



Stadtzentrum Rostock

AREAL BUSSEBART/ STADTHAFEN

in der Hansestadt Rostock

Auslobung zum städtebaulichen Ideenwettbewerb



Verfahrensbetreuung

D&K drost consult GmbH

Kajen 10, 20459 Hamburg

Tel.: +49 40 36 09 84-0

Fax: +49 40 36 09 84-11

E-Mail: info@drost-consult.de

Internet: www.drost-consult.de

Voraussichtliche Terminübersicht

Erste Phase

Veröffentlichung der Unterlagen:	ab	30.04.2014
Abgabe der Wettbewerbsarbeiten		18.06.2014
Preisgericht		28.07.2014

Zweite Phase (voraussichtlich)

Schriftliche Rückfragen bis zur	37. KW 2014
Rückfragenkolloquium/Ortsbesichtigung	22.09.2014
Abgabe der Wettbewerbsarbeiten	45. KW 2014
Abgabe der Modelle	46. KW 2014
Preisgericht	17.12.2014

AUSLOBUNG

Zweiphasiger, städtebaulicher Ideenwettbewerb als offener Wettbewerb in der ersten Phase und mit bis zu 16 teilnehmenden Büros in der zweiten Phase

Stadtzentrum Rostock

AREAL BUSSEBART/STADTHAFEN

in der Hansestadt Rostock

ausgelobt durch die

Hansestadt Rostock

Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft
Holbeinplatz 14
18069 Rostock

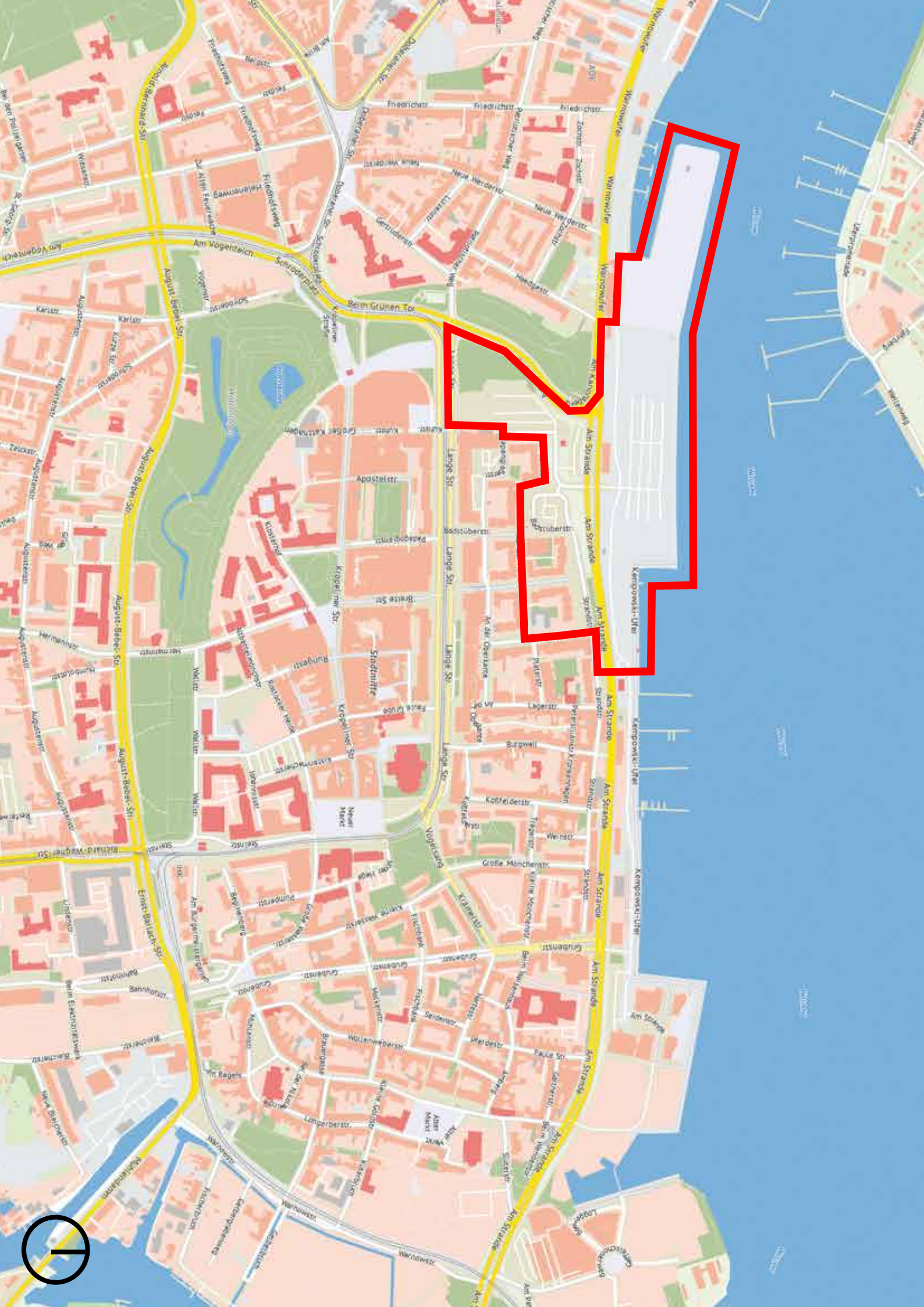
vertreten durch die

RGS

Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH
Am Vögenteich 26
18055 Rostock

INHALTSVERZEICHNIS

1 ANLASS UND ZIEL DES WETTBEWERBS	7
2 HISTORISCHE ENTWICKLUNG	11
2.1 Entwicklungsgeschichte des Rostocker Stadtzentrums	11
2.2 Historische Entwicklung des Planungsraums	12
3 CHARAKTERISIERUNG DER RÄUMLICHEN SITUATION	15
3.1 Ortsbild	15
3.2 Umfeld	17
4 DARSTELLUNG DES PLANGEBIETES	21
4.1 Lage, Größe und Abgrenzung	21
4.2 Eigentumsverhältnisse	21
4.3 Nutzungs- und Baukörperstrukturen	21
4.4 Städtebauliche Missstände im Plangebiet	23
4.5 Verkehrliche Infrastruktur	23
4.6 Defizite und Konfliktbereiche im Bereich der verkehrlichen Infrastruktur	25
4.7 Öffentliche Grün- und Freiflächen	27
4.8 Missstände der Grün- und Freiflächenstruktur	28
4.9 Topographie und Bodenverhältnisse	28
4.10 Rechtliche Rahmenbedingungen	31
5 AUSLOBERIN	37
6 AUFGABENSTELLUNG	39
6.1 Städtebauliche Zielsetzung	39
6.2 Nutzungen	42
6.3 Verkehrsplanerische Zielsetzung	45
6.4 Freiraumplanerische Zielsetzung	49
7 VERFAHRENSGRUNDLAGEN	51
7.1 Ausloberin	51
7.2 Verfahrensmanagement	51
7.3 Verfahrensaufgabe	51
7.4 Verfahrensgrundlagen	51
7.5 Teilnahmebedingungen/Teilnahmeberechtigung	52
7.6 Preisgericht	53
7.7 Bearbeitungshonorare und Preise	54
7.8 Termine des Verfahrens	55
7.9 Leistungen des Verfahrens	57
7.10 Verfahrensunterlagen	62
7.11 Vorprüfung	63
7.12 Beurteilungskriterien	63
7.13 Weitere Bearbeitung	64
7.14 Eigentum und Urheberrecht	64
7.15 Rücksendung der Arbeiten	65
7.16 Terminübersicht	65
7.17 Vertraulichkeit	65
7.18 Sonstiges	65
NACHWEISE	66



1 ANLASS UND ZIEL DES WETTBEWERBS

Die Entwicklung der Hansestadt Rostock am und zum Wasser ist ein wesentliches Ziel der Stadtentwicklung. Die bestehenden Potenziale der Wassernähe in direkter Nachbarschaft zur historischen Altstadt sind dabei in besonderem Maße für die städtebauliche Entwicklung zu nutzen. Die Sanierung des historischen Innenstadtbereiches ist im Wesentlichen abgeschlossen, die Entwicklung des City-Kernbereiches mit seiner vielfältigen Einzelhandelsstruktur auf gutem Weg.

Vor diesem Hintergrund plant die Hansestadt Rostock eine umfassende stadträumliche Strukturierung des nördlichen Innenstadtbereiches (Gesamtareal Bussebart/Stadthafen). Hauptaufgabe des Entwicklungsprozesses ist die Entwicklung eines städtebaulichen Rahmens für den Betrachtungsraum und die Einordnung des Neubaus eines Vier-Spaten-Theaters. Ziel des Stadttheaterneubaus ist es, ein für viele Jahrzehnte und damit über mehrere Generationen hinaus sichtbares Zeichen kulturellen bürgerlichen Lebens und Engagements zu setzen. Eine bereits durch die Hansestadt Rostock initiierte Standortprüfung hat für diesen Theaterneubau die Standorte Am Bussebart und Stadthafen (Christinenhafen) herausgestellt, welche die Grundlage für die weiteren Planungen bildet. Im Rahmen des vorliegenden Ideenwettbewerbs sollen die Teilnehmer aus den beiden Standortvorschlägen Lösungen für den optimalen Theaterneubau aufzeigen, um damit eine qualifizierende Entscheidungsgrundlage für die Stadt herzustellen.

Insgesamt stellt der städtebauliche Ideenwettbewerb Bussebart/Stadthafen einen weiteren Baustein in der Qualifizierung der Stadtentwicklung am und zum Wasser dar. Diese besondere Chance der Entwicklung am Wasser gewinnt dadurch zusätzlich an Bedeutung, weil ein Theaterneubau in diesem Bereich und weitere sich dazu ergänzenden innerstädtischen Nutzungen mit einem über die Stadtgrenzen hinausgehenden Wirkungskreis die Anziehungskraft für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt genauso wie für Touristen stärken können. Die Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Innenstadt insgesamt und des Stadthafens als besondere urbane Zone der Innenstadtentwicklung wird durch die Ansiedlung von regional und überregional bedeutsamen Einrichtungen erhöht. Der Neubau des Theaters in diesem Bereich ist ein wesentlicher Beitrag zur Stärkung des Rostocker Stadtbildes und ein wichtiger Stadtimagefaktor.

Das gesamte Plangebiet des städtebaulichen Ideenwettbewerbs umfasst den ca. 13 ha großen Bereich nordwestlich des City-Kernbereiches, zwischen der Langen Straße im Süden und der Wasserkante im Norden, an der Nordwestecke des Areals der historischen Rostocker Altstadt einschließlich des vorgelegerten Bereichs des Rostocker Stadthafens (siehe auch Punkt 4.1). Durch die in Ost-West-Richtung verlaufende Landesstraße L22 (Warnowufer/Am Strande) wird das Plangebiet stadträumlich in zwei Bereiche gliedert. Darüber hinaus stellt der Betrachtungsraum durch die Durchführung von Großveranstaltungen (dem Weihnachts- und Pfingstmarkt in den Bereichen Am Bussebart und Stadthafen und der Hanse Sail im Stadthafen) einen bedeutenden touristischen Anziehungspunkt dar. Durch die Lage innerhalb der historischen Stadtbefestigung ist das Plangebiet zudem ein wichtiges Element der historischen Stadtsilhouette Rostocks, was einen sensiblen Umgang bei der Entwicklung der städtebaulichen Gesamtkonzeption verlangt.

Ziel des städtebaulichen Ideenwettbewerbs ist es, ein Gesamtkonzept für diesen sensiblen Bereich zu entwickeln, welches für folgende Aspekte eine städtebauliche Lösung aufzeigt, diese in ein räumliches Gesamtgefüge einbindet und eine schrittweise Realisierung ermöglicht (siehe auch Punkt 6 Aufgabenstellung):

- Stadtreparatur und Stadtergänzung:
 - Bauungskonzept für Baufelder zwischen Lange Straße und L22 und
 - im Stadthafen (öffentliche Nutzungen)
- Verbindung: Funktionale, stadträumliche und gestalterische Verbindung zwischen Stadthafen und Innenstadt
- Theater: Standortfindung (Festlegung eines Standorts im Gesamtkonzept)
- Weitere bauliche Nutzungen: citytypische Nutzungen und Wohnnutzung südlich L22 sowie touristische und maritime Nutzungen im Stadthafen
- Veranstaltungsflächen: Flächenneuordnung Weihnachts- und Pfingstmarkt, Hanse Sail, etc.
- Freiraumgestaltung und Grünkonzept des öffentlichen Raumes



Die qualitätsvolle Entwicklung des öffentlichen Raums in der Auseinandersetzung mit der Trennwirkung der Landesstraße 22 stellt das wesentliche Bindeglied zwischen der historischen Innenstadt und dem Stadthafen dar. Die angestrebten Nutzungen sind im Gesamtkontext einer stadträumlichen Komposition unter Beachtung der auch jahreszeitlichen und nutzungsbedingten Wechselwirkungen zu entwickeln.



Abb. 3 | Luftaufnahme von Nordwesten auf das Plangebiet (oben)

Abb. 4 | Luftaufnahme von Westen auf das Plangebiet (links)

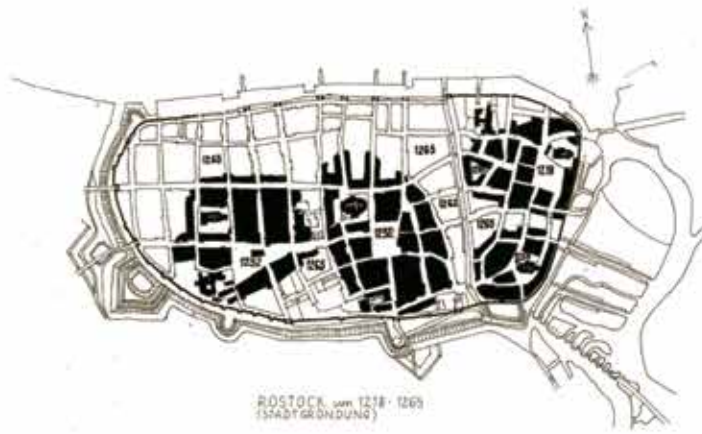


Abb. 5 | Teilstadtgründungen des 13. Jahrhunderts



Abb. 6 | Rostock um 1630 mit ausgebauter Stadtbefestigung

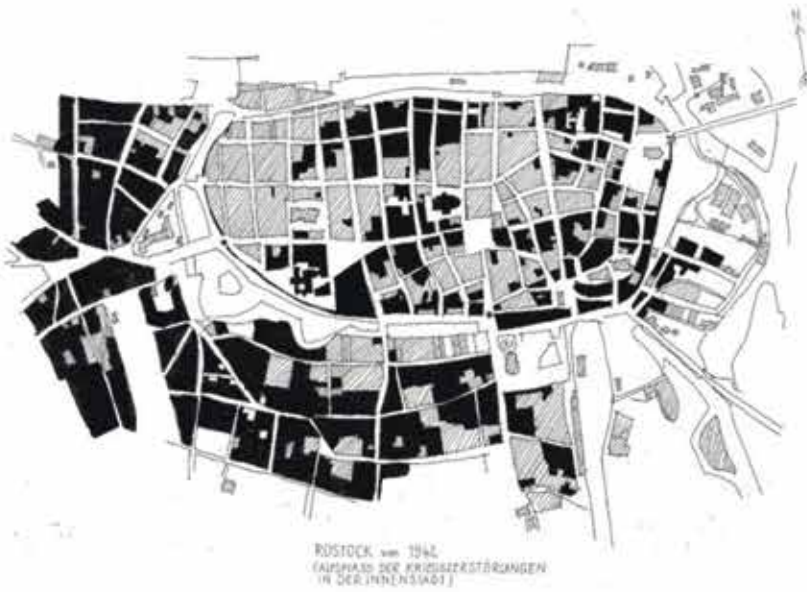


Abb. 7 | Rostocker Innenstadt nach den Kriegszerstörungen von 1942-45



Abb. 8 | Rostock um 1990 vor dem Beginn des Sanierungsprozesses

2 HISTORISCHE ENTWICKLUNG

2.1 Entwicklungsgeschichte des Rostocker Stadtzentrums

Rostock ist heute mit etwa mehr als 204.000 Einwohnern die größte Stadt in Mecklenburg-Vorpommern. Sie liegt am Fluss Warnow und hat mit dem Ostseebad Warnemünde direkten Anschluss an die Ostsee.

Seit ihrer Gründung hat die Stadt Rostock eine wechselhafte Entwicklung hinter sich. Nach dem Erhalt des Lübschen Stadtrechts 1218 bis zur Mitte des 13. Jahrhunderts entstanden neben der Petrikirche und dem Alten Markt drei weitere Siedlungskerne um St. Nikolai, St. Marien und St. Jakobi, die sich um 1265 vereinigten und mit einer geschlossenen Stadtmauer umgaben (siehe Abb. 5: Teilstadtgründungen des 13. Jahrhunderts).

Mit der weiteren Entwicklung wurden die Befestigungsanlagen ausgebaut und die Flächen innerhalb der Stadt durch eine rege Bautätigkeit gefüllt (detaillierte Informationen sind der Anlage C3 „historische Stadtbefestigung“ zu entnehmen). Durch den Beitritt Rostocks zur Hanse im 13. Jahrhundert zog es viele Kaufleute in die Stadt und damit stieg die Einwohnerzahl rasch bis auf ca. 14.000 an. Mit dem Niedergang der Hanse bis zum 17. Jahrhundert, dem Dreißigjährigen Krieg sowie dem Stadtbrand von 1677 begann ein lang anhaltender Niedergang der Stadt, in dessen Folge die Einwohnerzahl auf ca. 5.000 zurück ging.

Erst Anfang des 18. Jahrhunderts begann wieder ein Aufschwung, der sich im Weiteren durch die Industrialisierung im 19. Jahrhunderts fortsetzte und die Stadt über ihre mittelalterlichen Grenzen hinaus wachsen ließ. Dabei entstanden im 19. Jahrhundert die Kröpeliner-Tor-Vorstadt und die Steintor-Vorstadt (siehe Abb. 6: Rostock um 1630 mit ausgebauter Stadtbefestigung).

Um den anhaltenden Wohnungsbedarf zu decken, entwickelten sich weitere Wohnquartiere, die sich hauptsächlich westlich der Innenstadt ansiedelten, so dass die Stadt 1935 die Grenze von 100.000 Einwohnern überschritt. Im Verlaufe des 2. Weltkrieges wurde Rostock auch aufgrund vieler kriegswichtiger Produktionsstandorte etwa zu einem Drittel zerstört. Die Historische Altstadt verlor etwa 60% ihrer Bausubstanz.

Planungen und Entwicklungen seit 1945

Der Wiederaufbau nach 1945 und die Entwicklung der Stadt als wirtschaftliches „Tor zur Welt“ unter den gesellschaftlichen Bedingungen der ehemaligen DDR ließ die Einwohnerzahl Rostocks bis 1989 auf über 250.000 ansteigen. Der umfassende Neubau von „Satellitensiedlungen“ begann zunächst in der Südstadt, wurde zwischen der Altstadt und Warnemünde im Nordwesten fortgesetzt und zuletzt in den 1980er Jahren in Dierkow und Toitenwinkel im Nordosten der Stadt weitgehend abgeschlossen. Mit dem Know-how der Plattenbauweise errichtete man ab Mitte der 80er Jahre des 20. Jahrhunderts große Teile der Nördlichen Altstadt als einen Teilbereich der historischen Rostocker Innenstadt neu. Seit 1990 erfolgte im Zusammenhang mit der politischen Wende abermals ein starker wirtschaftlicher Wandel, der mit einem Bevölkerungsverlust von etwa 50.000 Einwohnern einher ging und eine wirtschaftliche Neuorientierung der Stadt erforderte.

Mit der Festlegung des Sanierungsgebietes „Stadtzentrum Rostock“ im Jahr 1991 (siehe Punkt 4.10.5, Städtebaulicher Rahmenplan) konzentrierte sich die Hansestadt auch wieder stärker auf die Stärkung des Standortes Innenstadt (siehe Abb. 7: Rostocker Innenstadt nach den Kriegszerstörungen von 1942-45).

Dabei stand zunächst die Sicherung der historischen Bausubstanz im Vordergrund. Mit der Sanierung der Gebäudesubstanz ging im gleichen Tempo die Sanierung bzw. der Neubau von Straßen, Plätzen und Grünanlagen einher. Die Funktionsmischung von Wohnen und Gewerbe, damit auch das Nebeneinander von citykerngebietsrelevantem Einzelhandel und vielfältigen Formen innerstädtischen Wohnens, konnte bisher erfolgreich umgesetzt werden und beweist sich in einer lebendigen, maritim geprägten Innenstadt (siehe Abb. 8: Rostock um 1990 vor dem Beginn des Sanierungsprozesses).

2.2 Historische Entwicklung des Planungsraums

2.2.1 Bereich Bussebart (Bereich südlich der L22)

Das Areal Bussebart liegt auf der Grenze zwischen den Stadtteilen Kröpeliner Tor-Vorstadt und Nördliche Altstadt. Die Verbindung des Stadtzentrums mit der Vorstadt erfolgte bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts über Brücken beim Bussebart und vor dem Kröpeliner Tor, da vor dem Kröpeliner Tor der Wallgraben verlief. Dieser war ursprünglich Teil der mittelalterlichen Stadtbefestigung. Bis in die 1850er Jahre gab es westlich des Kröpeliner Tores nur einige Bauerngehöfte und die Windmühlen auf dem Doberaner Berg.

Entstanden auf dem mittelalterlichen Straßennetz in den 50er bis 80er Jahren des 20. Jahrhunderts ist die Nördliche Altstadt ein Teilbereich der historischen Rostocker Altstadt. Der Begriff Nördliche Altstadt bezieht sich auf das nördlich der Langen Straße und südlich des Stadthafens an der Unterwarnow befindliche Areal.

In der Nördlichen Altstadt befinden sich die in hansischer Zeit so wichtigen, zum Hafen führenden Straßen, wie zum Beispiel die Lagerstraße und die Wokrenterstraße, sowie die sie verbindenden Nebenstraßen. Im historischen Kontext gehört dieses Stadtgebiet zur Neustadt im Westen und zur Mittelstadt im Osten. Die Lagerstraße ist die Grenze dieser ehemaligen Teilstädte.

Die nach schwerer Kriegszerstörung zwischen 1953 und 1960 als monumentale sozialistische Magistrale wiederaufgebaute Lange Straße schob sich wie ein Riegel zwischen die Innenstadt und die heutige Nördliche Altstadt. Die historischen Straßenverbindungen zwischen der Kröpeliner Straße (Fußgängerzone des Citykernbereiches) über die Nördliche Altstadt zum Stadthafen wurden dadurch größtenteils verbaut bzw. waren nur noch für Fußgänger durch Gebäudedurchgänge passierbar.

