

Die neue Strukturierung der Mittelmole Warnemünde folgt der Dynamik der Wasserwege Neuer Strom und Alter Strom und der Verkehrsader der Bahn. Letztere findet mit der Endstation Warnemünde für S- und Fernbahn ihren Abschluss am Bahnhof. Gleichzeitig ist der Bahnhofplatz nicht nur Ziel- und Endpunkt, sondern auch als Kreuzungspunkt für weitere Fernbusse auf Wasserwegen und natürlich als Entree zum Sebad Warnemünde zu verstehen. Damit symbolisiert der Bahnhofplatz als zentraler Platz auf der Mittelmole den Ankerpunkt zum Festland.

Die quasi parallelen Wasseradern leiten funktional thematisiert östlich entlang der Innenpromenade (touristische Rundfahrten, Fischkutter etc.) und westlich entlang der neuen Außenpromenade (Kreuzschiffahrt, Großregler, Zufahrt Hafen Rostock). Die nördliche Spitze wird als maritimes Zentrum für den Sportboot- und Yachthafen sowie den Segel- und Sportschulbereich ausgebaut. Sie ist sozusagen Kulminationspunkt von Landseite als Ausdruck der Öffnung zur Welt (Fernweh) – symbolisch unterstützt durch die offene Mitte mit dem „Dünenpark“ – von Seeseite als Ausdruck des sicheren Hafens (Heimat).

Vergleichbar mit dem Prinzip eines Katamarans werden östlich und westlich Baufelder in Quarees von ca. 50x50m angelegt und funktional gestaffelt. Ausgehend von der thematischen Belegung und Lärmbeeinträchtigung der Molenänder wird eine Konzentration für neue dauerhafte Wohnzwecke zentral vorgeschlagen. Die zunächst ungerichtete Quareeform ermöglicht maßstäbliche Zusammengehörigkeit durch „Mini-Quarees“ im Sinne von sozialer Nachbarschaft und funktionaler Struktur einerseits und andererseits ermöglicht sie regelmäßige Querbezüge und den Erhalt von Sichtbeziehungen über die Mole. Die neue Bebauung greift vorhandene Maßstäbe auf und lässt gleichwohl Anknüpfungspunkte und Eigenständigkeit zu, sie senkt sich zur Mitte und steigt gen Nord-Ost an.

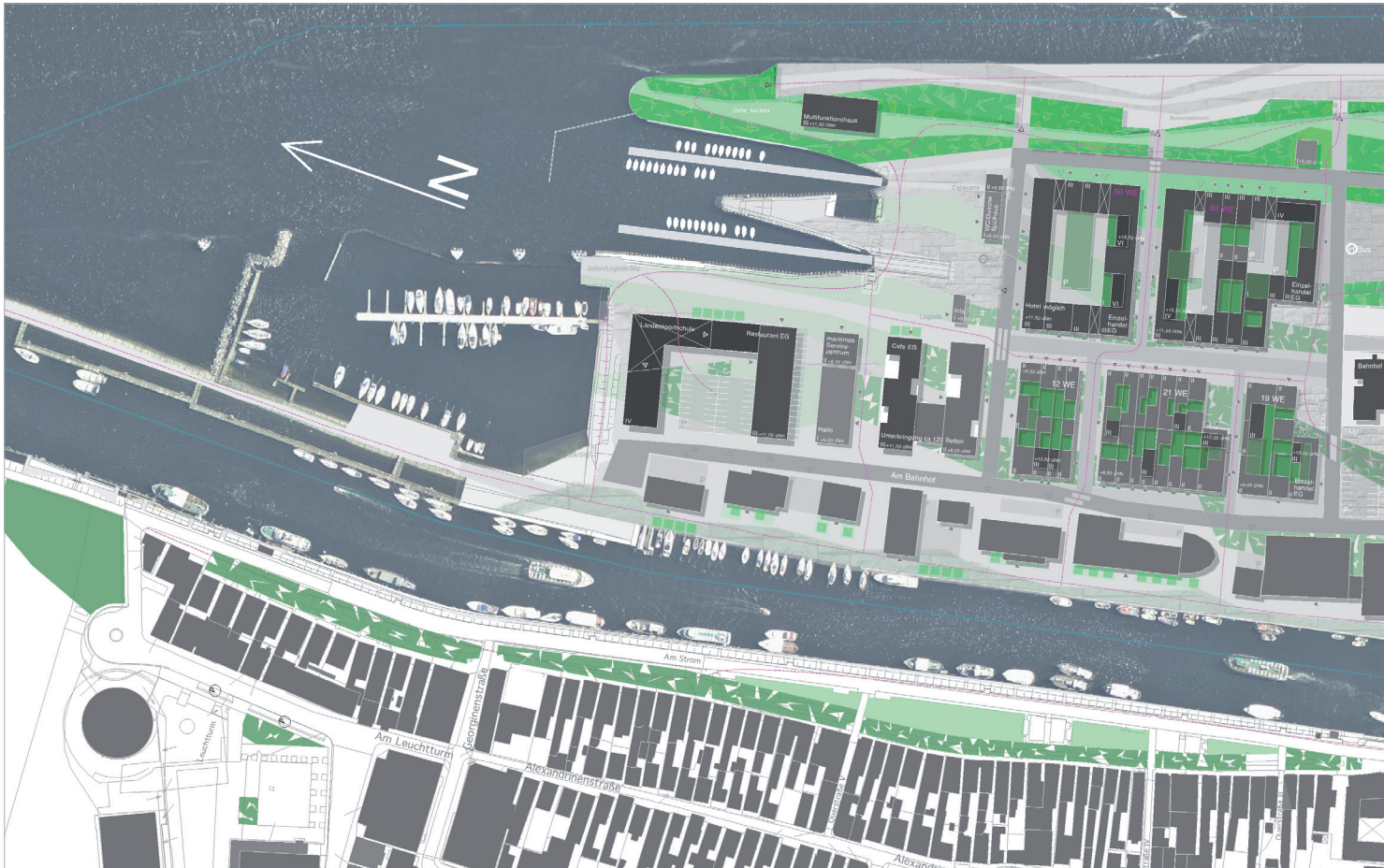
Die Haupteinführung für den Straßenverkehr erfolgt entlang der östlichen Mittelachse – jeweils abgewinkelte Kreuzfahrer und Fahrengpassagiere (Parkierung abends), verzweigt sich für Anrainer und führt mit einem Loop um den „Dünenpark“ zurück ohne zwangsläufig die Bahnhofsache zur Innenstadt über die historische Drehbrücke zu tangieren. Nur im Bedarfsfall sollten die westlich der Bahngleise vorhandenen Parkplätze über ein Parklettsystem offeriert werden.

