



Dokumentation zum zweiphasigen städtebaulichen Wettbewerb

AREAL MITTELMOLE ROSTOCK-WARNEMÜNDE

in der Hansestadt Rostock



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

DOKUMENTATION

zweiphasiger städtebaulicher Wettbewerb als offener Wettbewerb in der ersten Phase und mit bis zu 15 teilnehmenden Büros in der zweiten Phase

AREAL MITTELMOLE ROSTOCK-WARNEMÜNDE

in der Hansestadt Rostock

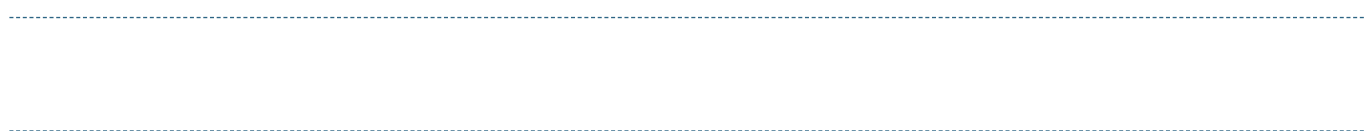
ausgelobt durch die

Hansestadt Rostock

Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft
Holbeinplatz 14
18069 Rostock

In Zusammenarbeit mit der

WIRO Wohnen in Rostock Wohnungsgesellschaft mbH
Lange Straße 38
18055 Rostock



GRUSSWORT

Perspektiven für Warnemündes Dreh- und Angelpunkt

Sehr geehrte Damen und Herren,

gerade einmal ein Jahrhundert ist die Warnemünder Mittelmole jung und prägt dennoch wie wenig andere Areale ganz entscheidend das Gesicht unseres Seebades mit Ausstrahlung in den gesamten Ostseeraum hinaus. Im Sommer ist sie Dreh- und Angelpunkt zwischen Altem Strom und Hoher Düne, begrüßt alle von See kommenden Gäste unserer Stadt und insbesondere die Kreuzfahrttouristen, die von hier aus zu ihrem Ostseetörn starten oder unserer Stadt einen Besuch abstatten.

Die früher als Fährbahnhof genutzten Flächen erfüllen derzeit als Parkplätze zwar wichtige Funktionen. Doch dies wird weder dem Potenzial Warnemündes gerecht noch bieten Parkplätze allein mittel- und langfristige Entwicklungsperspektiven.

Die Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbs bieten eine Grundlage für die weiteren Planungen zur Mittelmole. Das hat auch das Preisgericht unter Leitung der renommierten Münchner Stadtplanerin und Architektin Frau Prof. Christiane Thalgot unterstrichen. Nach der Entscheidung, die Flächen von der kommunalen Wohnungsgesellschaft WIRO Wohnen in Rostock mbH zu erwerben, haben wir Rostockerinnen und Rostocker es nun in der Hand, langfristige Perspektiven für die Mittelmole zu entwickeln und sie noch in diesem Jahrzehnt sichtbar zu machen.

Mein besonderer Dank gilt allen, die diesen Planungsprozess ermöglicht und unterstützt haben. Mögen die Diskussionen dazu in den kommenden Wochen und Monaten dazu beitragen, dass die vorliegenden Entwürfe in Planungen münden, die mit breitem Konsens getragen werden und der Entwicklung unserer Stadt neue Impulse bringen!



Roland Methling
Oberbürgermeister der Hansestadt Rostock

Rostock, im Juni 2012



Ostsee



Hohe Düne

Warnemünde



LSG Pagenwerder
Pagenwerder



Überseehafen

Becken A

Becken B

INHALTSVERZEICHNIS

ANLASS UND ZIEL DES WETTBEWERBES.....	09
VERFAHRENSBETEILIGTE.....	11
TEILNEHMER 1. PHASE.....	13
TEILNEHMER 2. PHASE.....	63



Neuer Strom/Seekanal

Bahnhof Warnemünde

Warnemünde

Alter Strom

Hohe Düne

ANLASS UND ZIEL DES WETTBEWERBES

Die Hansestadt Rostock plant eine umfassende Umstrukturierung und Entwicklung der an exponierter Stelle im Seebad Warnemünde gelegenen Mittelmole. Die ca. 21 ha große Halbinsel liegt zwischen der ursprünglichen Warnowmündung Alter Strom am historischen Ortskern von Warnemünde und der heutigen Warnowmündung, dem Seekanal, der als Neuer Strom die Verbindung zwischen dem Rostocker Überseehafen und der Ostsee bildet.

Das Seebad Warnemünde ist sowohl ein bekannter Ferienort und beliebtes Ziel für Kreuzliner sowie Segler als auch – als Ortsteil der Hansestadt Rostock – Erholungs-, Wohn-, Ausbildungs- und bedeutender Arbeitsstandort mit Einrichtungen auf dem Gebiet der Forschung und Entwicklung sowie im High-Tech-Bereich. Durch seine vielfältigen Funktionen als Seebad, Erholungsort, Kreuzfahrthafen und Hafeneinfahrt von Rostock sowie sein reizvolles historisches Ambiente und die sehr attraktive geographische und naturräumliche Lage ist der Ort Reise- bzw. Ausflugsziel für tausende Touristen und Besucher.

Die Mittelmole ist das traditionelle Entrée für Warnemünde und die Hansestadt Rostock an der Mündung der Warnow in die Ostsee. Das Areal wird vor allem durch das Kreuzfahrtterminal mit seinen Kaianlagen und Liegeplätzen, den Fähranleger zur Hohen Düne, den Segelhafen, den S- und Fernbahnhof Warnemünde, aufgegebene Fähr- und Bahnanlagen, Brachflächen, Stellplatzanlagen sowie eine Grünanlage am Alten Strom geprägt. Seit ihrer Entstehung nimmt die Mittelmole vor allem Verkehrsfunktionen auf, die nicht nur in einem engen und funktionalen Zusammenhang mit dem Stadtteil Warnemünde, sondern auch mit der Hansestadt Rostock insgesamt stehen. Heute beeinträchtigen funktionale und gestalterische Defizite die Mittelmole als Eingangsbereich zum Seebad und zur Hansestadt Rostock. Gleichzeitig stellen freierwerdende, ehemals für den Eisenbahnfährverkehr genutzte Flächen auf der Mittelmole ein wertvolles Potenzial für den aufgrund der naturräumlich geprägten Umgebung in seinem Flächenwachstum sehr begrenzten Ortsteil Warnemünde dar.

Die Mittelmole soll zu einem attraktiven, repräsentativen und funktionsadäquaten Anlaufpunkt für das Seebad Warnemünde entwickelt werden. Die Stadt Rostock plant, die vorhandenen hafenbezogenen und touristischen Nutzungen wie Kreuzfahrtwesen, Segelsport und Ausflugswesen weiter zu qualifizieren und ergänzende touristische Nutzungen sowie Gastronomie, Beherbergung und Einzelhandel auszubauen. Unter Berücksichtigung der Lärmimmission und des Hochwasserschutzes soll in einem Teilbereich ein Wohnquartier zur ganzjährigen Belebung der Mittelmole entstehen. Zudem beabsichtigt die Stadt, die Freiräume im Wettbewerbsgebiet in ihrer Funktion als wassernahe Erholungs- und Erlebnisbereiche entsprechend zu entwickeln. Die Verkehrsfunktionen auf der Mittelmole sollen so gestaltet und in die künftigen Strukturen eingebettet werden, dass ein nutzungsgemischter und attraktiver Standort entsteht, der den historischen Ortskern ergänzende Nutzungen aufnimmt.

Insgesamt soll die Mittelmole zu einem Ort mit vielfältigen Funktionen und einer repräsentativen städtebaulichen und architektonischen Gestaltung entwickelt werden, welche der Bedeutung Warnemündes als historischem Fischerort, als modernem Seebad und als überregional bekanntem Ausflugsziel für Tages- und Erholungsgäste gleichermaßen gerecht wird.

Ziel der Neuordnung und -gestaltung des Planungsgebiets im Rahmen des Wettbewerbs war die Konzeption einer flexiblen und zukunfts offenen städtebaulichen Lösung für die Mittelmole zur Vorbereitung des anschließenden Bebauungsplanverfahrens.



WETTERSTUDIO
TEEPOTT
HELLAS

VERFAHRENSBETEILIGTE

Preisgericht

Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter

Ralph Müller	Hansestadt Rostock, Leiter Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft
Prof. Christiane Thalgott	freischaffende Architektin und Stadtplanerin, München
Lutz Braun	freischaffender Architekt und Stadtplaner, Neubrandenburg
Jörn Janssen	freischaffender Verkehrsplaner, Hannover
Michael Kaschke	freischaffender Landschaftsarchitekt, Hamburg

Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter

Roland Methling	Hansestadt Rostock, der Oberbürgermeister
Ralf Zimlich	WIRO Wohnen in Rostock Wohnungsgesellschaft mbH, Vorsitzender und Sprecher der Geschäftsführung
Dr. Steffen Wandschneider	Vertreter des Stadtentwicklungsausschusses Bürgerschaft Rostock
Alexander Prectel	Vorsitzender des Ortsbeirats Seebad Warnemünde, Diedrichshagen

Stellvertretende Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter

Anja Epper	Hansestadt Rostock, Bauassessorin Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft
Konrad Rothfuchs	freischaffender Verkehrsplaner, Hamburg
Eckhardt Rohde	freischaffender Architekt und Stadtplaner, Dresden (ständig anwesend)
Tobias Micke	freischaffender Landschaftsarchitekt, Berlin

Stellvertretende Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter

Holger Matthäus	Hansestadt Rostock, Senator für Bau und Umwelt
Christian Jentzsch	WIRO Wohnen in Rostock Wohnungsgesellschaft mbH
Regine Pentzien	stellvertretende Vorsitzende des Ortsbeirats Seebad Warnemünde, Diedrichshagen

Sachverständige

Uta Janssen	Hansestadt Rostock, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft
Marlies Strauß	Hansestadt Rostock, Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege
Michaela Raddatz	Hansestadt Rostock, Tief- und Hafenbauamt
Reno Rudek	Hansestadt Rostock, Tief- und Hafenbauamt
Peter Writschan	Hansestadt Rostock, Amt für Kultur und Denkmalpflege
Sven Schmeil	Hansestadt Rostock, Amt für Umweltschutz
Dr. Brigitte Preuß	Hansestadt Rostock, Amt für Umweltschutz, Amtsleiterin
Gisbert Knorr	Hansestadt Rostock, Amt für Schule und Sport
Inga Melzer	Hansestadt Rostock, Bauamt, Bereich Bauordnung
Roland Löbel	Hansestadt Rostock, Bauamt, Bereich Bauordnung
Gisbert Ruhnke	Hansestadt Rostock, Hafen- und Seemannsamt, Amtsleiter Hafenkapitän
Peter Czarniecki	Hansestadt Rostock, Hafen- und Seemannsamt
Thomas Biebig	HERO Hafen-Entwicklungsgesellschaft mbH
Thomas Dürre	WIRO Wohnen in Rostock Wohnungsgesellschaft mbH



TEILNEHMER 1. PHASE

Die erste Phase des Wettbewerbs war offen. Sie beschränkte sich auf die Darstellung eines grundsätzlichen, städtebaulichen Lösungsansatzes in Form einer Ideenskizze.

Nach Veröffentlichung der Bekanntmachung des Wettbewerbs wurden 59 Arbeiten eingereicht.

Teilnehmende der ersten Wettbewerbsphase

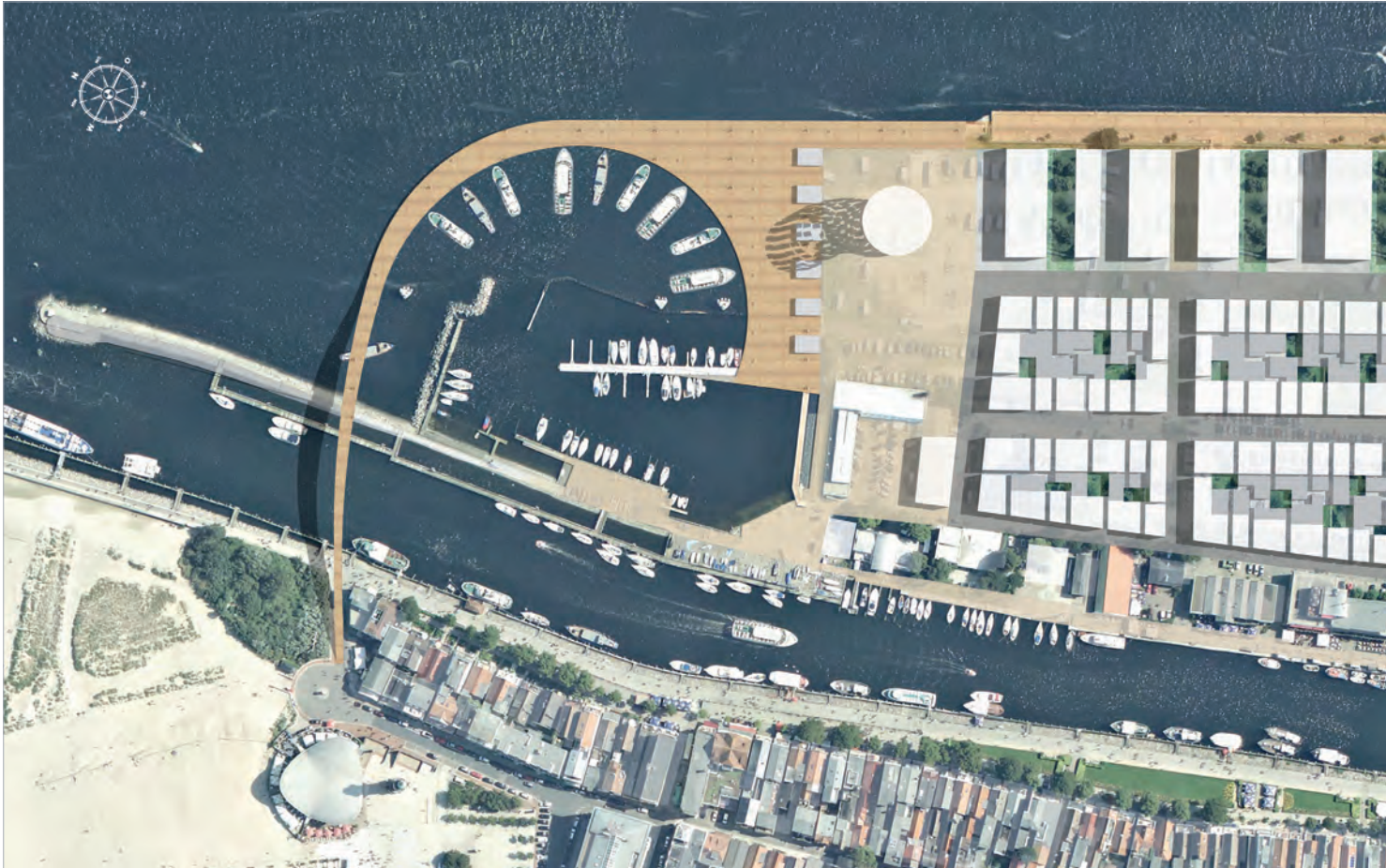
aanders architektur, Bad Nauheim
Agence Ter .de GmbH, Karlsruhe
Anja Stertz, Berlin
APCE Design Corporation, Hainan (CHN)
Arbeitsgemeinschaft/ARGE MIMO HRO h.e.i.z.Haus Architektur.Stadtplanung, Dresden mit
bbz landschaftsarchitekten berlin, Berlin
Arbeitsgemeinschaft Uhrmeister Czech Architekten, Berlin
Architekt Enno Zeug, Rostock mit Hannes Hamann, BDLA, Rostock
Architekten Rausch + Willems, Berlin mit Landscape Philip J. S. F. Winkelmeier, Berlin
Architekturbüro Günter Kaesbach, Berlin
ARGE AES Ingenieurgesellschaft mbH mit ff Architekten, Berlin
ARGE Architekturbüro Marcel Crede / Architekturbüro Thomas B. Hölker, Berlin
ARGE Bastmann + Zavracky BDA Architekten GmbH mit Wagner Planungsgesellschaft, Rostock
ARGE gmp Generalplanungsgesellschaft mbH mit Akyol Kamps : bbp Architekten GmbH, Hamburg
ARGE Nagler / Dieck, Cottbus
Baumbach-Architekten, Rostock
BB+GG Arquitectes Beth SL, Barcelona (ESP)
beyer architekten, Rostock
BLK2 Böge Lindner K2 Architekten, Hamburg
buildings Architekten und Ingenieure, Bielefeld
Bureau d'architecture WeB, Grevenmacher (L)
damir maseg gmbh, Zürich (CH) mit Oliver Hildenbrand Planixteam AG, Zürich (CH)
Daryl Jackson Pty Ltd, Melbourne (AU)
DRAGOMIR STADTPLANUNG, München
dreibund architekten ballerstedt | helms | koblanck BDA, Bochum
Flothmann / Skaba / Weidner, Berlin
Güldenbergs Architekten, Berlin
Hilmer&Sattler und Albrecht Gesellschaft von Architekten mbH, Berlin
IAA Architects B.V., Enschede (NL)
Inros Lackner AG, Rostock
Jott Architekten, Berlin
Klaus Schäfer, Berlin
Klaus Theo Brenner - Stadtarchitektur, Berlin
knerer und lang Architekten GmbH, Dresden
Konermann + Siegmund Architekten BDA Stadtplaner, Lübeck
Maier + Maier GbR, Berlin
MALE ARCHITEKTEN, Berlin
Marc Ballhause, Donas (P)
Marcus Brucker, Stuttgart
Markus Fiegl Architekten, Berlin
Markus Rudolph Architekt, München
matzke | architekten / JLS ARCHITEKTEN, Berlin
Niemann + Steege, Düsseldorf
npp - Noack Planung und Projektentwicklung GmbH Dresden, Dresden
n-raum Netzwerk für Raumkultur, Berlin



TEILNEHMER 1. PHASE

OD205 SL, Delft (NL) mit Astrid Hölzer, Rotterdam (NL)
Osterwold°Schmidt EXP!ANDER Architekten BDA, Weimar
PHS mbH, Greifswald
Planungsbüro Dlugas, Braunschweig
ppp petersen pörksen partner architekten + stadtplaner bda, Hamburg mit
arbos Freiraumplanung GmbH & Co.KG, Hamburg
Prof. Wolf / PWBaukunst, Leipzig
rauhhochzwei architektur + stadtplanung, Darmstadt
RHWL Architects + Dipl. Ing. Klaus Henke, Berlin
studio nelke, Berlin
Thomas Schüler Architekten BDA Stadtplaner, Düsseldorf
Thüs Farnschläder Architekten BDA, Hamburg
Tilman Bock Architekt BDA, Berlin
Uarchitects, Eindhoven (NL)
urban affairs // Melanie Humann, Berlin
Vierzueins Architekten, München

TEILNEHMER 1. PHASE: AUSWAHL 2. PHASE



Entwurfsplan

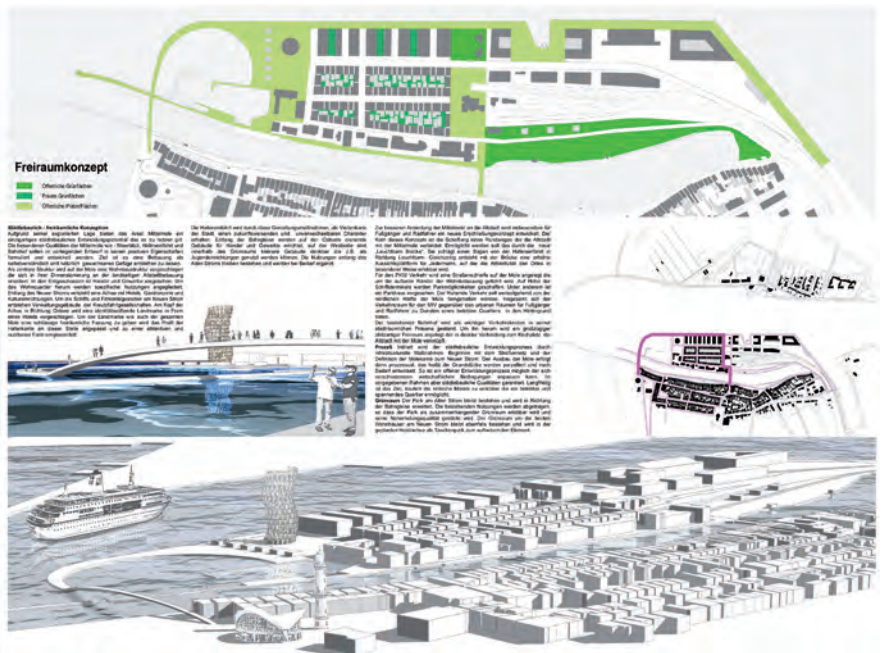
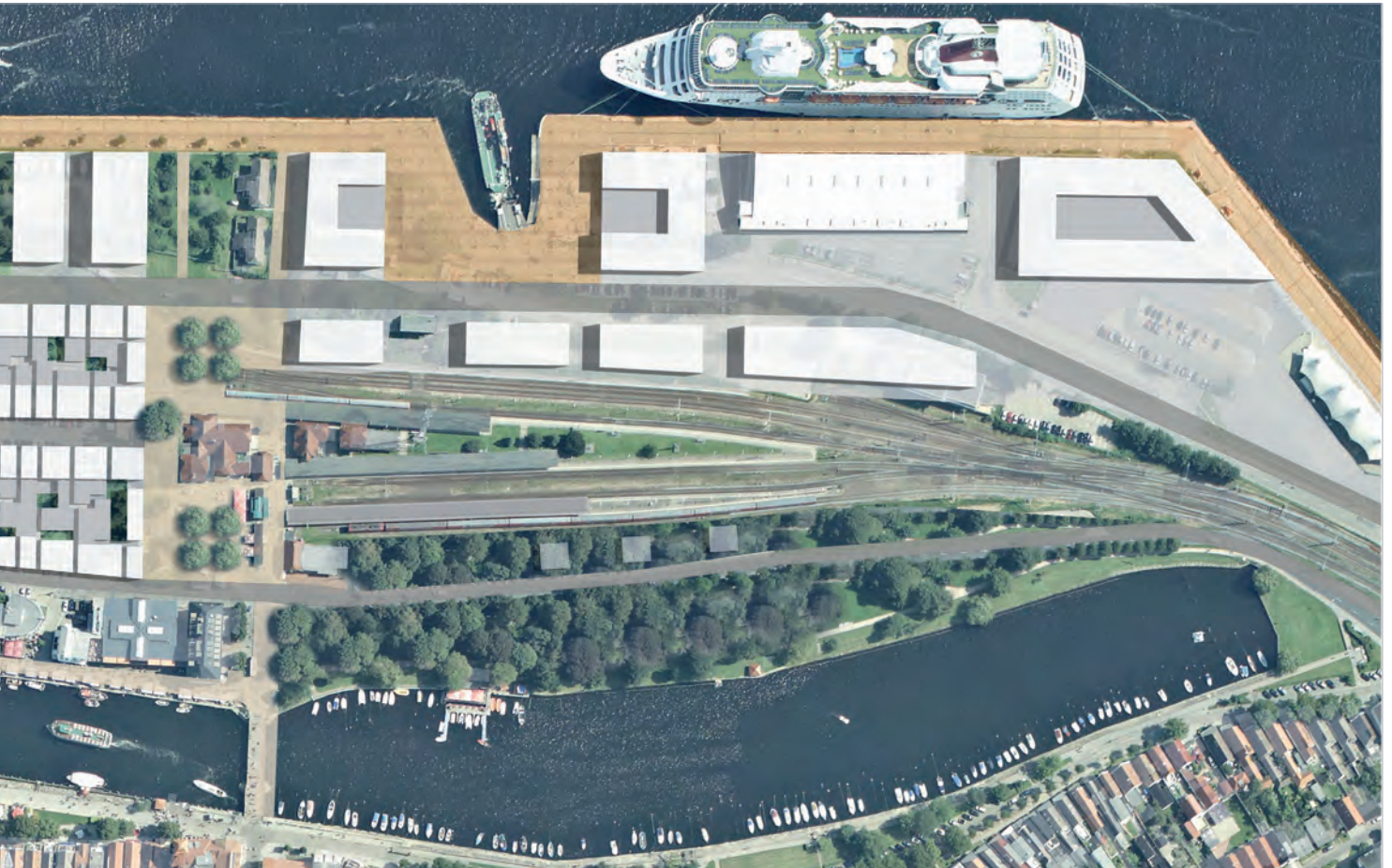
Verfasser:
Arbeitsgemeinschaft Uhrmeister / Czech, Berlin