Die historische Bausubstanz der Nördlichen Altstadt verfiel in den folgenden Jahrzehnten eingezwängt zwischen dem nicht begehbaren Stadthafen und der Rückseite der Langen Straße auch aufgrund ihres dadurch bedingten Bedeutungsverlustes zunehmend. Ende der 70er Jahre des 20. Jahrhunderts begann dann die „Flächensanierung“, mit einem Abriss der Häuser zwischen Fischerstraße und



Abb. 9 | Bebauung in der Wokrenterstraße



Abb. 10 | Bebauung in der Wokrenterstraße

Wokrenterstraße. Die Neubebauung erfolgte dann mit Häusern in der sogenannten modifizierten Plattenbauweise (siehe Abb. 9 und 10). Diese Häuser wurden in Höhe und Form hansischen Giebelhäusern nachempfunden. Die Flächen für den notwendigen Stellplatzbedarf wurden analog zu den Plattenbaugebieten am Stadtrand hauptsächlich an den Außenseiten des neuen Wohngebietes angeordnet. Die Wohnblöcke bildeten Quartiere mit ruhigen Innenhöfen. Die Straßen wurden als Mischverkehrsflächen konzipiert und viel Großgrün in den Straßen und Höfen eingeordnet (siehe Punkt 3.2). Auf der Ostseite der Wokrenterstraße errichtete man als Erinnerung an architektonisch interessante, aber verloren gegangene Gebäude im Gebiet eine Häuserzeile von Giebelhäusern in historisierender Form.

2.2.2 Bereich Stadthafen

Im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit waren Handel und Verkehr der Stadt auf den Hafen ausgerichtet. Dies zeigt sich unter anderem daran, dass mehr Tore der Rostocker Stadtbefestigung auf den Hafen führten, als in das mecklenburgische Hinterland. Vor sieben dieser zwölf „Strandtore“ lag eine Kaufmannsbrücke (Landungsbrücke).

Von großer Bedeutung für den hansischen Handel Rostocks waren der Heringshandel, der Handel mit Norwegen und Gotland. Weniger ausgeprägt waren dagegen die Verbindungen nach Westen sowie Nowgorod im Osten. Hauptexportgut Rostocks zur Zeit der Hanse und in der frühen Neuzeit war Bier. Mit dem Niedergang der Hanse, der Verlagerung des Welthandels in den Atlantik und einem verheerenden Stadtbrand 1677 verlor der Rostocker Hafen an Bedeutung.

Um 1850 erlebte die Rostocker Schifffahrt eine zweite Blüte. 1877 war in Rostock mit 369 Schiffen die größte Handelsflotte des Ostseeraumes beheimatet. Ab 1855 war der Rostocker Hafen an das Eisenbahnnetz angebunden. Ebenfalls 1850 wurde die Neptun-Werft westlich des heutigen Stadthafens gegründet. Im Zuge der Industrialisierung ab Mitte des 19. Jahrhunderts wichen die Strandwerften und der Fischerhafen.

Um 1910 wurde der westliche Teil des Stadthafens ausgebaut und die Fahrrinne von 4,50 auf 6 Meter vertieft. Auf drei Kilometer Länge wurde der Kai befestigt, 100 Hektar Industriegelände angelegt. Bereits 1885 war hier die Hafenbahn der Lloydbahn in Betrieb genommen worden. Ausgeführt wurden besonders landwirtschaftliche Produkte Mecklenburgs, eingeführt unter anderem englische Steinkohle. In den 1930er Jahren entstanden mehrere markante mit Backstein verkleidete, moderne Silos aus Stahlbeton. Gemeinsam mit im Stil der Silos gebauten, modernen Bürogebäuden prägen sie das Bild des östlichen Hafengeländes auf der Silohalbinsel.

Nach der Deutschen Teilung ab 1949 wurde Rostock zum zentralen Umschlagplatz des Seehandels der DDR ausgebaut. 1960 wurde in Petersdorf, einem Ort am südlichen Breitling, östlich der Warnow der Überseehafen Rostock neu gebaut. Ein Fischereihafen wurde in Marienehe (im Nordwesten der Stadt) eingerichtet. Der alte Stadthafen war fortan für den Seeverkehr weniger wichtig. Lediglich Kohle- und Getreideumschlag mit kleineren Schiffen und Militärtransporte der sowjetischen Streitkräfte wurden bis 1989 hier abgewickelt. Der Stadthafen galt weiterhin, wie auch der Überseehafen, als Grenz- bzw. Sperrgebiet und wurde deshalb mit großen Zäunen abgesichert. Der Zutritt für Privatpersonen war verboten und damit die historische Altstadt de facto vom Wasser abgeschnitten.

Nach 1990 wurde der Stadthafen wieder der Öffentlichkeit zugänglich gemacht, so dass man heute im gesamten Stadthafen am Wasser entlang flanieren kann. In mehreren Bereichen ist eine „Bummelmeile“ mit Restaurants, Clubs, kulturellen Einrichtungen, Ladenstraße und Einzelhandel entstanden. Es erfolgte eine umfassende Erneuerung der Infrastruktur, d.h. der Kaianlagen einschließlich der technischen Infrastruktur, der Bau von verschiedenen Steganlagen sowie eines Veranstaltungsortes mit den technisch notwendigen Anschlüssen.

Das Areal des Stadthafens ist bis heute Hafen für verschiedene Nutzer und als „Offener internationaler Hafen“ eingetragen und rechtlich gesichert.



3 CHARAKTERISIERUNG DER RÄUMLICHEN SITUATION

3.1 Ortsbild

Aufgabe der Ortsbildanalyse ist es, die Besonderheiten des Stadtbildes zu analysieren sowie das Prägende und die städtebaulichen und stadtgestalterischen Missstände in den unterschiedlichen Stadtquartieren herauszuarbeiten. Im Ergebnis der Analyse sollen Vorschläge zur Sicherung der Besonderheiten des Stadtbildes stehen. Die Ortsbildanalyse der historischen Altstadt befindet sich derzeit in der Bearbeitung.

Das Wettbewerbsgebiet ist ein in seinen südlichen und südöstlichen Bereichen seit den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges weitgehend ungeordnetes Areal. Der bisherige Wiederaufbau Rostocks hat sich - unabhängig von der Formensprache der Architektur - weitgehend an das historische, aus dem Mittelalter überkommene Straßenraster gehalten, so dass (mit Ausnahme der Langen Straße und jüngerer Lösungen vor allem im Westbereich der Langen- und der Kröpeliner Straße) eine ausgewogene Maßstäblichkeit der Bebauung die historische Innenstadt von Rostock kennzeichnet.

Im Rahmen der Ortsbildanalyse werden Teile des Wettbewerbsgebietes aktuell untersucht. Hierbei wurden Bereiche gebildet, die überwiegend die gleichen Strukturmerkmale und/oder Gestaltcharaktere aufweisen (siehe Anlage C1). Für das Wettbewerbsgebiet sind hiervon zunächst nur einige relevant, welche nachfolgend kurz dargestellt und hinsichtlich ihrer bestehenden städtebaulichen Mängel beschrieben werden:

Gebiet 1: Teil der Nördlichen Altstadt

Bereich eines späten Aufbaus der DDR der 1980er Jahre mit vier- bis fünfgeschossigen durch Zwischenbauten gegliederten Neubauten, die in Baukörperausbildung und Material an traditionelle regionale Bauformen und Materialien angelehnt sind. Die Bauten, die mit ihren Hauptfassaden auf das Wasser und den Hafen ausgerichtet sind, bilden die südöstliche Grenze zum Wettbewerbsgebiet.

Städtebauliche Missstände:

- 1) Mangelnde Anbindung an die Stadt durch Randlage und durch die Bebauung der Langen Straße, schlechte Erreichbarkeit, der Bereich wirkt/ist abgeschnitten;
- 2) Problematische Erschließung des Gebiets durch Geländekante (an der Oberkante), Treppenanlagen (nicht durchgehend behindertengerecht);
- 3) Ungestalteter Übergang nach Westen und Norden (Parkplätze bis zum Hafen hin);
- 4) Fehlender Bezug zum Wasser, obwohl die Mehrzahl der Straßen zum Wasser ausgerichtet ist. Die Straße ‚Am Strande‘ schneidet das Gebiet nach Norden ab, die einstige Einheit von Stadt und Hafen ist aufgehoben;
- 5) Kfz-Dominanz im Umfeld der Bebauung, Kfz-Stellflächen tlw. auch in den Blockinnenbereichen, dadurch Versiegelungen (s.a. Anlage C8, Rahmenplan 2008, S. 46);
- 6) In den Außenraum ausgreifende Gastronomienutzung;
- 7) Baulücken;
- 8) Bei den Freiflächen und Gebäudevorflächen besteht Ordnungsbedarf.

Gebiet 2: Lange Straße

Die Lange Straße mit ihren großen Riegelbauten führt südlich am Wettbewerbsgebiet vorbei. Dem qualitativ hochwertigen Stadtraum fehlt im Westen der Langen Straße eine entsprechende Fassung. Das nördlich an die Lange Straße angrenzende Wettbewerbsgebiet sollte Teil einer solchen Einfassung/ eines Abschlusses der Langen Straße sein.

Städtebauliche Missstände:

- 1) Mangelnde Anbindung der nördlich angrenzenden Gebiete, die Durchgänge und Treppen haben einen ‚zugigen‘ Charakter; die Treppen stellen eine Barriere dar;
- 2) Abriegelung der historischen Altstadt, die einzelnen Bereiche gehen nicht mehr ineinander über, wirken gespalten. Die Straßenbahn verstärkt diesen Eindruck zusätzlich;
- 3) Historisch gesehen zu breiter Straßenraum, aber zugleich gebietskonstituierendes Qualitätsmerkmal;

- 4) Mangelnde Ausbildung des städtebaulichen Raumes von Osten, die quer stehenden Kopfbauten fassen die Straße nicht deutlich genug; dem neuen Radisson-Hotel fehlt ein Gegenüber im Norden;
- 5) Fehlender Ortsausgang, die Stadt ‚fasert‘ hier aus, eine klare Grenze fehlt.

Gebiet 3: Kröpeliner Straße

Die Geschäftsstraße Kröpeliner Straße läuft südlich des Wettbewerbsgebietes in Richtung der Wallanlagen aus. Mit ihren Großstrukturen (Hotel und Kröpeliner-Tor-Center) wird die im Osten der Kröpeliner Straße noch deutlich erkennbare historische Altstadt hier abgeschnitten. Die erwähnten Großbauten bilden zugleich jedoch eine wichtige Raumkante, die dem Wettbewerbsgebiet gegenübersteht.

Städtebauliche Missstände:

- 1) Mangelhaft ausgebildeter Stadteingang Kröpeliner Tor. Die Großstruktur „Kröpeliner-Tor-Center“ passt sich trotz eingehaltener Traufhöhe nicht in das Gebiet ein, sondern überformt das Gebiet massiv;
- 2) Ausgreifen der Gastronomie- und Geschäftsnutzung in den öffentlichen Raum, starke Einschränkung der schmalen Straßenquerschnitte durch Aufsteller, Tische, Stühle und Kleinarchitekturen sowie durch Markisen und Sonnenschirme. Die unlängst neudefinierten Straßen- und Platzräume werden hierdurch deutlich entwertet, teilweise sind die Erdgeschosse über weite Strecken nicht mehr wahrnehmbar.

Im Gegenzug dazu tragen die stark durchglasten Erdgeschosse auch dazu bei, die Grenze vom Gebäude zu öffentlichem Raum optisch zu verschleifen. Dieses ist normalerweise „nur“ als gebäudebezogenes Problem zu sehen, im westlichen Verlauf der Kröpeliner Straße nimmt die Massierung jedoch städtebauliche Dimensionen an.



Abb. 12 | Blick entlang der Langen Straße aus Richtung Osten



Abb. 13 | Fähranleger im Bereich des Stadthafens/Christinenhafen - Anleger Christinenkai

3.2 Umfeld

Der Planungsraum befindet sich im nördlichen Zentrumsbereich der Hansestadt Rostock (innerhalb der historischen Befestigungsanlagen), im westlichen Bereich des Stadtteils Nördliche Altstadt in direkter Lage an der Unterwarnow sowie im erst ab dem 19. Jahrhundert erfolgten Aufschüttungen für die Hafennutzung.

Das nähere Umfeld des Wettbewerbsgebiets ist bedingt durch die geschichtliche Entwicklung mit Teilzerstörungen und verschieden zeitlich gestaffelten Aufbauphasen, aber auch aufgrund veränderter bzw. unterschiedlicher funktioneller Anforderungen, in unterschiedlich geprägte Teilbereiche mit variierenden Erscheinungsbildern gegliedert (siehe Punkt 2 Historische Entwicklungen).

Die Landschaftstopographie der Rostocker Innenstadt und somit das Umfeld des Plangebiets wird durch die Lage der Märkte (insbesondere im südwestlichen Umfeld des Plangebiets: Alter Markt, Neuer Markt, Hopfenmarkt-Universitätsplatz) und die Standorte der großen Kirchen (Petrikirche, Marienkirche, Nikolaikirche) baulich gefasst, in den Höhendominanten der Kirchtürme gesteigert und trotz des Verlustes der Jakobikirche zur bis heute immer noch prägenden Stadtsilhouette entwickelt (siehe Abb. 14). Als Ersatz der fehlenden Höhendominante der Jakobikirche errichtete man in den 1950er Jahren ein Wohnhochhaus mit Spitzdach und Bekrönung im Mittelbereich der Langen Straße. Bedeutende Sichtbeziehungen innerhalb der Stadt zu den Kirchen, Plätzen und einzelnen Gebäuden bieten eine gute Orientierung und sind prägnante Identifikationspunkte.

Der Bereich des Stadthafens erstreckt sich ausgehend vom Wettbewerbsgebiet weiter sowohl in östlicher und westlicher Richtung. Der Stadthafen war aufgrund seiner Funktion als Umschlagplatz aus militärischen und hoheitlichen Gründen bis 1990 für die Allgemeinheit nicht zugänglich. Mit der Öffnung nach der Wende 1989/90 wurde der Wandel in der Nutzung der Uferkante vom gewerblich-militärischen Hafen zum touristisch genutzten urbanen Stadthafen mit Hafenpromenade eingeleitet. In der 1. Fortschreibung zum Rahmenplan „Stadthafen Rostock“ aus dem Jahr 2008 sind die Ziele für den Bereich „Stadthafen – Zone II“ aktualisiert und formuliert worden (siehe Anlage C8 Rahmenplan). Für den Bereich Christinenhafen sieht der Rahmenplan eine Fläche für eine mögliche Bebauung vor. Das



Abb. 14 | Stadtsilhouette



Abb. 15 | Blick auf den Stadthafen/Christinenhafen

Baufeld im Christinenhafen ist mit dem Symbol „Konkretisierung der Baufelder erforderlich“ versehen.

Heute ist der zentrale Bereich auf der Wasserseite geprägt als Freizeithafen mit Liegeplätze für Vereine und Gastlieger, einer Anlegestelle für die blaue Flotte (Fahrten nach Warnemünde) und dem kleinen Museumshafen sowie auf der Landseite durch Gastronomie, einer Veranstaltungsfläche, provisorischen Stellplätzen und freien befestigten Flächen, die vielfältig durch die Rostocker und Touristen genutzt werden gekennzeichnet. Der Stadthafen ist weiterhin Hafengebiet. In ihm finden zurzeit allerdings keine Wirtschaftsverkehre statt.

Zentral im Stadthafen befindet sich das ehemalige Verwaltungsgebäude des Stadthafens, ein Klinkerbau aus den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts, in welchem bisher eine Spielstätte des Volkstheaters am Stadthafen (Warnowufer 65) untergebracht war. Im Nordosten des Plangebiets - im Stadthafen (Christinenhafen) - liegt zeitweilig das „Kulturraumschiff Stubnitz“, welches den Kulturstandort im Bereich der Innenstadt weiter stärkt.

Östlich des Plangebietes erstreckt sich der Stadtteil „Nördliche Altstadt“. In Folge der Flächenabriss der 1950er und 1970er Jahre wurde die historische Bausubstanz in diesem Bereich (in der Langen Straße) durch eine neuartige Architektursprache mit einer veränderten Dimensionierung der Bebauung ersetzt. Sie ist durch Wohnnutzung und durch Ladengeschäfte in den Erdgeschossen gekennzeichnet. Darüber hinaus existieren Bereiche mit Wohnungsbau in modifizierter Plattenbauweise aus den 1980er Jahren. Diese weisen bis zu fünf Geschosse mit dominanter Giebelausbildung und sehr einprägsamen, qualitätvollen und zu erhaltenden Plattenbaufassaden mit interessanter Bauplastik auf (siehe Abb. 15 sowie Punkt 2.2). Neben der Funktion als beliebtes Wohngebiet haben sich in der Nördlichen Altstadt in einigen Teilbereichen auch Kleingewerbe und gastronomische Einrichtungen etabliert.

Südlich des Plangebiets schließt sich die Innenstadt Rostocks mit dem City-Kernbereich an. Getrennt durch die Lange Straße, welche die südwestliche Plangeietsgrenze darstellt, ist der unmittelbar angrenzende Innenstadtbereich insbesondere von Geschäfts- und Wohnungsbauten, die aus sehr individueller vier- bis sechsgeschossiger, in Teilen zehn- bis elfgeschossiger Bebauung mit großen Gebäudebreiten und Flachdächern sowie einer einprägsamen Architektursprache (Neogotische



Abb. 16 | Wohnbebauung aus den 1980er Jahren

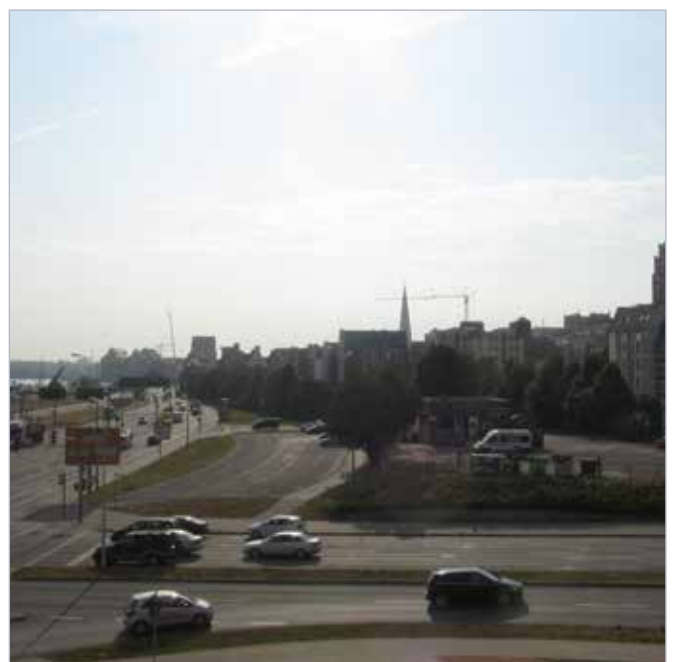


Abb. 17 | Blick auf die L 22 und Am Kanonsberg von der Fischerbastion

Elemente) geprägt sind. Im Umfeld der Langen Straße entstanden den zeitgemäßen, funktionellen Erfordernissen bzw. städtebaulichen Auffassungen folgend, neue, oft größere Stadtraumdimensionen (breitere Straßen/größere Plätze). Historische kleinteilige Quartierstrukturen schließen sich südlich der Langen Straße um die Kröpeliner Straße an.

Westlich des Plangebiets schließt der Stadtteil „Kröpeliner Tor-Vorstadt“ an. Dieser ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts außerhalb der historischen Stadtmauer errichtete Arbeiter-Wohnstandort ist als geschlossene Siedlung mit zumeist schlichten Gründerzeitreihenhäusern entstanden. In der Nachkriegszeit erfolgten in der „Kröpeliner-Tor-Vorstadt“ auch Lückenschließungen in Form von zumeist architektonisch sachlichen, grundstücksübergreifenden drei- bis viergeschossigen Zeilenwohnhäusern. Die mehr zufälligen, aber sehr einprägsamen Raumstrukturen der Vorstadtbereiche wurden zum Ende des 19. Jahrhunderts systematisch stadtplanerisch weiterentwickelt. Es entstand die Rasterstruktur der „Kröpeliner-Tor-Vorstadt“, sodass heute eine sehr einheitliche drei- bis fünfgeschossige Blockrandbebauung auf schmalen Grundstücksbreiten und kleinteilige Grundstücksstrukturen vorherrscht.

Der 2008 fertiggestellte Straßenzug „Am Kanonsberg“ als Teil des inneren Tangentenringes stellt eine räumliche Trennung zwischen den Stadtteilen Kröpeliner-Tor-Vorstadt und Nördliche Altstadt dar und bildet die westliche Plangebietsgrenze. Durch die Fertigstellung der Straße Am Kanonsberg entstand eine Verbindung aus der Innenstadt (Schröderplatz) bis zum Warnowufer. Zeitgleich wurde damit eine Voraussetzung geschaffen, die neu entstandenen Quartierkanten zu bebauen.