Der „Dünenpark“ spannt sich zwischen einseitstehenden Kiefern auf der Westseite und einem Tamariskenhain in sanfter dünenartiger Geländemodellation auf der Ostseite. Während der Bahnhofplatz einen klassisch urbanen Charakter trägt sind auf dem „Dünenpark“ multifunktionale Belegungen anlässlich saisonaler Events möglich und erwünscht. Gleichermaßen kann hier der Übergang zum Passagierkai mit einer naturnahen Promenade und Flaniermeile geschaffen werden.



Piktogramme

TEILNEHMER 1. PHASE: AUSWAHL 2. PHASE



Entwurfsplan

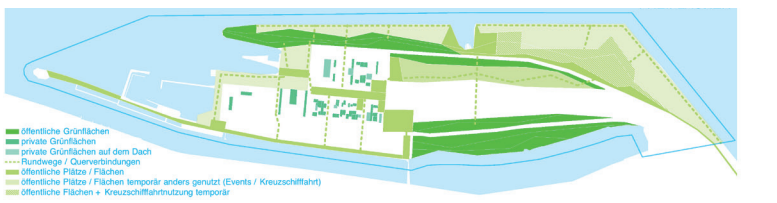
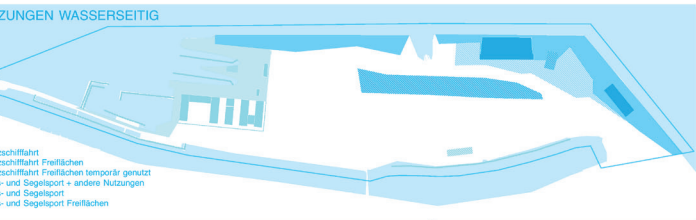
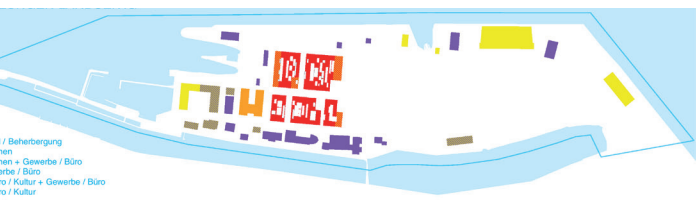
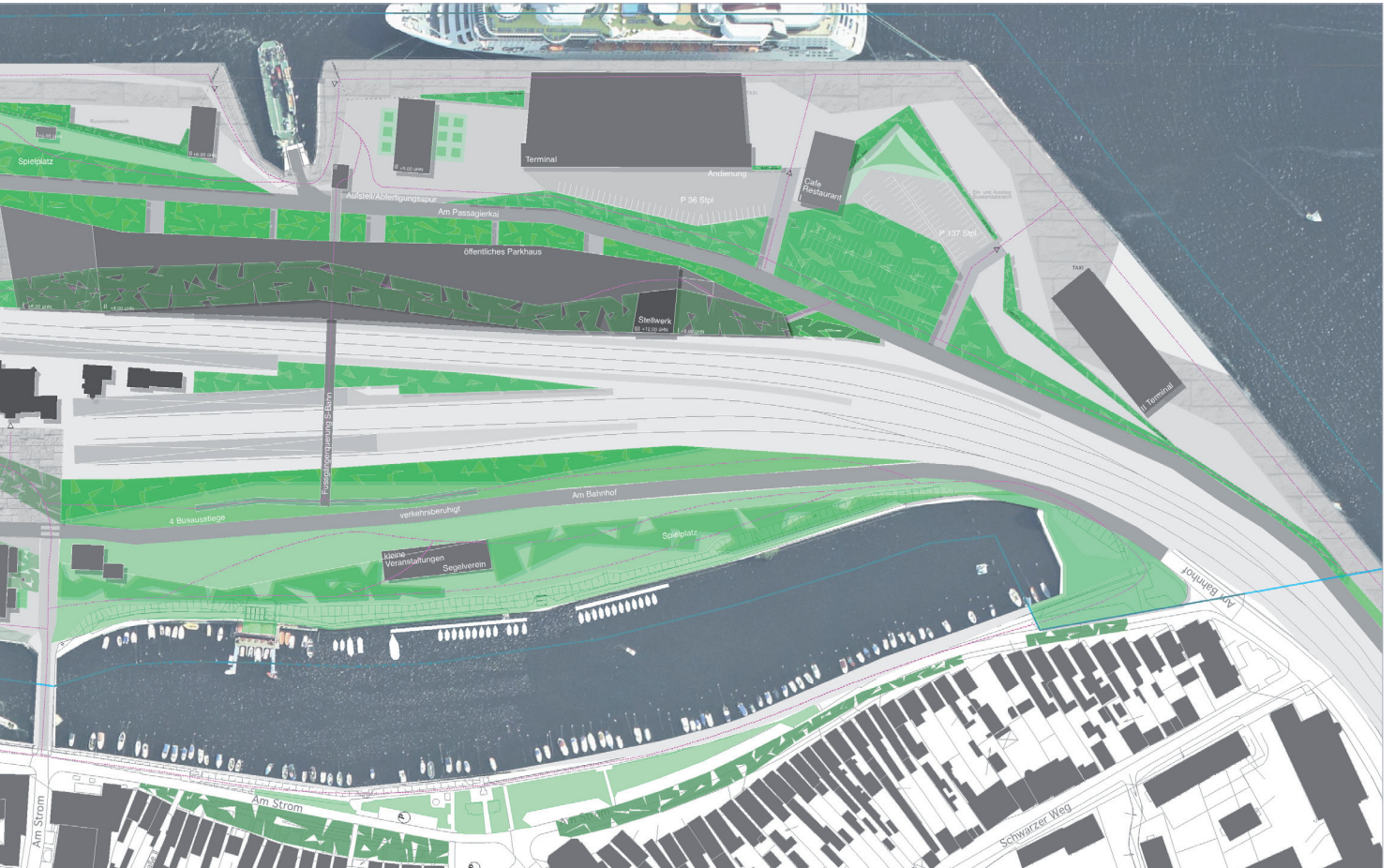
Verfasser:
rauhhochzwei architektur + stadtplanung, Darmstadt

Katharina Rauh, Christoph Rauh

Ausgewählt für 2. Phase

AREAL MITTELMOLE





Analyse
Rostock-Warnemünde ist ein attraktiver und beliebter Ort an der Ostlichen Ostseeküste. Es verbindet ein breites, leicht zu begangenes Ufer mit dem historischen Stadtkern. Es ist aber auch ein Wohnort mit allen wesentlichen Dienstleistungen ausgestattet. Der historische Stadtkern, die zentrale Lage im Nationalpark Ostvorpommern und die Umgebung liegen das frische Meer, die Warnemündener Insel als