

Geschäftsadresse:
Hansestadt Rostock, Amt für Stadtentwicklung,
Stadtplanung und Wirtschaft (ASSW)
Neuer Markt 3, 18055 Rostock
Tel / Fax: 0381/ 381 6131/ 6901
christoph.fischer@rostock.de

Rostock, 25.07.2018

Protokoll der Sitzung vom 20.06.2018

Zeit/Ort: 17:30-19:20 Uhr, Beratungsraum 2 (Raum 211, Alte Post)

Anwesende: **Mitglieder des Rates:** siehe Teilnehmerliste
Aus der Verwaltung/ Gäste: siehe Teilnehmerliste
Leitung: Prof. Dr. Wolfgang Nieke
Protokoll: Nadine Gentz

Tagesordnung:

1. Begrüßung und Formalien
2. Kurzbericht über das Verhältnis des Programms Agenda-21 nach dem Beschlussstand der Konferenz von Rio zu den neu beschlossenen Weltentwicklungszielen der UNO von 2017 und mögliche Perspektiven für die künftige kommunalpolitische Akzentuierung
3. Fortsetzung der Beratungen zum Rostocker OVAL: Perspektivplanung über die BUGA-Planung hinaus zu einer Dauernutzung für alle Bevölkerungsgruppen
4. Informationen aus den Agenda 21-Arbeitskreisen und aus dem Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft
5. Verschiedenes

1. Begrüßung und Formalien

Herr Nieke begrüßt die Teilnehmer*innen zur 2. Sitzung des Agenda 21-Rates im Jahr 2018. Das Protokoll der Aprilsitzung wird durch die Mitglieder des Rates bestätigt. Auf Grund des regen Diskussionsbedarfes zum TOP 3 werden TOP 2 und 4 auf die kommende Sitzung vertagt.

2. Kurzbericht über das Verhältnis des Programms Agenda-21 nach dem Beschlussstand der Konferenz von Rio zu den neu beschlossenen Weltentwicklungszielen der UNO von 2017 und mögliche Perspektiven für die künftige kommunalpolitische Akzentuierung

- Vertagt -

3. Fortsetzung der Beratungen zum Rostocker OVAL: Perspektivplanung über die BUGA-Planung hinaus zu einer Dauernutzung für alle Bevölkerungsgruppen

Herr Nieke benennt ein paar Leitfragen für die Diskussion:

- Inwiefern findet der Nachhaltigkeitsaspekt bei der Überplanung des Rostocker OVALs Berücksichtigung?
- In welcher Form kann eine Annäherung des Nordostens durch eine Warnowquerung erfolgen?
- Welche Rolle spielt die Bürgerbeteiligung?
- Welche Möglichkeiten zur Nachnutzung des BUGA-Geländes gibt es?
- In welcher Reihenfolge könnten die Projekte auch ohne BUGA entwickelt werden?
- Inwieweit wird die Skyline Rostocks durch die Baukörper beeinträchtigt?
- Wäre eine Seilbahn eine geeignete Alternative zur Brücke? (Vorschlag Herr Kähler)

Herr Horn führt aus, dass eine Bürgerbeteiligung für die BUGA-Planung vorgesehen ist. Weiterhin erläutert er, dass im Verlauf der weiteren Planung die Kosten für die unterschiedlichen Vorhaben im Rahmen der BUGA bekannt werden. Daraufhin müsse in etwa 1,5 Jahren eine Leitentscheidung über Art und Umfang der Einzelvorhaben getroffen werden.

Grundsätzlich ist anzunehmen, dass die Kosten der BUGA die Einnahmen übersteigen, jedoch wird es ohne BUGA keine Einzelförderung für die Projekte und Bauvorhaben geben können. Herr Horn macht darauf aufmerksam, dass z.B. die Brücke bei einer Einzelförderung nicht als touristisches Projekt gilt und deshalb eine Förderung durch das Wirtschaftsministerium ausgeschlossen ist.

Bezüglich des Archäologischen Landesmuseums wurde in den Planungen lediglich eine mögliche Kubatur des Gebäudes aufgenommen, die die Höhenlinie der dahinterliegenden Gebäude aufnimmt. Die architektonische Ausführung obliegt der Landesregierung. Herr Schmidt ergänzt, dass sich eine gute Architektur auch positiv auf die Gesamtwirkung auswirken kann.

Bezüglich der Markthalle gibt Herr Horn eine universelle Nachnutzung an. So könnte diese beispielweise als Terminal für kleine Kreuzfahrtschiffe genutzt werden (ca. 10-20 Anläufe im Jahr). Damit würde auch die Nutzung des Wasserweges gesichert werden, da ansonsten dieser Bereich der Warnow der Stadt

zufällt, die dann demgemäß auch für die Instandhaltung (Baggerungen) aufkommen muss.

Herr Hempfling erkundigt sich nach den Sicherheitsstandards für die Kreuzfahrtschiffe an der Uferkante. Herr Horn erklärte, dass aufgrund der Wirtschaftlichkeit lediglich eine mobile Lösung infrage kommt. Das Equipment hierfür könnte ebenfalls in der Markthalle untergebracht werden. Zudem wird es für die Schiffe ein Landanschluss geben.