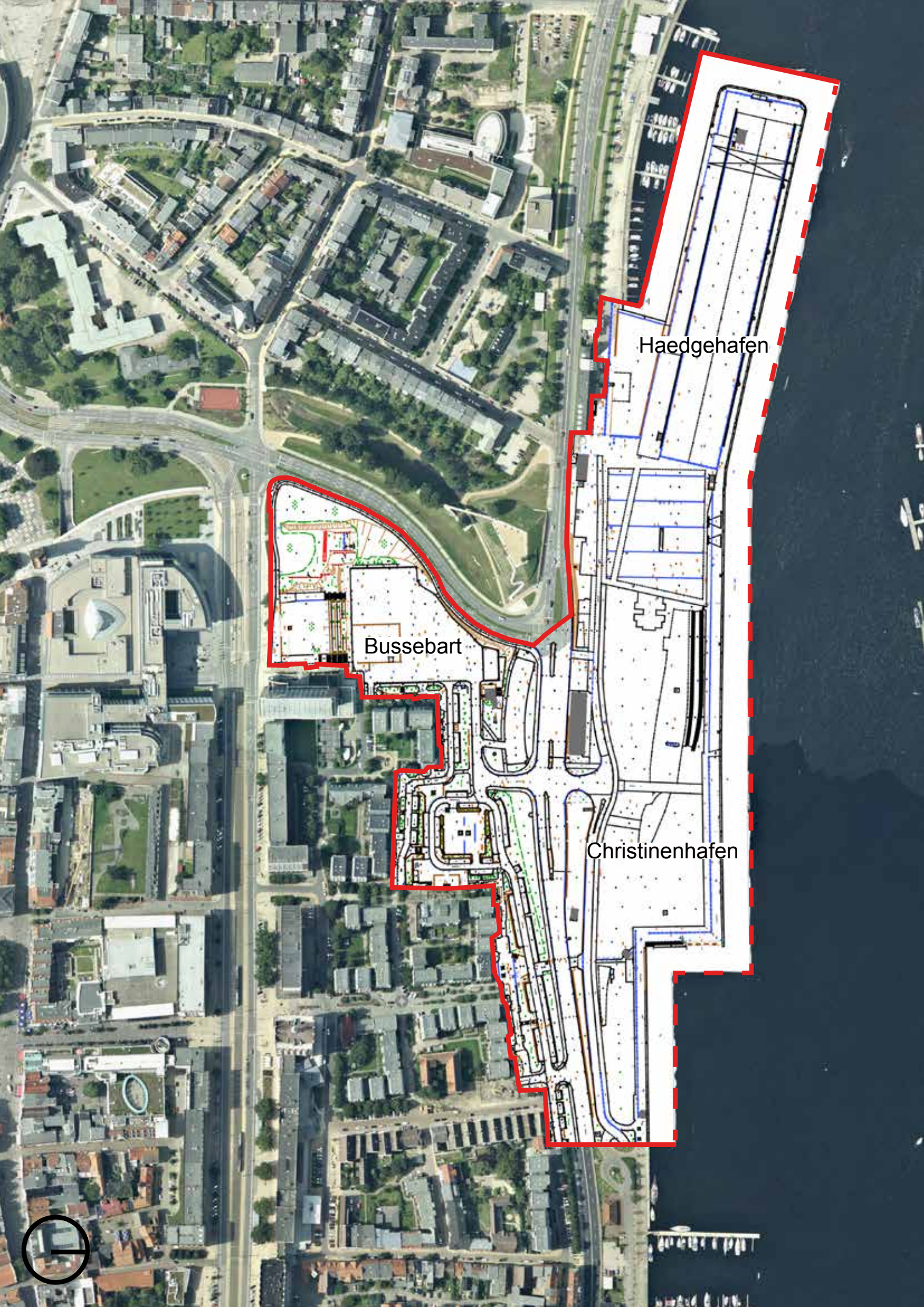
Nördlich des Plangebiets, auf dem gegenüberliegenden Ufer der Warnow, liegt der Stadtteil Gehlsdorf, der einen z. T. gehobenen Wohnstandort teils mit sanierten alten Villen, teils mit neuen Häusern darstellt. Der Stadtteil Gehlsdorf wird durch eine Fährverbindung mit dem Rostocker Stadtzentrum (Anleger Kabutzenhof etwa 600m westlich des Plangebiets) verbunden. Seit 2006 legt die Fähre am Wochenende anstatt am Kabutzenhof am Stadthafen an, was den Weg in die Innenstadt deutlich verkürzt.



Abb. 18 | Blick auf den Bereich „Bussebart“ von der Fischerbastion



Abb. 19 | Blick auf den westlichen Teil des Stadthafens von der Fischerbastion



Haedgehafen

Bussebart

Christinenhafen

4 DARSTELLUNG DES PLANGEBIETES

4.1 Lage, Größe und Abgrenzung

Das Wettbewerbsgebiet befindet sich mit einer Größe von rund 13 ha im nördlichen Innenstadtbereich der Hansestadt Rostock im Ortsteil Stadtmitte (Stadtteil: Nördliche Altstadt). Durch seine Lage innerhalb des historischen Stadtzentrums Rostocks, an der Uferkante der Unterwarnow nimmt das Wettbewerbsgebiet eine herausragende Bedeutung im gesamten Stadtgefüge ein.

Im Norden wird das Plangebiet von den Wasserflächen der Unterwarnow begrenzt. Im Westen schließt es mit dem Straßenverlauf der L22 Am Strande/Ecke Am Kanonsberg bis zum Kreuzungsbereich Lange Straße ab. Im Osten verläuft die Grenze des Planungsraums auf Höhe bzw. entlang der Straßen Fischerstraße und Wokrenterstraße. Die südliche Grenze bildet die Ost-West-orientierte Hauptverkehrsstraße Lange Straße (siehe Abb. 20: Abgrenzung Plangebiet).

Der nördliche Teil des Plangebiets – der Bereich des Stadthafens – setzt sich aus dem Christinenhafen (östlicher Teil) sowie dem Haedgehafen (westlicher Teil) zusammen (siehe Abb. 20).

Das Wettbewerbsareal greift entlang der Kaikante mit einem breiten Streifen in die Wasserfläche der Warnow ein. Diese Linie ist nicht als verbindliche Außenkante des Planungsbereiches zu verstehen und kann in begründeten Fällen überschritten werden.

4.2 Eigentumsverhältnisse

Die Grundstücke des Plangebiets befinden sich mit Ausnahme einiger, noch anzukaufenden Restflächen (im Kreuzungsbereich Am Kanonsberg/Am Strande sowie im Bereich Lange Straße/Am Bussebart) im Besitz der Hansestadt Rostock (siehe Anlage C2 Eigentumsverhältnisse).

4.3 Nutzungs- und Baukörperstrukturen

4.3.1 Landesstraße L22

Das Plangebiet wird durch die in Ost-West-Richtung verlaufende Hauptverkehrsstraße Warnowufer/Am Strande (L22) in zwei Bereiche gegliedert. Nördlich der L22 erstreckt sich der Bereich des Stadthafens, der sich als überwiegend unbebaute Fläche darstellt.

4.3.2 Bereich Stadthafen

Der Stadthafen ist Hafenanleger für Freizeit-, Museums- und Fahrgastschiffe (siehe auch Punkt 4.5.3, ÖPNV). Entsprechend ist die unmittelbare Kaikante einschließlich der eingerichteten, technischen Infrastruktur ganzjährig entsprechend freigehalten. Das Hafenbecken des „Haedgehafens“ hat sich in den letzten Jahren zu einem Museumshafen mit vielen kleineren historischen Schiffen entwickelt. Wasserseitig an der Ostseite des Christinenhafens befindet sich die barrierefrei ausgebaute Anlegestelle der Hafenrundfahrtschiffe (Blauen Flotte), die von hier aus bis Warnemünde fahren. Östlich davon befinden sich – außerhalb des Wettbewerbsgebietes – ein fest verträutes Restaurantschiff sowie mehrere Steganlagen mit fest vermieteten Liegeplätzen sowie Gastliegeplätzen.

In der zentralen Fläche des Christinenhafens/Haedgehalbinsel wird der Stadthafen auch als Veranstaltungsfläche für temporäre Großveranstaltungen, wie der HanseSail (für 1 Woche im August) und dem Pfingstmarkt (Jahrmärkte für 4 Tage) genutzt. In der übrigen Zeit steht der Bereich als öffentliche Stellplatzanlage zur Verfügung (ca. 150 Stellplätze). Auf der bereits umgestalteten Fläche des „Festplatzes“ mittig zwischen Haedgehalbinsel und Christinenhafen befindet sich in den Sommermonaten ein Veranstaltungs-Zirkuszelt eines Rostocker Vereins (Zirkus Fantasia) mit kulturellen und pädagogischen Freizeitangeboten. Parallel dazu kann dort auch das Gastspiel eines Zirkus stattfinden.

Im Bereich des Stadthafens sind innerhalb des Wettbewerbsareals nur vereinzelt kleinteilige Bebauungsstrukturen vorhanden, die städtebaulich keine prägende Bedeutung aufweisen. Das Hanse-

Sail-Büro sowie eine Großgarage des Tief- und Hafenbauamts stellen unsanierte Gebäude im westlichen Teil des Wettbewerbsgebietes dar und müssen im Wettbewerb nicht berücksichtigt werden.

Als sonstige Gebäude finden sich im östlichen Bereich des Wettbewerbsgebietes der Kiosk und ein Unterstand der „Blauen Flotte“. Der Kiosk und der Unterstand können als bauliche Anlage überplant werden. Es sind aber dann in unmittelbarer Nähe der Anlegestelle ein geeignetes Gebäude bzw. ein Gebäudeteil für die Funktion Fahrkartenverkauf und Information sowie ein entsprechender Unterstand vorzusehen (siehe Punkt 6.2.5 Multifunktionsgebäude).

Direkt an der nordöstlichen Plangebietsgrenze befindet sich der um 1/3 verkleinerte Nachbau eines historischen Hafentretkrans, der zwar historisch an der Wasserkante, aber nicht genau an dieser Stelle stand. Die Überplanung muss städtebaulich begründet werden.

Angrenzend an das Plangebiet liegt das ehemalige Hafenhaus, ein Klinkerbau aus den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts. Bis Ende des Jahres 2013 ist das Volkstheater der Hauptnutzer. Ergänzend gibt es eine leistungsfähige Gaststätte mit Freisitzen im Erdgeschoss und Büroflächen über mehrere Etagen.

Die Trafos und Werbeanlagen im Plangebiet müssen in der Planung nicht zwingend berücksichtigt werden.

Weiterhin stehen im Mittelbereich der Stadthafen-Wettbewerbsfläche an der Kaikante zwei sanierte Hafenkräne und an der Spitze der Haedgehalbinsel eine ebenfalls sanierte Kranbrücke zusammen mit einem kleinen technischen Gebäude. Alle drei technischen Hafenanlagen sind nicht mehr in Benutzung, aber in die Planung zu integrieren.

4.3.3 Bereich Bussebart

Der Planungsraum südlich der L22 ist durch großflächige öffentliche Parkplatzflächen (im Bereich Am Bussebart) sowie durch Großgrün mit integrierten Stellplätzen (im südlichen Bereich der L22/Strandstraße) und gestalteten Platzflächen (Hafenmarkt) geprägt.

Der Bereich Bussebart umfasst das Gebiet zwischen den Ost-West-orientierten L22 Warnowufer/Am Strande im Norden, der Lange Straße im Süden und der Straße Am Kanonsberg im Westen. Er wird nach Süden und Osten von den Baustrukturen Langen Straße (bis zu zwölf Geschosse) und von den bis zu fünf Etagen hohen Plattenwohnbauten der Nördlichen Altstadt begrenzt. Der überwiegende Teil dieses Wettbewerbsgebiets ist weitestgehend von Bebauung frei und dient als befestigte Parkplatzfläche für PKW und Busse für die innerstädtischen Nutzungen im Umfeld. Die vorhandene gestaltete Freiflächenanlage, beginnend von der Langen Straße nach Norden verlaufend, wurde zu DDR-Zeiten auch als Tribüne einer Freilichtbühne mit einer temporären Bühne auf der Stellplatzfläche genutzt. Dort fanden Veranstaltungen zur sogenannten Ostseewoche statt. Im Winter findet hier der Teil des Rostocker Weihnachtsmarkts statt, der durch große Fahrgastgeschäfte geprägt ist.

Nördlich der Fischerstraße befinden sich ein einzelstehendes Gebäude mit der Gaststätte „Am Yachthafen“ und daneben eine öffentliche WC-Anlage. Beide Gebäude können überplant werden. Der in diesem Bereich befindliche Sanitärstandort ist, bedingt durch die dort befindliche Nutzung für Pkw- und Reisebusstellplätze sowie als Veranstaltungsplatz, für den Weihnachts- und Pfingstmarkt. Bei Überplanung der bestehenden Sanitäranlage sollte ein WC-Standort (Typ Großanlage) in diesem Bereich unbedingt erhalten bleiben und ein Ersatzstandort in unmittelbarer Nähe wichtiger touristischer Nutzungen angesiedelt werden.

Eingegrenzt von den Straßen Strandstraße, Badstüberstraße, Aalstecherstraße und Lastadie liegt der in den 1980er Jahren neu gebaute und einheitlich gestaltete „Hafenmarkt“, der seinem Namen leider nie gerecht werden konnte. Innerhalb der gestalteten Platzfläche werden die eigentlichen Marktplätze als öffentlicher Parkplatz genutzt.

4.4 Städtebauliche Missstände im Plangebiet

Die zum Stadthafen fehlende Stadtkante der Nördlichen Altstadt wirkt sich nachteilig auf die Stadtsilhouette aus. Großflächig fehlen Baukanten nach Norden zum Stadthafen (entlang der L22) sowie entlang der Westseite der historischen Innenstadt zwischen der Straße Am Kanonsberg und der Langen Straße. Ein baulicher Abschluss des Bauensembles der Langen Straße nach Westen fehlt ebenfalls. Brachflächen bestimmen wesentlich das Planungsgebiet.

Ebenfalls als gravierender städtebaulicher Missstand stellt sich die Trennwirkung der L22 dar, durch welche das Areal der historischen Rostocker Altstadt vom Stadthafen abgetrennt wird.

Die angestrebte Entwicklung des Stadthafens ist bisher nicht vollständig umgesetzt.

Die Freiflächen der verschiedenen Bereiche bilden entweder auf Grund der Fehlnutzung oder der nicht erfolgten Gestaltung einen weiteren städtebaulich defizitären Bereich.

4.5 Verkehrliche Infrastruktur

4.5.1 Motorisierter Individualverkehr MIV

Mit Kraftfahrzeugen kann das Planungsgebiet über die Straßen Am Strande/Warnowufer (L22), Lange Straße und Am Kanonsberg erreicht werden.

Die parallel zum Uferbereich verlaufende 4-spurige Landesstraße Am Strande/Warnowufer (L22) bindet die östlichen und westlichen Quartiere sowie die übergeordneten Verkehrswege an.

Die Lange Straße bildet im südwestlichen Teil die Grenze des Plangebiets und stellt als gebietsinterne Sammelstraße eine in der Rostocker Innenstadt wichtige Magistrale dar. Auf der 2-spurigen ebenfalls in Ost-West-ausgerichteten Langen Straße verlaufen zudem mehrere Straßenbahnlinien (siehe Punkt 4.5.3).

Die im Jahr 2008 fertiggestellte 4-spurige Straße Am Kanonsberg verläuft in nordsüdlicher Ausrichtung und bildet die westliche Grenze des Plangebiets. Diese neue Straßenanbindung – als Teilbereich des inneren Tangentenringes – trägt zur Entlastung der Innenstadt bei und stellt über die südlich anschließende Straße Am Vögenteich eine Verbindung zwischen dem nördlichen Warnowufer zum Südring sowie zu den südlich gelegenen Stadtquartieren her.

Die verkehrliche Erschließung des Wohngebietes „Nördliche Altstadt“ erfolgt von der L22 über die Fischerstraße.

4.5.2 Ruhender Pkw-Verkehr

Im Plangebiet sind mehrere öffentliche und private Pkw-Stellplatzanlagen vorhanden. Der Bereich Am Bussebart, der eine öffentliche Stellplatzfläche darstellt und aus zwei großen Asphaltflächen besteht, umfasst ca. 320 Stellplätze. Weitere 40 Pkw-Stellplätze sind dem Einwohnerparken der Nördlichen Altstadt zugeordnet. Im Bereich des Stadthafens stehen derzeit 150 teilweise nur sehr provisorisch angelegte öffentliche Stellplätze zur Verfügung.

4.5.3 Öffentlicher Personennahverkehr ÖPNV

Das Plangebiet ist über die im Südwesten des Wettbewerbsgebiets verlaufende Straßenbahnlinien 1, 2, 5 und 6 mit der Haltestelle Lange Straße an den Schienenpersonennahverkehr angebunden. Ausgehend vom Rostocker Hauptbahnhof beträgt die Fahrtzeit ca. 10 Minuten zum Areal.

Darüber hinaus ist das Plangebiet durch einige Buslinien (Linien 40, 49, F1) an die angrenzenden Stadtteile angebunden.

Vom Anleger am Stadthafen „Christinenkai“ befindet sich zeitweilig zusätzlich eine Personen-Fährverbindung zum Stadtteil Gehlsdorf (Anleger „Fährberg“), der den Anschluss an den gegenüberliegenden Stadtbereich herstellt.

4.5.4 Fußgänger- und Radwegeverbindungen

Das Plangebiet ist für Fußgänger und den Radverkehr bis zur L22 gut zu erreichen. Aus der Innenstadt kommend (aus Süden) erreicht man das Plangebiet über die Lange Straße (Teil des Radverkehrsnetz), welche beidseitig über Fuß- und Radwege verfügt und in den letzten Jahren durch eine fußgängerfreundliche Gestaltung optimiert wurde (siehe Anlage C18 Radverkehrskonzept der HRO 2012).

Gut angebunden an die Langen Straße existieren (Quer-)Verbindungen, wie beispielsweise die Schnickmannstraße, die eine wichtige fußläufige Verbindungsachse zwischen der dem Citykerngebiet um den Fußgängerzone „Kröpelinstraße“ und dem Plangebiet (Stadthafen) darstellt. Durch zum Teil neu angelegte öffentliche Hausdurchgänge sowie den neuen, ampelgeregelten Überweg über die L22 auf Höhe der Schnickmannstraße wurde die Erlebbarkeit (Erreichbarkeit) und Funktionsfähigkeit im Bereich des östlichen Plangebiets bereits optimiert.

Innerhalb des Plangebiets kann das verkehrsberuhigte Nebenstraßennetz (Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereiche) auch ohne die Anlage gesonderter Radwege von den Radfahrern problemlos auf der Fahrbahn genutzt werden.

Aus dem Osten und Westen kommend wird das Plangebiet über eine im Süden der L22 begleitende, weitgehend verkehrsfreie Fuß- und Radweganlage erschlossen. Dieser Bereich ist als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen, ist aber mit 2,50 bis 3 m für beide Verkehrsarten relativ schmal; im Radverkehrskonzept der Hansestadt Rostock wird diese Verbindung als Radschnellweg klassifiziert. Die Promenade des Stadthafens, nördlich der L22, stellt darüber hinaus einen weiteren Verkehrsraum für Fußgänger und Radfahrer dar.

Die L22 kann im Bereich des Plangebiets über drei bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlagen überquert werden (siehe Abb. 20, Überquerungsstellen und Wegebeziehungen). Außerdem kann auf der Ostseite des Knotenpunktes L22/Am Kanonsberg gesichert gequert werden.



Abb. 21 | Überquerungsstellen und Wegebeziehungen

4.5.5 Reisebusse und Taxen

Eine Haltestelle für Reisebusse befindet sich im westlichen, bereits umgestalteten Bereich der Lange Straße, die eine gute Anbindung an den Planungsraum besitzt. Auf dem Parkplatz „Bussebart“ befinden sich ca. 30 Busparkplätze für Touristen.

Separat ausgewiesene Taxi-Stellplätze sind im Planungsbereich nicht vorhanden.

4.6 Defizite und Konfliktbereiche im Bereich der verkehrlichen Infrastruktur

Der steigenden Bedeutung des Wettbewerbsgebiets kann die Erschließungssituation des fließenden Verkehrs weitgehend gerecht werden. Hingegen sind verschiedene Konfliktpunkte zwischen einzelnen Verkehrsinfrastrukturbereichen, hier insbesondere bezüglich der Radfahrer und Fußgänger sowie der Barrierefreiheit, zurzeit als ungenügend zu bewerten.

1) ÖPNV-Anbindungen

Der Bereich des Stadthafens liegt im Randbereich der Einzugsradien der Straßenbahnhaltestellen in der Langen Straße. Insbesondere der nördliche Teil des Plangebiets (der Stadthafen) ist nicht ausreichend an den Nahverkehr angeschlossen.

2) Stellplatzdefizite durch den Wegfall öffentlicher Stellplatzflächen

Durch die geplante Überbauung großflächiger Stellplatzanlagen („Stadthafen“ und „Bussebart“), werden im Plangebiet größere Verluste öffentlicher Pkw-Stellplätze entstehen, die durch eine wahrscheinliche Überbauung von zurzeit provisorisch für den ruhenden Verkehr genutzten Flächen auch nur teilweise innerhalb des Plangebietes in den neu entstehenden Baufeldern ausgeglichen werden sollen (siehe Punkt 6.3 Verkehrsplanerische Zielsetzungen).

Der Wegfall des Busparkplatzes kann im Planungsgebiet nicht ausgeglichen werden. Hier sind gesamtstädtische Lösungen zu finden.



Abb. 22 | Blick auf die L 22



Abb. 23 | Blick auf die Straße am Kanonsberg

3) Unzureichende Querungsmöglichkeiten

Die parallel zum Ufer der Unterwarnow verlaufende vierspurige L22 wirkt sich innerhalb des Plangebiets aufgrund ihrer dominanten Verkehrsflächen sowie der tatsächlichen Verkehrsbelastung als Barriere zwischen dem nördlichen Stadthafen und dem südlichen Bereich (Am Bussebart/Lange Straße/Innenstadt) aus. Mit der weiteren Entwicklung des Stadthafens wird eine Verbindung zwischen Stadthafen und der langen Straße noch bedeutender. Die vorhandenen Querungsmöglichkeiten sind zudem für Fußgänger durch relativ lange Wartezeiten und das hohe Verkehrsaufkommen wenig attraktiv.

Für die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten der L22 wurde von der Hansestadt Rostock im Jahr 2012 eine Verkehrsuntersuchung zur städtebaulichen Integration der L22 im Bereich des Stadthafens in Auftrag gegeben (siehe Anlage C18 Verkehrsuntersuchung L22), deren Ergebnisse in die weiteren Planungen einfließen können.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung von 2012 bilden keine Vorgaben für die Wettbewerbsteilnehmer, da sich die Art und Lage der Querungen aus den städtebaulichen Entwürfen der Wettbewerbsteilnehmer ergeben werden (siehe auch Punkt 6.3.4).

Die Verkehrsbelastung der Straße ist bereits durch eine Reihe von Maßnahmen in den letzten Jahren auf das derzeitige Niveau reduziert worden. Eine weitere Reduktion bzw. Verlagerung der Verkehrsströme ist nicht möglich.

4) Hauptstraßenbegleitende Fuß- und Radwege (Gestaltung der Uferpromenade)

Bis auf wenige Bereiche stellt die L22 für den Fußgänger sowohl querend als auch straßenbegleitend eine Barriere dar. Auf der Südseite der L 22 mit ihrem zu engen Seitenraum bringt an fast allen Querungsstellen Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern, zudem auch zwischen den längs fahrenden und den an den Querungsstellen wartenden Radfahrern.

Im östlich und westlich an das Plangebiet anschließenden Bereichen wurde bereits ein ca. 4 m breiter gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) angelegt, der gemäß dem städtebaulichen Rahmenplan im Bereich des Planungsgebietes in gleicher Qualität vorzusehen ist.



Abb. 24 | Luftaufnahme mit Blick auf die Lange Straße / Ecke Am Kanonsberg

4.7 Öffentliche Grün- und Freiflächen

Bereich Bussebart

Prägendes Element der öffentlichen Flächen umschlossen vom Wettbewerbsgebiet ist die neu gestaltete Fischerbastion, welche den nordwestlichen Abschluss der mittelalterlichen Befestigungsanlagen um den historischen Altstadtbereich der Hansestadt Rostock darstellt. Diese Anlage ist im Wettbewerb zu respektieren. Die im Zusammenhang mit dem Neubau der Nördlichen Altstadt in den 1980er Jahren gestalteten Grünflächen und Baumreihen der Straßen Fischerstraße, Lastadie und Aalstecherstraße sollen erhalten bleiben. Abweichungen davon sind zu begründen und nur in Ausnahmefällen zulässig.