Erholungsgebiet zum Rostocker Hafen, die Mittelmole als Anlaufort für Warnemünde. Dieser Stadtkern kann das Areal mit seinen spezifischen Potenzialen und einem Blickpunkt genutzt werden.

Konzept
Die Mittelmole wird zu einem innovativen Stadtkern mit einer Mischung aus öffentlichen und privaten Grünflächen mit einer Mischung aus Grünflächen und Grünflächen auf dem Dach. Die Mischung aus Grünflächen und Grünflächen auf dem Dach wird durch eine Mischung aus Grünflächen und Grünflächen auf dem Dach. Die Mischung aus Grünflächen und Grünflächen auf dem Dach wird durch eine Mischung aus Grünflächen und Grünflächen auf dem Dach.

Freizeit
Parallel zum Flussufer des Wassers sollen weitere und neue Bänke über die Mittelmole. Die Bänke sollen sich in Grünflächen und Baumgruppen an der Mittelmole. Die Bänke sollen sich in Grünflächen und Baumgruppen an der Mittelmole. Die Bänke sollen sich in Grünflächen und Baumgruppen an der Mittelmole.

Bebauung
Die Bebauung des Arealen wird durch die Mischung aus Grünflächen und Grünflächen auf dem Dach. Die Bebauung des Arealen wird durch die Mischung aus Grünflächen und Grünflächen auf dem Dach. Die Bebauung des Arealen wird durch die Mischung aus Grünflächen und Grünflächen auf dem Dach.