Herr Hempfling befürwortet eine Brücke zwischen dem Stadtteil Gehlsdorf und der Innenstadt. Die Wegeverbindung stellt hauptsächlich eine Nutzungsmöglichkeit für Pendler dar und sorgt für eine Entlastung der Straßen. Er kritisiert jedoch die aktuellen Planungen der Brücke, insbesondere im Hinblick auf Länge und Steigung. Bei Verlagerung des Anlegepunktes der Weißen Flotte westlich der Brücke sind Einsparungen aufgrund der Verringerung der Brückenhöhe möglich. Eine Baggerung würde ebenso entfallen. Die ursprüngliche Planung der Brücke zum Kanonsberg ist daher weiterhin zu favorisieren. Er fügt hinzu, dass durch die Brücke die Fährlinie entfällt und damit keine Verbindung mehr zur KTV besteht.

Herr Hempfling erläutert weiterhin, dass die Bewohner der KTV aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte und den fehlenden Freiräumen den Stadthafen für Naherholung und Freizeit nutzen. Dementsprechend bedarf es hier einer deutlichen Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

Herr Horn antwortet, dass Untersuchungen gezeigt haben, dass der Zielverkehr der Brücke nicht die KTV, sondern die Innenstadt ist. Zudem findet der Hauptverkehr der KTV weiter westlich statt. Eine Brücke vom Kanonsberg stellt demnach keine Querungshilfe dar. Auch denkmalschutzrechtliche Belange stehen dem entgegen.

Die Länge der Brücke sieht er als unproblematisch an. Bei einer Verringerung der Brückenhöhe ist eine Klappe erforderlich, die aufgrund der Durchfahrten bis zu 10 Stunden täglich geöffnet wäre. Bei den aktuellen Planungen zur Brücke ist eine Aufschüttung im südlichen Bereich vorgesehen, sodass in diesem Bereich weitere Schiffs Liegeplätze entstehen können. Die Durchfahrt der Schiffe erfolgt weiter nördlich.

Herr Kähler regt eine Seilbahn zwischen Gehlsheimer und Langer Straße an. Das hätte den Vorteil, dass keine Höhenunterschiede zu bewältigen sind, eine Anbindung an den ÖPNV besteht und eine Schlechtwetter- bzw. Winteralternative geschaffen werde. Herr Hempfling führt an, dass die Brücke die Aufgabe, Pendlerströme aufzunehmen und einen touristischen Rundweg zu ermöglichen, besser erfüllt.

Frau Fleischer erkundigt sich, wie dem Nutzungskonflikt zwischen Radfahrern und Fußgängern auf der Brücke und an Land begegnet wird. Herr Horn sagt, dass die Breite der Brücke 5m beträgt und damit ausreichend Platz biete. Durch den schrägen Verlauf der Brücke wird die verkehrliche Situation an Land besser geordnet als bei einer geraden Brücke.

Herr Nieke hinterfragt den Standort des Archäologischen Landesmuseums. Herr Horn gibt an, dass das Museum einen maritimen Schwerpunkt erhalten soll und aus diesem Grund eine direkte Wasserlage erforderlich ist. Das Land ist an dem

Standort IGA-Park nicht interessiert, da die Nähe zum Stadtzentrum nicht gegeben ist („Laufkundschaft“). Die Bürgerschaft befürwortet den Standort im Stadthafen. Herr Hempfling weist darauf hin, dass eine entsprechende Anzahl an Parkmöglichkeiten für das Museum vorgehalten werden müsse. Im IGA-Park ist eine entsprechende Infrastruktur bereits vorhanden. Zudem existiert hier ein Autobahnanschluss sowie ÖPNV. Weiterhin legt er dar, dass große Bauten im Stadthafen sowohl den Freiraum als auch die Blickbeziehung bzw. die Wahrnehmung behindern. Stattdessen wäre ein Café bzw. eine kleinteilige Bebauung erstrebenswert.

Herr Horn erläutert, dass der Stadthafen durch das Museum, die Markthalle und die Brücke die gewünschte Belebung erfährt. Nördlich der Warnow wird als Gegenstück eine nichtbebaute Grünfläche angelegt.

Herr Nieke sagt, dass er sich bezüglich der Standortwahl bei der Landesregierung bis zur nächsten Sitzung erkundigen wird. Weiterhin schlägt er einen Ortstermin im Stadthafen und im IGA-Park vor.

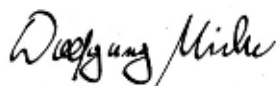
4. Informationen aus den Agenda 21-Arbeitskreisen und aus dem Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft

- Vertagt -

5. Verschiedenes

Herr Kähler informiert zum Antrag 2018/AN/3656 „Passivhausstandard für Bauvorhaben städtischer Unternehmen und auf städtischen Flächen“. Aufgrund einer Gesetzesnovellierung ist der Passivhausstandard ab 2021 gesetzlich festgelegt. Mit dem Antrag wurde versucht den Termin für Bauvorhaben im Einflussbereich der Hanse- und Universitätsstadt vorzuverlegen. Der Antrag wurde abgelehnt. Der KOE nutzt dieses Gesetz bereits als Richtlinie und baut ab 01.01.2019 im Passivhausstandard.

Herr Hempfling gibt an, dass der Passivhausstandard nicht zwingend teurer sein muss. Er regt an, dass beispielsweise städtische Grundstücke nur dann verkauft werden, wenn die Bebauung in Form eines Passivhauses erfolgt.



Prof. Dr. Wolfgang Nieke
Sprecher des Agenda 21-Rates