Nördlich der Langen Straße, zwischen Fischerstraße und L22 gibt es als Folge der Begradigung der L22 vor einigen Jahren mehrere Grün- und Rasenflächen als ungestaltete „Lückenfüller“.

Die stark sanierungsbedürftige Terrassenanlage nördlich der Langen Straße, entstanden in den 1950er Jahren als „Balkon zur Warnow“, steht ebenso zur Disposition wie die Freifläche des ehemaligen Hafenmarktes, die allerdings einen guten Baumbestand besitzt.

Nördlich des Hafenmarktes zwischen Strandstraße und L22 schließt sich eine Baumreihe an, welche auf der ganzen Länge der in den 1980er Jahren neu gebauten Nördlichen Altstadt das Wohnviertel zur L22 abgrenzt und die in diesem Bereich bis ins 19. Jahrhundert vorhandene Stadtmauer adaptieren soll. Mit diesem Gestaltungselement sollte behutsam umgegangen werden.

Bereich Stadthafen

Im Stadthafen grenzen sowohl von Osten als auch von Westen jeweils eine ein- bzw. zweireihige Lindenallee an das Wettbewerbsgebiet. Diese ist zu erhalten.

Eine ungestaltete Rasenfläche nördlich der L22 auf Höhe der Nördlichen Altstadt stellt ein Provisorium dar.



Abb. 25 | Blick auf die Fischerbastion von Norden (Stadthafen)



Abb. 26 | öffentliche Freiflächen auf der Fischerbastion (mittelalterliche Befestigungsanlagen)

4.8 Misstände der Grün- und Freiflächenstruktur

Die Rasen- bzw. wilden Gehölzflächen nördlich der Langen Straße und beidseitig der L22 sind Provisorien bzw. Reste früherer Freiflächengestaltungen und fügen sich nicht in einen gestalterischen Kontext ein.

Als Abschluss der Langen Straße ist am Westende ein „Grünes Tor“ mit beidseitig der Straße geplanten Baumplätzen und einer niedrigen Stadtmaueradaption als westlicher Abschluss des Altstadtareals geplant. Von dieser Planung ist bisher eine Hälfte südlich der Langen Straße realisiert.

Die Terrassenanlage nördlich angrenzend an die Lange Straße ist nur noch rudimentär vorhanden, in schlechtem baulichen Zustand und ihres ursprünglichen städtebaulichen Umfeldes beraubt.

Die Fläche des ehemaligen Hafenmarktes wurde schon in der Rahmenplanfortschreibung von 2008 zur Disposition gestellt und kann durch neue Funktionen bzw. Baulichkeiten ersetzt werden.

4.9 Topographie und Bodenverhältnisse

4.9.1 Geländehöhen

Die Geländehöhen des Wettbewerbsgebiets beziehen sich auf das Höhensystem HN76 (Pegel Kronsandt) und sind der Anlage B2 (Vermesserplan) zu entnehmen.

Der Straßenzug der L22 liegt im Planungsgebiet auf einer Höhe zwischen +1,20 m und +2,00 m über HN.

Der Standort „Haedgehafen/Christinenhafen“ befindet sich unmittelbar am Warnowufer. Die Geländehöhen der Haedgehalbinsel liegt zwischen +2,00 m und +2,50 m über HN. Der Festplatz befindet sich in einer Höhe zwischen +1,20 m und 2,00 m über HN und das Gelände des Christinenhafens liegt bei +1,20 m und +2,00 m über HN. Die Kaikante variiert in ihrer Höhenlage zwischen +1,90 m und +2,25 m über HN. Es gibt abgesenkte Bereiche zum Haedgehafen mit +0,85 m über HN und an der Stirnseite des Christinenhafens mit bis zu +0,70 m über HN.

Die Geländehöhen am Standort „Am Bussebart“ steigen von der L22 bis auf Höhe „Lastadie“ etwa auf +3,50 m über HN an. Bis zur Langen Straße steigt der Altstadt Hügel dann weiter bis auf ein Niveau von etwa +13,00 m über HN an.

4.9.2 Baugrund

Das Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft hat im November 2011 eine Baugrundeinschätzung für die potenziellen Neubaustandorte des Theaters (Am Bussebart und Stadthafen) beauftragt. Es handelt sich dabei um kein Baugrundgutachten, sondern lediglich um eine erste Einschätzung des Baugrundes auf der Grundlage bereits vorhandener Daten bestehend aus den Positionen Erdarbeiten, Tiefgründung, Verbau, Wasserhaltung und Denkmalpflege.

Standort Stadthafen/Christinenhafen

Der Standort des Stadthafens befindet sich im Bereich des Warnowtales. Die Fläche wurde erst im Rahmen der Landgewinnung für den Rostocker Stadthafen aufgeschüttet. Diese Entstehungshistorie spiegelt sich in den Baugrundverhältnissen wieder. Unter einer relativ mächtigen Aufschüttungsschicht stehen organische Böden mit einer Mächtigkeit von bis zu 8 m an.

Der tragfähige Boden wird bereichsweise erst 14 m unter dem heutigen Gelände erreicht. Weitergehende Informationen sind der Anlage C13 „Baugrundeinschätzung“ zu entnehmen.

Gründungssituation: Die Aufschüttung und die darunter anstehenden organischen Böden sind für die Aufnahme von Bauwerkslasten nicht geeignet. Als Gründungsvariante wird für den Standort unabhängig von der Entscheidung über eine Tiefgarage eine Tiefgründung in Form einer Pfahlgründung erforderlich.

Standort Am Bussebart

Der Standort „Am Bussebart“ wird für die Betrachtung des Baugrunds in eine nördliche und eine südliche Teilfläche eingeteilt. Die Grenze zwischen beiden Teilflächen kann mit ca. 130 m nördlich der Lange Straße auf Höhe der Straße „Lastadie“ angegeben werden.

Die Baugrundsituation in der nördlichen Teilfläche ist durch die Randlage am Warnowtal geprägt. Unter anthropogenen Aufschüttungen stehen organische Bildungen an, die wiederum von Sanden und Geschiebemergel unterlagert werden. Weitergehende Informationen sind der Anlage C13 „Baugrundeinschätzung“ zu entnehmen.

Im Bereich der südlichen Teilfläche des Bussebarts fehlen die organischen Bildungen des Warnowtales. Hier steht der gewachsene Geschiebemergel direkt unter den anthropogenen Aufschüttungen an. Prägend für den Untersuchungsbereich ist der Verlauf des ehemaligen Stadtgrabens mit Aufschüttungsmächtigkeiten von bis zu 12 m.

Gründungssituation: Für den Standort Bussebart wurden bereits in den fünfziger und sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts intensive Baugrunderkundungen für einen Theaterstandort ausgeführt. Für das konkrete Bauwerk am gewählten Standort wurden zu dieser Zeit Flachgründungen im Geschiebemergel vorgeschlagen, wobei ein Bodenaustausch in Bereichen größerer Aufschüttungsmächtigkeiten erforderlich wird.

Maßgebend für die Wahl einer Gründungsvariante dürfte beim Standort Bussebart die Entscheidung über eine Unterkellerung sein. Während für eine nichtunterkellerte Variante eine Tiefgründung als geeigneter erscheint, wird nach dem aktuellen Kenntnisstand eine Flachgründung bei Unterkellerung favorisiert. Außerdem ist hier die konkrete Lage innerhalb des Standortes Bussebart maßgebend.

4.9.3 Altlasten und Kampfmittel

Im Zusammenhang mit der historischen Hafennutzung sind Altlastenverdachtsflächen vom Amt für Umweltschutz definiert worden. Diese Flächen befinden sich im Bereich des westlichen Stadthafens (Christinenhafen). Es handelt sich bei der Art der Verschmutzung um Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW), die bei Werftanlagen, Tankstellen und Schienen in den Boden gelangen können. Relevant sind nach Neubau des Kreuzungsbereiches nur noch drei Bereiche:

- unmittelbar östlich an den neu gestalteten Festplatz grenzt ein Teil der Reparaturgrube für Schienenfahrzeuge an,
- am jetzigen Liegeplatz 83 (östlich der „Stubnitz“) wurde eine Tankstelle betrieben,
- die jetzige Brachfläche, temporär als Parkplatz genutzt, war Rangierfläche für Schienenfahrzeuge.

Ein Teil des kontaminierten Bodens und verunreinigtes Grundwasser der Reparaturgrube wurden im Zuge der Umgestaltung des Festplatzes entfernt.

4.9.4 Hochwasserschutz

Der nordwestliche Bereich des Wettbewerbsgebietes - der Standort Christinenhafen - liegt innerhalb einer potenziellen Überflutungsfläche (Sturmflut Ostsee) (siehe Anlage C17 Sturmflutschutz).

Im Falle einer schweren Sturmflut wird ab einem Sturmflutpegel von 675 cm (= 1,76 m über HN) der Standort überflutet. Die Häufigkeit des Auftretens einer solchen Sturmflut liegt zwischen 1 Mal in 5 Jahren und 1 Mal in 20 Jahren. Im Extremfall (Bemessungshochwasser 3,00 m über HN) ist am Standort mit Wassertiefen von fast 1,5 m zu rechnen.

Für Neubauten am Standort Stadthafen/Christinenhafen werden daher folgende Maßnahmen empfohlen:

- Objektschutz (Schutzeinrichtungen am oder um das Gebäude) und/oder
- Bauvorsorge (hochwasserangepasstes Bauen, z.B. Aufenthaltsräume erst oberhalb von 3,00 m ü. HN).

Die Veranstaltungsfläche im westlichen Bereich des Stadthafens/Haedgehafens ist bei einem Sturmflutpegel der Ostsee von 2,0 m ü. HN großflächig betroffen. Das entspricht einem Ereignis mit einem Wiederkehrintervall von 100 Jahren (HW100).

Das Risiko der Überflutung eines Marktes o.ä. Veranstaltung an diesem Standort ist vergleichsweise gering. Forderungen der Hansestadt Rostock in Bezug auf diesbezügliche Sicherheitsvorkehrungen gibt es nicht. Veranstalter, die dem Risiko Rechnung tragen wollen, sollten sich in der Sturmflutseason (Winterhalbjahr) täglich über Hochwassermeldungen des BSH informieren. Trotzdem sind zum präventiven Hochwasserschutz der Veranstaltungsflächen folgende Maßnahmen denkbar:

- Anhebend der Veranstaltungsflächen auf +2.00m über HN,
- Bauliche Einrahmung der Veranstaltungsflächen mit einer festen Barriere auf 2,00m über HN
- Einrahmen der Veranstaltungsfläche mit einer mobilen Barriere auf 2,00m über HN.

4.9.5 Oberflächenentwässerung

Das im Wettbewerbsgebiet anfallende Oberflächenwasser soll in einem Regenwasserkanalssystem in die Unterwarnow geleitet werden.

4.9.6 Grundwasser

Standort Stadthafen (Christinenhafen)

Der mittlere Grundwasserspiegel kann mit $\pm 0,0$ m über HN angegeben werden. Resultierend aus der Lage korrespondiert der Grundwasserstand aber relativ direkt mit den Wasserständen der Warnow und ist dementsprechend von deren tatsächlichen Stand abhängig.

Für die Unterwarnow liegen dazu vom Pegel Warnemünde folgende Jahreshauptzahlen (Bezugsreihe 1996 - 2005) vor:

NW = -1,81 m HN
MNW = -1,16 m HN
MW = -0,09 m HN
MHW = +1,04 m HN
HW = +1,46 m HN

Äußerste Wasserstände:

NNW = -1,82 m HN (18.10.1967)
HHW = +2,56 m HN (13.11.1872)

Standort „Am Bussebart“

Der Grundwasserspiegel kann nach den vorliegenden Unterlagen im nördlichen Bereich des Areals in etwa bis auf Höhe „Lastadie“, also im historischen Aufschüttungsbereich, ebenfalls mit $\pm 0,0$ über HN bis zu +2,0 m über HN angegeben werden, weil hier die Spiegelhöhe auch durch den Wasserstand der Warnow beeinflusst wird. Hinsichtlich der Amplituden des Wasserspiegels und des zeitlichen Verlaufes liegt hier im Gegensatz zum Bereich Stadthafen eine wesentlich stärkere Dämpfung der Beeinflussung vor, weil der Abstand zur Wasserkante größer ist.

Im Geschiebemergel zwischen der Langen Straße und der Straße „Lastadie“, teilweise auch in der Aufschüttung, kommt es in unterschiedlichen Tiefen zur Ausbildung von Stau- und Schichtenwasser.

4.9.7 Ver- und Entsorgung

Da es sich beim Wettbewerbsgebiet um eine seit Jahrhunderten genutzte Innenstadtfläche handelt, ist ein Ver- und Entsorgungsnetz vorhanden (Misch- und Schmutzwasser- sowie Regen- und Trinkwasserleitungen und Stromnetz). Das gesamte Areal liegt in einem Fernwärmevorranggebiet. Dem entsprechend ist die Warmwasser- und Raumwärmeversorgung über Fernwärme zu realisieren, die in Rostock in Kraft-Wärme-Kopplung erzeugt wird.

4.10 Rechtliche Rahmenbedingungen

4.10.1 Bauplanungsrecht

Flächennutzungsplan

Der rechtsgültige Flächennutzungsplan der Hansestadt Rostock in der Fassung vom 01.12.2009 weist für den südöstlichen Bereich des Plangebietes überwiegend Wohnbauflächen (W) aus. Der Bereich unmittelbar an der L22 Am Strande/ Warnowufer ist als Mischgebietsnutzung (MI) dargestellt. Das Areal am Bussebart zwischen L22, Am Kanonsberg und der Langen Straße ist als Kerngebiet (MK) und zusätzlich mit der Zweckbestimmung „kulturellen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen“ ausgewiesen. In diesem Bereich werden großflächiger Einzelhandel sowie ergänzend Wohnnutzung nicht vollständig ausgeschlossen. Der City-Kernbereich um die Lange Straße ist ebenfalls als Kerngebiet (MK) ausgewiesen.

Im Bereich des Stadthafens sind die Flächen als maritim-touristisches Sondergebiet (SO) „Stadthafen“ ausgewiesen. Im Sondergebiet sind Einrichtungen und Anlagen für maritim-touristische Nutzungen sowie mit ihnen in Verbindung stehende gewerbliche Nutzungen zulässig. Nicht zulässig sind Wohnen, Industrie sowie großflächiger Einzelhandel (siehe Anlage C15 Einzelhandelsgutachten). Im Südwesten der Stadthafenfläche innerhalb des Wettbewerbsareals ist darüber hinaus eine „Fläche für kulturellen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen“ ausgewiesen.

Bebauungspläne

Vorhaben im Wettbewerbsareal werden bisher nach § 34 BauGB bewertet. Eine verbindliche Bauleitplanung liegt nicht vor. Die Notwendigkeit eines zukünftigen Erfordernisses für die Aufstellung eines Bebauungsplanes wird im Ergebnis des städtebaulichen Ideenwettbewerbs zu klären sein.

4.10.2 Besonderes Städtebaurecht

Eine Teilfläche des Wettbewerbsgebietes südlich der L22 wurde 1992 als Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ festgesetzt. Der Mittelbereich des Stadthafens ist als „Zentraler Bereich Stadthafen“ seit 2005 Sanierungsuntersuchungsgebiet.

4.10.3 Bauordnungsrecht

Im Rahmen des Wettbewerbs sind die Bestimmungen der Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V) und die aufgrund der LBauO M-V erlassenen Vorschriften einzuhalten.

Weiterhin gelten die einschlägigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften sowie insbesondere nachfolgende Verordnungen, Richtlinien und Programme in der jeweils aktuellen Fassung, die – je nach Erfordernis – im Wettbewerb bzw. in der Weiterplanung zu berücksichtigen sind:

- Satzung der Hansestadt Rostock über die Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge und über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Stellplätze (Stellplatzsatzung, Richtzahlen Stellplatzbedarf siehe Anlage C18)
- Satzung der Hansestadt Rostock über die Gestaltung von Baugrundstücken (Grünflächengestaltungssatzung siehe Anlage C11)
- Satzung der Hansestadt Rostock über Beschaffenheit und Größe von Spielflächen für Kleinkinder bis 6 Jahre (LBauO M-V siehe Anlage C14)

4.10.4 Vorliegende Planungen

Für das Wettbewerbsgebiet liegen nachfolgende städtebauliche Planungen vor:

- 2.Fortschreibung der Städtebaulichen Rahmenplanung zum Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ (2008)
- 1.Fortschreibung der Städtebaulichen Rahmenplanung „Stadthafen“ (2005).

4.10.5 Beschlüsse

Die Bürgerschaft der Hansestadt Rostock hat folgende Beschlüsse gefasst, die für den Bereich des Wettbewerbs relevant sind:

- 2005: Beschluss über die 1.Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplanes „Stadthafen“ Nr. 10.M.104 (Nr. 0383/05-BV)
- 2008: Beschluss über die 2.Fortschreibung der Städtebaulichen Rahmenplanung zum Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ (Nr. 0399/08-BV)
- 2012: Beschluss zur „Konzeption Theaterneubau in der Hansestadt Rostock“ (Nr. 3494/12-BV)
- 2013: Beschluss zur „Standortfindung für einen Theaterneubau in der Hansestadt Rostock“ (Nr. 4390/13-BV).

4.10.6 Sonstige rechtliche Rahmenbedingungen

Im Wettbewerbsbereich zwischen der Langen Straße und der L22 sind eventuell vorhandene Baulasten und Dienstbarkeiten nicht relevant.

Der Bereich des Stadthafens ist rechtlich umfangreich in seinem Status als „Öffentlicher Hafen“ gesichert. Die Pflicht zur Führung des Hafenbetriebes ist im §8 WvHaSiG (Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetz) geregelt. Das Land M-V hat der Hansestadt Rostock die wasserseitigen Hafenflächen zum Zweck der Betreibung eines öffentlichen Hafens für eine unentgeltliche Nutzung zur Verfügung gestellt. Die Errichtung der wasserbaulichen Anlagen wurde auf Grundlage einer strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung nach WaStrG des Wasser- und Schifffahrtsamtes realisiert. Die Gestaltung der Hafenanlagen erfolgt unter Beachtung der EAU (Empfehlungen des Arbeitsausschusses „Uferbefestigungen“). Die steuerrechtliche Hafengrenze verläuft in einer Tiefe von 15 m ab Kaikante.

Dieser Streifen (ab Kaikante mit einer Breite von 15 m und damit der rechtliche Status des Hafens) ist im Wettbewerb zu respektieren. Er darf nicht durch Neubauten im Areal des Stadthafens eingeschränkt werden. Ausnahmen sind ausschließlich im Zusammenhang mit der Einordnung eines Theaterneubaus zulässig. Auch dann ist aber unabhängig von den rechtlichen Anforderungen an den Status „Öffentlicher Hafen“ ein mindestens 5 m breiter Streifen ab Kaikante zur öffentlichen Begehrbarkeit der Uferkante zu sichern. Abweichungen sind zu begründen (siehe Punkt 6.2.6 Hafennutzung).

4.10.7 Bürgerforum

Im Rahmen eines Bürgerforums am 25.10.2013 wurden seitens der beteiligten Bürgerinnen und Bürger eine Vielzahl von Hinweisen und Anmerkungen formuliert sowie konkrete Anforderungen an die künftige Planung vorgetragen. Die Inhalte des Bürgerforums sind in einem Protokoll zusammengefasst und sind im Rahmen der Bearbeitung des Wettbewerbs zu beachten (siehe Anlage C6).

Ein weiteres Bürgerforum wird unmittelbar nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens zur Erläuterung der Ergebnisse und des weiteren Verfahrens stattfinden.

4.10.8 Belange der Landschaftsplanung/Naturschutz

Für das Wettbewerbsgebiet gelten die im Landschaftsplan (Entwicklungskonzept) dargestellten Festlegungen, der bereits als Entwurf (Stand 2012) vorliegt (siehe Anlage C11 Landschaftsplan).

Die Wallanlagen, welche im westlichen Bereich des Plangebiets angrenzen, werden im Landschaftsplan als Parkanlage ausgewiesen und sind aufgrund ihrer Größe wichtigster Teil des Rostocker Grünraumsystems. Im Besonderen werden die Wallanlagen durch die Wälle, den Wallgraben und den alten Baumbestand geprägt. Gegenwärtig laufen abschnittsweise Rekonstruktionsarbeiten auf Basis einer vorliegenden denkmalpflegerischen Zielstellung.

Im Gebiet vorhandene Altbäume sowie planmäßige Neupflanzungen sind generell zu erhalten (gem. Baumschutzsatzung alle Bäume ab Stammumfang 0,50 m geschützt). Vorgeschlagene Baumfällungen sind zwingend aus dem Gestaltungskonzept heraus zu begründen.

Im Zusammenhang mit der Sanierung und Entwicklung des öffentlichen, städtischen Raumes ist auf der Basis des Spielplatzkonzeptes (Stand 4/2011) ein ausgewogenes Netz von Spielplätzen für alle Altersgruppen anzubieten. Im Bereich des Plangebiets ist für die Fläche des bisherigen Hafenmarktes (der Bereich südlich der Strandstraße und nördlich der Aalstecherstraße) eine weitere öffentliche Spielplatzfläche vorgesehen (vgl. Anlage C8 Rahmenplan).

4.10.9 Belange der Kultur und der Denkmalpflege

Im Plangebiet existieren Einzeldenkmäler sowie so genannte Denkmalbereiche (siehe Anlage C8 Städtebaulicher Rahmenplan, sowie Abb. 27). Letzterer ist der Bereich um die Lange Straße (geschützter Straßenraum als Hauptstraßenzugang, errichtet ab 1953) im südlichen Teil des Plangebiets. Der Schutzgegenstand innerhalb der Denkmalbereiche ist die Sicherung des historischen Stadtkörpers in seinen äußeren Begrenzungen, seiner Quartiersstruktur, der Erlebbarkeit historischer Straßenverkäufe und der Erkennbarkeit traditioneller Grundstücksgrößen sowie das äußere Erscheinungsbild der Gebäude und baulichen Anlagen.

- Umgebungsschutz Denkmalbereich „Lange Straße“
- Umgebungsschutz Denkmalbereich „Fischerbastion“ (Teil der historischen Stadtbefestigungsanlage - kein Denkmalbereich, sondern Bestandteil des Einzeldenkmals „Stadtbefestigungsanlagen“)

Zudem sind folgende Einzeldenkmäler im Plangebiets eingetragen (siehe Anlage C16 Denkmalschutz):

- die ehemaligen Speicher Auf der Huder 1a/1b und Badstüberstraße 5/6
- Portalkran am ehemaligen Kohlekai
- Denkmal Stadtbefestigungsanlage mit der Fischerbastion:
Die Wallanlagen sind als geschütztes Denkmal erkannt und in der Denkmalliste eingetragen (siehe Denkmalpflegerische Zielsetzungen westl. Wallanlagen (Anlage C16 Denkmalschutz-Wallanlagen).