Nutzungen
Der zentrale städtische Bereich wird von Wohnbau genutzt. Wohnbauten werden in Form von Einfamilienhäusern, Zweifamilienhäusern und Mehrfamilienhäusern gebaut. Die Bauten werden in Form von Einfamilienhäusern, Zweifamilienhäusern und Mehrfamilienhäusern gebaut. Die Bauten werden in Form von Einfamilienhäusern, Zweifamilienhäusern und Mehrfamilienhäusern gebaut.

Bebauung
Die Bebauung des Arealen wird durch die Mischung aus Grünflächen und Grünflächen auf dem Dach. Die Bebauung des Arealen wird durch die Mischung aus Grünflächen und Grünflächen auf dem Dach. Die Bebauung des Arealen wird durch die Mischung aus Grünflächen und Grünflächen auf dem Dach.

Nutzungen
Der zentrale städtische Bereich wird von Wohnbau genutzt. Wohnbauten werden in Form von Einfamilienhäusern, Zweifamilienhäusern und Mehrfamilienhäusern gebaut. Die Bauten werden in Form von Einfamilienhäusern, Zweifamilienhäusern und Mehrfamilienhäusern gebaut.

Nutzungen
Der zentrale städtische Bereich wird von Wohnbau genutzt. Wohnbauten werden in Form von Einfamilienhäusern, Zweifamilienhäusern und Mehrfamilienhäusern gebaut. Die Bauten werden in Form von Einfamilienhäusern, Zweifamilienhäusern und Mehrfamilienhäusern gebaut.

Bebauung
Die Bebauung des Arealen wird durch die Mischung aus Grünflächen und Grünflächen auf dem Dach. Die Bebauung des Arealen wird durch die Mischung aus Grünflächen und Grünflächen auf dem Dach. Die Bebauung des Arealen wird durch die Mischung aus Grünflächen und Grünflächen auf dem Dach.

Nutzungen
Der zentrale städtische Bereich wird von Wohnbau genutzt. Wohnbauten werden in Form von Einfamilienhäusern, Zweifamilienhäusern und Mehrfamilienhäusern gebaut. Die Bauten werden in Form von Einfamilienhäusern, Zweifamilienhäusern und Mehrfamilienhäusern gebaut.