Dominik Uhrmeister
Moritz Czech

Ausgewählt für 2. Phase



Piktogramme



TEILNEHMER 1. PHASE: AUSWAHL 2. PHASE



Entwurfplan

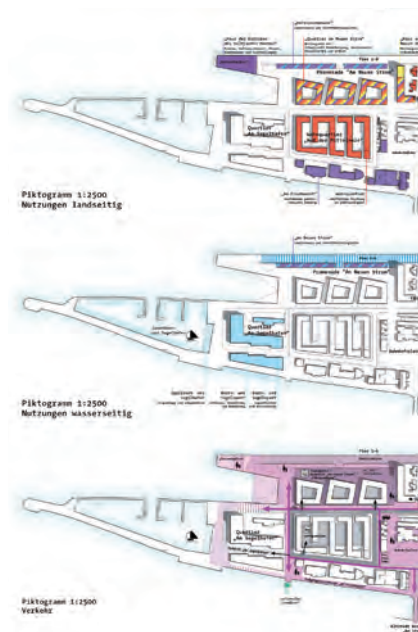
Verfasser:
ARGE AES Ingenieurgesellschaft mbH, Rostock
mit ff-Architekten, Berlin

Jörg Rutzen
Professorin Katharina Feldhusen, Ralf Fleckenstein

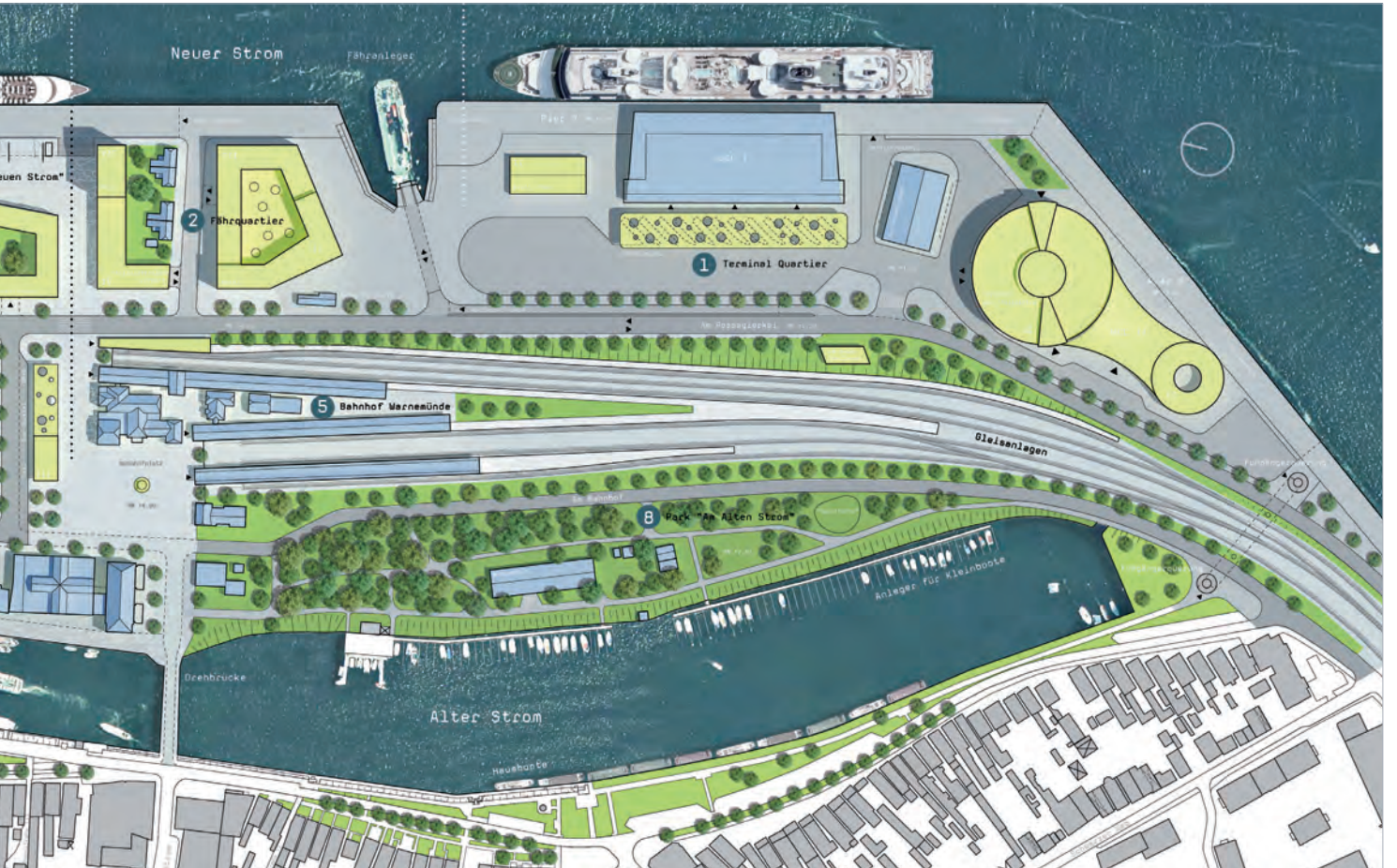
Mitwirkende:
Mattes Schmidt

Fachberatung:
Visualisierung: Matthias Hanzlik, Berlin; Burkhard Köhler, Berlin
Freiraum: Büro Treibhaus, Berlin; Gerko Schröder

Ausgewählt für 2. Phase



Piktogramme



Mitteln im Strom

Legende

Architektonische Maßstäbe	Ökologische Maßstäbe	Verkehr / Erschließung	Grünflächen
• Gebäude	• Grünflächen	• Verkehrswege	• Grünflächen
• Verkehrswege	• Grünflächen	• Verkehrswege	• Grünflächen
• Verkehrswege	• Grünflächen	• Verkehrswege	• Grünflächen

Position Viadriner Mittelmole
Das Areal der Mittelmole stellt ein zentrales Element im städtebaulichen Wettbewerb dar. Über die Alleen im Strom wird der öffentliche Raum neu strukturiert. Die Mittelmole ist ein zentraler Bestandteil des städtebaulichen Wettbewerbs. Sie verbindet die beiden Ströme und bildet ein zentrales Element im städtebaulichen Wettbewerb.

Strukturviadriner Mittelmole
Die Strukturviadriner Mittelmole ist ein zentraler Bestandteil des städtebaulichen Wettbewerbs. Sie verbindet die beiden Ströme und bildet ein zentrales Element im städtebaulichen Wettbewerb.

Strukturviadriner Mittelmole
Die Strukturviadriner Mittelmole ist ein zentraler Bestandteil des städtebaulichen Wettbewerbs. Sie verbindet die beiden Ströme und bildet ein zentrales Element im städtebaulichen Wettbewerb.

Strukturviadriner Mittelmole
Die Strukturviadriner Mittelmole ist ein zentraler Bestandteil des städtebaulichen Wettbewerbs. Sie verbindet die beiden Ströme und bildet ein zentrales Element im städtebaulichen Wettbewerb.

Piktogramm 1:2500
Freiraum

Strukturviadriner Mittelmole
Die Strukturviadriner Mittelmole ist ein zentraler Bestandteil des städtebaulichen Wettbewerbs. Sie verbindet die beiden Ströme und bildet ein zentrales Element im städtebaulichen Wettbewerb.

Strukturviadriner Mittelmole
Die Strukturviadriner Mittelmole ist ein zentraler Bestandteil des städtebaulichen Wettbewerbs. Sie verbindet die beiden Ströme und bildet ein zentrales Element im städtebaulichen Wettbewerb.

Strukturviadriner Mittelmole
Die Strukturviadriner Mittelmole ist ein zentraler Bestandteil des städtebaulichen Wettbewerbs. Sie verbindet die beiden Ströme und bildet ein zentrales Element im städtebaulichen Wettbewerb.

Strukturviadriner Mittelmole
Die Strukturviadriner Mittelmole ist ein zentraler Bestandteil des städtebaulichen Wettbewerbs. Sie verbindet die beiden Ströme und bildet ein zentrales Element im städtebaulichen Wettbewerb.

TEILNEHMER 1. PHASE: AUSWAHL 2. PHASE



Entwurfsplan

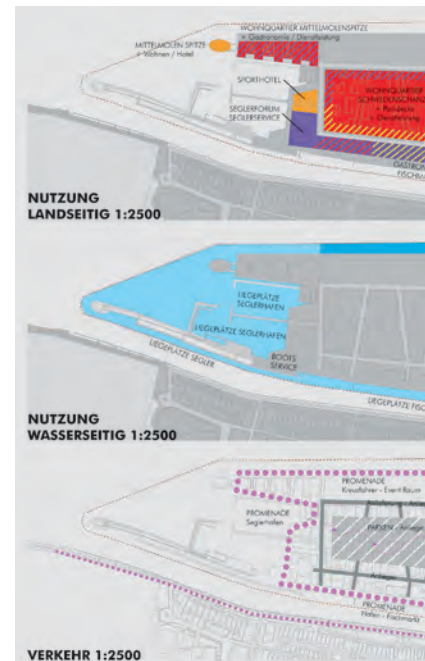
Verfasser:
ARGE Bastmann + Zavracky BDA Architekten GmbH, Rostock
mit **Wagner Planungsgesellschaft, Rostock**

Martin Zavracky, Stephan Bastmann
Peter Wagner

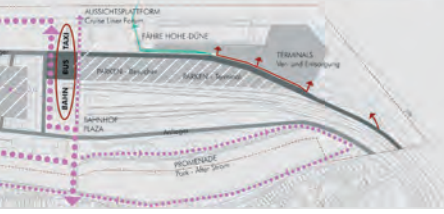
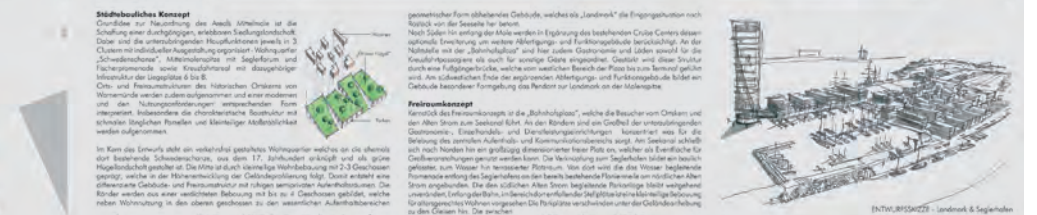
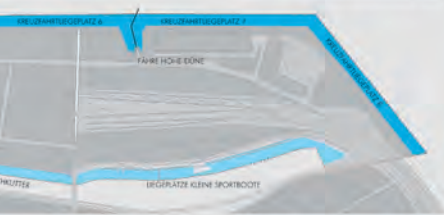
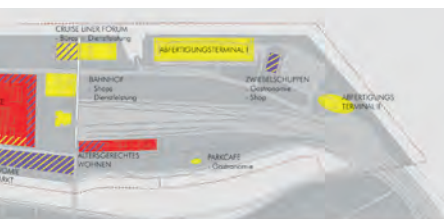
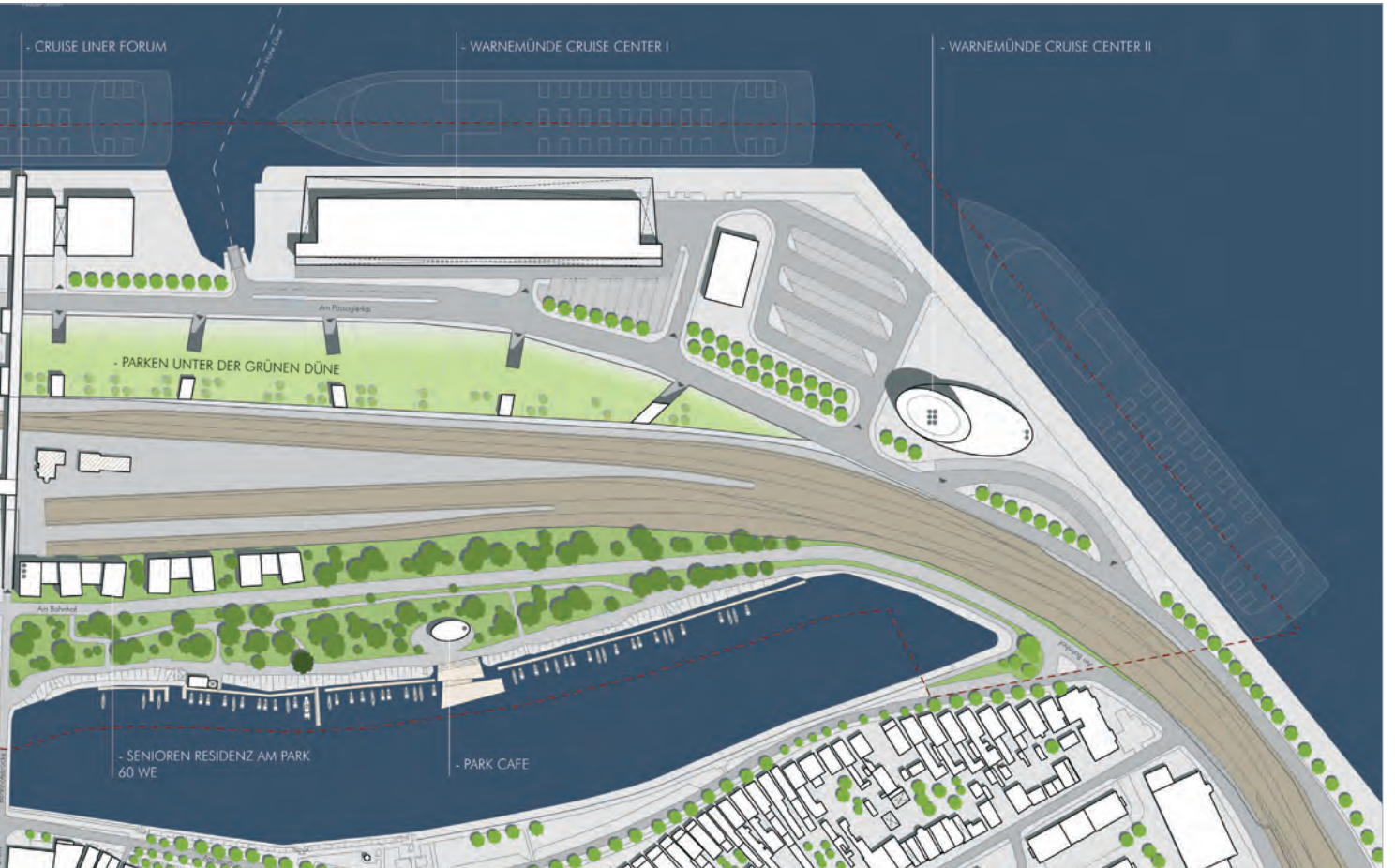
Mitwirkende:
Markus Kutz

Fachberatung:
Freiraum: Andreas Webersinke - Landschaftsarchitekt

Ausgewählt für 2. Phase



Piktogramme



FREIRAUM 1:2500

Städtebauliches Konzept
Grundidee zur Realisierung des auch Mittelmole ist die Schaffung einer durchgängigen, einbezogenen Siedlungslandschaft. Dabei sind die unterschiedlichen Hauptfunktionen jeweils in 3 Clustern mit individueller Ausprägung konzipiert: Wohnquartier „Schwedenstrasse“, Mittelmole mit Segelforum und Tagungsarena sowie Kreuzfahrthafen mit dazugehöriger Infrastruktur über Länge 6 bis 8. Orts- und Raumstruktur des historischen Ortskerns von Warnemünde werden zudem aufgenommen und eine modernere und der Nutzungsanforderungen entsprechende Form erhalten. Insbesondere die charakteristische Baustruktur mit schrägen Giebeln und kleineren Maßstäben werden aufgenommen.

In dem als Entwurf mehr ein weitestgehend gestricheltes Wohnquartier welches die als ehemals dort bestehende Schwedenstrasse, aus dem 17. Jahrhundert stammend und als grüne Hauptachse gestaltet ist. Die Entwurfsphase umfasst die Wohnbebauung mit 2-3 Geschossen, welche in der Höhenentwicklung der Gebäudegestaltung folgt. Damit erhält eine effiziente Gebäude- und Freiraumstruktur mit klaren, sinnvollen Außenstrukturen. Die Ränder werden aus einer vertikalen Bebauung mit bis zu 4 Geschossen gebildet, welche neben Wohnnutzung in den oberen Geschossen zu den wesentlichen Außenstrukturen zu den Clustern hin.

Der Kreuzfahrthafen und der Schiff-empfangsbereich werden in der Dachhöhe bis hin zum Gelände gestiegen („Grüne Düne“) und erlauben den Besuchern weite Ausblicke. Die Bebauung verläuft somit in einem kontinuierlichen Entwurf, was diese die selbst bestmögliche Dimension erreicht.

Freiraumkonzept
Kernstück des Freiraumkonzepts ist die „Bohrhügelsplaza“, welche die Besucher vom Ort und den Alten Strom zum Seebad führt. An den Rändern sind ein Gefälle der unterschiedlichen Clustern, Einzelhäuser- und Dienstleistungsbereichen konzipiert, was für die Befahrung des gesamten Außenbereichs und Kommunikationsbereichs sorgt. Am Seebad schließt sich nach Norden hin ein großzügig dimensioniertes Hauptplatz an, welcher als Freizeitalle für Großveranstaltungen genutzt werden kann. Die Verknüpfung zum Segelforum bildet ein beachtliches, zum Wasser hin hinreichendes Plattenfeld. Hier wird die das Wasser begleitende Promenade entlang des Segelforum bis hin zum bereits bestehenden Plattenfeld am nördlichen Alten Strom angeschlossen. Die dem südlichen Alten Strom begleitende Promenade bildet weiterhin einen weiteren Verbindungspunkt, in dem sich der Bereich des Segelforum und der Segelbole verbinden. Die Promenade verbindet sich mit dem Segelforum und dem Segelbole.

Der Kreuzfahrthafen und der Schiff-empfangsbereich werden in der Dachhöhe bis hin zum Gelände gestiegen („Grüne Düne“) und erlauben den Besuchern weite Ausblicke. Die Bebauung verläuft somit in einem kontinuierlichen Entwurf, was diese die selbst bestmögliche Dimension erreicht.