Von Seiten der Denkmalbehörde wird die Unterschutzstellung der Nördlichen Altstadt (Plattenbaugiebt/ siehe Punkt 2.2.1) untersucht, wozu die Gebäudegestaltung und der öffentliche Raum zählen.

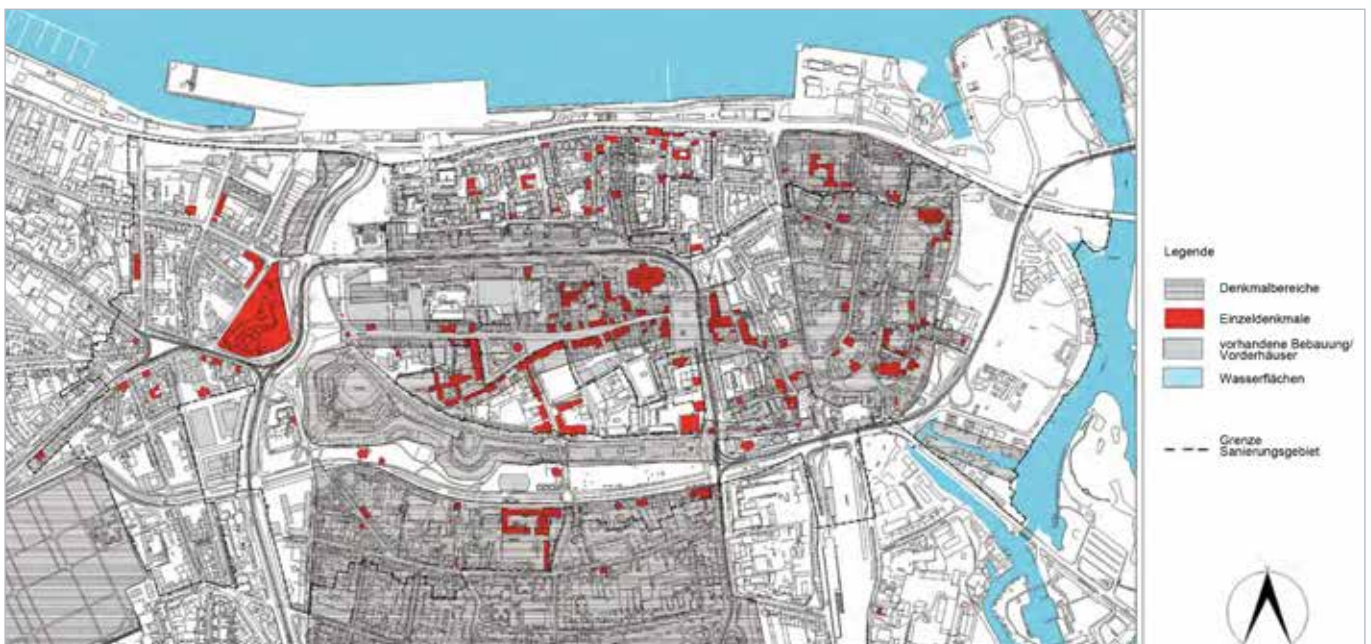


Abb. 27 | Denkmalbereiche (Auszug aus dem Rahmenplan)

Der Umgang mit der Stadtsilhouette ist im entsprechenden Sanierungsziel der 2. Rahmenplanfortschreibung geregelt. „Die Silhouette ist zu respektieren. Neubauten im Altstadtbereich dürfen das Höhenmaß der Horizontalen der Langen Straße nicht überschreiten. Eventuell höhere Neubauten außerhalb des historischen Stadtkerns in den Vorstadtbereichen müssen sorgfältig auf ihre Wirkung zum historischen Altstadtensemble geprüft werden und sind im Einzelfall zulässig“.

Im Bereich der Langen Straße (ehemaliger Hermann-Duncker-Platz) steht das Kunstwerk „Hermann-Duncker-Denkmal“. In Abhängigkeit von der Gestaltungsidee sollte das Denkmal in das Gesamtkonzept integriert werden.

4.10.10 Umweltbelange

Belange des Immissions- und Windschutzes

Straßen-/Verkehrslärm: Das Wettbewerbsgebiet ist durch den Straßenverkehr starker Lärmbelastung ausgesetzt. Zu den Lärmquellen für das Plangebiet zählen insbesondere die Hauptverkehrsstraßen wie die L22, die Lange Straße und die Straße Am Kanonsberg (siehe Anlage C20 Verkehrslärmimmissionen, Klimakarten, Lärmkartierung).

Die Immissionsbelastung ist durch den Verkehrslärm von der L 22 und der Straße Am Kanonsberg geprägt (> 40.000 bzw. 20.000 Kfz/d). Die Untersuchungen zur Lärmbelastung des Verkehrslärms der L22 ergeben ein Verkehrsaufkommen zwischen 37.000 bis 43.000 Kfz/Tag.

Die Lärmimmissionen sind durch entsprechende bauliche Schallschutzmaßnahmen zu mindern.

Veranstaltungslärm: Eine weitere Lärmquelle stellen die Freiluftgroßveranstaltungen im Bereich des Stadthafen und Bussebart (HanseSail, Weihnachtsmarkt, Pfingstmarkt) dar, die mit entsprechenden Beeinträchtigungen der Anwohner (Geräuschbelastungen elektroakustisch verstärkter Freiluftveranstaltungen) einher geht.

Die Hansestadt Rostock hat bereits begonnen durch ein Veranstaltungsmanagement die Veranstaltungsorte zu variieren sowie Veranstaltungszeiten und elektroakustisch verstärkte Geräuschemissionen innerhalb eines zulässigen Maßes zu regeln.

Andere Lärmquellen wie Gewerbe, Industrie, Sport- und Freizeiteinrichtungen sind nicht relevant. Jedoch können aufgrund der Hafennutzung Immissionen durch Schiffsärm auf das Wettbewerbsgebiet einwirken, die sich einer Einschränkung entziehen.

Auswirkungen des Lärms auf die Planung

Sowohl im MI am Westrand der Nördlichen Altstadt als auch im MK Bussebart erachtet das Umweltamt Wohnen im gemäß BauNVO zulässigen Umfang für möglich. Die Karten (siehe Anlage C20 Straßenlärm) zeigen u.a. die 65 dB(A)-Isophone für den Tagepegel nach RLS 90 an. Da die 65 dB(A) die Grenze der Gesundheitsgefahr anzeigen, wird bei städtebaulichen Planungen die Einhaltung bzw. Unterschreitung dieses Pegels als notwendig erachtet, d.h. in den Bereichen > 65 dB(A) sollte kein Wohnen vorgesehen werden.

Als Bewertungsgrundlage für Bestand und Planung werden die Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau" herangezogen. Die Einhaltung des Orientierungswerts ist anzustreben, um die mit der Eigenart des betreffenden Baugebiets oder der betreffenden Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen. Sie sollen gerade in diesem städtebaulich hochwertigen Planungsraum das Mindestmaß an Aufenthalts- und Wohnqualität sicherstellen.

Bei der Planung des Theaterneubaus am Christinenhafen ist zu beachten, dass sich der aus der Hafennutzung gegebenenfalls einwirkende Schiffsärm nicht einschränken lässt und es daher hier zu störenden Einflüssen kommen kann.

Geruchsimmissionen/Luftschadstoffbelastung

Die Belastung der Luftschadstoffsituation wird durch den Straßenverkehr geprägt. Rostock musste wegen anhaltender Grenzwertüberschreitungen am Hot Spot L 22/Grubenstraße einen Luftreinhalteplan aufstellen und umsetzen. Das spricht gegen eine enge, hohe und in der Folge schluchtenartige neue Bebauung an der L22, um so einen neuen Hot Spot zu vermeiden. Zusätzliche Kfz-Verkehre sind auch aus diesem Grunde auf der L22 weitgehend zu vermeiden – dies spricht für das Erfordernis einer sehr guten ÖPNV-Erschließung des Theaterstandorts.

Windschutz

Die Lage beider Standorte des Wettbewerbsgebietes ist sehr windexponiert. Bereits mittlere Windgeschwindigkeiten (5m/s) können zu Nutzungseinschränkungen an Gebäudeteilen und insbesondere im Außenbereich führen.

Die Windfeldsituation im Bestand, resultierende Gebäudeumströmungen und gebäudeinduzierte Turbulenzen sind in der Strömungsuntersuchung der iMA Richter und Röckle GmbH & Co.KG modelliert (Anlage C22 Windströmungssimulation Innenstadt). Die Ergebnisse sind bei der baulichen Lösung und der Freiraumgestaltung zu berücksichtigen.



5 AUSLOBERIN

Ausloberin des Wettbewerbs ist die Hansestadt Rostock, vertreten durch das Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft.

Im Auftrag der Stadt lobt die Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH als deren treuhänderischer Sanierungsträger den Wettbewerb aus.

Die Wettbewerbsdurchführung liegt in den Händen der D&K drost consult GmbH aus Hamburg.



6 AUFGABENSTELLUNG

Die Aufgabenstellung basiert auf den Leitlinien zur Stadtentwicklung, dem Flächennutzungsplan, auf der städtebaulichen Rahmenplanung für das Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ (2. Fortschreibung, 2008), der städtebaulichen Rahmenplanung für den „Stadthafen Rostock“ (1. Fortschreibung) sowie auf den Bürgerschaftsbeschlüssen der Hansestadt Rostock für den Theaterneubau (siehe Punkt 4.10.5).

6.1 Städtebauliche Zielsetzung

6.1.1 Allgemeine Rahmenbedingungen

Die „Leitlinien zur Stadtentwicklung – Rostock 2025“ haben die Orientierung auf das „Wasser als bestimmendes Element der Stadtstruktur“ festgeschrieben. Die Schaffung bzw. Erhaltung von leistungsfähigen Strukturen mit hochwertigen öffentlichen Räumen, flächenadäquater Funktionsmischung und urbaner Verdichtung sind weitere wesentliche Ziele der Stadtentwicklung.

Gleichzeitig ist der Stadthafen Teil des sogenannten Rostocker Ovals (siehe Anlage C23 Rostocker Oval), einer Stadtentwicklungskonzeption, die die Flächen entlang der Warnow am Stadthafen, am Osthafen, am Gehlsdorfer Ufer mit der Fährverbindung Gehlsdorf-Kabutzenhof einschließlich der Wasserfläche der Warnow in der Mitte als wesentliche Einheit und prägendes Element in der Hansestadt begreift. Die Entwicklung bzw. Stärkung dieser Einheit ist Teil des Stadtentwicklungsprozesses.

Daraus generiert sich für das Wettbewerbsareal eine ehrgeizige Zielsetzung: Die bestehenden Potenziale des Stadthafen und – in direkter Nachbarschaft liegenden – der historischen Altstadt und Innenstadt sind im besonderem Maße für die städtebauliche Entwicklung am und zum Wasser zu nutzen.

Die Ausloberin erwartet von den Teilnehmenden ein städtebauliches Konzept, das einen urbanen Stadtraum zwischen Stadthafen und Innenstadt herstellt, einen geeigneten Theaterstandort definiert und die weiteren Bereiche des Planungsraums unter Beachtung der funktionalen und verkehrlichen Erfordernisse mit dem Ziel einer sensiblen Stadtreparatur und der Verbindung zwischen Wasser und Innenstadt entwickelt. Im städtebaulichen Gesamtkonzept sind die Teilnehmer aufgefordert, sich auf einen Theaterstandort festzulegen, um somit eine qualifizierte Entscheidungsgrundlage für die Hansestadt Rostock darzustellen.

Von den Teilnehmern ist ein funktionsfähiger Stadtraum zu generieren, der durch eine bauliche und zeitliche Verteilung der Nutzungen im Freiraum, in der Verbindung der Nutzungen miteinander, aber auch im Respekt voreinander Qualitäten entwickelt.

Die Hansestadt Rostock hat sich zu ehrgeizigen Klimaschutzzielen verpflichtet und diese in den Leitlinien zur Stadtentwicklung verankert. Bereits in der Phase eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs werden die Weichen für eine spätere nachhaltige Bauweise gestellt. Daher sind schon dort Ansätze zum energieeffizienten und nachhaltigen Bauen zu berücksichtigen.

Unter Berücksichtigung der oben genannten Zielsetzungen ist von den Teilnehmenden im Rahmen des Wettbewerbs ein städtebauliches Konzept vorzulegen, das die Grundlage für die Entwicklung des gesamten Planungsraumes und ggf. auch als gestalterische Grundlage für weitere Teilbereiche des Stadthafens dienen soll.

Nachfolgend sind die Kernpunkte der Aufgabenstellung dargestellt. Diese werden in den folgenden Kapitelpunkten näher erläutert:

Stadtreparatur/Stadtergänzung und Neubebauung:

- Bebauungskonzeption für die Baufelder im Bereich des Bussebart zwischen Langer Straße, Nördlicher Altstadt und L22
- Konzeption für mögliche neue Baufelder im Bereich des Stadthafens

Theaterneubau:

- Integration eines Neubaus in den Stadtraum
- Umsetzung des gestalterischen und funktionalen Anspruches an ein Theaterumfeld

Weitere bauliche Nutzungen:

- Nutzungsverteilungskonzept für citytypische Nutzungen und Wohnnutzung südlich der L22
- Konzeption für touristische und maritime Nutzungen im Stadthafen

Veranstaltungsflächen:

- Neuorganisation der Freiflächeninanspruchnahmen der verschiedenen Veranstaltungen wie der HanseSail und des Weihnachts- bzw. Pfingstmarktes und weiterer Veranstaltungen im Stadthafen und Am Bussebart

Stadthafen:

- Berücksichtigung der Funktion eines Hafens (Berücksichtigung der Restriktionen des Hafenstatus)
- Berücksichtigung des „maritimen Erbes“ der Hansestadt Rostock

Landesstraße L22

- Verbesserte Einbindung in den Stadtraum
- Städtebauliche Integration der Querungsmöglichkeiten der L22

Verkehrsorganisation

- Verkehrskonzept für die städtebauliche Neuordnung der notwendigen Stellflächen für PKW und Reisebusse
- Sicherstellung der Barrierefreiheit des öffentlichen Raumes
- ÖPNV-Anbindung des Theaterstandorts

Warnowquerung:

- Berücksichtigung einer möglichen Überquerung mit einer Brücke

Freiraumkonzept:

- Gesamtkonzeption der Freiraumentwicklung unter Berücksichtigung einer Grünkonzeption
- Gestaltungskonzeption für den öffentlichen Raum unter Berücksichtigung der Sicht- und Wegebeziehungen und der Höhenentwicklung

Das städtebauliche Konzept muss wirtschaftlich realisierbar sein und soll eine flexible stufen- bzw. abschnittsweise Umsetzung gewährleisten. Neben städtebaulichen, freiraumplanerischen, architektonischen, funktionalen und wirtschaftlichen Aspekten ist die baurechtliche Realisierbarkeit des Entwurfskonzepts ein Kriterium in der Beurteilung der Beiträge.

In der 1. Phase des Wettbewerbs wird von den Teilnehmern die Darstellung eines grundsätzlichen, städtebaulichen Lösungsansatzes erwartet. In der 2. Phase sollen die Lösungsansätze weiter verfolgt und konkretisiert werden.

6.1.2 Stadtreparatur/Stadtergänzung und Neubebauung

Bussebart/Nördliche Altstadt:

Der Wettbewerb soll für den Bereich des Plangebiets die bestehenden städtebaulichen Missstände beheben und einen Beitrag zur Stadtreparatur und -ergänzung leisten. Für die fehlenden Baufelder und bestehenden Baulücken ist von den Teilnehmenden im Rahmen des städtebaulichen Gesamtkonzepts ein städtebaulicher Abschluss der nördlichen und westlichen Altstadtkante sowie der Langen Straße vorzusehen. Diese Maßnahme soll das gesamte Erscheinungsbild des Plangebiets als Eingangstor zur Rostocker Innenstadt, die Verbindung zwischen der Altstadt und Stadthafen stärken sowie die Rostocker Stadtsilhouette behutsam ergänzen.

Im Rahmen der Bebauungskonzeption für den Bereich Am Bussebart ist der notwendige Abschluss der Altstadt nach Westen zu den historischen Wallanlagen mit der Fischerbastion und nach Norden zur L22 städtebaulich zu entwickeln und entsprechend den Anforderungen der angestrebten Nutzungen zu interpretieren. Verbindungen zur historischen Bebauung, den 80er-Jahre-Quartieren der Nördlichen Altstadt und den Baustrukturen der Langen Straße sind zu konzipieren.

Die Platzfläche des „Hafenmarktes“ kann stadtplanerisch begründet bebaut werden.

Insbesondere ist ein Abschluss des Bauensembles auf der Nordwestseite der Langen Straße in der Auseinandersetzung mit der gegenüberliegenden Straßenseite (Südwestseite) zu finden.

Im Zusammenhang mit der Bildung von Baukanten sind die bestehenden Sichtachsen zu berücksichtigen bzw. zu stärken. Bedeutende Sicht- und Wegeachsen befinden sich in folgenden Bereichen:

- Altstadtstraßen Richtung Norden zum Wasser, insbesondere Schnickmannstraße, Kuhstraße-Fischerstraße, Pädagogienstraße/Badstüberstraße
- Sichtachse Lange Straße/ehemaliger Hermann-Duncker-Platz (Bussebart) Richtung Norden – „Balkon zum Wasser“ als „überraschender“ Ausblick aus der Langen Straße

Notwendig ist dabei auch die städtebauliche Auseinandersetzung mit der Höhenentwicklung zwischen dem Stadthafen und der Langen Straße einschließlich der erheblichen Maßstabssprünge zwischen den Bauhöhen der Wohnhäuser der Nördlichen Altstadt und Langen Straße einschließlich der Nordwestkante mit dem „Haus der Schifffahrt“.

Diese Höhenentwicklung ist auch in ihren Auswirkungen auf die Gestaltung eines möglichst barrierefreien öffentlichen Raumes zu berücksichtigen (siehe Punkt 6.4 Freiraumplanerische Zielsetzung).

Stadthafen:

Die Flächen des Stadthafens (Christinenhafen und Haedgehalbinsel) weisen aufgrund ihrer Entstehung als Aufschüttungsflächen für die Hafennutzung keine baulichen Strukturen auf, die im Sinne der Stadtreparatur und -ergänzung zu berücksichtigen sind.

Eine Bebauungskonzeption für den Stadthafen stellt immer eine Weiterentwicklung und Interpretation der durch mögliche Nutzungen und das bauliche Umfeld geprägten Raumstruktur dar.

Grundsätzlich stellen die in den Rahmenplänen dargestellten Baufelder keine Vorgaben oder Rahmen für die von den Teilnehmern zu erstellenden Bebauungskonzeptionen dar.

Über den möglichen Theaterstandort hinaus stellt der Stadthafen eine Fläche für maritim/touristische Nutzungen (siehe Punkt 6.2.2) sowie für Frei- und Veranstaltungsflächen (siehe Punkt 6.2.4 und 6.4) dar.

Der Stadthafen ist ein heute schon vielfältig genutzter öffentlicher Ort, wo sich die maritime Geschichte und Gegenwart der Hansestadt Rostock spiegeln. Die Gestaltung des Stadthafens steht zum einem

immer im historischen Kontext, zum anderen aber genauso in der Verantwortung, zeitgemäß und zukunftsorientiert zu sein.

6.2 Nutzungen

6.2.1 Theater

Aus den Voruntersuchungen für den Theaterneubau resultieren die beiden möglichen Standorte „Stadthafen/Christinenhafen“ und „Am Bussebart“. Im Rahmen des Ideenwettbewerbs wird von den Teilnehmern ein städtebauliches Gesamtkonzept erwartet, welches die Einordnung eines Theaterneubaus – innerhalb der zwei Alternativstandorte – darstellt. Der Theaterstandort muss darüber hinaus auch die städtebaulichen Auswirkungen für die öffentlichen Großveranstaltungen (Weihnachtsmarkt, HanseSail, Pfingstmarkt) und zusätzlich eine entsprechende Umfeldgestaltung (Zugänglichkeit/ Erschließung/Verkehrliche Anbindung) berücksichtigen (siehe Punkte 6.3 Verkehrsplanerische und 6.4 Freiraumplanerische Zielsetzung).

Im städtebaulichen Gesamtkonzept sind die Teilnehmer aufgefordert, sich auf einen Theaterstandort festzulegen, um somit eine qualifizierte Entscheidungsgrundlage für die Hansestadt Rostock darzustellen.

Die Standortfrage soll dabei in den Kontext der Stadtentwicklung einer knapp 800-jährigen Hansestadt mit hervorragenden Bautraditionen und solidem Städtebau gestellt werden. Aus diesem Grund soll die Entscheidung in erster Linie unter Berücksichtigung von städtebaulichen und Stadtentwicklungsaspekten (unter Berücksichtigung der Funktionalität und Erschließung) getroffen werden.

Wesentlich für den Neubau des Theaters ist die Integration in ein urbanes Umfeld, das von den Theaterbesuchern und -machern im Vorfeld und im Nachgang genutzt werden kann und eine maximale Belegung auch außerhalb der Spielzeiten sicherstellt, das aber ebenso eine Inspiration für das Theater bedeuten kann. Gleichzeitig benötigt der Neubau eines Theaters als bedeutende Bauaufgabe der Hansestadt und der Bürgergesellschaft einen repräsentativen Standort, der über die Region hinaus wirken kann.

Die Teilnehmer des Wettbewerbs haben als Grundlage für das Theatergebäude die Baumassenstudie“ (siehe Anlage C9 Baumassenstudie) zu verwenden. Damit sind die Kubatur sowie die Grundrissanordnung für beide Standorte vorgegeben. Ein eigenständiger Gebäudeentwurf ist nicht gewünscht. Bei einem gemischtgenutzten Gebäude z.B. im Sinne eines bürgernahen und offenen kulturellen Forums ist eine entsprechende Ergänzung als städtebauliches Konzept möglich. Eine mögliche gemischte Nutzung bezieht sich nicht auf die Nutzung der eigentlichen Räumlichkeiten für das Theater sondern gegebenenfalls auf zusätzliche, gemeinsam zu nutzende Flächen wie Foyers, Gastronomie, etc.

Wesentliche Aussage ist die städtebauliche Einordnung der Nutzung einschließlich der Erschließung und die räumliche Auswirkung.

Der Theaterneubau benötigt eine Grundfläche von ca. 7.000 m². Das Theatergebäude kann als solitärer Baukörper aber auch im baulichen Zusammenhang mit anderen Nutzungen entwickelt werden. Dies ist von den Teilnehmern konzeptabhängig städtebaulich zu entwickeln und zusammen mit der Wahl des geeigneten Standorts ein wichtiges Erkenntnisziel des Wettbewerbs. Für den Theaterneubau sind die jeweiligen Anforderungen an das Grundstück wie Baugrundeigenschaften, Hochwasserschutz und Verkehrsanbindung (siehe Punkt 4.5 und 4.9) zu berücksichtigen.