TEILNEHMER 1. PHASE: AUSWAHL 2. PHASE



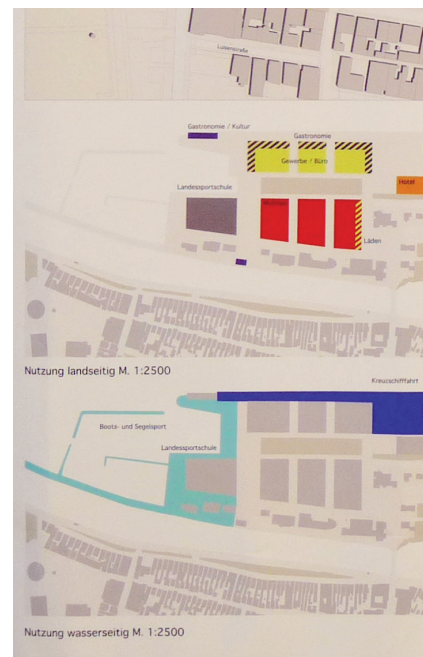
Entwurfsplan

Verfasser:
Thomas Schüler Architekten BDA Stadtplaner, Düsseldorf

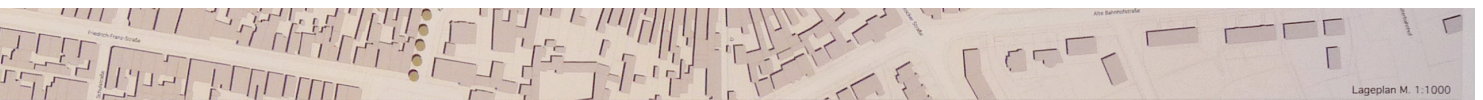
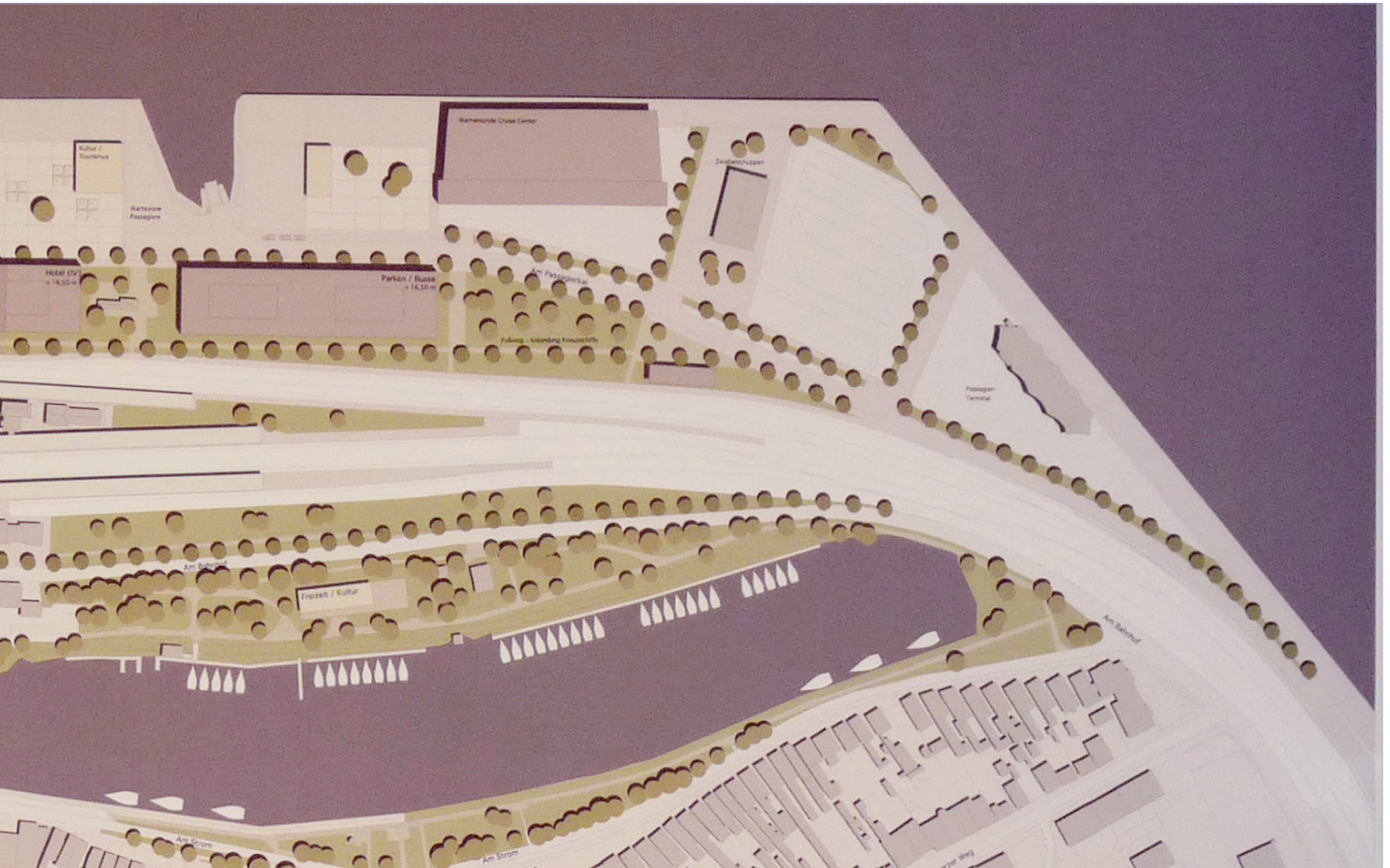
Thomas Schüler

Mitwirkende:
Clemens Walter

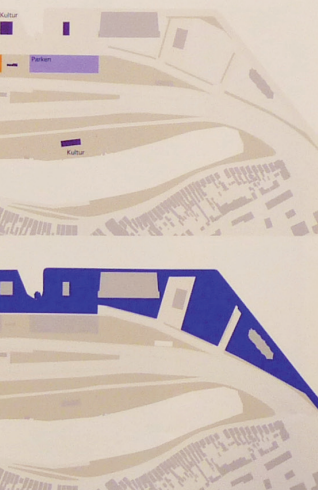
Ausgewählt für 2. Phase



Piktogramme



Lageplan M. 1:1000



Verkehr M. 1:2500



Freiraum M. 1:2500

Hafenpark und Hafenplatz

Das Konzept zielt darauf ab die Mittelmole als einen neuen städtischen Raum zu definieren und hier einen autark funktionierenden Stadtteil zu entwickeln. Eine Mischung aus Wohnen, Läden, Gastronomie und Dienstleistung erzeugt ein städtisches Lebensgefühl, welches seine Qualität aus der Besonderheit des Ortes generiert.

Drei kompakte Bebauungszonen definieren die unterschiedlichen Nutzungsbereiche entsprechend der bestehenden Lärmbelastung, das städtische Wohnen auf der Westseite der Mole, Hotel und Dienstleistung an der Ostseite und eine südliche Gebäudespanne für Parken, Busse und Funktionen der Kreuzschiffahrt.

Ein zentraler Hafenpark funktioniert als „grüne Mitte“ auf der Mittelmole, an den sich die Baufelder anlehnen und der ihnen eine Adresse und eine Orientierung gibt.

Die Lage und Bedeutung des denkmalgeschützten Bahnhofs wird von zwei quadratischen Baumplätzen betont, die das Bahnhofgebäude rahmen und die Wegachse über die Mole hinweg betonen. Dieser querende Wegkorridor verbindet das Siedel Warnemünde mit dem neuen großen Hafenplatz im Fährbereich.

Dieser dient als repräsentative Freifläche und als flexible Aktionsfläche für Großveranstaltungen. Gebäude für Kultur, Tourismus und Gastronomie beleben den Platz und machen ihn zu einer zentralen Anlaufstelle.