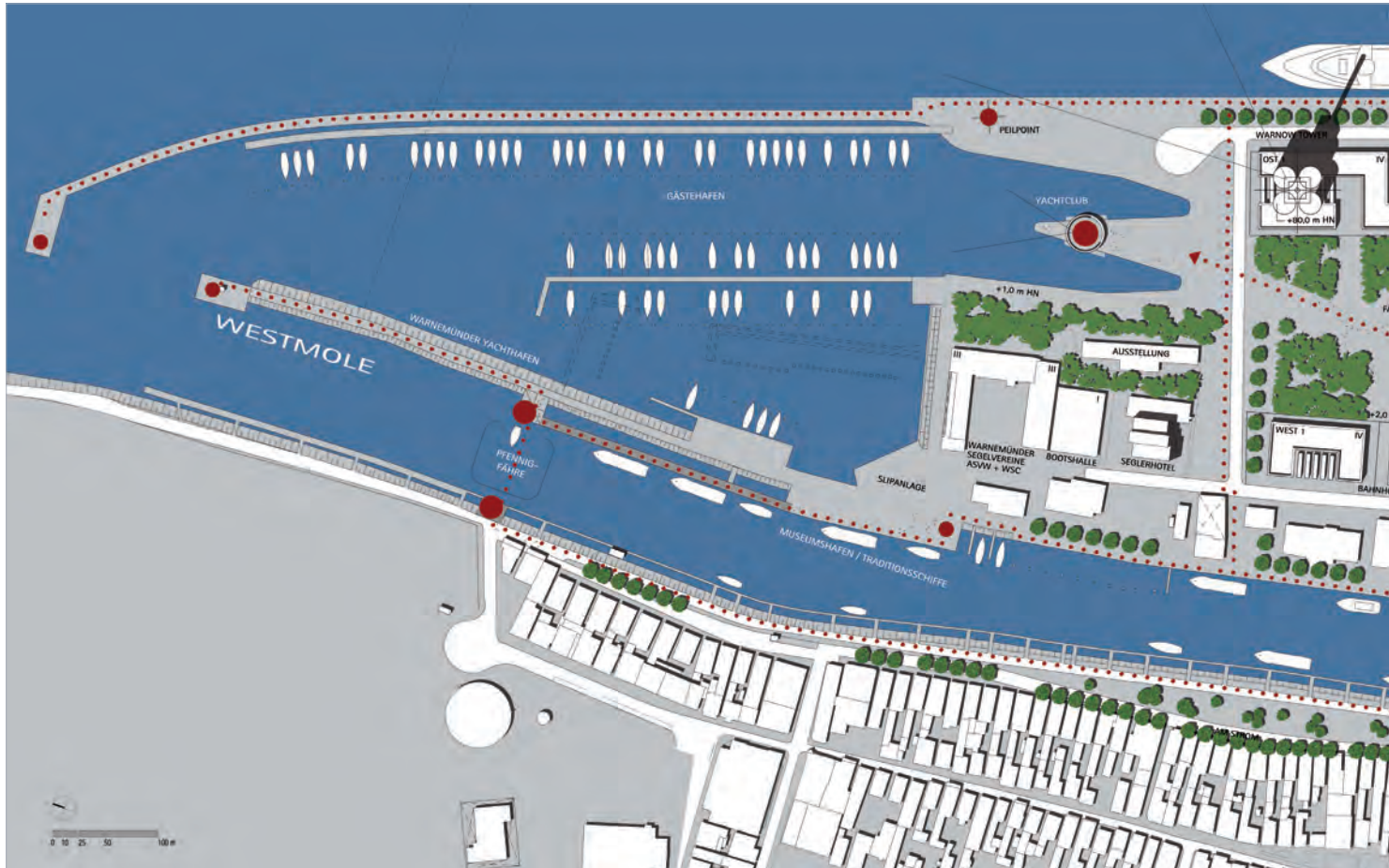


„Bohrhügelsplaza“ und „Hafenwasser“
Gesamtes, lokales und Dienstleistungsbereichen einbezogen. Zum Seebad hin ein Wohnquartier eines IC im Abstand um die Höhe Düne zu den Kreuzfahrthafen zu wählen.

Handelt es sich anschließend an das Segelforum angeschlossen. Durch Verknüpfung der beiden Kluster der Mittelmole und der Segelforum nach Osten hin auf eine die doppelt Fläche werden. Das Segelforum nimmt neben dem Hauptverkehrsflächen mit Gastronomie und Veranstaltungsbereich die verschiedenen erforderlichen Techniken und Servicebereiche um das Segelforum auf. Die Einbindung des Seebades und Wasseranforderungsbereichen wird im südlichen Bereich dieser Clustern konzipiert. Die südlichen Alten Strom sind die bestehende Bebauung maßgeblich nach Norden hin ergänzt und hierdurch die bestehende Promenade „Fährweg“ bis hin zum Segelforum hin ergänzt. Auf dem nach Norden hin verlaufenden Mittelbereich ist eine 4-5 geschossige strukturmäßig Bebauung vorgesehen. Die südliche Ende der Bebauung bildet ein sich in der Höhenentwicklung und

Verkehrskonzept
Die Raumstrukturentwicklung erfolgt wie bisher über die Straße „Am Postenplatz“, von der die Kreuzfahrthafen und zugehörige Logistikbereiche abgezweigt werden, was die Funktion für Großveranstaltungen und Segelbole zu einem zentralen Punkt und die Fährweg-Höhe Düne. In diesen Punkten sind zentrale unterirdische Stellplätze für vorbestehende Clustern konzipiert. Neben dem Seebad zu den Clustern hin, die hierdurch für Besucher der nachfolgenden Wohnquartiere sowie für die Anliefer- und Versorgungsarbeiten gestaltet. Die Straße „Am Bahnhof“ ist zusätzlich ebenfalls auf vorgesehenen Anliegerverkehr beschränkt. Lediglich die Spannung der Straße „Am Postenplatz“ kann durch eine Erweiterung zu. Das Forum für öffentliche Anwohner ist im gesamten Wohnquartier im Bereich unter dem „Hafen“ der „Schwedenstrasse“ untergebracht. Für Fußgänger und Bus wird im südlichen Bereich der „Bohrhügelsplaza“ in Verbindung der Parkdeck über ein durchlaufendes Terminal geschaffen mit zugehörigen Service- und Dienstleistungsbereichen.

TEILNEHMER 1. PHASE: AUSWAHL 2. PHASE



Entwurfsplan

Verfasser:

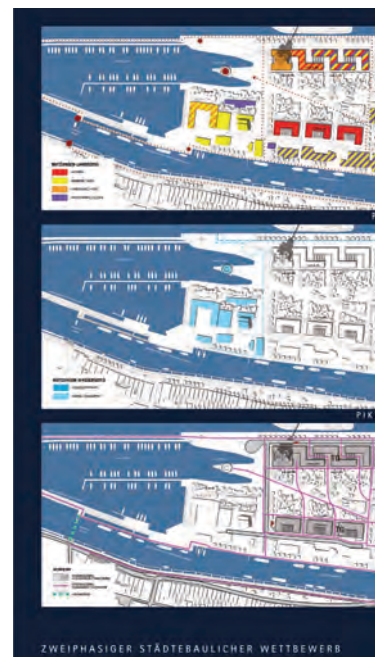
ARGE gmp Generalplanungsgesellschaft mbH, Hamburg
mit Akyol Kamps : bbb Architekten GmbH, Hamburg

Professor Volkwin Marg
 Hakki Akyol

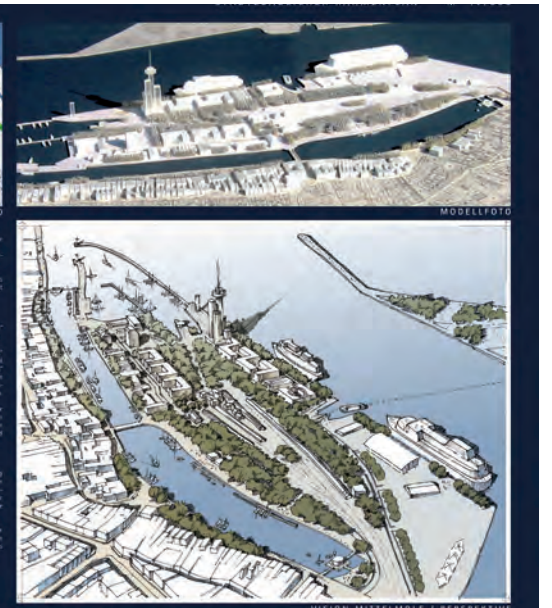
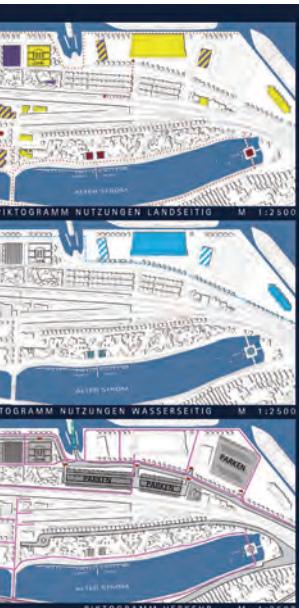
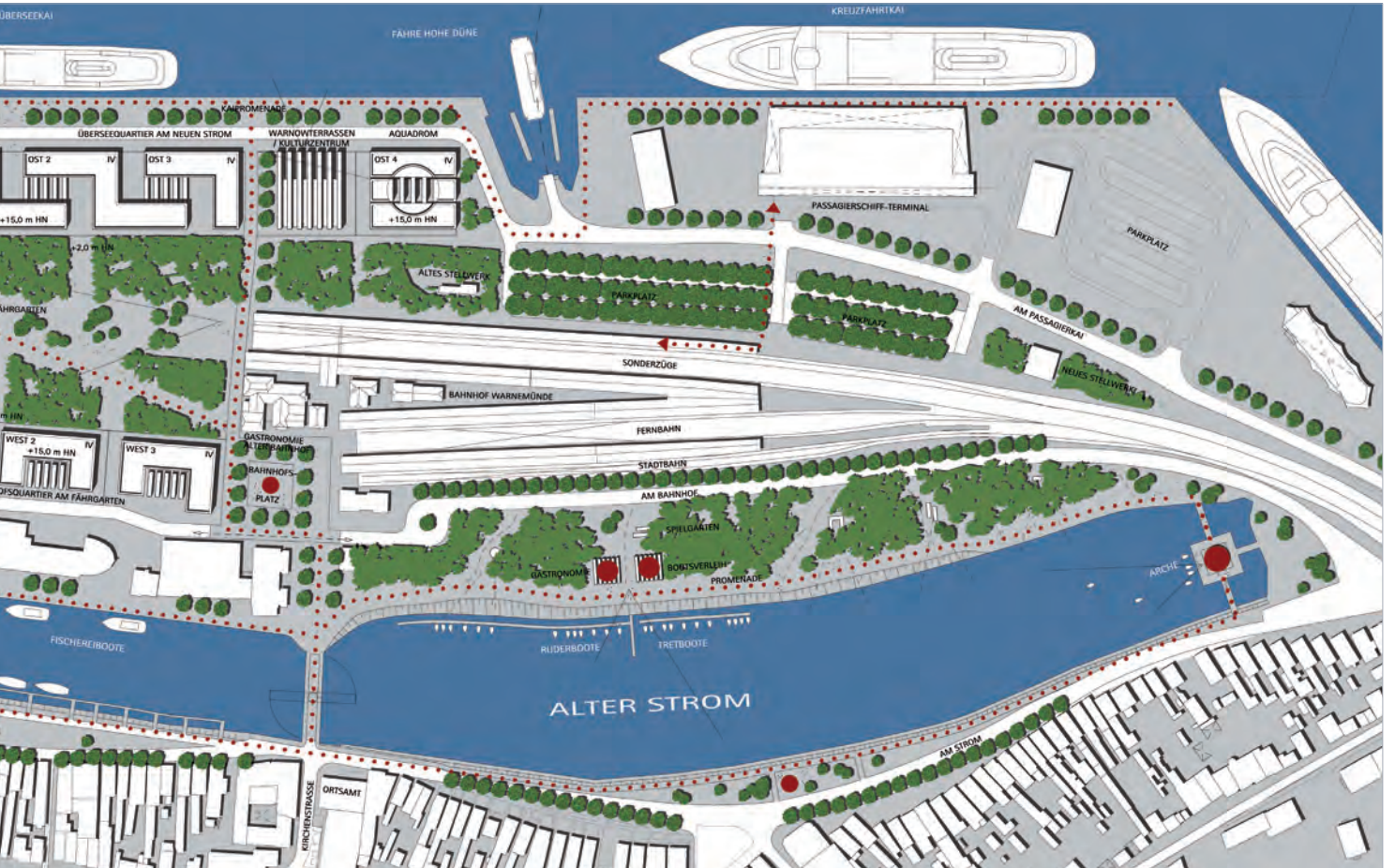
Mitwirkende:
 Wolfgang Haux, Peter Radomski

Fachberatung:
 Breimann & Bruun Landschaftsarchitekten, Hamburg

Ausgewählt für 2. Phase



Piktogramme



AREAL MITTELMOLE ROSTOCK-WARNEMÜNDE

PHASE 1

TEILNEHMER 1. PHASE: AUSWAHL 2. PHASE



Entwurfsplan

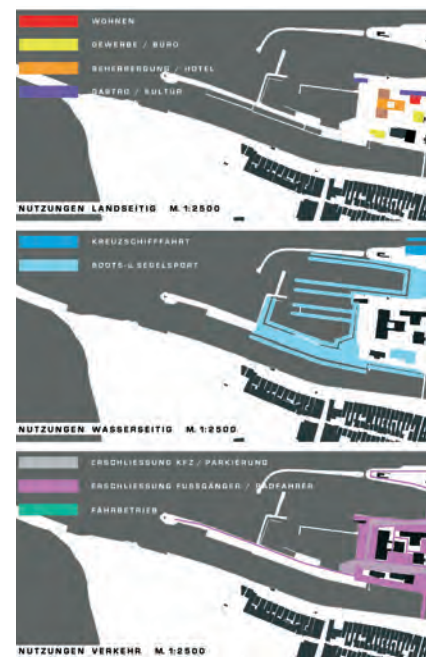
Verfasser:
BLK2 Böge Lindner K2 Architekten, Hamburg

Jürgen Böge, Ingeborg Lindner-Böge, Lutz-Matthias Keßling, Detlev Kozian

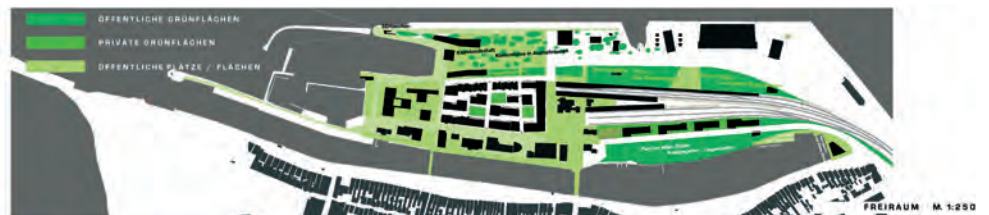
Mitwirkende:
Katrin Schaadt

Fachberatung:
Freiraum: H.O. Dieter Schoppe + Partner Landschaftsarchitekten,
Hamburg: Jochen Meyer

Ausgewählt für 2. Phase



Piktogramme



Auftrag
Eine tolle und abwechslungsreiche Aufgabe für Warnemünde
Welchen Charakter soll der neue Stadtteil Mittelmole vor der Altstadt Warnemündes erhalten, als dieser nun privates Wohn-
kulturelles Zentrum wird oder auch die erforderlichen großstädtischen Infrastrukturen für Bahn, Kreuzfahrt und touristische
Obererwartungen weiterleben muss?

Konzept
Die Struktur der bereits bestehenden Gemarkungen wird aufrechterhalten, so dass die Halbinsel in drei Inszenierungszonen aufgeteilt wird. Die
Dachfläche wird durch zum Großteil bereits bestehende Solare des Schiffbauindustrieparks, beibehalten. Es folgt die durch den Zonenvertrag
vorgeschriebene zentrale Zone in drei zueinander Wehr, Markt und gewerbliche Funktionen umstrukturiert werden. Der zentrale Bereich
am Alten Strom wird weiterhin durch den bereits bestehenden Park, Gastronomie und Hotelnutzung geprägt.

Kleinräumige, bauliche Bebauung
Im südlichen Bereich bilden die Bestandsgebäude weitestgehend den Rahmen. Die Straße am Passagierplatz wird
den neuen Anforderungen des Schienenverkehrs angepasst und dementsprechend umstrukturiert. Die
entstehende Freifläche wird durch einen Kreuzfahrtsitzplatz zum Bahnhof überbrückt. Auf Höhe des
Bahnhofes entsteht ein zusätzlicher Terminal mit Überdachung. Im Norden dieses Abschnitts befindet
sich eine von Kellern durchdrungene Mehrstöckigkeit, die für Großveranstaltungen, wie temporäre
Parkplätze, wie aber auch zum Zuhören bei Festivals genutzt werden kann.

ortstypische Anmutung
Um die Bahnhofskante zu verstärken, wird der gebaute Formfaktor bis zum Bahnhofsgebäude verlängert. Diese Kante wird zusätzlich durch die prägnante
Wohnbebauung gestützt. Die zum Bahnhofsplatz ausgerichtete Front nimmt Einzelwohnanschlüssen im Erdgeschoss auf. Der Bahnhofsplatz wird auch
die sich vom Bahnhofsplatz nach Norden erstreckende Wohnbebauung bezieht, was einen drei- und viergeschossigen Inneren Hofraum, die ebenfalls durch ihre
Anordnung einen offenen Blick durchziehen, andererseits sich in Form aus, Ansatz um private Hofeigenschaften, Blockkörperanordnung und sollen ermöglichen
vielfältige Wohnformen. Die neuartigen Stadtkontexte werden in Teilgruppen nachgelesen.
Durch bewusste Differenzierung von Gebäudehöhen, Fassaden und Höhenabgrenzung entsteht eine auf Warnemünde bezogene Kleinkonzepte. Zusätzlich erzeugt die
lokale Baukultur in Anlage und Transformatoren zu den stromale vorhandenen Fachwerkbauweise und Bootsanlagen durch eine eigene Identität.
Zusätzlich wird ein Aufwärtstrend, das Motiv des bestehenden Turms der Reidecke Stein-Lines in Anlage zu, Stützungen verankert. Diese können durch Gastronomie,
Kunst und gehobenes Wohnen genutzt werden.

Die derzeit als Parkplatz genutzte Freifläche 'Am Bahnhof' wird mit Towerhaus in Form linearer Baublöcke besetzt, die zugleich als Schallschutz vor Bahnhöfen dienen.
Eine konsequente Grundwasserentwässerung der Wohn- / Geschäftskante zum Alten Strom erzeugt hier eine private Atmosphäre im Park und Wasser mit Blick auf die Altstadt
Warnemündes.

DACHLANDSCHAFT AKTIVITÄT

TEILNEHMER 1. PHASE: AUSWAHL 2. PHASE



Entwurfsplan

Verfasser:
build.ings Architekten und Ingenieure, Bielefeld

Claudia Tölzer, Johannes Klein

Ausgewählt für 2. Phase



Piktogramme



Städtebauliches Konzept

Ziel der städtebaulichen Neugestaltung ist es, der Mittelmole als neues Quartier von Rostock-Warnemünde einen eigenständigen Charakter zu geben, der dieses Quartier sowohl für die Anwohner als auch für Touristen attraktiv und interessant macht. Die Mittelmole ist nur über einen schmalen Erschließungsstrang im Süden mit Warnemünde verbunden und von allen Seiten von Wasser umgeben. Diese Lage bietet attraktive Blickbeziehungen von sehr unterschiedlicher Art. So besteht einerseits Blickbeziehung zur Altstadt von Warnemünde am "Alten Strom", andererseits ist die Weite der Ostsee oder der Fähr- und Kreuzfahrtschiffverkehr und der Segelsport zu beobachten. Daher wird großen Wert darauf gelegt, dass alle Uferbereiche öffentlich zugänglich sind, so dass der Besucher die unterschiedlichen Bereiche erfahren kann. Die Insel kann sowohl umrundet werden, als auch auf öffentlichen Bereichen genutzt werden. Unterschiedlich gestaltete Freizeitmöglichkeiten laden hiermit zum Verweilen ein. Der Kontrast zwischen Grünflächen und bebauter Umgebung bietet hier einen besonderen Reiz. Eine Blickbeziehung zum Wasser ist dabei immer vorhanden. Durch das zusammenhängende Wegenetz, welches alle Sehenswürdigkeiten der Mittelmole miteinander verbindet, wird dem Besucher die Mittelmole und auch seine Entstehungsgeschichte nähergebracht. Infolgedessen entlang des Rundwegs sollen dem Besucher die Entwicklung der Mittelmole und seine Bedeutung für die Stadt auf unterhaltsame Weise näher bringen. Im Bereich des Seekanals informieren die Tüfen über die Ostsee, Hochwasserschutz und den Kreuzfahrtschiffverkehr.

Die Mittelmole wird durch die Anordnung von hochwertiger Architektur, neuer Erschließung, öffentlichen Grünflächen und Plätzen aufgewertet, sodass ein neues attraktives Quartier entsteht. Erhaltenswerter Bestand wird zugänglich gemacht und durch neue Gebäude und öffentliche Plätze ergänzt und betont. Der Bahnhof mit dem neu gestalteten Bahnhofsvorplatz wird zum Mittelpunkt des neuen Quartiers. Dort erfolgt das neue Quartier seine Besucher, sowohl Reisende per Bahn, Fähre, PKW oder Bus. Der Bahnhofsvorplatz wird von den temporären Verkaufsständen befreit, verdichtet und hochwertig ausgebaut. Die wichtige Rolle der Mittelmole als Verkehrsknotenpunkte und Erbees zur Stadt wird durch die großzügige Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes betont. Die umliegende neue Bebauung bildet eine klare räumliche Begrenzung. Durch die Anordnung von Infopoint, Gastronomie und Einzelhandel im Erdgeschossbereich der neuen Gebäude am Bahnhofsvorplatz wird der Besucher willkommen gelassen und kann von dort entweder über die alte Dreibrücke den Alten Strom überqueren, oder über die Mittelmole erkunden. Durchblöcke sowohl zur Stadt als auch zu den Anlegestellen der Kreuzfahrer machen neugierig und laden zu einem Erkundungsgang auf der Mittelmole ein. Auf dem Platz wird ein Kulturzentrum mit einem gangfähig nutzbaren Veranstaltungsräum angeordnet. Durch diese zentrale Lage ist dieses Kulturzentrum sowohl für Anwohner der Stadt Rostock als auch für auswärtige Besucher gut erreichbar. Der Wohnbereich im Norden des Bahnhofs bietet eine große Anzahl von unterschiedlichen Wohnformen. Dieses unterschiedliche Wohnangebot soll eine gleichmäßige Durchmischung der Bevölkerungsstruktur gewährleisten. In den halb-öffentlichen Wohnformen werden Gemeinschaftsflächen wie z.B. Spielplätze angeordnet. Im Wohnbereich am Bahnhofsvorplatz und an der Straße "Am Bahnhof" werden die Flächen im Erdgeschoss für Einzelhandel und Gastronomie vorgesehen, die weiteren Geschosse sind dem Wohnen zugeordnet. Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes werden in den Geschossen über dem Erdgeschoss auch Flächen für die Hotellerie vorgesehen.

Die Promenade am "Alten Strom" wird betont und durch hochwertige Stadtbildung aufgewertet. Die parallel dazu führende Straße "Am Bahnhof" wird durch die neue Bebauung räumlich geteilt und im Erdgeschoss um weitere Nutzungen erweitert. Einzelhandel und Gastronomie laden zum Verweilen auf der Mittelmole ein und sichern die nahe Veranlagung der neuen Bewohner.