Das inhaltliche Konzept für die Ausrichtung des Volkstheaters geht von einem Vier-Sparten-Theater (Konzert, Oper, Schauspiel und Tanztheater) mit einer großen und einer kleinen Bühne sowie den jeweils notwendigen Hinter- und Seitenbühnen einschließlich aller anderen notwendigen Funktions- und Nutzflächen aus (siehe Anlage C9 Expertise Theaterneubau).

6.2.2 Citytypische Nutzungen

Einzelhandel

Die Stärkung der Rostocker Innenstadt als Einkaufs-, Kultur- und Verwaltungsstandort ist ein wichtiges Ziel der Stadtentwicklung.

Die Ansiedlung von Einzelhandelsflächen im unmittelbaren Citykernbereich ist in Ergänzung möglich. Am Bussebart mit Bezug zur Langen Straße können in Übereinstimmung mit der städtebaulichen Rahmenplanung zum Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ bis zu 9.000 m² cityrelevante Verkaufsflächen auch als bauliche Einheit entstehen.

Kleinere Einzelhandelsflächen können städtebaulich begründet im Rahmen der Gesamtflächenvorgabe in den Erdgeschossbereichen aller Baufelder südlich der L22 eingeordnet werden.

Im Bereich des Stadthafens (nördlich der L22) ist die Einordnung von Einzelhandel nicht erwünscht.

Gastronomie

Gastronomische Einrichtungen können im gesamten Plangebiet eingeordnet werden. Hierbei ist eine Rücksichtnahme auf den vorhandenen oder geplanten Wohnungsbau zu beachten. Vor allem Außen-gastronomie ist mit einer unmittelbar angrenzenden Wohnnutzung nicht vereinbar.

Gewerbliche Nutzungen / Büro / Dienstleistungen

Die genannten Nutzungen können als Teil einer zentrenaffinen Ausprägung im Bereich des Bussebart (Südlich der L22) angesiedelt werden.

6.2.3. Wohnen

Der Erhalt und die Stärkung des Wohnens auch im Citykernbereich als zwar untergeordnete, aber wichtige Nutzung ist Grundsatz der Innenstadtentwicklung. Die Einordnung von Wohnungsbau – in einer von einer hohen Nachfrage nach innenstadtnahem bzw. innerstädtischem Wohnraum geprägten Stadt – ist in den Bereichen südlich der L22 in Ergänzung der Nördlichen Altstadt und der Langen Straße notwendig.

Eine Wohnnutzung im Stadthafen ist nicht gewünscht.

Im Bereich der Wohnbebauung sind neben privaten Freibereichen, notwendigen Kinderspielplätzen vielseitig nutzbare Grün- und Freiräume mit halböffentlichem Charakter und hoher Aufenthaltsqualität für die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner zu entwickeln. Eine Isolierung bzw. Abgrenzung des Wohnquartiers gegenüber dem städtischen Umfeld ist nicht gewünscht.

6.2.4 Maritim/touristische Nutzungen

Im Bereich Stadthafen ist die Errichtung eines Gebäudes für die Unterbringung folgender Funktionen mit einer Fläche von 1.500 m² (BGF) vorzusehen:

- HanseSail Büro der städtischen Tourismuszentrale,
- Unterbringung HanseSail-Verein,
- Service-Punkt der Blauen Flotte,
- öffentliche Sanitäranlagen u. a. für die Nutzer der Bootsanleger.

6.2.5 Gebäudegestaltung/Fassaden

Gebäudeentwürfe sind im Wettbewerb nicht erwünscht. Grundsätzlich werden Aussagen zur Baukörperdimensionierung und Nutzungsverteilung sowie zur äußeren Erschließung erwartet.

Die Darstellung der Gliederung des äußeren Erscheinungsbildes ist nur insoweit erwünscht, als diese eine Aussage zur städtebaulichen Idee und einer möglichen weiteren Entwicklung aufzeigt.

Bei dem äußeren Erscheinungsbild handelt es sich nicht um ein eigenständig zu bewertendes Kriterium im Sinne der Auslobung.

6.2.6 Veranstaltungsflächen

Weihnachtsmarkt

Der Rostocker Weihnachtsmarkt wird derzeit in unterschiedlicher Ausprägung im gesamten Citykernbereich auf dem Neuen Markt, in der Kröpeliner Straße bis zum Kröpeliner Tor, entlang der Südseite der Langen Straße und auf dem Bussebart durchgeführt. Im Bereich des Bussebart sind die großen Fahrgeschäfte eingeordnet.

Für den Weihnachtsmarktteil, der derzeit auf dem Bussebart stattfindet, ist im Bereich des Plangebiets eine ausreichend große Freifläche vorzuhalten. Die von einer Bebauung freizuhaltende Fläche sollte mindestens 8.000 m² für die Veranstaltungsfläche (für die Aufstellung von 2 bis 3 Großfahrgeschäften sind zusammenhängende Flächen von jeweils 20-35 m Frontbreite und 20-25 m Tiefe notwendig) und zusätzliche 4.000 m² für die benötigten Zusatzflächen (Wohnwagenaufstellfläche bei Veranstaltungen) betragen. Die Veranstaltungsfläche soll zusammenhängend gestaltet und multifunktional nutzbar sein. Hinsichtlich der Lage im Plangebiet wird keine Vorgabe gemacht. Diese Ausstellungsfläche/ Weihnachtsmarktplatzfläche (8.000 m²) muss mit dem Innenstadtweihnachtsmarkt fußläufig und funktional verbunden sein. Die Veranstaltungsfläche muss nicht zwingend mit der Wohnwagenaufstellfläche zusammenhängen.

Bei der städtebaulichen Anordnung der Veranstaltungsflächen ist der Veranstaltungslärm für die angrenzenden Nutzungen zu berücksichtigen. Darüber hinaus sind die Vorgaben für den Hochwasserschutz, insbesondere im Bereich des Stadthafens zu berücksichtigen (siehe Punkt 4.9 und Anlage C17 Vorgaben hinsichtlich des Hochwasserschutzes für Veranstaltungsflächen).

Festplatz

Der im Wettbewerbsgebiet (Stadthafen) liegende und bereits neu gestaltete Festplatz soll im Bestand erhalten bleiben. Planerisch handelt es sich um die Verlagerung eines Festplatzes für Zirkusse und ähnliche Veranstaltungen aus den benachbarten Innenstadtbereichen südlich der L22. Eventuelle Verlagerungen oder Änderungen sind städtebaulich zu begründen.

HanseSail

Die jährlich im August stattfindende HanseSail ist auf Grund ihrer Konzeption auf die durchgängige Nutzung der Kaikanten des gesamten ca. 3,5 km langen Stadthafens einschließlich der Wasserkante der ehemaligen Neptunwerft für anlegende Schiffe angewiesen. Die dazugehörigen Veranstaltungsflächen sind entsprechend an bzw. unmittelbar hinter den Kaikanten zu orientieren. Eine grundlegende Verlagerung ist daher nicht möglich.

Pfingstmarkt

Der Pfingstmarkt (Jahrmarkt) findet im Bereich vom Christinenhafens bis zur Haedgehalbinsel statt und ist im Gesamtkonzept der Veranstaltungsflächen entsprechend zu berücksichtigen.

Freiflächen

Der Stadthafen dient das ganze Jahr über den Einwohnerinnen und Einwohnern und auch den Besuchern der Hansestadt Rostock als vielfältig nutzbarer Freiraum am Wasser in Innenstadtnähe. Alle öffentlichen Flächen sind so zu gestalten, dass sie variabel als multifunktional nutzbare Freiflächen den vielfältigen Aktivitäten heute und möglichen Aktivitäten in Zukunft zur Verfügung stehen können.

6.2.7 Hafennutzung

Die Hafennutzung ist integrativer Bestandteil des Stadthafens. Dies umfasst zum einen die Nutzung als Freizeithafen für Sportboote und Segelschiffe einschließlich entsprechender Liegeplätze und Steganlagen sowie – außerhalb des Plangebiets – Anlagen von Wassersportvereinen. Gleichzeitig wird der Hafen als Anlagestelle für die Blaue Flotte sowie Traditionssegler, Großsegler, historische Schiffe, das Kulturschiff

Stubniz usw. genutzt. Es wird erwartet, dass der Hafen in Zukunft im Bereich des Wettbewerbsareals auch als Anlegestelle für kleine Kreuzfahrtschiffe in Frage kommt. Im Rahmen des rechtlichen Status als „öffentlicher Hafen“ kann nach wie vor auch wirtschaftlicher Verkehr stattfinden.

Der unmittelbare Streifen ab Kaikante mit einer Breite von 15 m und damit der rechtliche Status des Hafens sind im Wettbewerb zu respektieren. Er darf nicht durch Neubauten im Areal des Stadthafens eingeschränkt werden. Ausnahmen sind ausschließlich im Zusammenhang mit der Einordnung eines Theaterneubaus zulässig. Auch dann ist aber unabhängig von den rechtlichen Anforderungen an den Status „Öffentlicher Hafen“ ein mindestens 5 m breiter Streifen ab Kaikante zur öffentlichen Begehbarkeit der Uferkante zu sichern. Abweichungen sind zu begründen.

6.3 Verkehrsplanerische Zielsetzung

Für das Plangebiet ist ein funktionsfähiges Verkehrskonzept zu entwickeln, welches Konzeptvorschläge zur Neuordnung der Stellplatzflächen im Planungsraum und die Anbindung und Erreichbarkeit der vorhandenen und geplanten Nutzungen entsprechend ihrer unterschiedlichen Bedürfnisse sicherstellt.

Anforderungen an die wesentlichen, verkehrlichen Funktionen sind im Folgenden aufgeführt; weitere erforderliche Funktionen wie z.B. Rettungswege sind ebenfalls zu berücksichtigen.

6.3.1 Verkehrliche Erschließung

Die neuen Nutzungen im Plangebiet, insbesondere der zukünftige Theaterstandort, müssen verkehrlich erschlossen werden. Dabei sind die Anbindung für die Besucherverkehre sowie die Anlieferungsverkehre sicherzustellen.

Für den Bereich „Am Bussebart“ und die angrenzende Nördliche Altstadt ist eine Erschließung über die Kreuzung L22/Fischerstraße vorzusehen. Eine Rechtsabbiegespur von Süden kommend kann in der Straße Am Kanonsberg vorgesehen werden. Ein Linksabbieger von Süden (von der L22) ist auf dieser Straße nicht möglich, weil dann die Leistungsfähigkeit der Straße nicht mehr gegeben ist. Eine Erschließung über die Lange Straße ist auszuschließen. Für den Bereich Stadthafen ist eine direkte Erschließung über die L22 möglich.

Die Verkehrsbelegung auf der L22 ist durch eine Reihe von Maßnahmen in den letzten Jahren deutlich reduziert worden. Eine weitere Reduktion ist nicht möglich und auf Grund ihrer Erschließungsfunktion auch nicht sinnvoll. Eine Verlagerung der Verkehre und eine Reduktion des Querschnitts sind ausgeschlossen.

6.3.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Erreichbarkeit öffentlicher Bauten, insbesondere des Theaterstandorts, mit dem ÖPNV muss sichergestellt werden. Aufgrund der bereits hohen Auslastung der L22 sind zusätzliche Kfz-Verkehre weitestgehend zu vermeiden, was eine gute ÖPNV-Erschließung des Theaterstandorts voraussetzt (siehe Punkt 4.5/4.6).

Am Standort Bussebart ist ein Theater durch die vorhandenen Straßenbahnlinien mit der Haltestelle „Am Kröpeliner Tor“ gut angebunden.

Im Stadthafen ist die Erschließung eines Theater sowie weiterer Funktionen durch einen ÖPNV-Erschließungspunkt für eine Buslinie denkbar.

6.3.3 Ruhender Verkehr

PKW-Stellplätze

Für das Wettbewerbsgebiet soll ein zusammenhängendes Stellplatzkonzept erarbeitet werden. Durch den Wegfall der bestehenden Stellplätze im Bereich des Stadthafens und Am Bussebart werden ein

oder mehrere neue Stellplatzstandorte notwendig, welche die wegfallenden öffentlichen Stellplätze in Form eines Parkhauses oder einer Tiefgarage ersetzen.

Die derzeit bestehenden Stellplätze (600 Stück) sind im Plangebiet nicht in der Gesamtzahl wiederherzustellen. Dabei handelt es sich auch um Pendlerstellplätze für die Innenstadt, die in diesem Standort mittelfristig nicht mehr erwünscht sind. Es sind deshalb mindestens 450 öffentliche Stellplätze im Plangebiet nachzuweisen.

Für die neuen Nutzungen ist der notwendige Eigenbedarf an Stellplätzen nachzuweisen. Die Stellplätze sind den zukünftigen Nutzungen räumlich und funktionale sinnvoll zuzuordnen. Die für Neu- und Ersatzbauten erforderlichen Stellplätze sind auf Grundlage der Stellplatzsatzung der Hansestadt Rostock zu konzipieren (siehe Anlage C18 Stellplatzsatzung). Die Teilnehmenden sind aufgefordert, ortsbildverträgliche und attraktive Lösungen für die Unterbringung der Vielzahl an Fahrzeugen zu entwickeln. Die notwendigen Pkw-Stellplätze für das Theater können anteilig im Sinne einer Mehrfachnutzung auf die öffentlichen Stellplätze angerechnet werden.

Pkw-Stellplätze sind vorzugsweise in unterirdischen Parkanlagen unterzubringen. Im Stadthafen ist die Einordnung von Parkhäusern und großen ebenerdigen Stellplatzflächen nicht zulässig.

Die durch eine Neubebauung im Bereich südlich der L22 wegfallenden 40 Bewohnerstellplätze sind im Bereich der Nördlichen Altstadt ebenerdig unterzubringen. Darüber hinaus sind in diesem Wettbewerbsbereich keine weiteren offenen/ebenerdigen Stellplätze herzustellen.

Stellplätze für Reisebusse

Für die „stadtbesuchenden“ Reisebusse soll dicht an der L22 ein Terminal für vier bis fünf Busse zum Ein- und Aussteigen der Reisenden vorgegeben werden. Für 15 bis 20 Busse sollen für Besucher mit kürzerer Aufenthaltszeit in Rostock im Bereich südlich der L22 im Wettbewerbsareal Stellplätze ausgewiesen werden. Wenn Busparkplatz und Busvorfahrt sich örtlich sinnvoll ergänzen, ist eine Vorfahrt für drei Busse ausreichend. Die angestrebte Charakteristik urbaner und hochwertiger städtischer Freiräume bzw. qualitätvoller innenstadttypischer Baustrukturen darf bei diesen Überlegungen nicht vernachlässigt werden. Von den Teilnehmern wird erwartet, den Ein- und Ausstieg und den Busparkplatz in sinnvoller Zuordnung in das städtebauliche Gesamtkonzept und in das Verkehrskonzept einzuordnen. Zusätzlich ist eine ergänzende Infrastruktur mit folgenden Ausstattungselemente erforderlich:

- Abfallbehälter bzw. Müllcontainer,
- Beschilderung als Stadtinformation, Beleuchtung und Wetterschutz,
- Sanitäre Anlagen.

Taxi-Stellplätze

In unmittelbarer Umgebung des Theaterstandorts ist ein Taxistand für 10 Wagen anzuordnen.

Abstellanlage für Fahrräder

Für Fahrradabstellanlagen sind ausreichende Flächen vorzusehen.

6.3.4 Fuß- und Radverkehr/Querungsmöglichkeiten L22

Die Ausloberin erwartet eine optimale Ausgestaltung des Fuß- und Radwegenetzes im Wettbewerbsgebiet, das für Fußgänger ebenfalls mindestens eine barrierefreie Verknüpfung zwischen der Langen Straße und des Stadthafens/Uferbereiche der Warnow vorsehen soll, die vorhandenen Höhenverhältnisse berücksichtigt und die trennende Wirkung der L22 entkräftet.

Zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und in Hinblick auf die funktionale Verbindung zwischen Stadthafen und Innenstadt ist mindestens eine fußläufige kreuzungsfreie Querung herzustellen. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass von einer Reduzierung des Pkw-Verkehrs auf der L22 in Zukunft nicht auszugehen ist. Aus Gründen der Verkehrsorganisation (Reduktion der weiterhin oberirdisch fließenden Verkehre als Ziel- und Quellverkehre ist gering, siehe Punkt 4.6.) und aus Kostengründen ist von einer Untertunnelung der L22 – zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten

– abzusehen. Eine attraktive Querung der L 22 kann durch eine Teilabsenkung der Straße und die Ausbildung eines Plateaus, aber auch durch andere Lösungen gewährleistet werden. Die Querungen sind in das städtebauliche und gestalterische Gesamtkonzept einzubinden.

Zusätzlich zu diesen umfänglichen baulichen Veränderungen sind weitere sichere Querverbindungen in ausreichenden Abständen (siehe Anlage C8 Rahmenplanung für das Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ / 2. Fortschreibung, 2008), herzustellen, um die Verbindung weiter zu stärken. Daher sind die Teilnehmenden aufgefordert, weitere Quermöglichkeiten, auch niveaugleiche, der L22 in ihre Konzepte einzubinden.

„Uferachse“/straßenbegleitende Fuß- und Radwege

Der Bereich des Stadthafens dient als Vorrangfläche für Fußgänger und Radfahrer. Die „Uferachse“ und die straßenbegleitenden Fuß- und Radwege an der L22 sind zu qualifizieren.

Die gestreckte Linienführung des „Radschnellwegs Stadthafen“ soll unverbaut beibehalten bleiben.

6.3.5 Schaffung einer Fußgänger- und Radfahrerquerung über die Warnow

Die Qualifizierung der vorhandenen Fährverbindung bzw. die Einordnung einer festen Fußgänger- und Radfahrerverbindung über die Unterwarnow zwischen der Innenstadt und Gehlsdorf, bevorzugt im Bereich des Christinenhafens und der Straße „Fährberg“ in Gehlsdorf als kürzeste Verbindung, ist in der Hansestadt in der Diskussion.

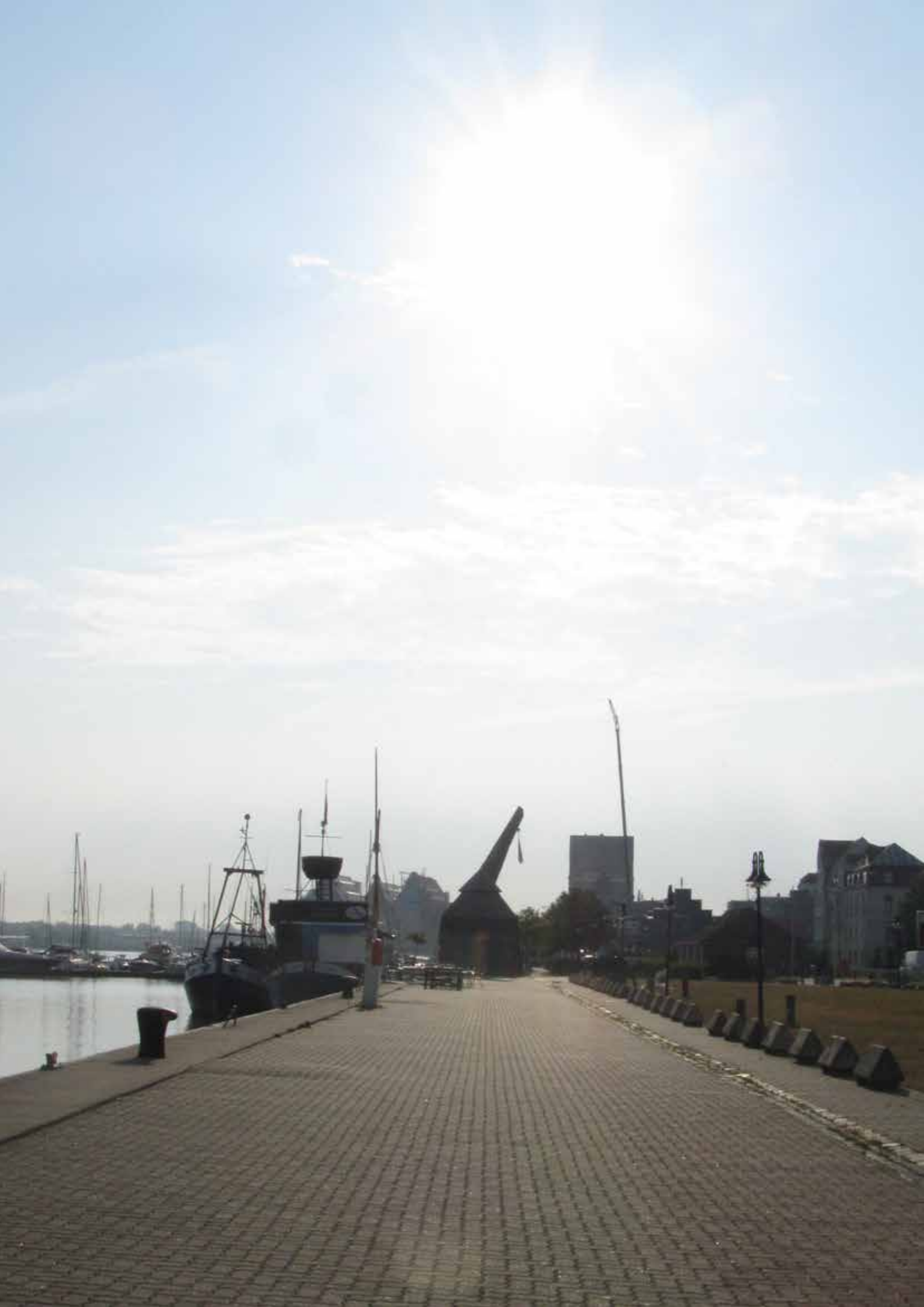
Im Plangebiet ist die Fläche für einen Brückenkopf für eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke vorzusehen. Auf Grund der Nutzung der Unterwarnow als Schiffsverkehrsrouten auch für Großsegler etc. ist eine Dreh- bzw. Klappbrücke oder ähnliches notwendig.

Es ist nicht erwünscht, ein Brückenbauwerk zu konzipieren.

Die Wettbewerbsteilnehmer sollen mit der Darstellung einer Antrittsfläche für eine Brücke die städtebaulich-funktionale Einordnung gewährleisten.

6.3.6 Barrierefreiheit

Anforderungen, die sich aus den Belangen mobilitätseingeschränkter Menschen ergeben, sind in die Gestaltung der verkehrlichen Anlagen zu integrieren. Eine barrierefreie Gestaltung bis zur Langen Straße ist sicherzustellen. Lösungsvorschläge zum Konflikt Topographie - Barrierefreiheit werden erwartet.