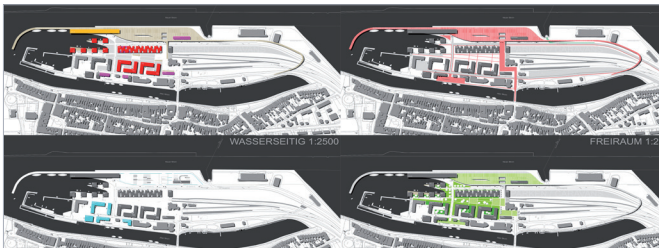
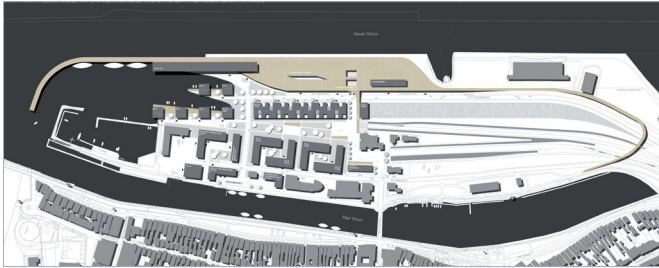
Eine neue Promenade entlang des Ostufers führt zum neuen Yachthafen, begleitet von Cafés und Gastronomie in den Erdgeschossen der Bürohäuser. Die Hafenbar betont die markante nördliche Eckstation und bildet eine räumliche Fassung für das neue Hafenbecken.

Über eine große Freizeitsituation in Verlängerung des Hafenparks entsteht ein attraktiver Zugang zu den Stegen und eine hohe Aufenthaltsqualität am Wasser.

Die Landesportschule fügt sich als Baufeld in die Gesamtplanung ein und gewährleistet eine Zugänglichkeit der Uferkante. Zwischen der Landesportschule und dem Wohnaufelstem befindet sich ein Quartiersplatz der temporär und flexibel für den Segelsport genutzt werden kann, z.B. Zelte und Caravans.

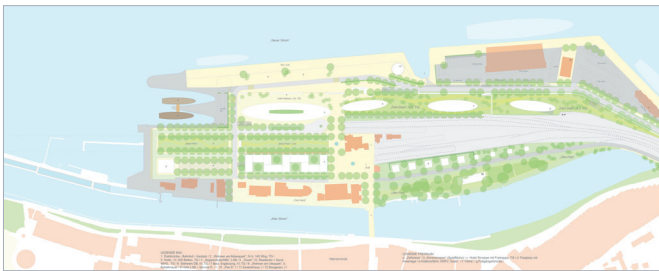
Die Freiflächen der Mittelmole sind öffentlich und ermöglichen eine Rundweg entlang der Ufer. Zwei Freizeitanforderer bilden neuart Ost-West-Querungen. Die Lageplätze der Kreuzschiffe werden über einem Grünraum großzügig angebunden.

TEILNEHMER 1. PHASE: 2. RUNDGANG



aanders architektur, Bad Nauheim

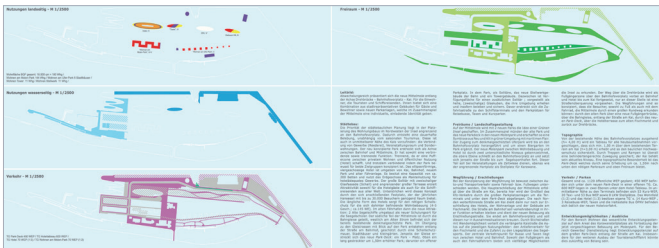
Christoph Anders



**Architekten Rausch + Willems, Berlin
mit Landscape Philip JSF Winkelmeier, Berlin**

Johanna-Perpetua Rausch, Heinz Willems

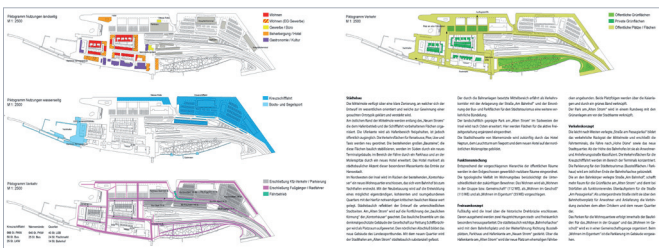
Mitwirkende:
Charlotte Rausch

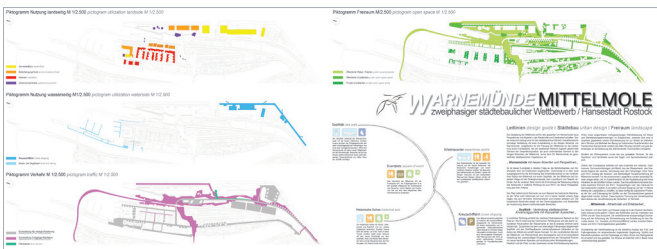
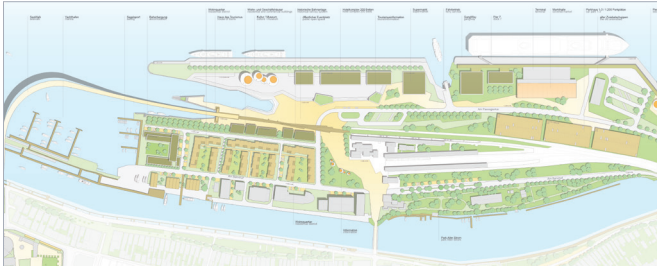