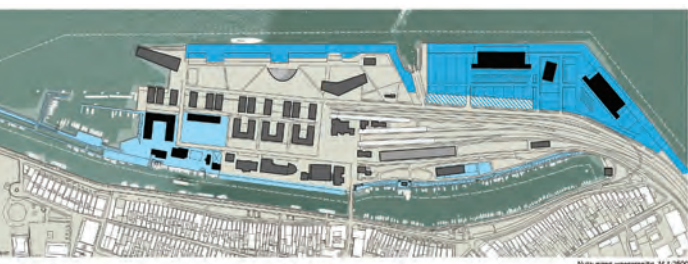
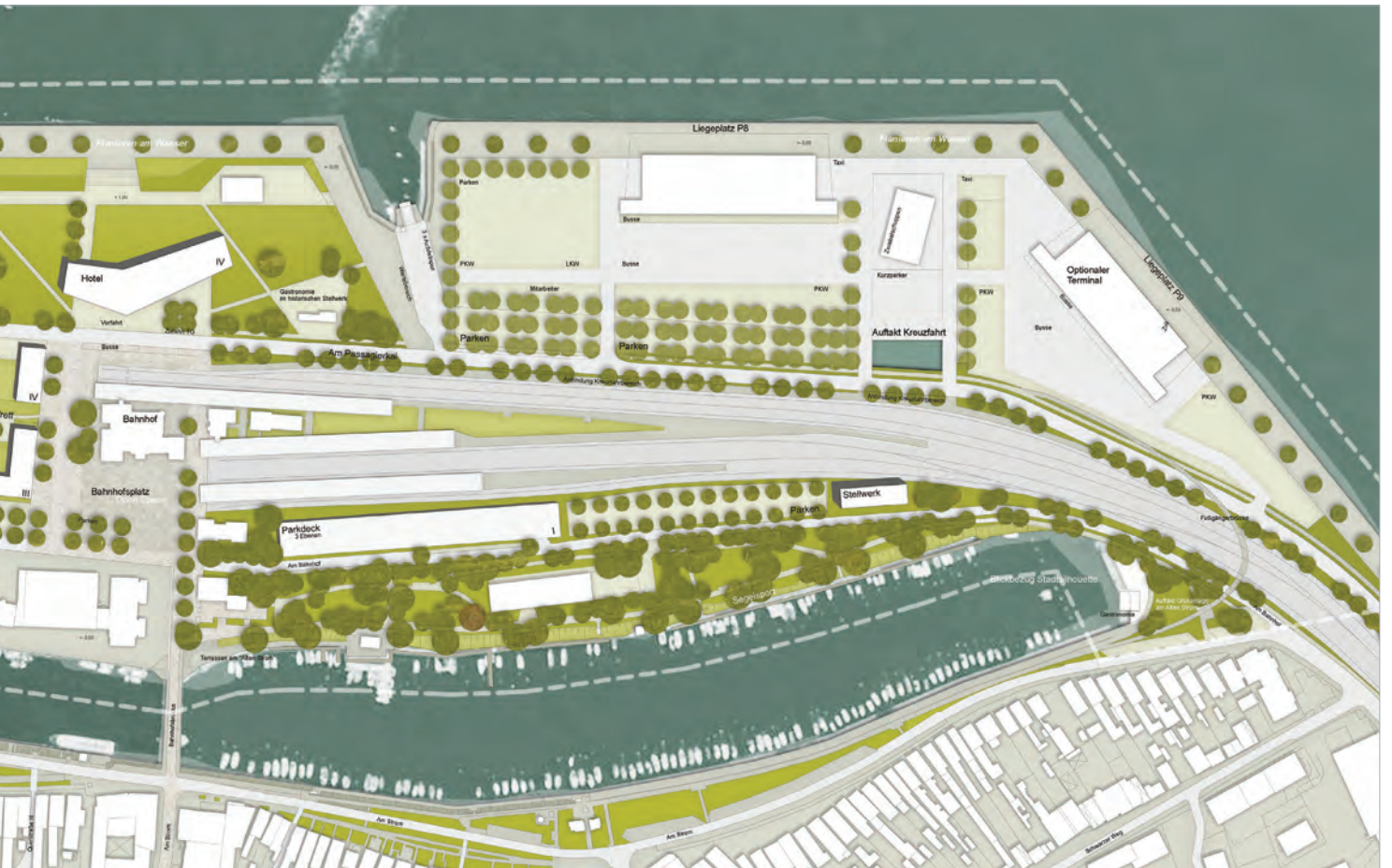
Der Segelsportbereich wird neu geordnet. Dadurch wird ein besserer Zugang zum Wasser ermöglicht und Lager- und Aufstellflächen können innerhalb des Ensembles untergebracht werden.

Erschließungskonzept
Der Bahnhofsvorplatz stellt das Hauptelement der Erschließung dar. Hier empfängt die Stadt alle Besucher, der Platz fungiert als Knotenpunkt für alle Besucherströme. Die neuen Blickbeziehungen einerseits zur Stadt als auch zum Seekanal erleichtern die Orientierung der Besucher. Den mit der Bahn anreisenden Besuchern dient der Platz als Eingangs- und Informationsplattform. Ein Platzausbau in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs bietet sowohl Bahnreisende, als auch Tagesgästen, die Parkhaus wird über die Straße "Am Passagier" erschlossen. Der Hauptverkehr der PKW Reisenden, als auch der wird über diese Straße abgeleitet. Auch die Anbindung der Autobahne und des Kreuzfahrtschiffverkehrs wird durch die neue Erschließungsschneise des Bahnhofsvorplatzes gewährleistet. Der unattraktive Fußgängerumlauf unter der Bahn hindurch entfällt. Reisebus- und Anlege werden an der Straße "Am Bahnhof" vor dem Bahnhofsvorplatz angeordnet. Die Quering dieser Straße mit dem Platz wird als verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut.

Freizeitskonzept
Die Grünflächen der Mittelmole werden unterschiedlich gestaltet. Die Grünfläche am "Alten Strom" soll hauptsächlich in ihrem Bestand erhalten und unterteilt werden. Hier soll der denkmalgeschützte Uferbestand und der alte Baumbestand betont werden. Die neue Grünfläche an den Katerlagern soll modern gestaltet werden, mit unterschiedlichen Materialien, z.B. Holdecks und Stützgehäusen aus Beton.

Alle öffentlichen Flächen sind miteinander verbunden. Für Fußgänger und Fahrradfahrer wird so ein neues, zusammenhängendes Wegenetz angelegt, damit die Mittelmole in ihrer Gesamtheit erfahrbar wird. Eine Fußgängerbrücke im südlichen Bereich der Mittelmole überquert die Bahngleise und verbindet so auch im unteren Bereich den Alten Strom mit dem Seekanal. Die Mittelmole kann von Spaziergängern und Fahrradfahrern umrundet werden.

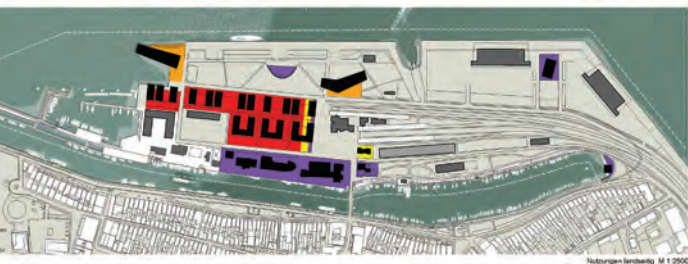
Die Katerlagern am Seekanal werden als Promenade genutzt, die mit der öffentlichen Grünfläche verbunden ist. Zur Warnemünder Woche kann diese Fläche temporär zur Verfügung stehen. Dieser Grünstrifen an den Anlegestellen der Kreuzfahrer soll für Anwohner als auch für Touristen zu einem attraktivem Freizeitangebot ausgebaut werden. Spielplätze für Kinder, wie auch Sportplätze für alle Altersklassen sollen hier angeboten werden, um Anwohner und Touristen ein ideales Freizeitangebot zu bieten. Das Thema Wasser soll in einem Wasserparkplatz spielerisch umgesetzt werden. Die Promenade an den Katerlagern soll auch für einzelne Events nutzbar werden, z.B. für Sport- oder Musikveranstaltungen, wie z.B. Beachvolleyballturniere, Skateturniere, kleine Konzerte, etc. Im Winter wäre auch eine angelegte Eisbahnfläche denkbar.



Nutzungen wasserseitig M 1:2000



Freizeitm. M 1:2000



Nutzungen landseitig M 1:2000



Verkehr M 1:2000

TEILNEHMER 1. PHASE: AUSWAHL 2. PHASE



Entwurfsplan

Verfasser:
IAA Architekten B.V., Enschede (NL)

Harry A.M. Abels

Mitwirkende:
Peter Roelvink, Erik Workel, Jorrit R. Noordhuizen,
Janne J. Scharenborg, William van Ingen

Ausgewählt für 2. Phase



TEILNEHMER 1. PHASE: AUSWAHL 2. PHASE



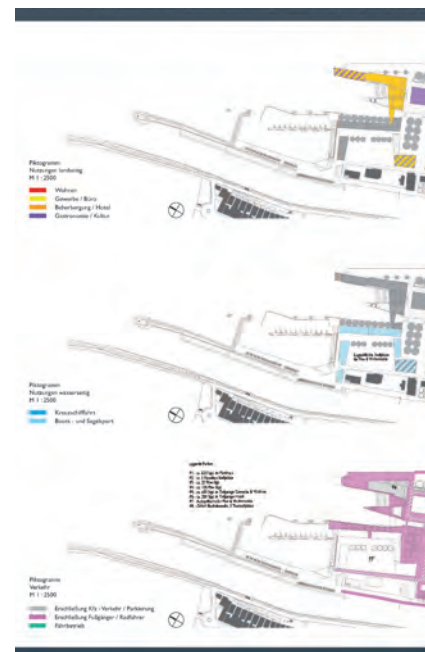
Entwurfsplan

Verfasser:
Inros Lackner AG, Rostock

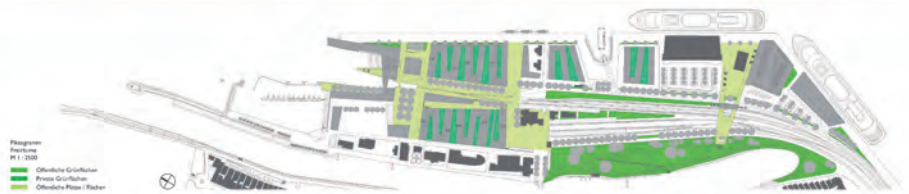
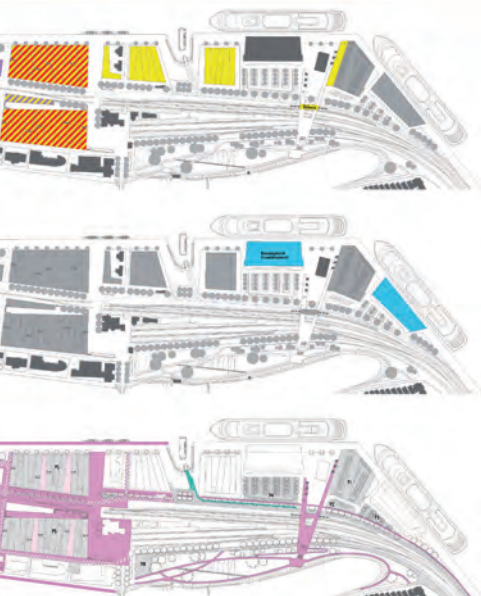
Uwe Seidenschnur

Mitwirkende:
Marcel Hirschberg

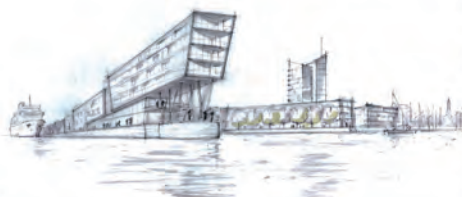
Ausgewählt für 2. Phase



Piktogramme



MITTELMOLE WARNEMÜNDE - STADTRAUM AM WASSER

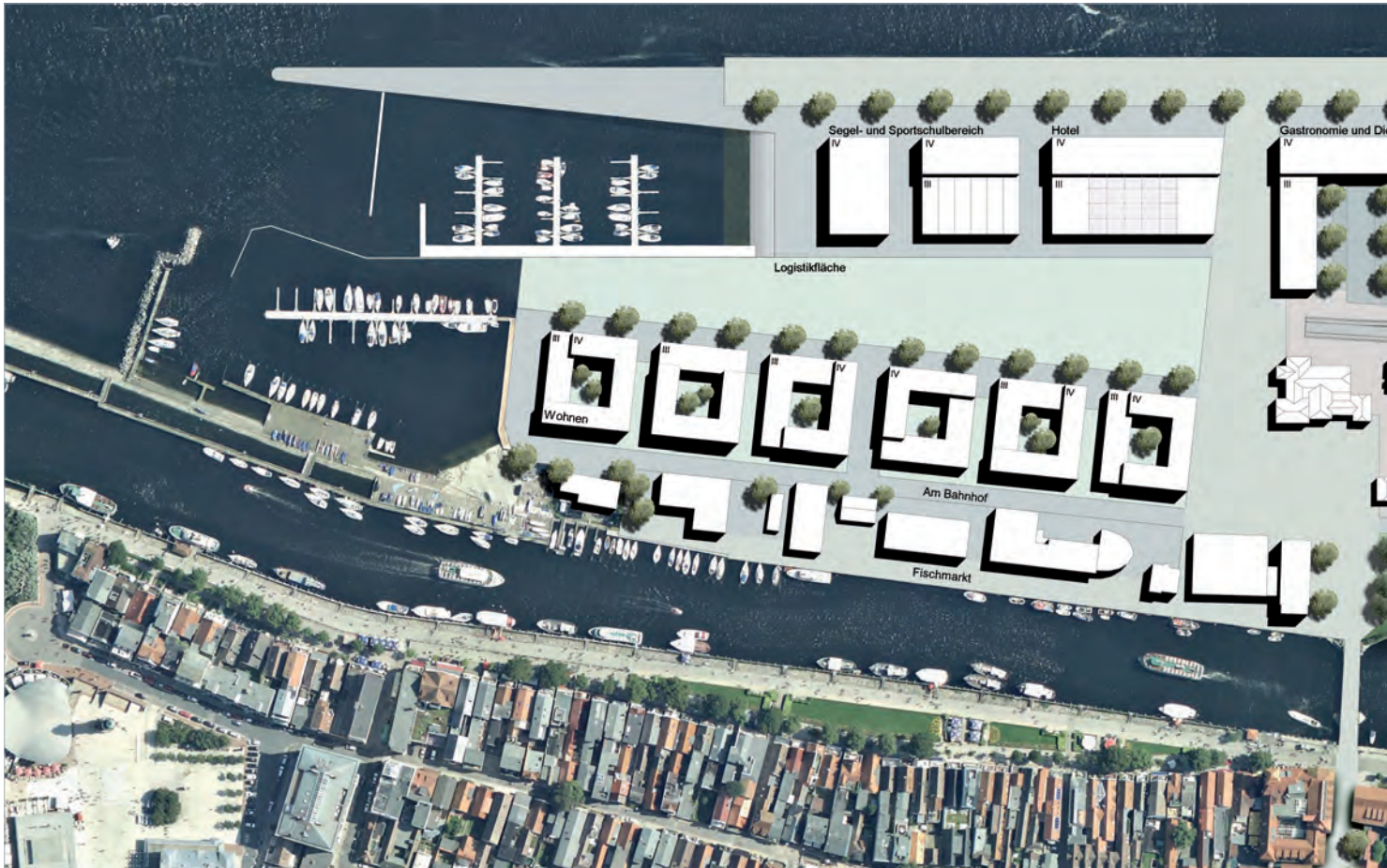


ENTWURFSZIELE: Der Bereich der allgemeinen Promenade wird als multifunktionaler Stadtraum am Wasser konzipiert. Er soll die Verbindung zwischen dem Wasser und dem Festland herstellen und als Ort der Begegnung, der Erholung und der Freizeitgestaltung dienen. Die Promenade soll eine Mischung aus öffentlichen Grünflächen, Plätzen und Parkanlagen sein. Die Promenade soll eine Mischung aus öffentlichen Grünflächen, Plätzen und Parkanlagen sein.

VERGLEICH: Die Promenade soll eine Mischung aus öffentlichen Grünflächen, Plätzen und Parkanlagen sein. Die Promenade soll eine Mischung aus öffentlichen Grünflächen, Plätzen und Parkanlagen sein.

ANMERKUNGEN: Die Promenade soll eine Mischung aus öffentlichen Grünflächen, Plätzen und Parkanlagen sein. Die Promenade soll eine Mischung aus öffentlichen Grünflächen, Plätzen und Parkanlagen sein.

TEILNEHMER 1. PHASE: AUSWAHL 2. PHASE



Entwurfsplan

Verfasser:

Konermann + Sigmund Architekten BDA Stadtplaner, Lübeck

Georg Konermann, Ingo Sigmund

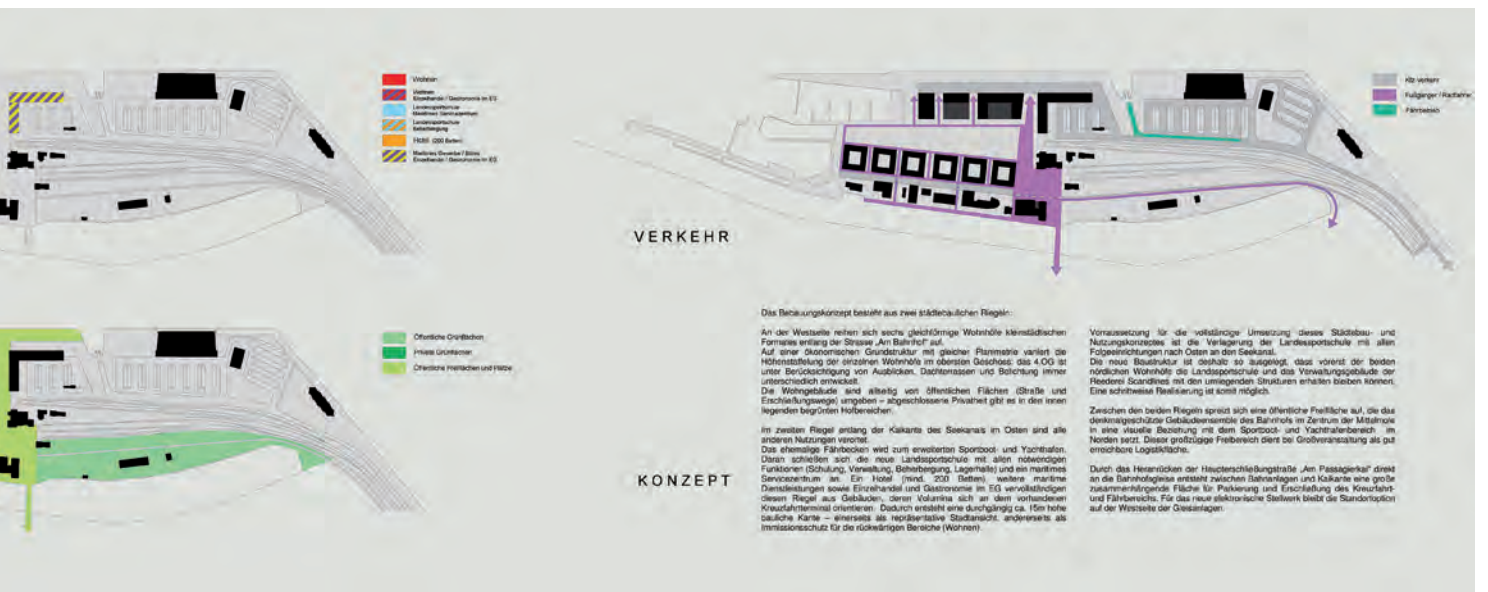
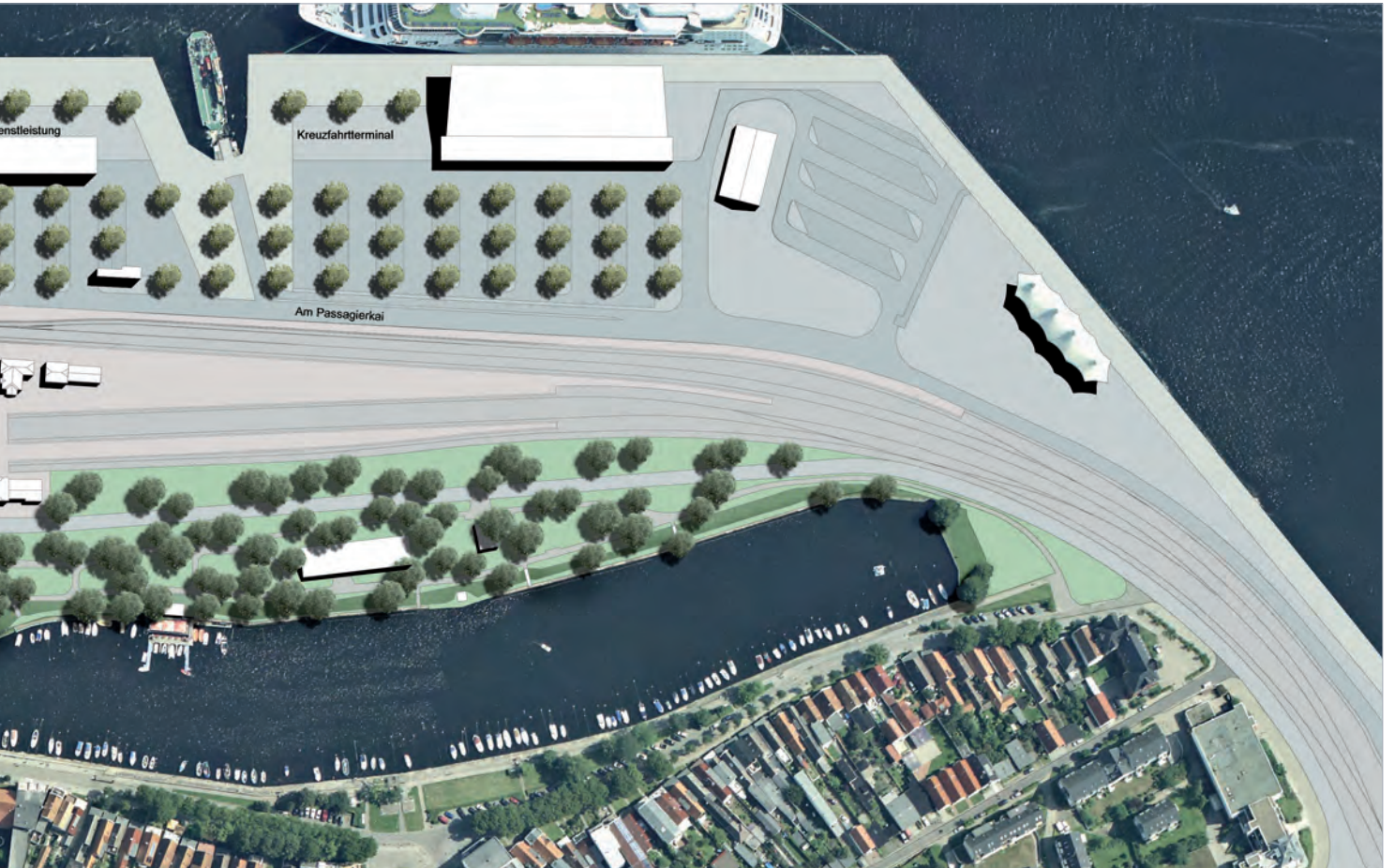
Mitwirkende:

Janis Eickelberg, Claudia Schwarzenberg

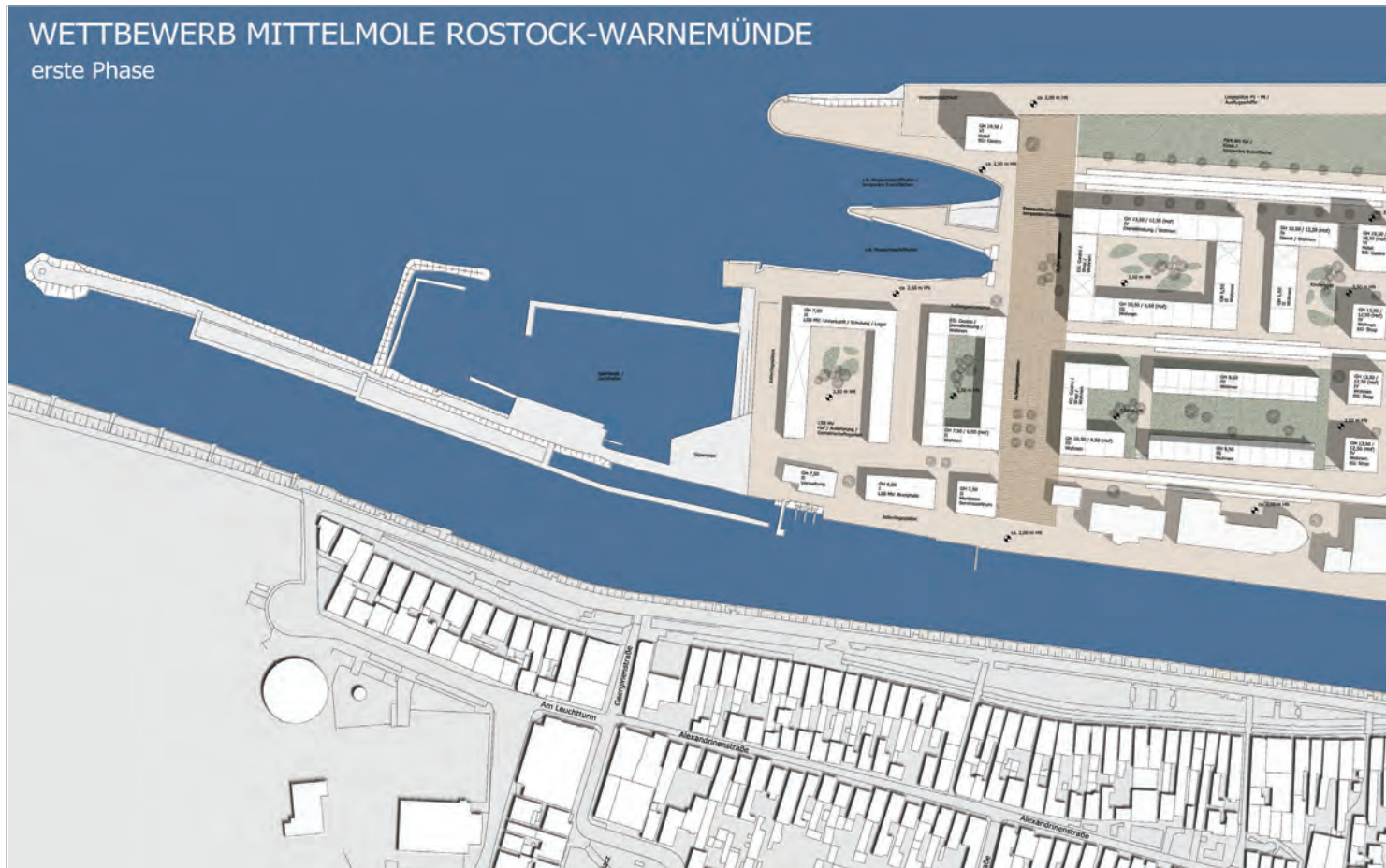
Ausgewählt für 2. Phase



Piktogramme



TEILNEHMER 1. PHASE: AUSWAHL 2. PHASE



Entwurfsplan

Verfasser:
Markus Rudolph Architekt, München

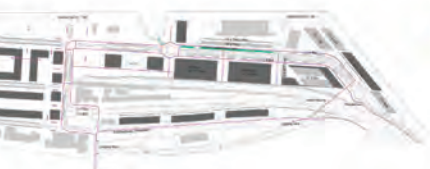
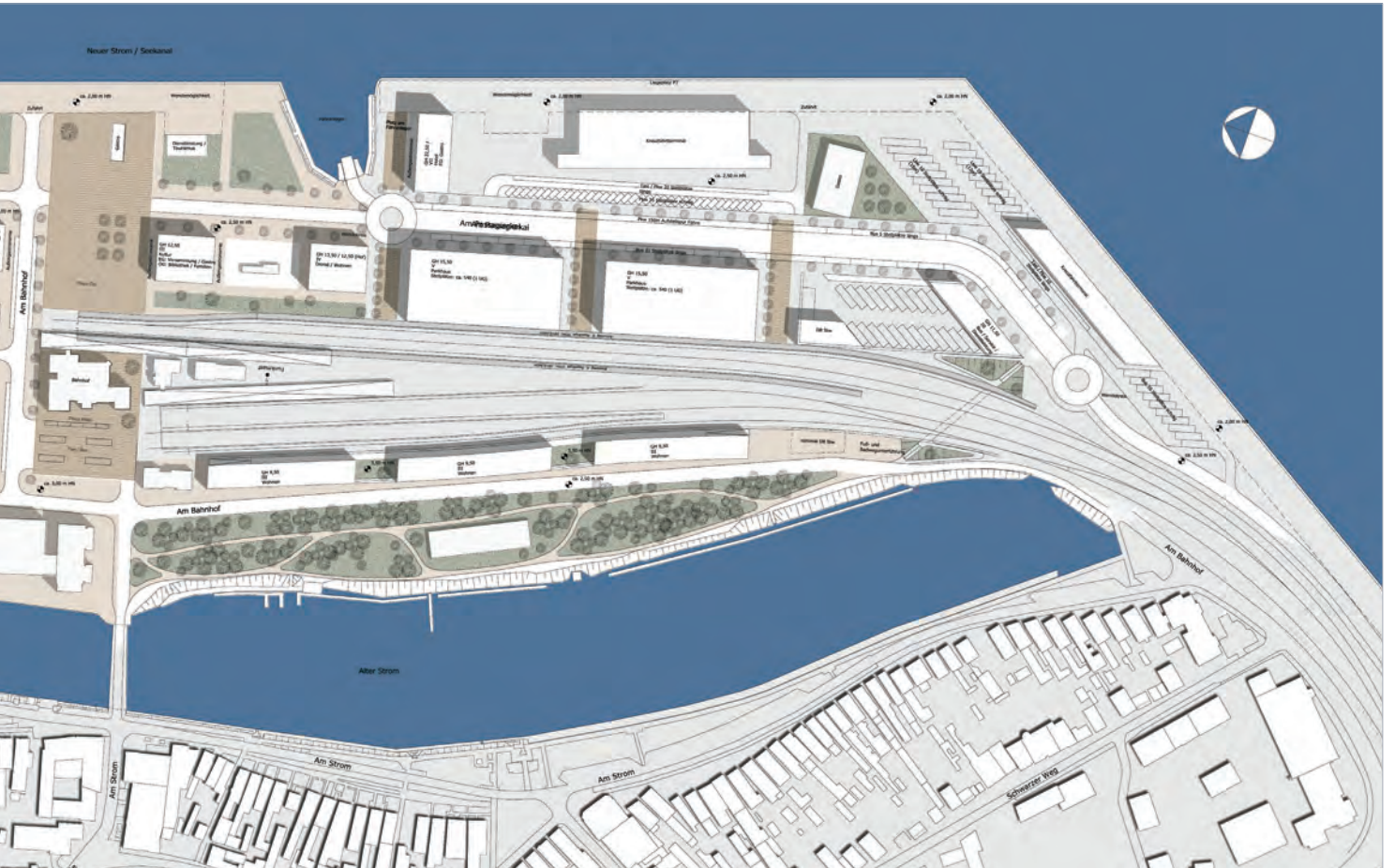
Markus Rudolph

Mitwirkende:
Alexander Kneer

Ausgewählt für 2. Phase



Piktogramme



Die Mittelmole von Rostock-Warnemünde besteht durch ihr hohes Brückenniveau und die aufgeständerte und spannungsvolle Lage zwischen dem geschichtlichen Ortskern und dem bahnhöflichen Kreuzfahrterterminal. Richtung Norden und Osten lassen sich neue Ausblicke auf die Ostsee und der „Neuen Strom“. Anliegende Schiffe unterschiedlicher Größe schaffen Ansehbarkeit und erzeugen eine erhellende Situation. Auf der Westseite bildet der „Alte Strom“ mit dem historischen Ortsbild ein geschlossenes Raumgefüge. Mit seinen geschichtlichen Anlegestellen und seinen umlaufenden Fähr- und Ankerplätze. Im Zentrum der Mittelmole schließt sich dem Gehweg von Rostock-Warnemünde eine wichtige Lebensader an. Der Ausgang des Landweges führt zum alten Strom in ein attraktives Fähr- und Sportplatzgebiet. Durch eine neue, begrünte, vertikale und funktionale Anbindung für den Bereich des Kreuzfahrterminals sowie die städtische Touristik wird zusammen mit dem Bahnhöflichen der Rahmen für eine lebendige, vielfältige und attraktive Ortsentwicklung geschaffen.

Städtebauliche Struktur
Zum „Neuen Strom“ wird eine klar ablesbare städtebauliche Kante entlang der Nord-Süd-Achse „Am Passagierka“ ausgebildet. Dieser Kante vorgelagert ist eine Funktionszone für den Betrieb eines Hafens.

Vom „Neuen Strom“ aus erfolgt der Stadteingang durch ein weites Platzband, das sich von den Katernagen bis zum westlichen Bahnhöflichen erstreckt und wichtige Blickachsen Richtung Bahnhof bzw. zum „Neuen Strom“ erhält. Der bahnhöfliche Bereich ist ein zentraler Ankerpunkt und bildet den zentralen Knotenpunkt der neuen Stadtstruktur, die in Verbindung mit dem historischen Ortskern entsteht, auf der Nordseite des Platzbandes ein breites Gebäude, das als Landmark konzipiert ist, im Stadteingang.

Als dritte wichtige Achse verläuft ein weiteres Platzband als Promenade in Ost-West-Richtung unmittelbar südlich des ehemaligen Eisenbahnbeckens. Im Westen mündet die Promenade unmittelbar südlich des historischen Sennentriftplatzes in den „Alten Strom“ und erhält ihre Durchblicke von dem umlaufenden Ortskern zum „Neuen Strom“.

In städtebaulicher Hinsicht wird zwischen den Bahnanlagen und der Nord-Süd-Achse „Am Passagierka“ die architektonische Parkhäuser als große, fünfgeschossige Sockelzone gesehen. Sie verbindet im Maßstab zwischen dem großen Kreuzfahrterterminal und der Ortskernung mit Blick auf die historische Densität des südlichen Ende des „Alten Strom“ und die angrenzenden Neubäder für die Verkehrsinfrastruktur mit maximal drei Geschossen möglich gestaltet.

Im Bereich des Fährterminalen schafft die als Landmark ausgeprägte, stimmungsvolle Gebäude eine architektonische Zäsur. Funktion dienen ganz die Betriebsanforderungen in Kombination, drei bis viergeschossige Parkhäuser über. Es entsteht eine lebendige, performante und durchdrungene Sockelzone, welche die harte Stadtkante gerollt auflöst. Verschiedene Geschossstufen von Fährterminalen Richtung Bahnhof am Stadteingang werden ermöglicht. Der Konzept der Parkhäuser wird in Einklang mit der vorhandenen Gebäudehöhe auch entlang der südlichen Kante des Kreuzfahrterminals am Stadteingang angedacht. Mit seiner durchlässigen Struktur und Durchdringung entsteht in Zusammenhang mit den durchgehenden Betriebsanforderungen ein attraktives und lebendiges, in städtebaulicher Kontext zu der geschlossenen Betätigung des historischen Ortskerns.

Wichtig für die Stadtentwicklung sind die Sockelzone und die Sockelzone durch die Nord-Süd-Achse und der Ostseite durch das sechsgeschossige Landweggebäude gefasst. Dadurch öffnet sich im Verlauf der südlichen Promenade ein lebendig gefasster Stadtraum zum Wasser und bietet hervorragende Aufenthaltsqualität. Der zentrale Platz im Norden des Areal des Landweges, zum „Alten Strom“ wird eine weitere Sockelzone die vorhandene Topologie fort und ermöglicht die Anbindung der bestehenden Sockelzone. Das Hauptgebäude bildet einen zentralen Punkt, umgeben von einer Fußwegzone, die eine städtebauliche Verbindung mit dem Bahnhöflichen ermöglicht.

Im südlichen Teil der Mittelmole ist südlich der Bahnanlagen eine Zeilenbebauung vorgesehen, welche dem westlichen Ende des „Alten Strom“ vor dem Eisenbahnknoten die Hafen- und Bahnhöfliche schützt und einen räumlichen Abschluss schafft. Im weiteren Verlauf des Gruppen verbindet eine langgestreckte Fuß- und Radwegführung das südliche Ende des „Alten Stroms“ mit dem Kreuzfahrterterminal und dem übergeordneten Radwegnetz.

Wichtig für die Stadtentwicklung sind die Sockelzone und die Sockelzone durch die Nord-Süd-Achse und der Ostseite durch das sechsgeschossige Landweggebäude gefasst. Dadurch öffnet sich im Verlauf der südlichen Promenade ein lebendig gefasster Stadtraum zum Wasser und bietet hervorragende Aufenthaltsqualität. Der zentrale Platz im Norden des Areal des Landweges, zum „Alten Strom“ wird eine weitere Sockelzone die vorhandene Topologie fort und ermöglicht die Anbindung der bestehenden Sockelzone. Das Hauptgebäude bildet einen zentralen Punkt, umgeben von einer Fußwegzone, die eine städtebauliche Verbindung mit dem Bahnhöflichen ermöglicht.

Wichtig für die Stadtentwicklung sind die Sockelzone und die Sockelzone durch die Nord-Süd-Achse und der Ostseite durch das sechsgeschossige Landweggebäude gefasst. Dadurch öffnet sich im Verlauf der südlichen Promenade ein lebendig gefasster Stadtraum zum Wasser und bietet hervorragende Aufenthaltsqualität. Der zentrale Platz im Norden des Areal des Landweges, zum „Alten Strom“ wird eine weitere Sockelzone die vorhandene Topologie fort und ermöglicht die Anbindung der bestehenden Sockelzone. Das Hauptgebäude bildet einen zentralen Punkt, umgeben von einer Fußwegzone, die eine städtebauliche Verbindung mit dem Bahnhöflichen ermöglicht.

Entlang der Katernagen bildet die Sockelzone ein attraktives und lebendiges, in städtebaulicher Kontext zu der geschlossenen Betätigung des historischen Ortskerns. Wichtig für die Stadtentwicklung sind die Sockelzone und die Sockelzone durch die Nord-Süd-Achse und der Ostseite durch das sechsgeschossige Landweggebäude gefasst. Dadurch öffnet sich im Verlauf der südlichen Promenade ein lebendig gefasster Stadtraum zum Wasser und bietet hervorragende Aufenthaltsqualität. Der zentrale Platz im Norden des Areal des Landweges, zum „Alten Strom“ wird eine weitere Sockelzone die vorhandene Topologie fort und ermöglicht die Anbindung der bestehenden Sockelzone. Das Hauptgebäude bildet einen zentralen Punkt, umgeben von einer Fußwegzone, die eine städtebauliche Verbindung mit dem Bahnhöflichen ermöglicht.

Die Sockelzone ist ein zentraler Ankerpunkt und bildet den zentralen Knotenpunkt der neuen Stadtstruktur, die in Verbindung mit dem historischen Ortskern entsteht, auf der Nordseite des Platzbandes ein breites Gebäude, das als Landmark konzipiert ist, im Stadteingang.

Als dritte wichtige Achse verläuft ein weiteres Platzband als Promenade in Ost-West-Richtung unmittelbar südlich des ehemaligen Eisenbahnbeckens. Im Westen mündet die Promenade unmittelbar südlich des historischen Sennentriftplatzes in den „Alten Strom“ und erhält ihre Durchblicke von dem umlaufenden Ortskern zum „Neuen Strom“.

In städtebaulicher Hinsicht wird zwischen den Bahnanlagen und der Nord-Süd-Achse „Am Passagierka“ die architektonische Parkhäuser als große, fünfgeschossige Sockelzone gesehen. Sie verbindet im Maßstab zwischen dem großen Kreuzfahrterterminal und der Ortskernung mit Blick auf die historische Densität des südlichen Ende des „Alten Strom“ und die angrenzenden Neubäder für die Verkehrsinfrastruktur mit maximal drei Geschossen möglich gestaltet.

Die Mittelmole von Rostock-Warnemünde besteht durch ihr hohes Brückenniveau und die aufgeständerte und spannungsvolle Lage zwischen dem geschichtlichen Ortskern und dem bahnhöflichen Kreuzfahrterterminal. Richtung Norden und Osten lassen sich neue Ausblicke auf die Ostsee und der „Neuen Strom“. Anliegende Schiffe unterschiedlicher Größe schaffen Ansehbarkeit und erzeugen eine erhellende Situation. Auf der Westseite bildet der „Alte Strom“ mit dem historischen Ortsbild ein geschlossenes Raumgefüge. Mit seinen geschichtlichen Anlegestellen und seinen umlaufenden Fähr- und Ankerplätze. Im Zentrum der Mittelmole schließt sich dem Gehweg von Rostock-Warnemünde eine wichtige Lebensader an. Der Ausgang des Landweges führt zum alten Strom in ein attraktives Fähr- und Sportplatzgebiet. Durch eine neue, begrünte, vertikale und funktionale Anbindung für den Bereich des Kreuzfahrterminals sowie die städtische Touristik wird zusammen mit dem Bahnhöflichen der Rahmen für eine lebendige, vielfältige und attraktive Ortsentwicklung geschaffen.

Piktogramm Freiraum M 1:2500

TEILNEHMER 1. PHASE: AUSWAHL 2. PHASE



Entwurfsplan

Verfasser:

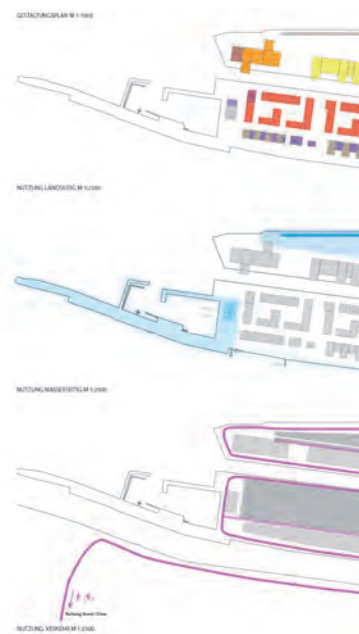
Niemann + Steege, Düsseldorf
mit **FSWLA Landschaftsarchitekten, Düsseldorf**

Dr. Beate Niemann, Claudio Steege, Patrick Reimann
Thomas Fenner

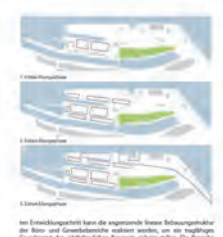
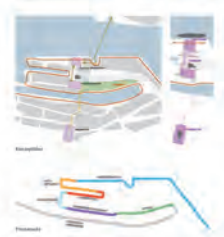
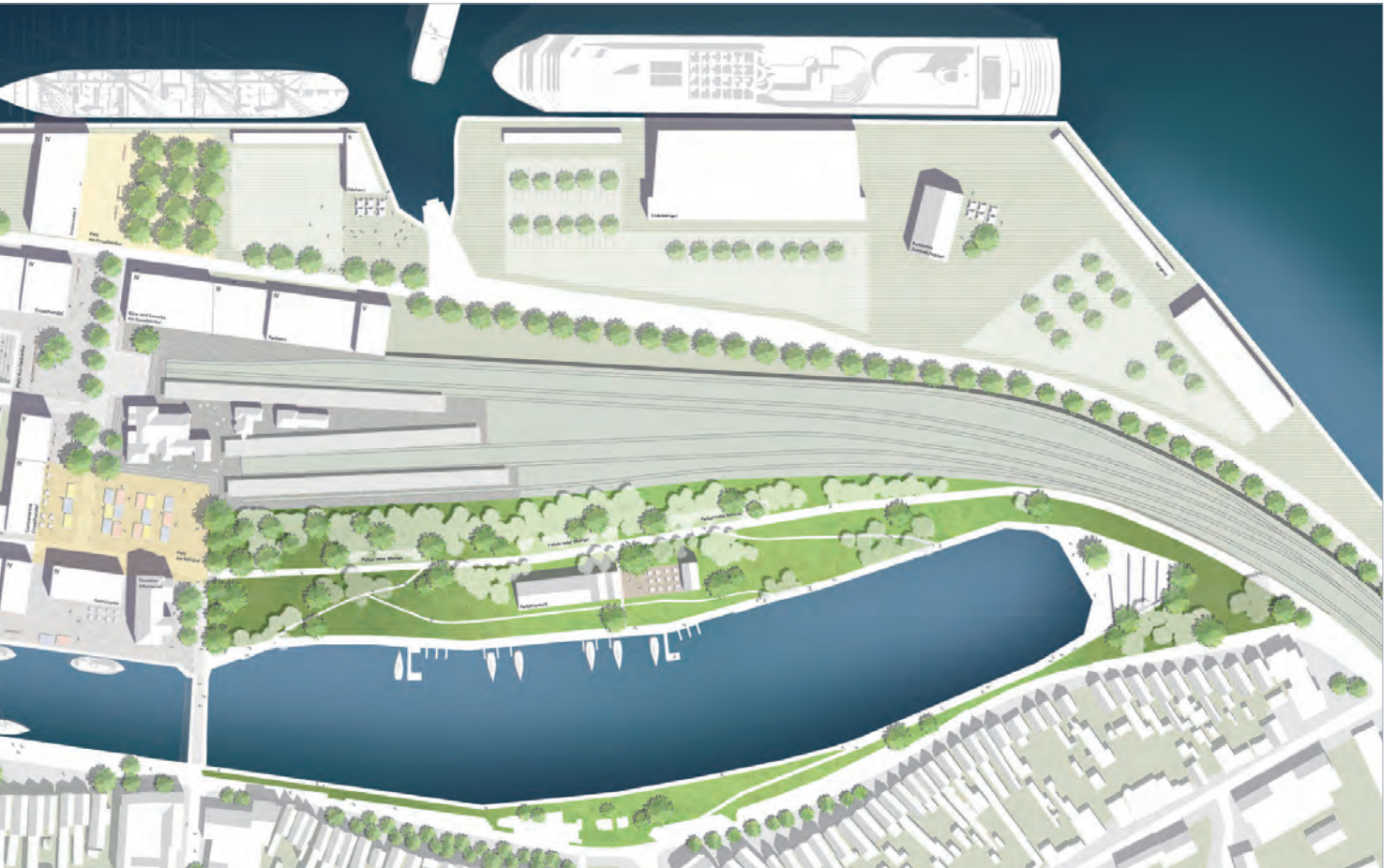
Mitwirkende:

Lars Schuchard, Esther Mayo, Sabrina Nießen

Ausgewählt für 2. Phase



Piktogramme

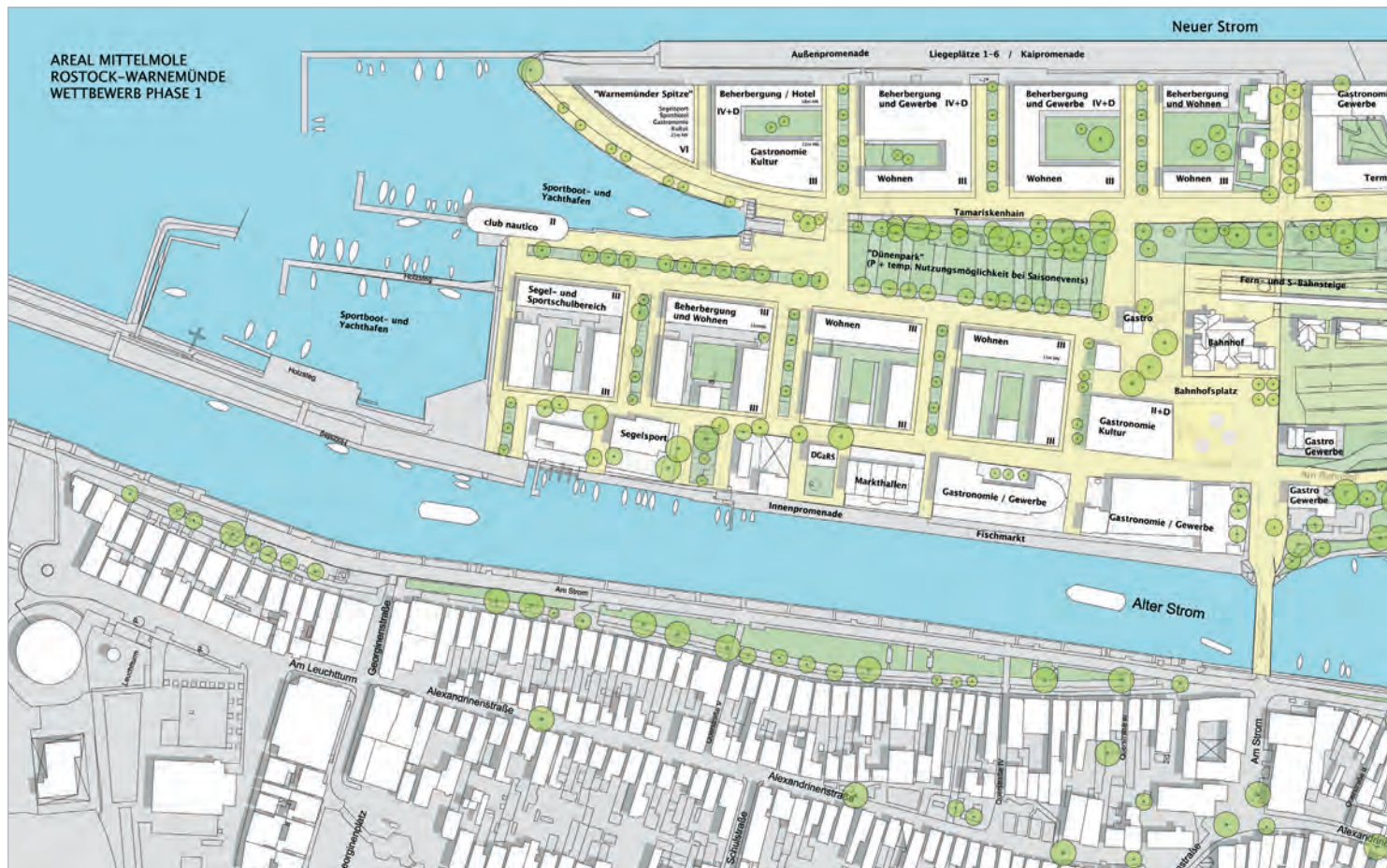


Bebauungs- und Nutzungskonzept
Das städtebauliche Baufeld umfasst insgesamt drei phasenweise realisierbare Baufelder. Die phasenweise Realisierung ist notwendig, um die städtebauliche Entwicklung zu steuern und die städtebauliche Entwicklung zu steuern. Die phasenweise Realisierung ist notwendig, um die städtebauliche Entwicklung zu steuern und die städtebauliche Entwicklung zu steuern.

Entwicklungs- und Nutzungskonzept
Das städtebauliche Baufeld umfasst insgesamt drei phasenweise realisierbare Baufelder. Die phasenweise Realisierung ist notwendig, um die städtebauliche Entwicklung zu steuern und die städtebauliche Entwicklung zu steuern. Die phasenweise Realisierung ist notwendig, um die städtebauliche Entwicklung zu steuern und die städtebauliche Entwicklung zu steuern.

Mias und idyllisches Konzept
Das Phantasie- und idyllische Konzept wird durch die Nähe zu dem vorhandenen historischen und städtebaulichen Kontext angedeutet. Die Entwicklung des idyllischen Konzepts ist ein Prozess, der sich über die Zeit entwickelt. Die Entwicklung des idyllischen Konzepts ist ein Prozess, der sich über die Zeit entwickelt.

TEILNEHMER 1. PHASE: AUSWAHL 2. PHASE



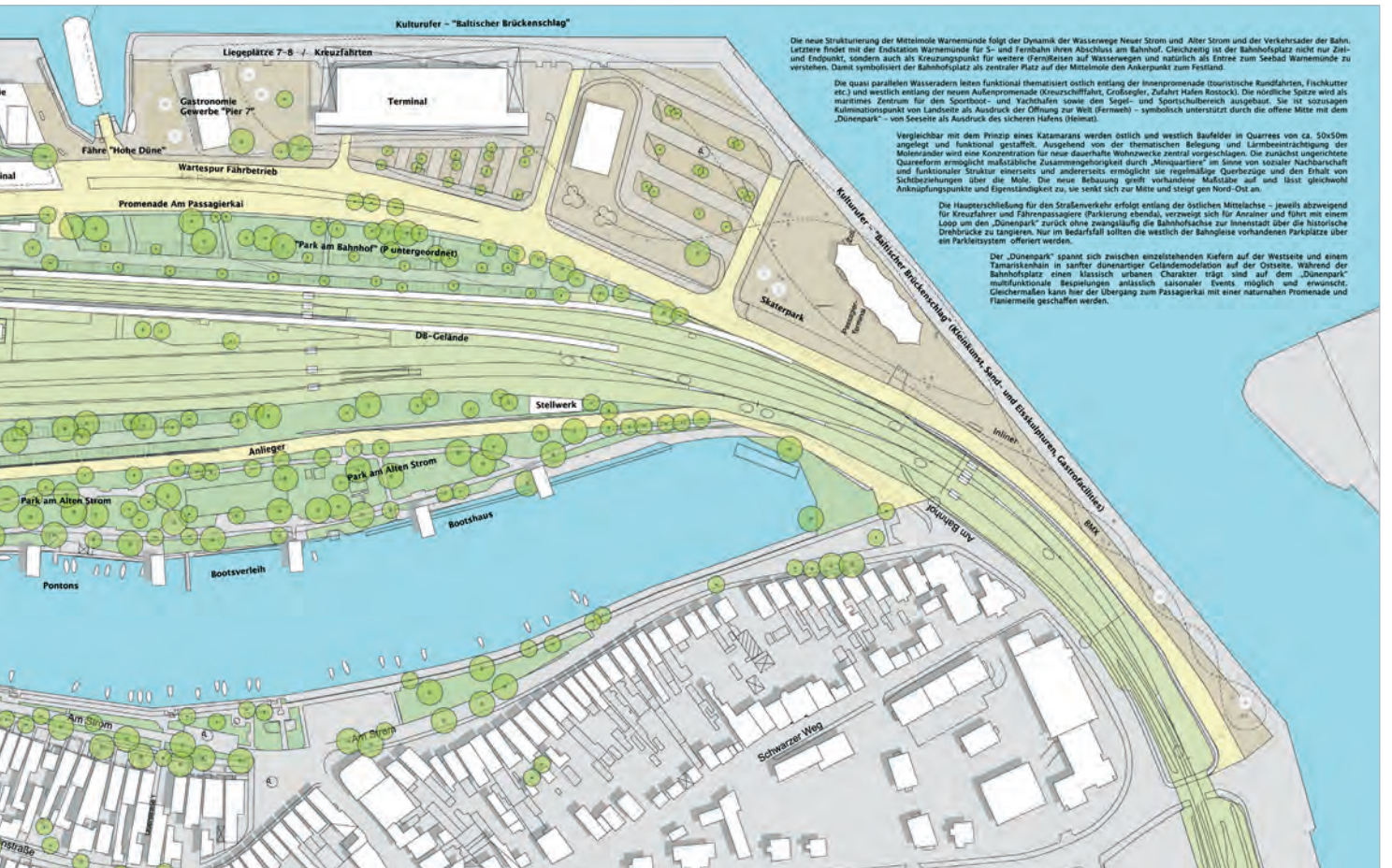
Entwurfsplan

Verfasser:
Osterwold°Schmidt EXP!ANDER Architekten BDA, Weimar

Antje Osterwold, Matthias Schmidt

Fachberatung:
Freiraum: lohrer.hochrein landschaftsarchitekten bdlA, stadtplaner dasl,
München

Ausgewählt für 2. Phase



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 Fernlinien auf Wasserwegen und natürlich als Entree zum Seebad 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, Croftregler, Zufahrt Hafen Rostock). Die nördliche Spitze wird als maritimes Zentrum für den Sportboot- und Yachtclub sowie den Segel- und Sportschuttbereich 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 (Blomatt).

Vergleichbar mit dem Prinzip eines Kataraktens werden östlich und westlich Baufelder in Quarsen von ca. 50x50m angelegt und funktional gestaffelt. Ausgehend von der thematischen Belegung und Lärmbeeinträchtigung der Molenränder wird eine Konzentration für neue dauerhafte Wohnzwecke zentral vorgeschlagen. Die zunächst ungerichtete Quarsenform ermöglicht maßstäbliche Zusammengehörigkeit durch „Mikroquartiere“ 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.

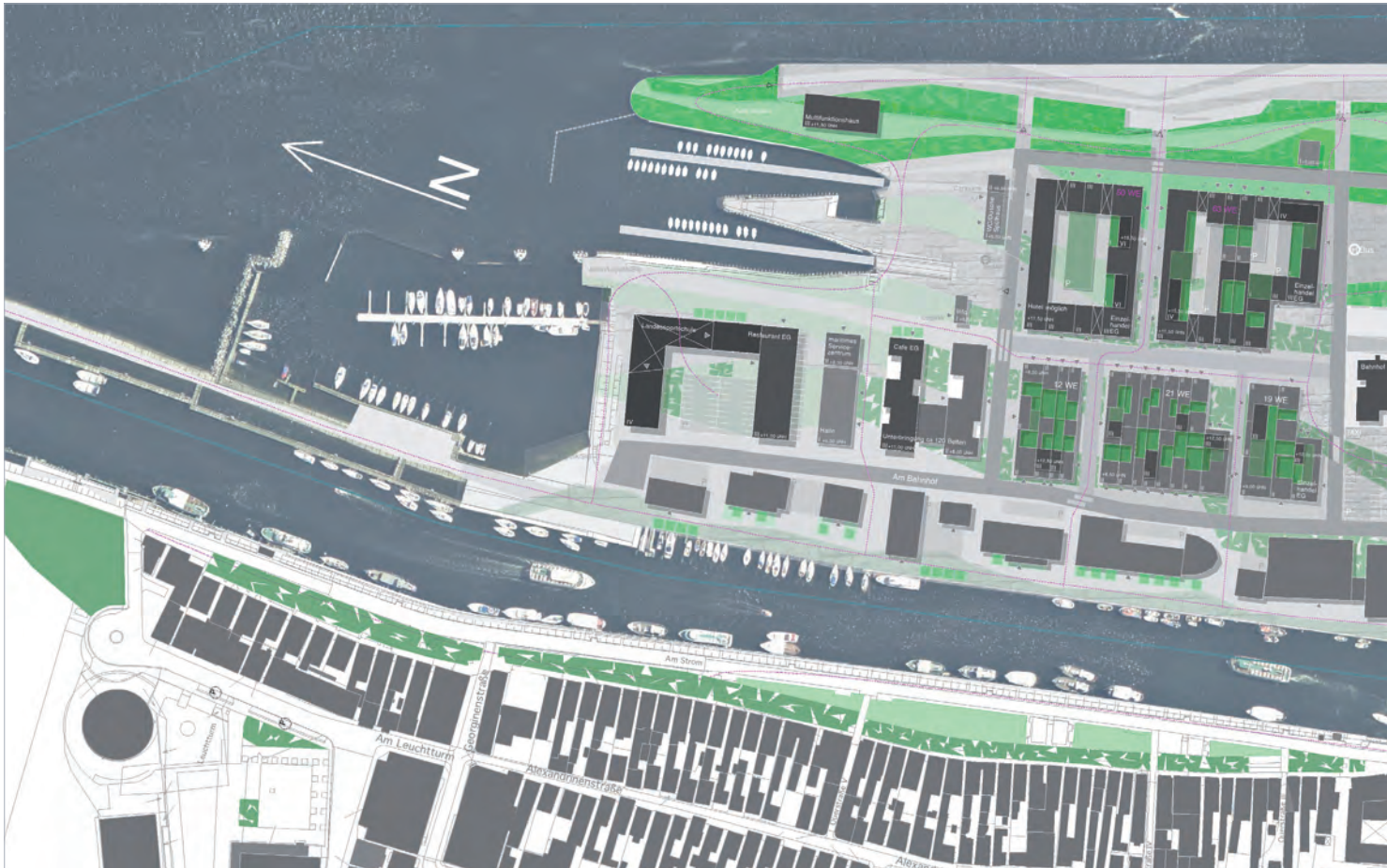
Die Haupterschließung für den Straßenverkehr erfolgt entlang der östlichen Mittelachse – jeweils abgewendet für Kreuzfahrer und Fahrgastpassagiere (Parkierung ebenda), verzweigt sich für Anrainer und führt mit einem Loop am den „Dünenpark“ zurück ohne zwangsläufig die Bahnhofsfläche zur Innestadt über die historische Drehbrücke zu tangieren. Nur im bedarfsfall sollten die westlich der Bahngleise vorhandenen Parkplätze über ein Parkletsystem offeriert werden.

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



Piktogramme

TEILNEHMER 1. PHASE: AUSWAHL 2. PHASE

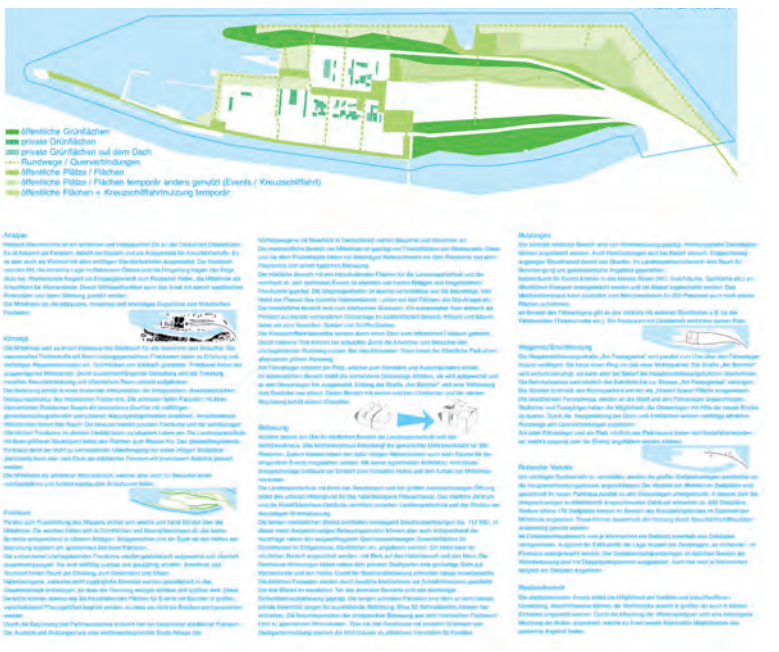
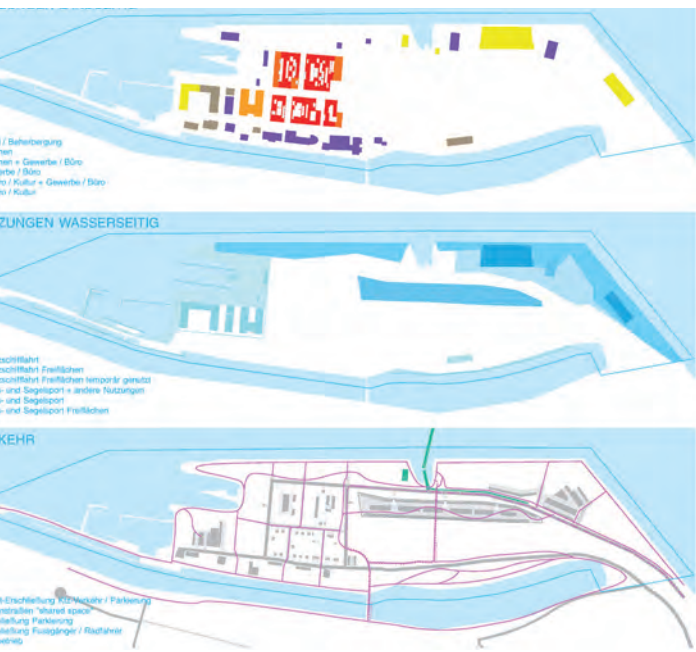
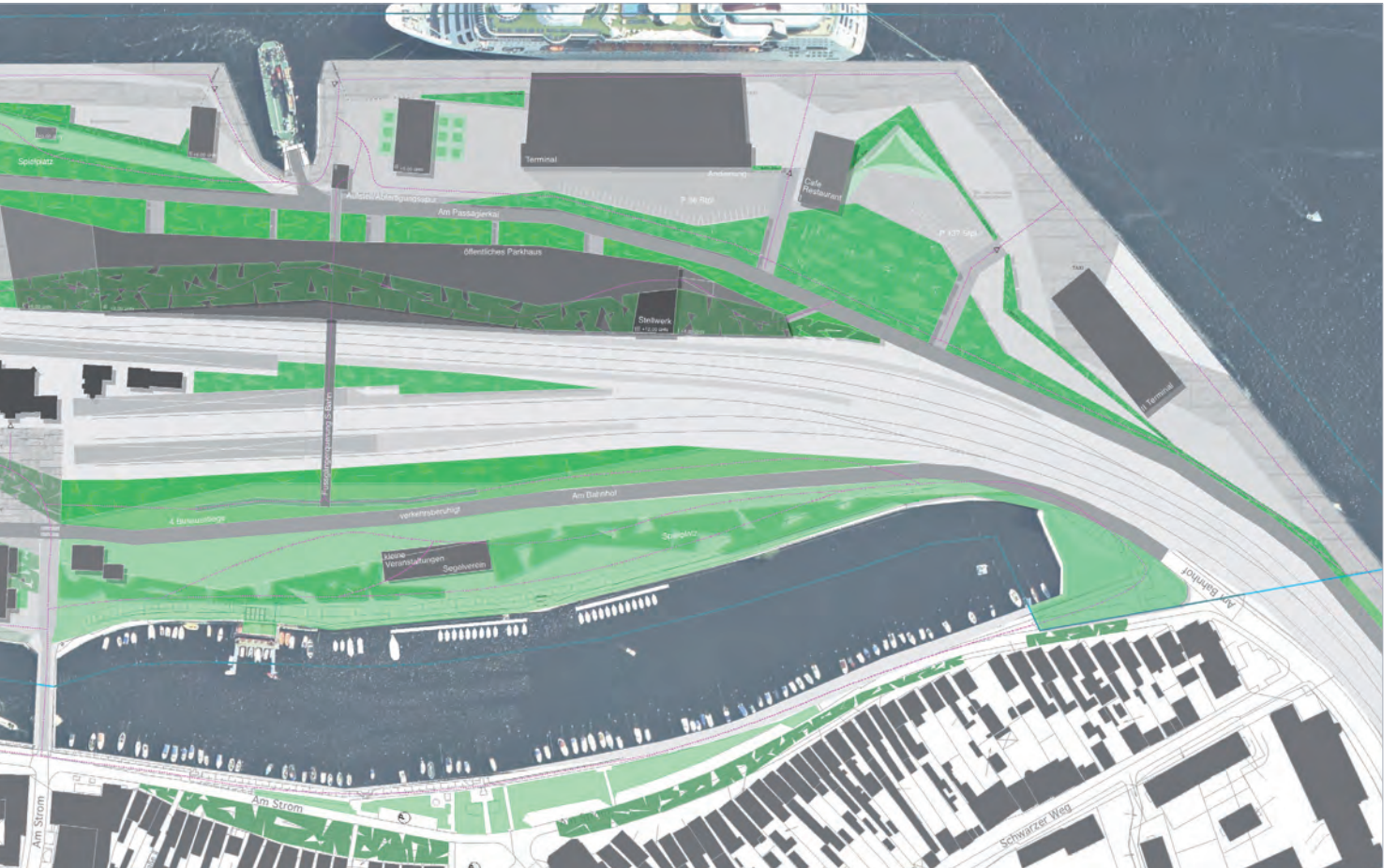