6.4 Freiraumplanerische Zielsetzung

Eine qualitativ hochwertige Planung der Freiräume ist ein wesentliches Element der Standortqualifizierung des Plangebiets. Die öffentlichen Räume zwischen Kröpeliner Straße - Lange Straße - Stadthafen sollen durch für Veranstaltungen nutzbare, öffentliche Freiflächen verknüpft werden. Dabei sollte die Grüngestaltung auch als städtebauliches Element fungieren. In diesem Zusammenhang sollen qualitativ wertvolle Frei- und Grünflächen, Platz- und Promenadenbereiche entstehen, die Erholungs-, soziale, kulturelle und repräsentative Funktionen übernehmen. Intensive Grünflächen müssen vor Großveranstaltungen geschützt, extensive Grünflächen so gestaltet werden, dass sie Belastungen aus tangierenden Großveranstaltungen aushalten können.

Für das Wettbewerbsgebiet soll ein zusammenhängendes Freiflächen- und Begrünungskonzept erarbeitet werden, das eine der Nutzung angemessene Oberflächengestaltung und die Neuanpflanzung von Bäumen vorsieht. Daher wird von den Teilnehmenden ein Pflanzkonzept in groben Strukturen erwartet. Bei der Gestaltung der Freiflächen soll auf die Gestaltung des KTC/Grünes Tor am westlichen Endpunkt der Langen Straße (siehe Anlage Gestaltung des KTC/Grünes Tor) reagiert werden (vgl. Punkt 4.8).

Die Ausloberin erwartet, dass die Außenräume des Planungsgebiets eine hohe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität aufweisen und den formulierten Bebauungsstrukturen gerecht werden. Die Aufenthaltsbereiche im Plangebiet werden für Bewohner sowie Touristen (aller Alters- und Besuchergruppen) zur Verfügung stehen. Insgesamt sind die Freiflächen zusammenhängend erlebbar und barrierefrei zu gestalten. Die Orientierung für Fußgänger ist ganzheitlich zu optimieren.

Der Stadthafen stellt eine wichtige Naherholungsfläche für Rostockerinnen und Rostocker dar. Grundsätzlich wird die vielfältige Nutzbarkeit auch unter Berücksichtigung des Kontextes „Wasser und Hafen“ und vor der Silhouette der Hansestadt zu gestalten sein.

Im Freiflächenkonzept ist die Neuorganisation der Flächeninanspruchnahme der Veranstaltungsflächen für die Weihnachts- und Pfingstmarktnutzung sowie der HanseSail vorzusehen (siehe Punkt 6.2.6 Veranstaltungsflächen).

Auf der Fläche des jetzigen Hafenmarktes ist ein neuer Kinderspielplatz vorgesehen (vgl. Pkt. 4.10.7). Dieser kann auch an anderer Stelle im Wettbewerbsgebiet angeordnet werden, soweit Einzugsbereiche eingehalten sind und keine Lärm- und Barriereprobleme bestehen.

Wird der Bau einer Querung über die L 22 vorgesehen, ist diese in das freiraumplanerische Konzept mit einzubeziehen.



7 VERFAHRENSGRUNDLAGEN

7.1 Ausloberin

Ausloberin des Ideenwettbewerbs ist die

Hansestadt Rostock
Neuer Markt 1
18055 Rostock

vertreten durch das

Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft
Holbeinplatz 14
18069 Rostock

und die

RGS
Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH
Am Vögenteich 26
18055 Rostock

7.2 Verfahrensmanagement

Die inhaltliche und fachliche Betreuung sowie die organisatorische Abwicklung des Verfahrens erfolgen durch:

D&K drost consult GmbH
Kajen 10, 20459 Hamburg
Tel.: +49 40 36 09 84-0
Fax: +49 40 36 09 84-11
E-Mail: info@drost-consult.de
Internet: www.drost-consult.de

7.3 Verfahrensaufgabe

Der Planungsraum des städtebaulichen Ideenwettbewerbs umfasst den ca. 13 ha großen Bereich nördlich der Innenstadt. Ziel des städtebaulichen Ideenwettbewerbs ist es ein Gesamtkonzept für diesen sensiblen Bereich zu entwickeln, welches eine funktionale und gestalterische Verbindung zwischen dem Stadthafen und der Innenstadt herstellt und einen möglichen Standort für einen Theaterneubau integriert. Durch das Schließen bestehender Baulücken in der Innenstadt, die Realisierung neuer Bauflächen, die Stärkung bestehender Baukanten und die Verringerung verkehrlicher Barrieren besteht eine einmalige Chance, die Innenstadt städtebaulich mit dem zentralen Bereich des Stadthafens und somit direkt mit der Wasserkante an der Warnow zu verbinden.

7.4 Verfahrensgrundlagen

Das Verfahren wird als zweiphasiger, städtebaulicher Ideenwettbewerb durchgeführt. Die erste Phase des Wettbewerbs ist offen. Für die zweite, nicht offene Phase werden bis zu 16 Teilnehmerinnen und Teilnehmer ausgewählt.

Die Auslobung erfolgt gemäß der „RPW 2013“. Die Lösung der Aufgabe soll in zwei Bearbeitungsphasen gefunden werden. Das Verfahren ist anonym. Verfahrenssprache ist deutsch.

Verfahrensteilnehmer, Preisrichterinnen und Preisrichter, sachverständige Beraterinnen und Berater sowie sonstige Personen erklären sich durch ihre Mitwirkung am Verfahren mit den genannten Bedingungen einverstanden.

Der Wettbewerbsausschuss der Architektenkammer Mecklenburg-Vorpommern hat Kenntnis vom Inhalt der Auslobung erhalten und beratend mitgewirkt. Die Auslobung wurde dort unter der **Nummer 2014/01** registriert.

7.5 Teilnahmebedingungen/Teilnahmeberechtigung

Erste Phase

Die erste Phase des Wettbewerbs ist offen. Sie beschränkt sich auf die Darstellung eines grundsätzlichen, städtebaulichen Lösungsansatzes in Form einer Ideenskizze (siehe Punkt 7.9.1 Leistungen des Verfahrens).

Der Zulassungsbereich umfasst die Mitgliedsstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) sowie Staaten der Vertragsparteien des WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen (GPA).

Für die Teilnahme am Verfahren sind Bewerbergemeinschaften aus Stadtplanerinnen/Stadtplanern und/oder Architektinnen/Architekten mit Landschaftsarchitektinnen/Landschaftsarchitekten zu bilden. Ein federführender Ansprechpartner/in der Bewerbergemeinschaft (Stadtplanerin/Stadtplaner oder Architektin/Architekt) muss dabei benannt werden.

Bewerbergemeinschaften über die geforderte fachliche Zusammensetzung hinaus sind zugelassen und müssen als solche im Anschreiben bzw. in der Verfassererklärung (Anlage A1) kenntlich gemacht werden.

Die Verfassererklärung ist durch die Arbeitsgemeinschaft gemeinsam auszufüllen. Es ist zudem ein gemeinsamer Wettbewerbsbeitrag einzureichen. Des Weiteren ist eine gemeinsame Erklärung der Bewerber zu unterzeichnen (Verfassererklärung, Anlage A1).

Juristische Personen sind zugelassen, wenn sie für die Durchführung der Aufgabe einen verantwortlichen Berufsangehörigen gemäß vorangegangenen Satz benennen.

Als Berufsqualifikation wird der Beruf der Stadtplanerin/des Stadtplaners und/oder der Architektin/des Architekten und der Landschaftsarchitektin/des Landschaftsarchitekten gefordert. Teilnahmeberechtigt ist jeder, der nach den Architektengesetzen der Länder berechtigt ist, die Berufsbezeichnung Stadtplanerin/Stadtplaner, Architektin/Architekt bzw. Landschaftsarchitektin/Landschaftsarchitekt zu tragen oder nach den EG-Richtlinien, insbesondere der Berufsanerkennungsrichtlinie (2005/36/EG), berechtigt ist, in der Bundesrepublik Deutschland als Stadtplanerin/Stadtplaner, Architektin/Architekt bzw. Landschaftsarchitektin/ Landschaftsarchitekt tätig zu werden.

Die Fachberatung durch eine Verkehrsplanerin/einen Verkehrsplaner wird empfohlen.

Zweite Phase

Nach Beurteilung der in der ersten Phase eingereichten Lösungsansätze werden bis zu 16 Teilnehmerinnen und Teilnehmer anonym durch das unter Punkt 7.6 aufgeführte Preisgericht für die zweite, nicht offene Phase ausgewählt.

7.6 Preisgericht

Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter

Anna Brunow	Architektin, Arkkitehtitoimisto Brunow & Maunula, Helsinki
Prof. Walter Ackers	Architekt und Stadtplaner, Ackers Partner Städtebau, Braunschweig
Klaus Petersen	Architekt und Stadtplaner, ppp petersen pörksen partner architekten + stadtplaner, Lübeck
Konrad Rothfuchs	Mitglied im Planungs- und Gestaltungsbeirat für Rostock
Axel Lohrer	Verkehrsplaner, ARGUS, Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg
	Landschaftsarchitekt, lohrer.hochrein Landschaftsarchitekten BDLA, München

Stellvertretende Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter

Reinhard Löffler	Architekt, Reinhard Löffler Architekt, Rostock
Jörn Willert	Architekt und Stadtplaner, stadt+haus architekten und ingenieure gmbh & co. Kg, Wismar
Lutz Braun	Architekt und Stadtplaner, architektur:fabrik:nb, Neubrandenburg
Prof. Stefan Pulkenat	Landschaftsarchitekt, Landschaftsarchitekturbüro Prof. Stefan Pulkenat, Gielow
Hartmut Kressin	Verkehrsplaner, Inros Lackner AG, Rostock

Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter

Roland Methling	Hansestadt Rostock, Oberbürgermeister
Ralph Müller	Hansestadt Rostock, Amtsleiter Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft
Andreas Engelmann	Vorsitzender Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Ordnung der Bürgerschaft der Hansestadt Rostock
Werner Simowitsch	Vorsitzender des Ortsbeirates Mitte

Stellvertretende Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter

Holger Matthäus	Hansestadt Rostock, Senator für Bau und Umwelt
Christiane Haas	Hansestadt Rostock, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft
Uwe Michaelis	Mitglied Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Ordnung der Bürgerschaft der Hansestadt Rostock
Christian Fiedler	Mitglied Ortsbeirat Mitte

Sachverständige

Anja Epper	Hansestadt Rostock, Sachgebietsleiterin Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft
Heiko Tiburtius	Hansestadt Rostock Amtsleiter Tief- und Hafenbauamt
Michaela Selling	Hansestadt Rostock, Amtsleiterin Amt für Kultur, Denkmalpflege und Museen
Stefan Neubauer	Hansestadt Rostock, Amtsleiter Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege
Sven Schmeil	Hansestadt Rostock, Amt für Umweltschutz
Dirk Schölens	KOE (Kommunale Objektbewirtschaftung und -entwicklung der Hansestadt Rostock)
Ines Gründel	Hansestadt Rostock, Amtsleiterin Bauamt
Reinhard Wolfgramm	Geschäftsführer Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH, Geschäftsführer (Sanierungsträger)
Stefan Rosinski	Volkstheater Rostock GmbH

Holger Bellgardt	Büro Hanse-Sail (Eigenbetrieb Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde)
Jörg Voigt	Großmarkt GmbH
Jens Rademacher	Industrie- u. Handelskammer zu Rostock

Gäste/Beobachter

Eva-Maria Kröger	Fraktion Die Linke
Dr. Ingrid Bacher	Fraktion SPD
Frank Giesen	Fraktion CDU
Ulrich Söffker	Fraktion Bündnis 90/ Grüne
NN	Fraktion FÜR Rostock
NN	Fraktion Rostocker Bund/ Graue/ Aufbruch 09
Jan Hendrik Hammer	Fraktion FDP
Wolf-Dietrich Kraeft	Bürgervertreter (aus dem Bürgerforum)
Helge Bothur	Bürgervertreter (aus dem Bürgerforum)

7.7 Bearbeitungshonorare und Preise

In der ersten Phase des Wettbewerbs werden keine Bearbeitungshonorare und Preisgelder ausgeschüttet.

Für die zweite Phase des Wettbewerbs stellt die Ausloberin folgende Wettbewerbssumme bereit:

Gesamtsumme 140.000,- Euro (netto)

Als Bearbeitungshonorar stellt die Ausloberin eine Summe von **32.000,- Euro (netto)** zur Verfügung, welche je zu gleichen Teilen an die teilnehmenden Büros (Arbeitsgemeinschaften) ausgeschüttet wird, sofern die in der Auslobung (Punkt 7.9.2) definierten Leistungen erfüllt wurden.

Für die Preise der zweiten Phase stehen 108.000,- Euro (netto) zur Verfügung.

Preisgelder Standort A 54.000 €

Erster Preis	27.000 €
Zweiter Preis	16.200 €
Dritter Preis	10.800 €

Preisgelder Standort B 54.000 €

Erster Preis	27.000 €
Zweiter Preis	16.200 €
Dritter Preis	10.800 €

Das Preisgericht ist berechtigt, durch einstimmigen Beschluss eine andere Aufteilung der Wettbewerbssumme vorzunehmen.

Das Preisgericht gibt eine Empfehlung für einen der beiden 1.Preise ab.

Die Auszahlung der Preisgelder erfolgt gegen Rechnungsstellung der teilnehmenden Büros im Anschluss an das Verfahren. Die Rechnungsempfängerin ist die Ausloberin:

RGS
Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH
Herrn Ralf Schinke
Am Vögenteich 26
18055 Rostock

Die Rechnungen sind zur Prüfung an das wettbewerbsbetreuende Büro zu übermitteln.

In den Summen ist die Mehrwertsteuer nicht enthalten, sie ist gesondert in Rechnung zu stellen. Informationen zur Rechnungsstellung werden mit dem Protokoll zur Preisgerichtssitzung versandt.

7.8 Termine des Verfahrens

7.8.1 Erste Phase

Ausgabe der Verfahrensunterlagen und Registrierung

Die Auslobung wird ab dem 30.04.2014 im EU-Amtsblatt veröffentlicht und steht gemeinsam mit den Anlagen der ersten Phase (siehe Punkt 7.10) ab diesem Zeitpunkt auf www.drost-consult.de im Projektbereich zum Download zur Verfügung (kostenlose Registrierung erforderlich).

Abgabe der Arbeiten

Einlieferungstermin für die Arbeiten ist der **18.06.2014**, bis 17.00 Uhr. Alle Unterlagen sind zu richten an:

D&K drost consult GmbH
Kajen 10, 20459 Hamburg
Tel.: +49 40 36 09 84-0
Fax: +49 40 36 09 84-11
E-Mail: info@drost-consult.de
Internet: www.drost-consult.de

Die Unterlagen müssen innerhalb der o.g. Fristen bei D&K drost consult GmbH eingehen. Der Poststempel gilt nicht!

Die Verpackungen der Wettbewerbsbeiträge müssen zur Wahrung der Anonymität in verschlossenem Zustand, mit Kennzahl und ohne Absender oder sonstige Hinweise auf die Verfasserinnen und Verfasser mit dem Vermerk „**AREAL BUSSEBART/STADTHAFEN - ERSTE PHASE**“ eingereicht werden. Die Verfassererklärung ist separat in einem verschlossenen Umschlag einzureichen.

Zur Wahrung der Anonymität ist bei der Zusendung durch Post, Bahn oder andere Transportunternehmen als Absender die Anschrift der Ausloberin zu verwenden. Die Einlieferung muss für den Empfänger porto- und zustellungsfrei erfolgen.

Preisgerichtssitzung

Das Preisgericht tagt voraussichtlich am **28.07.2014** in Rostock. Die Ausloberin benachrichtigt alle teilnehmenden Büros unmittelbar nach dem Preisgericht über die Entscheidung.

Das abschließende Protokoll der Preisgerichtssitzung wird allen Verfahrensbeteiligten im Projektbereich unter www.drost-consult.de als Download zur Verfügung gestellt.

7.8.2 Zweite Phase

Schriftliche Rückfragen

Die Teilnehmenden der zweiten Phase haben die Möglichkeit, schriftliche Rückfragen zur Auslobung an

D&K drost consult GmbH
Kajen 10, 20459 Hamburg
Tel.: +49 40 36 09 84-0
Fax: +49 40 36 09 84-11
E-Mail: info@drost-consult.de
Internet: www.drost-consult.de

zu stellen. Die Frist für die schriftlichen Rückfragen wird noch bekannt gegeben.

Rückfragenkolloquium/Ortsbesichtigung

In einem Kolloquium werden die Auslobung sowie die dazu schriftlich und mündlich gestellten Fragen mit den Preisrichterinnen/Preisrichtern und den teilnehmende Büros erörtert und beantwortet.

Das Kolloquium findet voraussichtlich statt am **22.09.2014**.

Von der Ausloberin wird die dringende Empfehlung formuliert, dass jeweils mindestens ein Vertreter der teilnehmenden Büros beim Rückfragenkolloquium anwesend sein sollte.

Vor dem Kolloquium ist eine gemeinsame Ortsbesichtigung geplant. Der Treffpunkt wird im Rahmen der Terminankündigung bekannt gegeben.

Das Protokoll des Kolloquiums wird allen am Verfahren Beteiligten zugesandt und Bestandteil der Auslobung.

Abgabe der Arbeiten

Die Einlieferungstermine für die Arbeiten/Modelle der zweiten Phase stehen noch nicht abschließend fest (voraussichtlich in der 45./46. KW 2014). Die genauen Termine werden nachträglich bekannt gegeben. Alle Unterlagen sind zu richten an:

D&K drost consult GmbH
Kajen 10
D-20459 Hamburg
Tel.: 0049 40 36 09 84-0
Fax: 0049 40 36 09 84-11
E-Mail: info@drost-consult.de
Internet: www.drost-consult.de

Die Unterlagen müssen innerhalb der genannten Fristen bei D&K drost consult GmbH eingehen. Der Poststempel gilt nicht.

Die Verpackungen der Wettbewerbsbeiträge müssen zur Wahrung der Anonymität in verschlossenem Zustand, mit Kennzahl und ohne Absender oder sonstige Hinweise auf die Verfasserinnen und Verfasser mit dem Vermerk „**AREAL BUSSEBART/STADTHAFEN - ZWEITE PHASE**“ eingereicht werden. Die Verfassererklärung ist separat in einem verschlossenen Umschlag einzureichen.

Zur Wahrung der Anonymität ist bei der Zusendung durch Post, Bahn oder andere Transportunternehmen als Absender die Anschrift der Ausloberin zu verwenden. Die Einlieferung muss für den Empfänger porto- und zustellungsfrei erfolgen.

Preisgerichtssitzung/Wettbewerbsergebnis

Das Preisgericht der 2. Phase tagt voraussichtlich am **17.12.2014** in Rostock. Die Ausloberin benachrichtigt alle Teilnehmenden unmittelbar nach der Veranstaltung über die Entscheidung des Preisgerichts.

Das abschließende Protokoll der Preisgerichtssitzung wird allen Verfahrensbeteiligten im Projektbereich unter www.drost-consult.de als Download zur Verfügung gestellt.

Ausstellung der Ergebnisse

Die Ergebnisse des Wettbewerbs werden (nach Beendigung der 2. Phase) öffentlich ausgestellt. Sobald Ort und Termin der Ausstellung feststehen, werden diese bekanntgegeben.

7.9 Leistungen des Verfahrens

Alle Pläne sind genordet darzustellen.

Jeder Verfahrensteilnehmer darf nur eine Arbeit einreichen. Jede Arbeit darf nur eine Lösung enthalten. **Die Teilnehmer müssen sich im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens auf einen der beiden Theaterstandorte festlegen.**

Abgrenzung des Wettbewerbsgebietes: Die dargestellte Grenze des Bearbeitungsbereiches ist bindend. Im Bereich der Wasserflächen der Unterwarnow kann städtebaulich konzeptionell begründet der Bearbeitungsbereich erweitert werden.

Die folgenden Vorgaben bzgl. Blattformat und Anzahl der zugelassenen Pläne/Erläuterungsblätter sind zwingend einzuhalten. Darüber hinausgehend eingereichte Leistungen werden nicht berücksichtigt und im Rahmen der Vorprüfung und der Preisgerichtssitzung abgedeckt.

Die geforderten Leistungen sind jeweils an der rechten oberen Ecke jeder Zeichnung und jeder Textseite durch eine Kennzahl aus sechs verschiedenen arabischen Ziffern (1 cm hoch/insgesamt 6 cm breit) zu kennzeichnen. Als Kennzahl dürfen weder Datum der Abgabe, Zahlenreihen noch Geburtsdaten der Verfasserinnen und Verfasser gewählt werden.

Alle Planbeschriftungen sind in Druckschrift und der Erläuterungsbericht nur in deutscher Sprache anzufertigen. Die Präsentationszeichnungen sind ungefaltet und gerollt einzureichen.

7.9.1 Erste Phase: Ideenskizze und Piktogramme

1. Entwurfsplan als Ideenskizze (DIN-A0-Blatt, Querformat) **M 1 : 1.000**

Als städtebaulicher Rahmenplan zur Verdeutlichung der übergeordneten Funktionszusammenhänge mit der Darstellung von Baukörpern und Freiraum. Der Rahmenplan soll die Leitidee des Entwurfs und insbesondere konzeptionelle Aussagen zu den folgenden Aspekten darstellen:

- Städtebauliches Konzept (Baukörper und Gebäudehöhen mit Gelände und Gebäudehöhenangaben in m ü. HN)
- Freiraumkonzept mit Flächenverteilung entsprechend der Nutzungsvorgaben
- Verkehrskonzept: Verkehrsorganisation der Erschließung sowie der Stellplatzanlagen der dargestellten Nutzungen

2. Städtebaulicher Schnitt **M 1 : 1.000**

Im Nordsüdschnitt sind die Höhenentwicklung der geplanten Gebäude und Freiräume darzustellen. Der Schnitt soll die Leitidee des Entwurfes im Hinblick auf den Umgang mit der Höhensituation und der Silhouettenwirkung des Entwurfes verdeutlichen.