ARGE Nagler / Dieck, Cottbus

Professor Heinz Nagler
Christoph Dieck

Mitwirkende:
Nadine Schultz

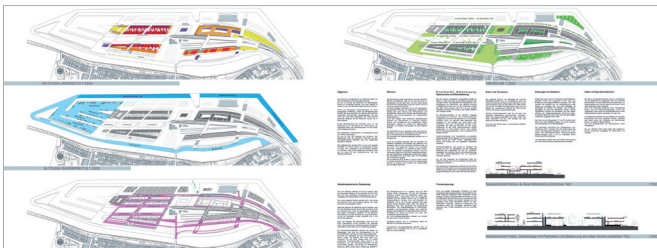
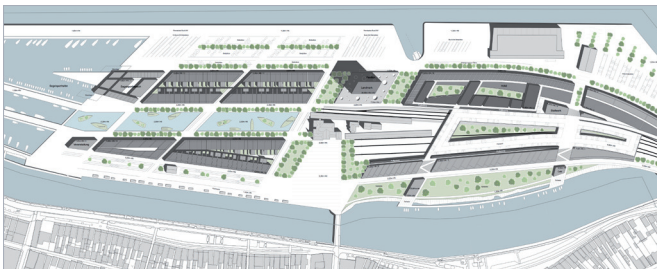




beyer architekten, Rostock

Martin Beyer

Mitwirkende:
Stefan Sitarek, Andreas Lau



Bureau d'architecture WeB, Grevenmacher (L)

Jean-Claude Welter

Mitwirkende:
Markus Hombach, Dina Paulus, Laury Mersch

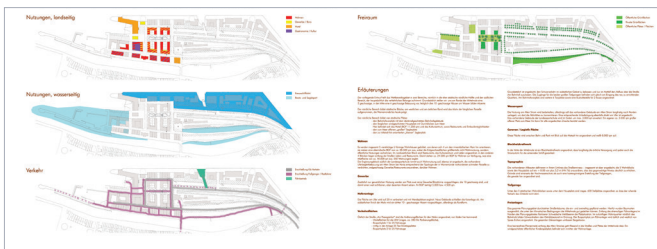


DRAGOMIR STADTPLANUNG, München

Johannes Dragomir

Mitwirkende:
Martin Birgel, Sigrid Hacker, Christoph Rickert,
Jochen Puschmann

TEILNEHMER 1. PHASE: 2. RUNDGANG

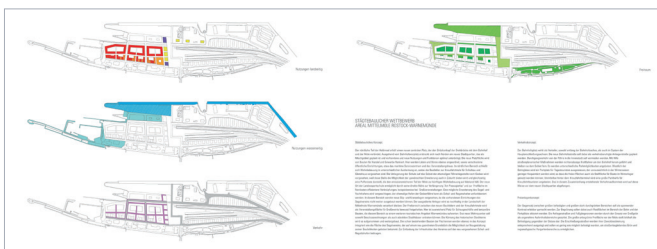
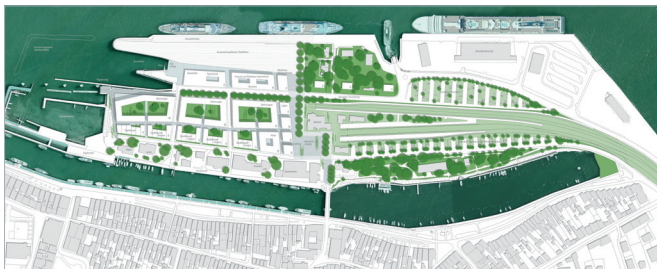


Hilmer & Sattler und Albrecht Gesellschaft von Architekten mbH, Berlin

Thomas Albrecht

Mitwirkende:
Jan-Michael Strauch

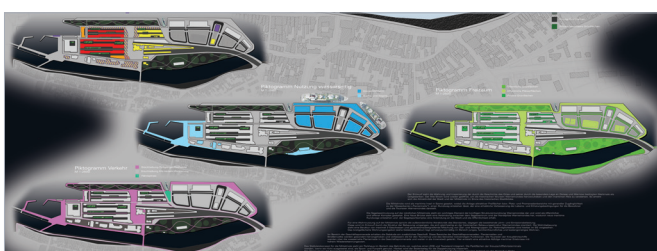
Fachberatung:
Landschaftsarchitekt Georg von Gayl, Berlin



Knerer und lang Architekten GmbH, Dresden

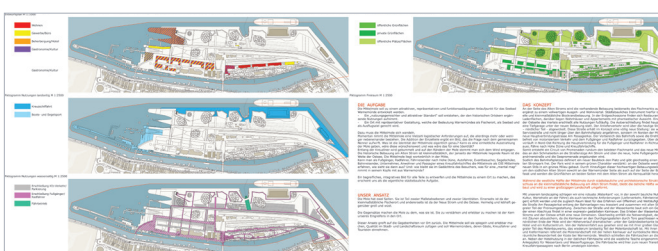
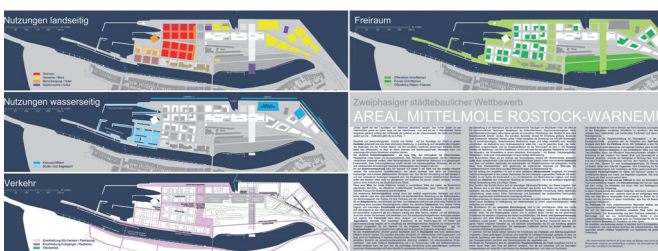
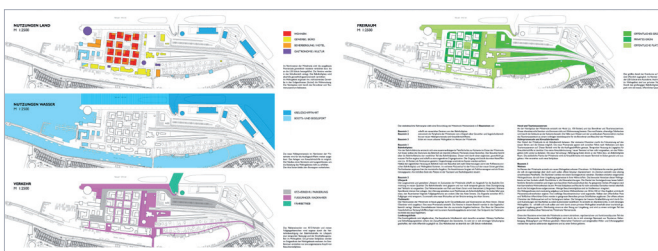
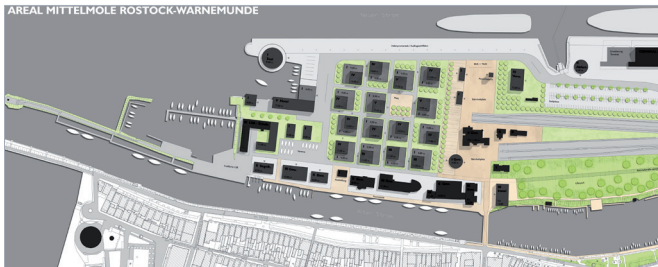
Eva-Maria Lang, Professor Thomas Knerer

Mitwirkende:
Nadine Schreiber, Frederic Fichtner



Maier + Maier GbR,

Pascal Maier



**matzke | architekten, Berlin mit JLS
ARCHITEKTEN, Schwerin**

Stefan Matzke
Joachim A. Joedicke

Fachberatung:
Energiekonzepte: Heiko Rötger, Neckargemünd

**npp - Noack Planung und Projektentwicklung
GmbH, Dresden**

Dr.-Ing. Gunnar Peter Noack

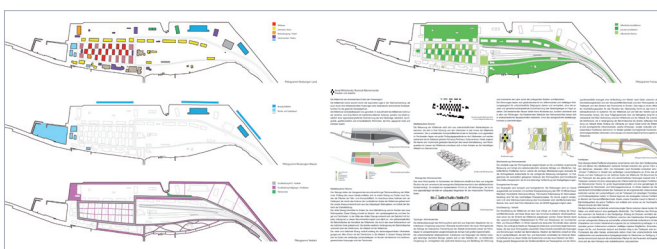
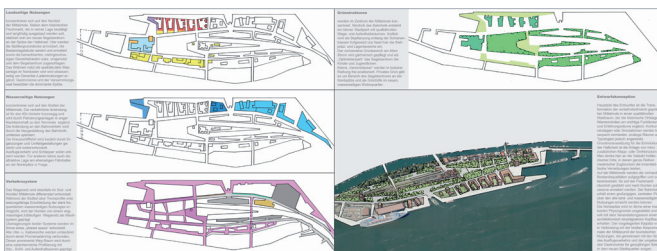
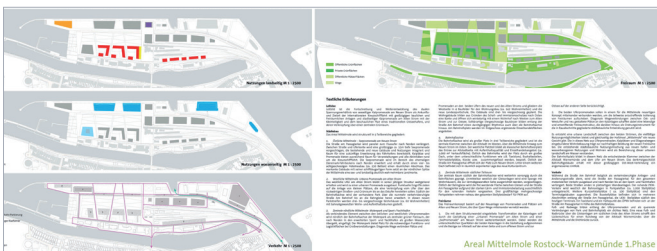
Mitwirkende:
Heiko Graf, Katharina Hähnel, Anne Pehle, Jens
Rudolph, Janine Ulm, Sanja Werner

OD205 SL stedenbouw + landschap, Delft (NL)

Ralf Hottenträger

Fachberatung:
Astrid Hölzer, landscape architect, Rotterdam (NL)

TEILNEHMER 1. PHASE: 2. RUNDGANG



ppp petersen pörksen partner architekten + stadtplaner | bda, Hamburg

Andreas Christian Hühn, Klaus Petersen

Mitwirkende:
Bettina Ipsen, Timm Kullowatz

Fachberatung:
arbos Freiraumplanung GmbH & Co.KG, Hamburg:
Peter Köster;
KED Consultants GmbH, Hamburg: Peter Knabe

Professor Wolf / PWBaukunst, Leipzig

Professor Ingo Andreas Wolf

VIERZUEINS ARCHITEKTUR UND STADTPLANUNG, München

Vanessa Philipp, Philipp Reichelt, Christian Zöhrer