Zudem sind Piktogramme im Maßstab 1 : 2.500 zu erarbeiten (darzustellen auf dem selben DIN-A0-Blatt, siehe Hängeplan), welche die nachfolgenden Aspekte mit der vorgegebenen farblichen Ausweisung darstellen:

Piktogramm Nutzungen:

Theater	violett (RGB 119/86/164)
Wohnen	rot (RGB 255/0/0)
Gewerbe (Büro/Gastronomie/Einzelhandel)	gelb (RGB 255/255/0)
Multifunktionsgebäude	orange (RGB 253/164/3)

Piktogramm Verkehr:

Erschließung Kfz-Verkehr/Parkierung	hellgrau (RGB 191/191/191)
Erschließung Fußgänger/Radfahrer	dunkelgrau (RGB 105/105/105)
„Kaikante“ (Hafenfläche)	rosa (RGB 255/102/255)
Antrittsfläche Brückenkopf	braun (RGB 124/59/6)

Piktogramm Freiraum:

Öffentliche Freiraum/Aufenthaltsbereiche	hellgrün (RGB 186/222/96)
Öffentliche Grünflächen	grün (RGB 9/241/48)
Private Grünflächen	dunkelgrün (RGB 0/176/80)
Veranstaltungsfläche	türkis (RGB 0/208/158)

Zur Konkretisierung der Entwurfsvorstellungen und Erläuterung aller für eine Beurteilung maßgeblichen Hinweise der städtebaulichen, gestalterischen und funktionalen Lösungen sind auf dem DIN-A0-Blatt textliche Erläuterungen zu geben.

3. Verfassererklärung inkl. Nachweis der Teilnahmeberechtigung (Eintrag Kammermitgliedschaft)

Abzugeben auf beigefügtem Vordruck, unterschrieben mit Angabe aller an der Entwurfslösung beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, in einem separaten, verschlossenen, undurchsichtigen Umschlag, der lediglich mit der Beschriftung „Verfassererklärung“ und der Kennzahl versehen ist (siehe Anlage A1 - Verfassererklärung).

4. Verpflichtungserklärung zur Nutzung digitaler Daten

Abzugeben auf beigefügtem Vordruck, unterschrieben in einem separaten, verschlossenen, undurchsichtigen Umschlag, der lediglich mit der Beschriftung „Verpflichtungserklärung“ und der Kennzahl versehen ist (siehe Anlage A2 - Verpflichtungserklärung).

5. Liste der eingereichten Unterlagen

6. Digitale Unterlagen

Der unter 1. aufgeführte Plan ist ebenfalls digital auf einer CD-ROM abzugeben. Der Präsentationsplan muss als .jpg-Datei („Qualität maximal“, Baseline optimiert im CMYK-Modus mit 150 dpi) und als .pdf-Datei abgespeichert sein.

Zusätzlich ist der digitale **Präsentationsplan ist ohne Kennzahl** (in einer Auflösung von 150 DPI) auf der CD-ROM zu speichern.

Hängeplan

Zur Präsentation des Entwurfs steht je teilnehmendem Büro eine Gesamtfläche mit den Maßen 1,20 m Breite und 0,90 m Höhe zur Verfügung.

DIN A0 (120 x 90 cm) Entwurfsplan (M 1:1.000)		
Pikto Nutzungen (M 1:2.500)	städtebaulicher Schnitt (M 1:1.000)	
Pikto Freiraum (M 1:2.500)	Pikto Verkehr (M 1:2.500)	Textliche Erläuterung

7.9.2 Zweite Phase - Städtebauliches Konzept

1. Schwarzplan

M 1 : 2.000

Darstellung der Bebauungsstruktur zur Verdeutlichung der übergeordneten Funktionszusammenhänge.

2. Lageplan

M 1 : 1.000

Darstellung der Bebauungsstruktur und der städtebaulichen Zusammenhänge mit konzeptionellen Aussagen zu:

- der städtebaulichen Struktur (Baukörper und Höhen mit Gelände- und Gebäudehöhenangaben in m ü. HN)
- Nutzungsarten und -verteilung
- der Strukturierung sowie funktionalen Ausstattung von Grün- und Freiflächen (inkl. Uferbereichen und Spielflächen)
- Hochwasserschutzlinien und Hochwasserschutzanlagen an Bauwerken
- privaten und öffentlichen Freiflächen
- Verkehrserschließung und Anbindung an das Umfeld
- Realisierungsstufen bzw. Bauabschnitte

3. Entwurfsplan

M 1 : 500

Als Funktions- und Rahmenplan mit der Darstellung des Theaterbaukörpers und des Freiraums mit konzeptionellen Aussagen zu:

- Baukörpergliederung, Baumassenverteilung,
- Funktionskonzept Theater: äußere Erschließung,
- Freiraumgestaltung des Theaterumfeldes
- der Verkehrserschließung und Anbindung des Theaterneubaus an die Umgebung (inkl. Führung Fußverkehr sowie ruhendem Verkehr mit Angabe der Zu-/Abfahrten der Parkierung)
- der Strukturierung sowie funktionellen Ausstattung von Grün- und Freiflächen des Bereichs Bussebart und Christinenhafen (Freiraum- und Begrünungskonzept)

4. Strukturdarstellungen/Piktogramme

M 1 : 2.500

Zur Verdeutlichung der Entwurfsidee sind Strukturdarstellungen bzw. Piktogramme gefordert, aus denen die jeweils unterschiedlichen Nutzungstypologien des Wettbewerbsgebiets nach der folgenden Strukturierung und farblichen Abgrenzung hervorgehen:

Piktogramm Nutzungen:

Theater
Wohnen
Gewerbe (Büro/Gastronomie/Einzelhandel)
Multifunktionsgebäude

violett (RGB 119/86/164)
rot (RGB 255/0/0)
gelb (RGB 255/255/0)
orange (RGB 253/164/3)

Piktogramm Verkehr:

Erschließung Kfz-Verkehr/Parkierung	hellgrau (RGB 191/191/191)
Erschließung Fußgänger/Radfahrer	dunkelgrau (RGB 105/105/105)
„Kaikante“ (Hafenfläche)	rosa (RGB 255/102/255)
Antrittsfläche Brückenkopf	braun (RGB 124/59/6)

Piktogramm Freiraum:

Öffentliche Freiraum/Aufenthaltsbereiche	hellgrün (RGB 186/222/96)
Öffentliche Grünflächen	grün (RGB 9/241/48)
Private Grünflächen	dunkelgrün (RGB 0/176/80)
Veranstaltungsfläche	türkis (RGB 0/208/158)

5. Schnitte**M 1 : 500**

Alle zum Verständnis des Konzepts erforderlichen und den Bezug zur Umgebung verdeutlichende Schnitte.

6. Ansichten**M 1 : 500**

Alle zum Verständnis des Konzepts (Aussagen zur städtebaulichen Idee) erforderlichen und den Bezug zur Umgebung verdeutlichende Ansichten, inkl. der folgenden entwurfsrelevanten Teilbereiche des Wettbewerbsgebiets:

- wasserseitige Entrée-Situation
- Theaterstandort

Sämtliche Schnitte sind mit Höhenangaben (bezogen auf HN) zu versehen.

7. Liberoblatt

Zur Erläuterung und Darstellung der entwurfsbestimmenden Leitidee sind frei wählbare Skizzen und Details in angemessenem Maßstab sowie 1 Visualisierung (des Theaterstandorts) darzustellen. Der Visualisierungsstandort ist der Anlage, die den Teilnehmern in der 2. Phase nachgereicht wird, zu entnehmen. Die Visualisierung soll aus Augenhöhe erfolgen.

8. Erläuterungsbericht

Der Erläuterungsbericht soll die Entwurfsvorstellungen erläutern und alle für eine Beurteilung maßgeblichen Hinweise der städtebaulichen, gestalterischen und funktionalen Lösungen enthalten, die nicht aus den Zeichnungen hervorgehen (max. 2 DIN-A4-Seiten).

9. Prüfpläne

Für die Vorprüfung ist zusätzlich zu den Präsentationsplänen ein Plan-Satz Prüfpläne (gefaltet) mit allen zur Berechnung notwendigen Maßen und Angaben abzugeben. Die Darstellungen der Grundrisse, Schnitte und Ansichten müssen die zur Ermittlung der Flächen und des umbauten Raums erforderlichen Aussagen treffen. In den Prüfplänen muss eine Grundvermessung der zur Berechnung notwendigen Längen und Höhen enthalten sein. Darüber hinaus sind in den Prüfplänen die Abstandsflächen darzustellen.

Für die Vorprüfung sind in den Prüfplänen zur eindeutigen Abgrenzung die Flächenarten (nach DIN 277) wie folgt zu kennzeichnen:

Piktogramm Nutzungen:

Theater	violett (RGB 119/86/164)
Wohnen	rot (RGB 255/0/0)
Gewerbe (Büro/Gastronomie/Einzelhandel)	gelb (RGB 255/255/0)
Multifunktionsgebäude	orange (RGB 253/164/3)

Piktogramm Verkehr:

Erschließung Kfz-Verkehr/Parkierung	hellgrau (RGB 191/191/191)
Erschließung Fußgänger/Radfahrer	dunkelgrau (RGB 105/105/105)
„Kaikante“ (Hafenfläche)	rosa (RGB 255/102/255)
Antrittsfläche Brückenkopf	braun (RGB 124/59/6)

Piktogramm Freiraum:

Öffentliche Freiraum/Aufenthaltsbereiche	hellgrün (RGB 186/222/96)
Öffentliche Grünflächen	grün (RGB 9/241/48)
Private Grünflächen	dunkelgrün (RGB 0/176/80)
Veranstaltungsfläche	türkis (RGB 0/208/158)

Die Prüfpläne sollen mit den vorgegebenen farbigen Flächenbelegungen zusätzlich als .dxf/.dwg-Dateien abgegeben werden, so dass ein digitales Aufmaß der Flächen durch die Vorprüfung möglich ist (keine Layout-Dateien).

10. Flächenberechnung

Die Flächenberechnungen sind auf den vorbereiteten Berechnungsblättern abzugeben (Berechnungen gem. DIN 277, siehe Anlagen der 2. Phase, C3).

11. Arbeitsmodell

M 1 : 1.000

Auf einer separat gelieferten Einsatzplatte ist ein Arbeitsmodell anzufertigen, das sich in das vorhandene Umgebungsmodell einsetzen lässt. Das Modell ist transportsicher zu verpacken und mit dem Vermerk „Areal Bussebart/Stadthafen - zweite Phase“ zu versehen. Die Kennzahl ist unter der Einsatzplatte aufzubringen.

12. Verfassererklärung

Abzugeben auf beigefügtem Vordruck, unterschrieben mit Angabe aller an der Entwurfslösung beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, in einem separaten, verschlossenen, undurchsichtigen Umschlag, der lediglich mit der Beschriftung „Verfassererklärung“ und der Kennzahl versehen ist. (siehe Anlagen der 2. Phase, C1).

13. Liste der eingereichten Unterlagen

14. Digitale Unterlagen

Alle unter 1. bis 10. aufgeführten Leistungen sind auf einer CD-ROM abzugeben. Die Präsentationspläne müssen als .jpg-Dateien („Qualität maximal“, Baseline optimiert im CMYK-Modus mit 150 dpi) und als .pdf-Dateien abgespeichert sein. Die Prüfpläne sollen mit den in Punkt 8 genannten farbigen Flächenbelegungen zusätzlich als .dxf/.dwg-Dateien hinterlegt werden, so dass ein digitales Aufmaß der Flächen durch die Vorprüfung möglich ist (keine Layout-Dateien).

Hängeplan

Zur Präsentation der Wettbewerbsarbeiten steht je teilnehmendem Büro eine Gesamtfläche mit den Maßen 2,50 m Breite und 1,80 m Höhe zur Verfügung.

DIN A0, Querformat (Oversize) 1,24 x 0,90 m Lageplan Schwarzplan Schnitte	DIN A0, Querformat (Oversize) 1,24 x 0,90 m Liberoblatt Ansichten
DIN A0, Querformat (Oversize) 1,24 x 0,90 m Entwurfsplan	DIN A0, Querformat (Oversize) 1,24 x 0,90 m Piktogramme

7.10 Verfahrensunterlagen

7.10.1 Erste Phase

A_Formblätter (von den Teilnehmern auszufüllen)

1. Verfassererklärung inkl. Nachweis Teilnahmeberechtigung (.xls)
2. Verpflichtungserklärung (.pdf)

B_Plangrundlagen

1. Auslobung (.pdf)
2. Vermesserplan/Höhen/3D-Modell (.dwg/.pdf)

C_Anlagen zur Information

1. Ortsbildanalyse (.pdf)
2. Eigentumsverhältnisse (.pdf)
3. Historische Karten (.jpg, .pdf)
4. Luftbilder (.pdf)
5. Bestandsfotos (.jpg)
6. Protokoll Bürgerforum (.pdf)
7. Planungsrecht (.pdf)
8. Rahmenpläne (.pdf)
9. Vorplanungen Theater (Baumassenstudie) (.pdf)
10. Vorbereitende Untersuchungen Stadthafen (.pdf)
11. Auszug aus dem Landschaftsplan (Entwurf 2013) (.pdf)
12. Baumkataster (.pdf)
13. Baugrundeinschätzung (.pdf)
14. Spielplatzkonzept 2011(.pdf)
15. Einzelhandelsgutachten (.pdf)

- 16. Aussagen zum Denkmalschutz (.pdf)
- 17. Aussagen zum Hochwasserschutz (.pdf)
- 18. Aussagen zum Verkehr (.pdf)
- 19. Aussagen zum barrierefreien Bauen (.pdf)
- 20. Aussagen zum Lärm (.pdf)
- 21. Lokalklimafunktion (.pdf)
- 22. Windströmungssimulation Innenstadt (.pdf)
- 23. Rostocker Oval (.pdf)

7.10.2 Zweite Phase

Die Anlagen werden zur 2. Phase nachgereicht.

Einsatzplatte für den Modellbau

Die Einsatzplatte für den Modellbau wird im Rückfragenkolloquium nachgereicht.

A_Formblätter (von den Teilnehmern auszufüllen)

- 1. Verfassererklärung (.xls)
- 2. Flächenberechnungsliste (.xls)
- 3. Berechnungsliste (.xls)

B_Plangrundlagen

Ggf. ergänzende Informationen zur zweiten Phase

C_Anlagen zur Information

- 1. Vorgabe Visualisierungsstandort (.pdf)

7.11 Vorprüfung

Die Vorprüfung erfolgt durch

D&K drost consult GmbH
Kajen 10, 20459 Hamburg
Tel.: +49 40 36 09 84-0
Fax: +49 40 36 09 84-11
E-Mail: info@drost-consult.de
Internet: www.drost-consult.de

Die eingereichten Verfahrensarbeiten werden anhand von Prüfkriterien durch die Vorprüfung und die sachverständigen Beraterinnen und Berater geprüft. Die Prüfung erfolgt ohne Bewertung, die dem Urteil des Preisgerichts vorgeifen könnte, als Fakten-Prüfung und Beschreibung der jeweiligen Lösung.

7.12 Beurteilungskriterien

Die Beurteilung erfolgt nach den Kriterien

Formalleistungen

Bewertungsmerkmale:

- Termingerechte Abgabe
- Leistungs- und Programmerfüllung

Städtebauliches Konzept und Leitideen

Bewertungsmerkmale:

- Einfügen in das städtebauliche Umfeld und Übergang zu angrenzenden Bereichen
- Straßenraumbildende Qualität der Bebauung (Stärkung der Baukanten)
- Wirkung der Gebäudesilhouetten
- Maßstäblichkeit der Bebauung
- Image und Identifikationspotenzial
- Umgang mit angrenzenden Lärmquellen
- Besonnung/Verschattung
- Orientierung zum öffentlichen Raum
- Sichtachsen und Blickbeziehungen
- Außenwirkung und Adressbildung
- Denkmalschutz – Stadtsilhouette

Freiraumplanerisches Konzept

Bewertungsmerkmale:

- Funktionalität der Außenanlagen
- Attraktivität, Verknüpfung und Nutzbarkeit der Freiräume
- Gestalterische Qualität der Übergänge zum öffentlichen und zum privaten Raum
- Gestalterische Qualität von Uferzonen

Funktionales Konzept

Bewertungsmerkmale:

- Gesamtorganisation und Flexibilität des Nutzungskonzepts
- Funktionalität des Erschließungskonzepts (inkl. ruhendem Verkehr)
- Planungs- und bauordnungsrechtliche Realisierbarkeit
- Wirtschaftlichkeit
- Ökologie und Nachhaltigkeit

Das Preisgericht hat das Recht, die oben genannten Bewertungsmerkmale zu ergänzen, zu ändern oder zu modifizieren. Die dargestellte Reihenfolge der Aspekte ist nicht als Wertung zu betrachten.

7.13 Weitere Bearbeitung

Bei dem vorliegenden Verfahren handelt es sich um einen Ideenwettbewerb. Eine weitere Beauftragung eines oder mehrerer der Preisträger ist nicht vorgesehen.

Der Auslober beabsichtigt, Preisträger des Wettbewerbes zu weiteren Realisierungswettbewerben innerhalb des Plangebietes einzuladen, soweit diese teilnahmeberechtigt sind.

Der Auslober beabsichtigt weiterhin, einen Preisträger des Wettbewerbes mit weiteren Planungsleistungen im Ergebnis des Wettbewerbes zu beauftragen (städtebaulich-freiraumplanerische Leistungen, z.B. die Erarbeitung eines Masterplanes), soweit diese entsprechend leistungsfähig sind.

7.14 Eigentum und Urheberrecht

Alle ausgezeichneten Arbeiten werden gemäß § 8 Abs. 3 RPW 2013 Eigentum der Ausloberin. Das Urheberrecht einschließlich des Schutzes gegen Nachbauen und das Recht auf Veröffentlichung der Entwürfe bleibt jedem Teilnehmenden erhalten. Die Ausloberin erwirbt gemäß § 8 Abs. 3 RPW 2013 das uneingeschränkte Nutzungsrecht an der gesamten Arbeit des mit der weiteren Bearbeitung beauftragten Architekten (auch soweit die Arbeit nicht vollständig und/oder nicht allein durch die Ausloberin realisiert wird). Die Ausloberin ist berechtigt, das Nutzungsrecht zu übertragen. Die Nutzung einer Arbeit ohne weitere Beauftragung regelt sich nach § 8 Abs. 3 RPW 2013.

Die Verfasserinnen/Verfasser und ihre Rechtsnachfolger sind verpflichtet, Abweichungen von der Arbeit zu gestatten. Dies gilt auch für das ausgeführte Werk. § 14 des 2. Gesetzes über Urheberrecht und verwandte Schutzrechte (Urheberrechtsgesetz) bleibt unberührt. Vor einer wesentlichen Änderung des ausgeführten Werkes sind die Teilnehmerinnen/Teilnehmer, soweit zumutbar, zu hören. Vorschläge der Teilnehmerinnen/Teilnehmer sind zu berücksichtigen, soweit ihnen nicht nach Auffassung der Ausloberin wirtschaftlich, funktional oder konstruktiv bedingte Bedenken entgegenstehen, die mitzuteilen sind.

Urheberrechtlich und wettbewerbsrechtlich geschützte Teillösungen von Wettbewerbsteilnehmerinnen und -teilnehmern, die bei der Auftragserteilung, nicht berücksichtigt wurden, dürfen nur gegen eine angemessene Vergütung genutzt werden.

Die Ausloberin hat das Erstveröffentlichungsrecht. Dies gilt auch für die Entwürfe der 1. Phase. Sie ist berechtigt, die eingereichten Arbeiten des Verfahrens in angemessener Frist ohne weitere Vergütung zu veröffentlichen. Die Namen der Verfasser, Mitarbeiter und Fachplaner werden genannt.

Für die Beschädigung oder den Verlust der eingereichten Arbeiten haftet die Ausloberin nur im Falle grob fahrlässigen Verhaltens.

7.15 Rücksendung der Arbeiten

Nicht prämierte Arbeiten der zweiten Phase (inklusive der Arbeit der 1. Phase) werden vom Auslober nur auf Anforderung der Teilnehmer, die innerhalb von 4 Wochen nach Zugang des Protokolls (der 2. Phase) eingegangen sein muss, zurückgesandt. Erfolgt keine Anforderung innerhalb dieser Frist, erklärt damit der Teilnehmer, auf sein Eigentum an der Wettbewerbsarbeit zu verzichten.

7.16 Terminübersicht

Erste Phase Ideenskizze

Preisrichtervorbesprechung	18.11.2013
Veröffentlichung der Unterlagen:	30.04.2014
Registrierung bis zum:	17.06.2014
Abgabe der Unterlagen:	18.06.2014
Preisgerichtssitzung:	28.07.2014

Zweite Phase - Städtebauliches Konzept (voraussichtlich)

Schriftliche Rückfragen bis zur:	37. KW 2014
Rückfragenkolloquium:	22.09.2014
Abgabe der Unterlagen:	45. KW 2014
Abgabe des Modells:	46. KW 2014
Preisgerichtssitzung:	17.12.2014

7.17 Vertraulichkeit

Die Verfahrensbeteiligten werden über sämtliche Inhalte der Auslobung und des Verfahrens Stillschweigen bewahren und diese Dritten bis zur Veröffentlichung des Verfahrensergebnisses durch die Ausloberin nicht zugänglich machen.

7.18 Sonstiges

Von einer individuellen Rücksprache der Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit den jeweiligen Ämtern oder der Ausloberin ist abzusehen. Fragen zu den Inhalten dieser Auslobung sind ausschließlich an das verfahrensbetreuende Büro (D&K drost consult GmbH) zu richten.

NACHWEISE

Abbildungen

Abbildung 1, 3 - 4, 24

Luftaufnahme

Quelle: Bernd Hagedorn

Abbildung 2

Stadtkarte

Quelle: Hansestadt Rostock

Abbildung 5 - 8

Historische Abbildungen

Quelle: Hansestadt Rostock

Abbildung 9 - 10, 12 - 19, 22 - 23, 25 - 26, 28 - 31

Bestandsfoto

Quelle: D&K drost consult GmbH

Abbildung 11

Bestandsfoto (Stadtsilhouette)

Quelle: Hansestadt Rostock

Abbildung 20

Luftbild

Quelle: Hansestadt Rostock

Abbildung 21

Überquerungsstellen und Wegebeziehungen

Quelle: Hansestadt Rostock

Abbildung 27

Denkmalbereiche

Quelle: Rahmenplan (2. Fortschreibung 2008) / Hansestadt Rostock

Literatur

Städtebaulicher Rahmenplan aus dem Jahr 2008 zum Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“

Internet

http://de.wikipedia.org/wiki/Rostocker_Stadthafen

Herausgeberin

Hansestadt Rostock

vertreten durch die

RGS

Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH

Am Vögenteich 26

18055 Rostock

Organisation . Redaktion . Gestaltung

D&K drost consult GmbH

Uwe Drost, Imke Ißberger

Kajen 10, 20459 Hamburg

Tel.: +49 40 36 09 84-0

Fax: +49 40 36 09 84-11

E-Mail: info@drost-consult.de

Internet: www.drost-consult.de

Druck

LD Medien- und Druckgesellschaft mbH, Hamburg

Hamburg, April 2014

D&K drost consult GmbH

Redaktion . Konzept . Design

D&K
drost consult

D&K drost consult GmbH
Kajen 10, D - 20459 Hamburg
Tel. +49 (40) 360 984 - 0
Fax +49 (40) 360 984 - 11
info@drost-consult.de
www.drost-consult.de