Entwurfsplan

Verfasser:
rauhhochzwei architektur + stadtplanung, Darmstadt

Katharina Rauh, Christoph Rauh

Ausgewählt für 2. Phase



TEILNEHMER 1. PHASE: AUSWAHL 2. PHASE



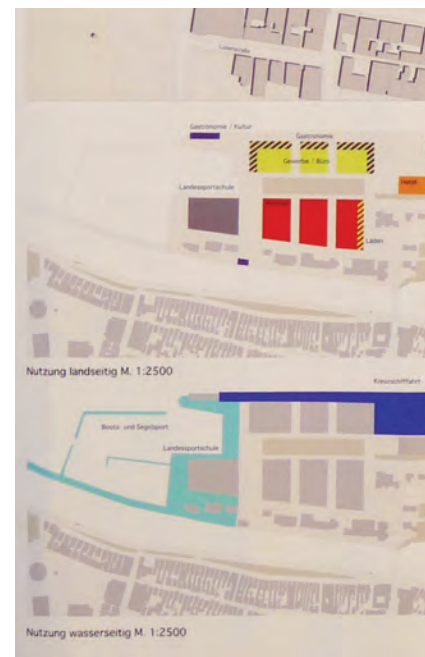
Entwurfsplan

Verfasser:
Thomas Schüler Architekten BDA Stadtplaner, Düsseldorf

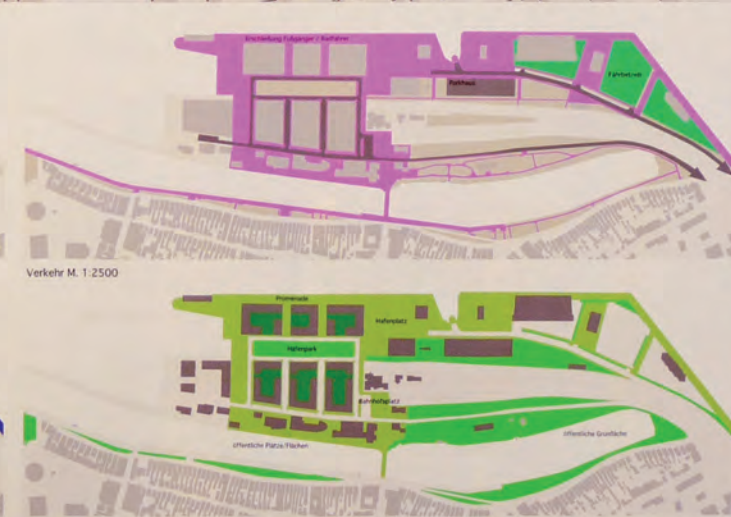
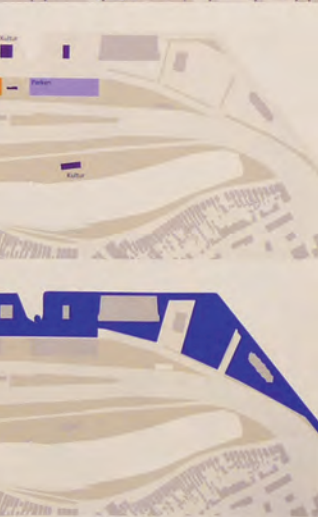
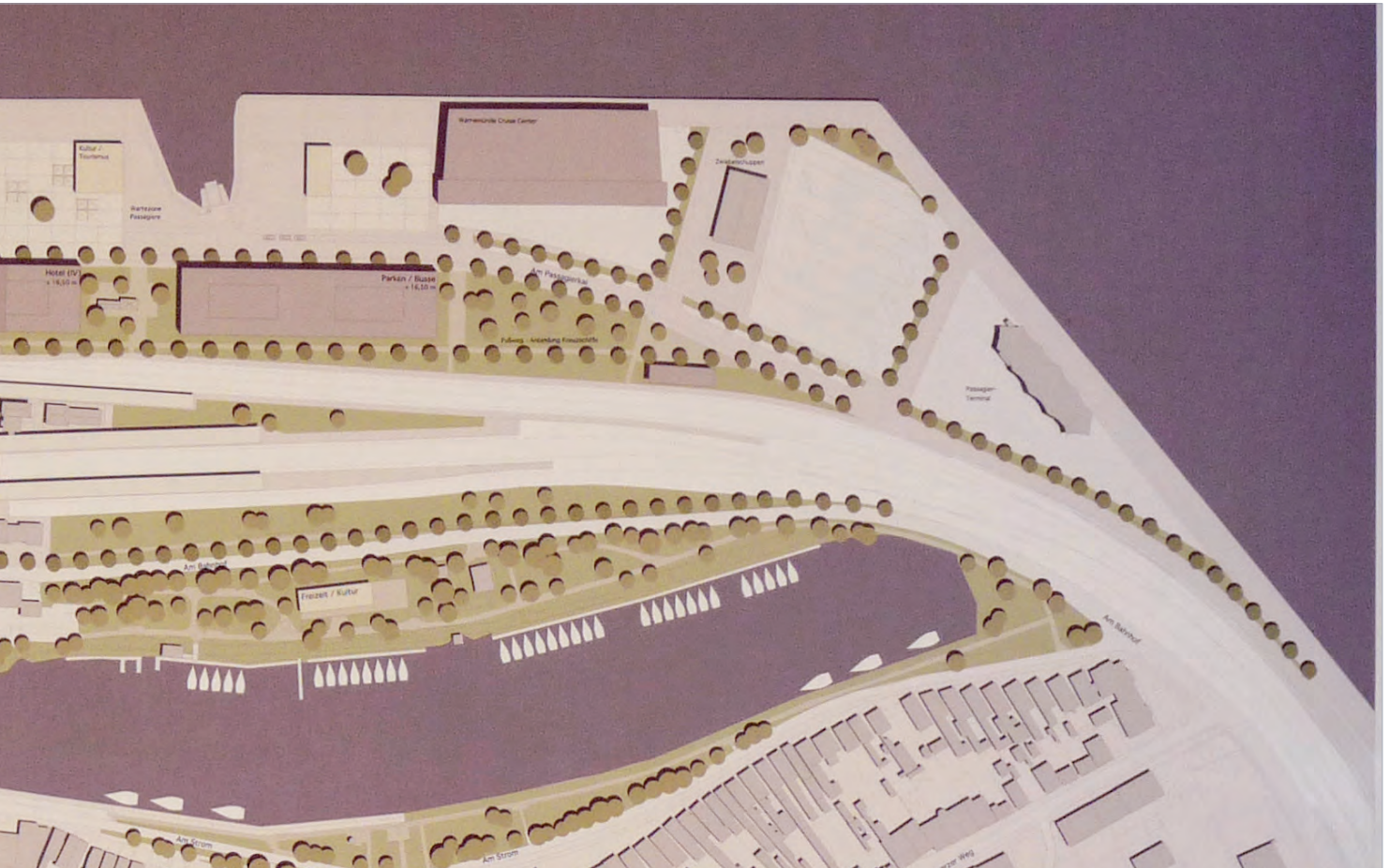
Thomas Schüler

Mitwirkende:
Clemens Walter

Ausgewählt für 2. Phase



Piktogramme



Hafenpark und Hafenplatz

Das Konzept zielt darauf ab die Mittelmole als einen neuen städtischen Raum zu definieren und hier einen urban funktionsreichen Stadtkern 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 Landbebauung, die städtische Wohnen auf der Westseite der Mole, Hotel und Dienstleistung an der Ostseite und eine südliche Gebäudekette für Parks, Bäume und Funktionen der Kreuzschiffahrt.

Ein zentraler Hafenpark funktioniert als „grüne Mitte“ auf der Mittelmole, an der sich die Baukörper 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 Bahnhofsgebäude rahmen und die Wegachse über die Mole hinweg betonen. Dieser quadratische Platzkomplex verbindet das Stadtbild Warnemünde mit dem neuen großen Hofplatz im Fährbereich.

Dieser dient als repräsentative Freifläche und als flexible Hinterhof für Großveranstaltungen, Gelände für Kultur, Tourismus und Gastronomie beleben den Platz und machen ihn zu einer attraktiven Anlaufstelle.

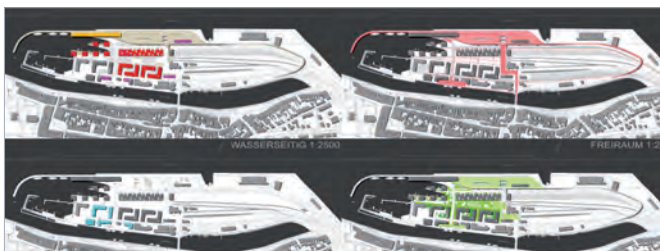
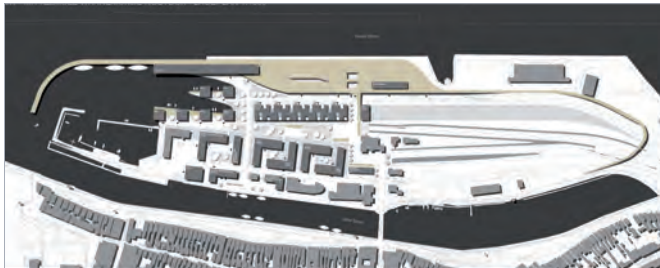
Eine neue Promenade entlang des Ostufers führt zum neuen Yachthafen, begleitet von Caffee und Gastronomie in den Erdgeschossen der Bürohäuser. Die Hafenbar betont die markante nördliche Eckstation und bildet eine räumliche Fassung für das neue Hafenbecken.

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

Die Landesportschule folgt sich als Baufeld in die Gesamtplanung ein und gewährleistet eine Zugänglichkeit der Uferkante. Zwischen der Landesportschule und den Wohnbauten befinden 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 Freizeitanlagen bilden neue Ost-West-Querschnitte. Die Längsachsen der Kreuzschiffe werden über einem Grünraum großzügig angeordnet.

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

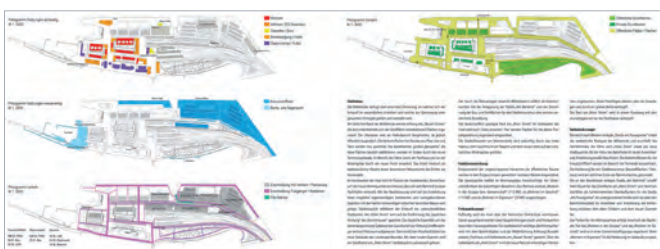
Mitwirkende:
Charlotte Rausch



ARGE Nagler / Dieck, Cottbus

Professor Heinz Nagler
Christoph Dieck

Mitwirkende:
Nadine Schultz

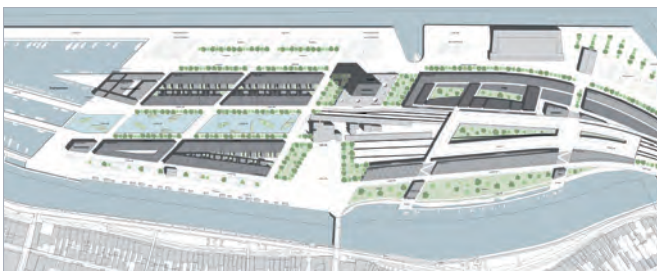




beyer architekten, Rostock

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

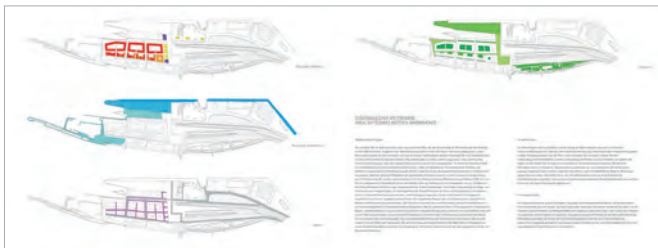


Hilmer & Sattler und Albrecht Gesellschaft von Architekten mbH, Berlin

Thomas Albrecht

Mitwirkende:
Jan-Michael Strauch

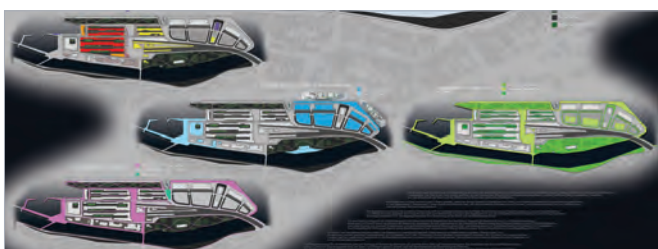
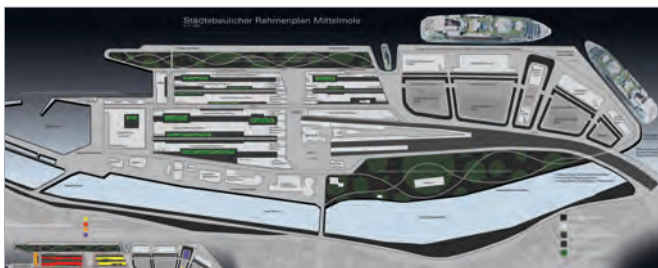
Fachberatung:
Landschaftsarchitekt Georg von Gayl, Berlin



Knerer und Lang Architekten GmbH, Dresden

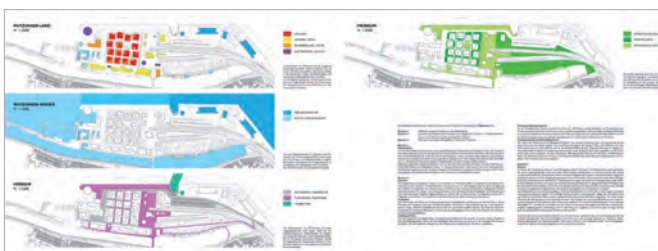
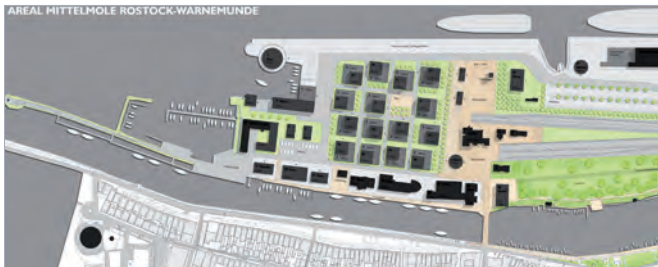
Eva-Maria Lang, Professor Thomas Knerer

Mitwirkende:
Nadine Schreiber, Frederic Fichtner



Maier + Maier GbR,

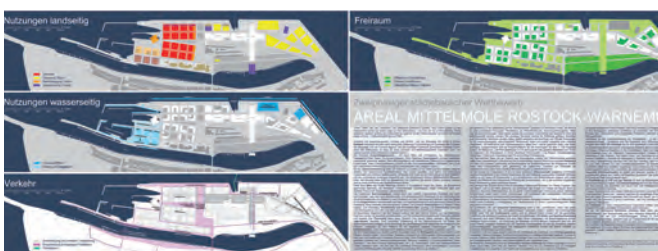
Pascal Maier



**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

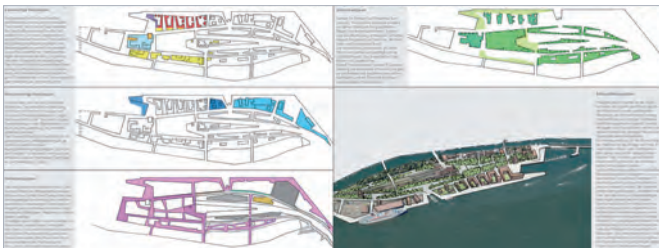


ppp petersen pörksen partner architekten + stadtplaner | bda, Hamburg

Andreas Christian Hühn, Klaus Petersen

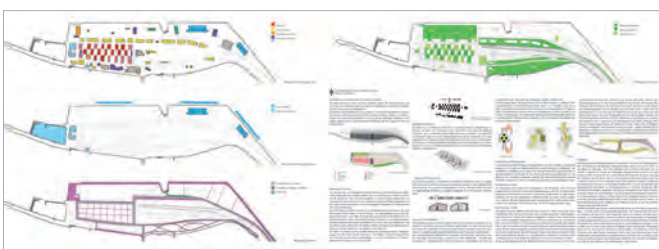
Mitwirkende:
Bettina Ipsen, Timm Kullowatz

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

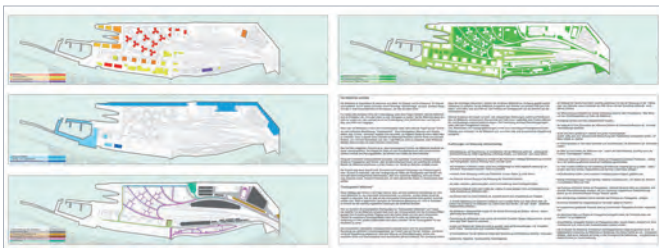
Vanessa Philipp, Philipp Reichelt, Christian Zöhrer

TEILNEHMER 1. PHASE: 1. RUNDGANG



Anja Stertz, Berlin

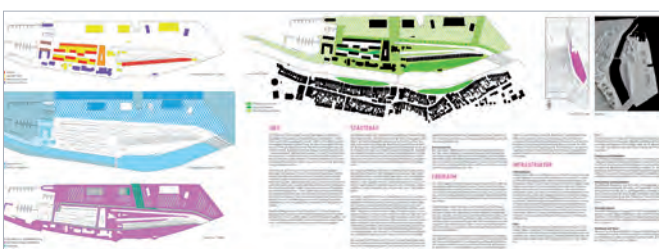
Mitwirkende:
Stefan Fischer



APCE Design Corporation, Haikou/Hainan (CHN)

Qichang Lu

Mitwirkende:
Fang Chen, Wenying Wu, Guanzhong Kuang, Liyuan He, Kay Feske



ARGE MIMO HRO, Dresden - h.e.i.z. Haus Architektur.Stadtplanung Partnerschaft, Dresden mit bbz landschaftsarchitekten berlin, Berlin

Steffen Lukannek

Mitwirkende:
Katrin Hartmann, Marc Leppin

TEILNEHMER 1. PHASE: 1. RUNDGANG



Architekt Enno Zeug, Rostock

Enno Zeug

Mitwirkende:

Mara Hildebrandt, Friederike Meier, Marcel Hirschberg

Fachberatung:

Landschaftsarchitektur: Hannes Hamann, BDLA, Rostock;

Tragwerksplanung: Ingenieurbüro für Baustatik Dr. Looks, Rostock;

Wasserbau/Infrastruktur: Ingenieurbüro Merkel, Bad Doberan (UAE)

Architekturbüro Günter Kaesbach, Berlin

Günter Kaesbach

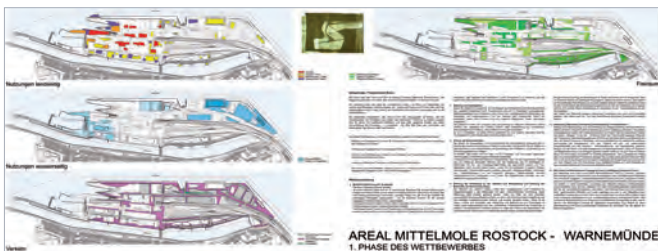
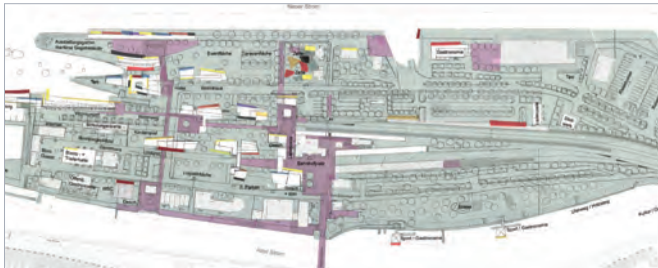
Mitwirkende:

Marten Suhr

ARGE Architekturbüro Marcel Crede, Berlin mit Architekturbüro Thomas B. Hölker, Berlin

Marcel Crede

Thomas B. Hölker



Baumbach-Architekten, Rostock

Professor Peter Baumbach

Fachberatung:
Landschaftsarchitekt Thomas Henschel, Rostock

BB+GG Arquitectes Beth Gali SL, Barcelona (E)

Elisabeth Gali Camprubi

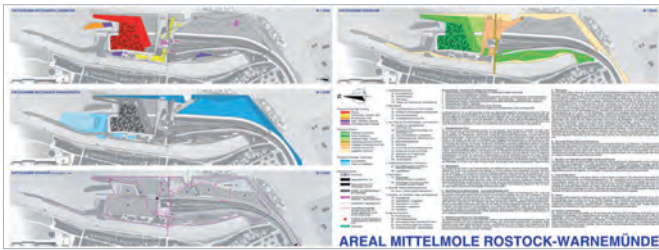
Mitwirkende:
Jaume Benavent, Andres Rodriguez, Rüdiger Wurth,
Andrea Tous, Martine Haferstroh

damir maseg gmbh, Zürich (CH)

Damir Masek

Fachberatung:
Planixteam AG: Oliver Hildenbrand, Zürich (CH)

TEILNEHMER 1. PHASE: 1. RUNDGANG

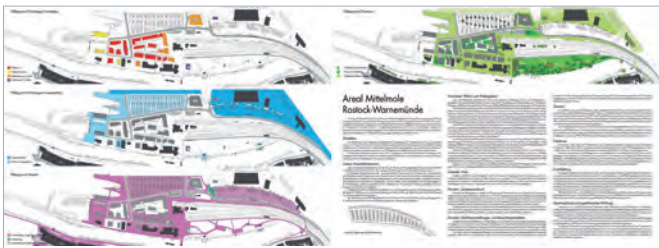


DARYL JACKSON PTY LTD, Melbourne (AU)

Daryl Jackson

Mitwirkende:

Alislair Lucas, Lee Austin, Daniel Schulz, Joseph Chalmers



Flothmann/Skaba/Weidner, Berlin

Hartmut Flothmann, Olga Skaba, Jürgen Weidner

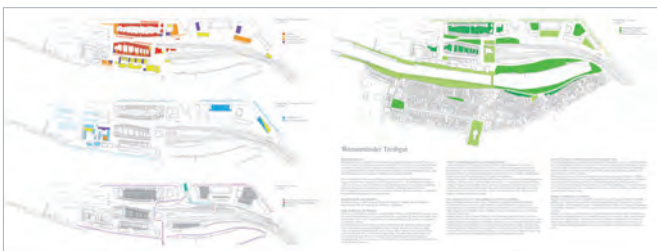


Gülденberg Architekten, Berlin

Michael Gülденberg

Mitwirkende:

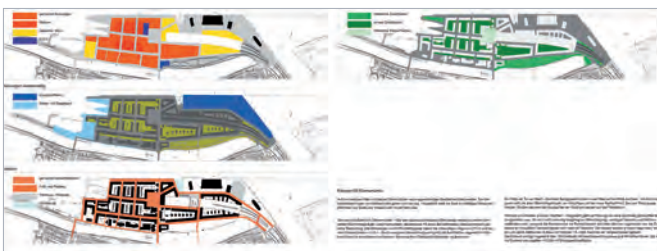
Felix Heck, Jonas Gülденberg



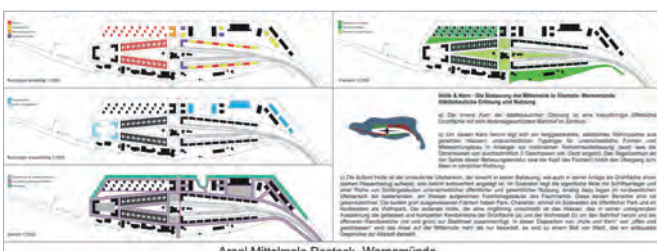
jott architekten, Berlin

Janna Hohn

Mitwirkende:
Josh Yates



Klaus Schäfer, Berlin



Klaus Theo Brenner - Stadtarchitektur, Berlin

Klaus Theo Brenner

Mitwirkende:
Christian Sauer

Areal Mittelmole Rostock- Warnemünde

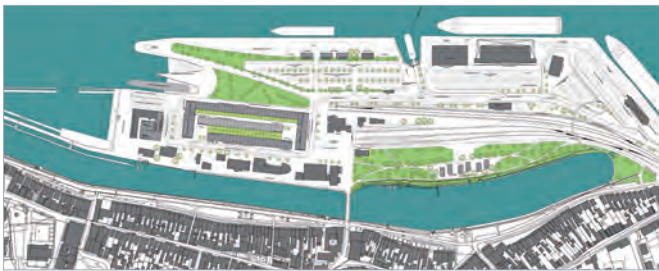
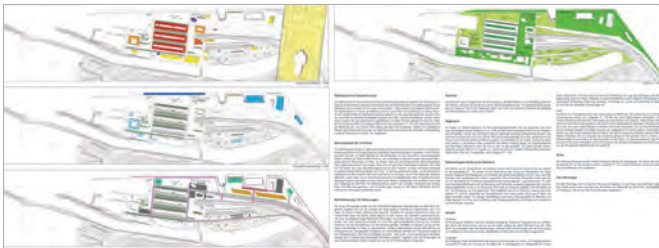
TEILNEHMER 1. PHASE: 1. RUNDGANG



Male Architekten, Berlin

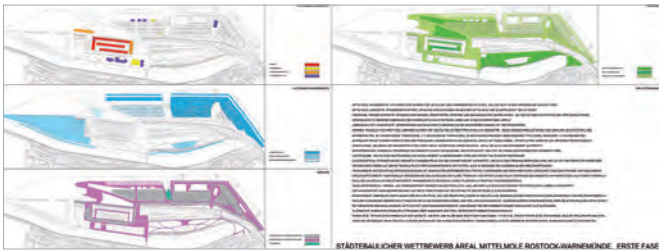
Christiano Lepratti, Vera Martinez

Fachberatung:
Transsolar Energietechnik GmbH, Stuttgart



Marc Ballhause, Teixugas/Donas (P)

Mitwirkende:
Débora Caires Ballhaus

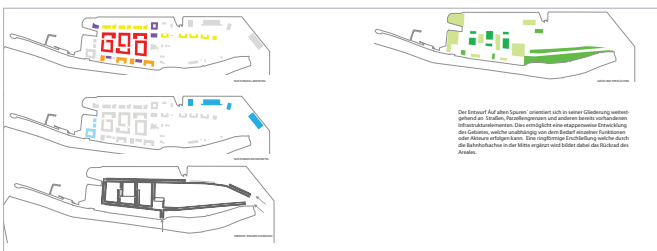


Marcus Brucker, Stuttgart





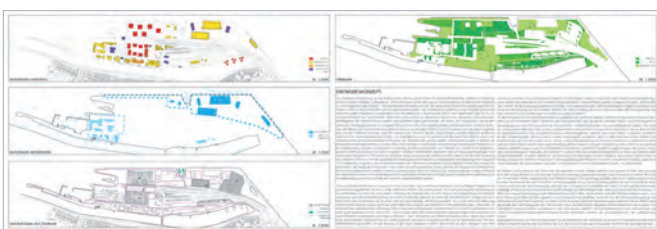
Markus Fiegl, Berlin



n-raum Netzwerk für Raumkultur, Berlin

Jan Alsenz

Mitwirkende:
Christian Ostendorf

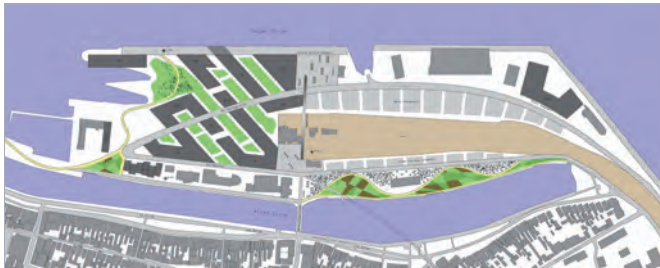


PHS mbh, Greifswald

Eva Michel, Arno Wiegand, Bernd Baresel

Mitwirkende:
Aline Raether

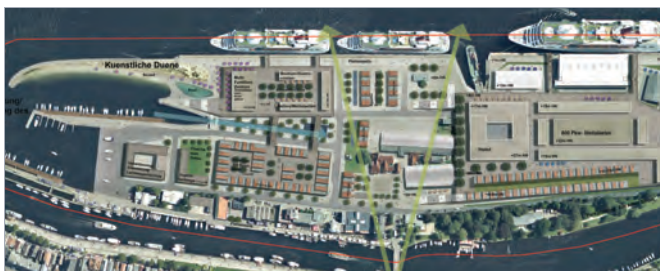
TEILNEHMER 1. PHASE: 1. RUNDGANG



Planungsbüro Dlugas, Braunschweig

Sebastian Dlugas

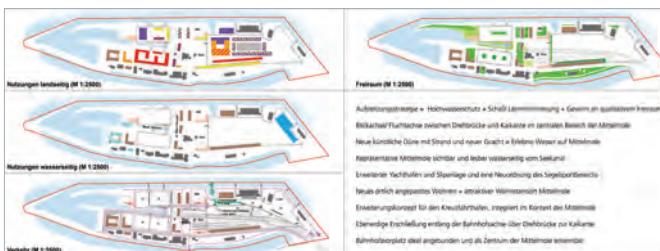
Mitwirkende:
Andrea Schulz



RHWL Architects + Klaus Henke, Berlin

Tim Laubinger
Klaus Henke

Mitwirkende:
Richard White, Caroline Mertens



studio nelke, Berlin

Achim Nelke



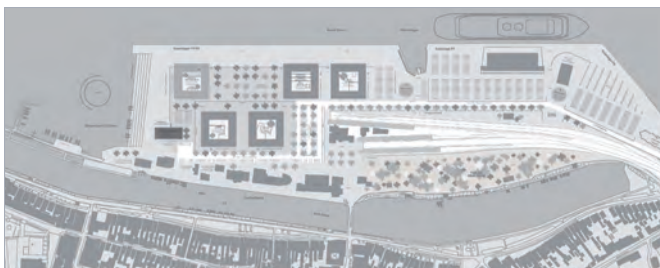


Areal Mittelmole Rostock-Warnemünde

Thüs Farnschläder Architekten BDA, Hamburg

Axel Farnschläder

Mitwirkende:
Philipp Stoll, Ken Stahncke, Kornelius Kohlmeyer,
Farina Fraatz, Christin Hense



Tilman Bock Architekt BDA, Berlin

Tilman Bock

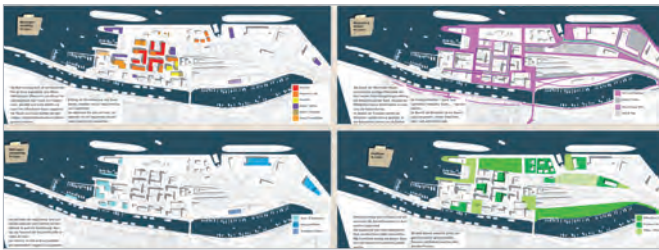
Mitwirkende:
Dalia Butvidaite



UArchitects, Eindhoven (NL)

Misak Terzibasidan, Emile van Vugt

TEILNEHMER 1. PHASE: 1. RUNDGANG



urban affairs// Melanie Humann, Berlin

Melanie Humann

TEILNEHMER 1. PHASE: NICHT GEWERTET



Agence Ter .de GmbH, Karlsruhe

Joachim Ehmann

Mitwirkende:
Franziska Bücking, Johanna Schmotzle, Nadezhda
Kashina



TEILNEHMER 2. PHASE

Zweite Phase

Nach Beurteilung der in der ersten Phase eingereichten Lösungsansätze wurden bis zu 15 Teilnehmerinnen und Teilnehmer anonym durch das Preisgericht für die zweite, nicht offene Phase ausgewählt. (siehe Seite 11)

Teilnehmende der zweiten Wettbewerbsphase

Arbeitsgemeinschaft Uhrmeister Czech Architekten, Berlin

ARGE AES Ingenieurgesellschaft mbH, Rostock mit ff Architekten, Berlin

ARGE Bastmann + Zavracky BDA Architekten GmbH mit Wagner Planungsgesellschaft, Rostock

ARGE gmp Generalplanungsgesellschaft mbH mit Akyol Kamps : bbp Architekten GmbH, Hamburg

BLK2 Böge Lindner K2 Architekten, Hamburg

buildings Architekten und Ingenieure, Bielefeld

dreibund architekten ballerstedt | helms | koblack BDA, Bochum

IAA Architecten B.V., Enschede (NL)

Inros Lackner AG, Rostock

Konermann + Siegmund Architekten BDA Stadtplaner, Lübeck

Markus Rudolph Architekt, München

Niemann + Steege, Düsseldorf

Osterwold°Schmidt EXP!ANDER Architekten BDA, Weimar

rauhhochzwei architektur + stadtplanung, Darmstadt

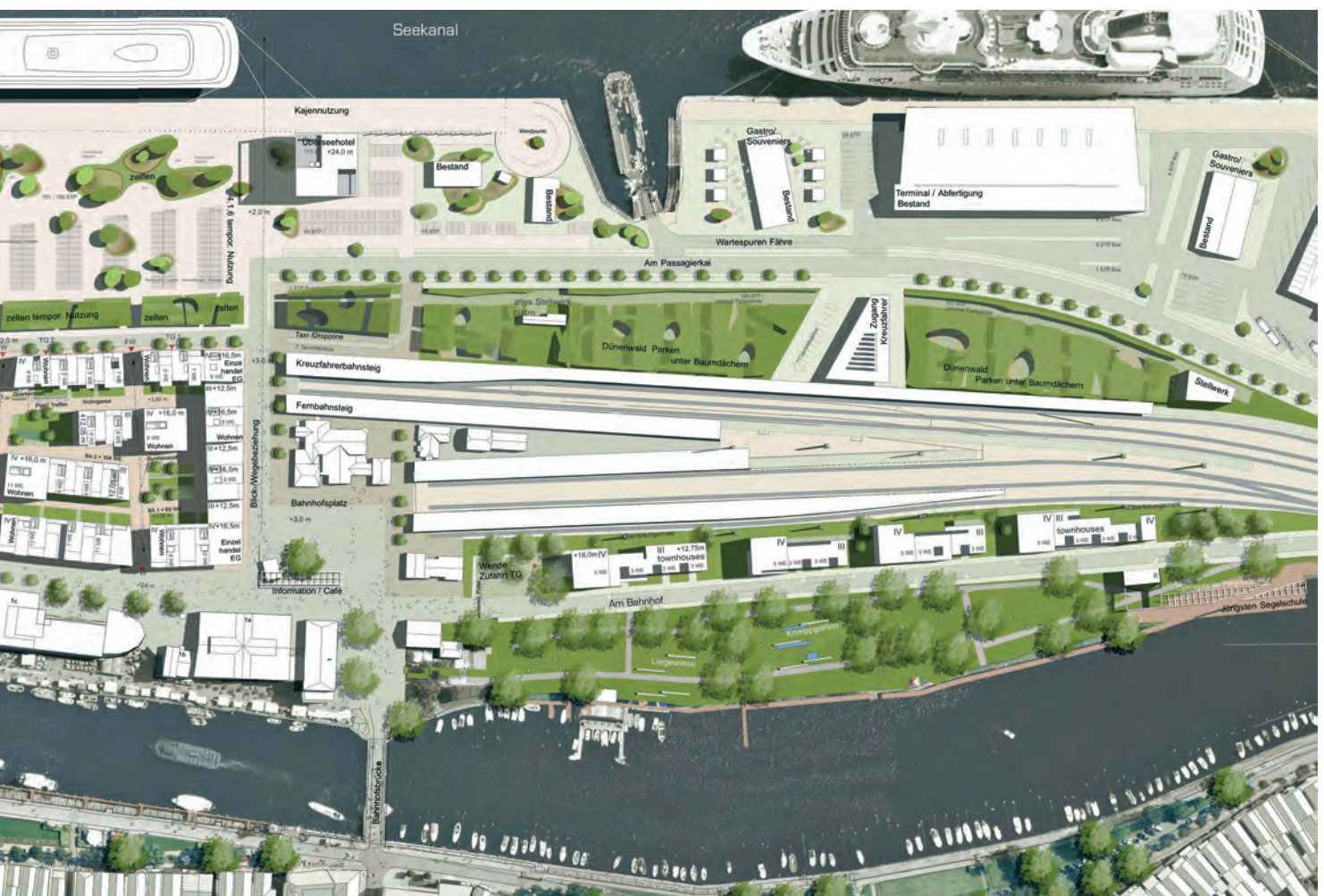
Thomas Schüler Architekten BDA Stadtplaner, Düsseldorf

Auszug aus dem Protokoll der Preisgerichtssitzung der 2. Phase

„Die Arbeit hat eine klare städtebauliche Gliederung. Die Verlegung des Maritimen Zentrums nach Osten ermöglicht eine größtmögliche Wohnbebauung. Dieses Wohnquartier stellt sich als kleinteilig konzentriertes Ensemble dar, das im Inneren sowohl offene als auch geschlossene Bebauungsbereiche anbietet und die kleinteilige Bebauungsstruktur von Alt-Warnemünde aufgreift. Die vorgesehene Dichte und Masse sollte etwas reduziert werden. Die höheren, nördlich gelegenen „Wohnspeichergebäude“ sind ein interessanter maritimer Blickfang als neues Eingangstor nach Rostock.

Im nordöstlichen Bereich oberhalb des neuen maritimen Zentrums fehlt eine deutliche Landmarke. Die südlich an das neue maritime Zentrum angrenzende Freifläche kann vielfältig genutzt werden, z. B. als Aufstellfläche für Segelevents oder als Stellplatzbereich. Im Osten der vorhandenen Grünanlage ist eine Bebauung vorstellbar. Das Preisgericht empfiehlt hier aber eine Erschließung entlang der Eisenbahngleise. Die allgemeine Verkehrserschließung ist stimmig, wobei darauf zu achten ist, dass die Haupteinschließung zum Wohnquartier und zum Segelzentrum über die Straße Am Passagierkai erfolgt.

Positiv wird die neue, zusätzliche Drehbrücke über den Alten Strom gesehen, welche die fußläufige Verbindung nach Alt-Warnemünde verbessert. Die am südlichen Ende des Alten Stroms verortete Fußgängerbrücke über die Eisenbahngleise ist im Prinzip am richtigen Standort. Jedoch müssen die notwendigen Rampenanlagen beachtet und dementsprechend der Anfangs- und Endpunkt korrigiert werden. Die Parkplatzflächen sind ausreichend. Eine stufenweise Bebauung der Mittelmole ist bei dieser Arbeit gut möglich. Insbesondere ist bei dieser Arbeit die konsequente Neuzonierung der maritimen Nutzungen entlang der östlichen Kaikante und der westlichen Wohnbebauung zu loben.“



TEILNEHMER 2. PHASE - 2. PREIS

**Bastmann + Zavracky BDA Architekten GmbH
mit Wagner Planungsgesellschaft, Rostock**

Martin Zavracky, Stephan Bastmann
Peter Wagner

Mitwirkende:
B+Z: Martina Balekova, Michal Balek, Markus Kutz
Wagner: Marcel Bendel

Fachberatung:
Freiraum: Andreas Webersinke



Einfahrt Seekanal: Blick zwischen Leuchtturm Warnemünde und Hohe Düne



Lageplan

Auszug aus dem Protokoll der Preisgerichtssitzung der 2. Phase

„Diese Arbeit bietet ein eigenständiges und hochwertiges Wohnquartier mit guter Wohnqualität und Adressbildung sowie geschickter Abgrenzung zu den zu erwartenden Besucherströmen. Die Wohnbebauung ist in der Realisierung allerdings schwierig; die geknickte Geländeoberfläche wirkt nicht überzeugend. Die etwas zu kleinteilige Körnung entspricht nicht den Vorstellungen für die Mittelmole. Die Ostseite des Wohnquartiers sollte durch grünplanerische Maßnahmen im Übergang zur Freifläche aufgewertet werden. Der öffentliche Raum bietet hohe Qualitäten - insbesondere durch sinnvolle Wegeführungen am Alten Strom und in der Bahnhofsachse. Der Kunstgriff mit der Wohnbebauung im Bereich der nordöstlichen Erweiterung der Mittelmole wird positiv beurteilt. Insgesamt erfüllen alle Wohnstandorte die Schallschutzanforderungen.

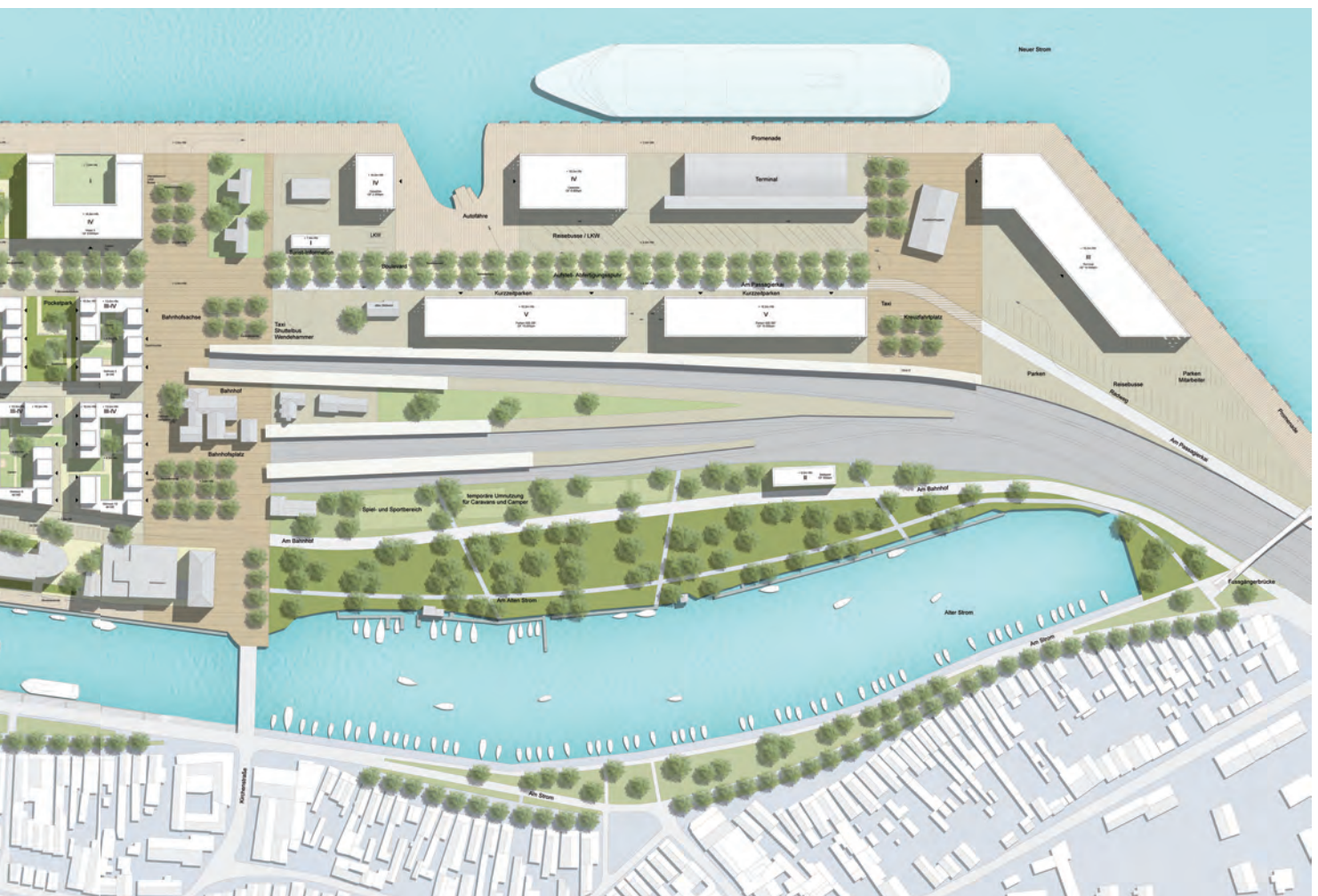
Der vorgeschlagene Standort der Landmarke definiert einen neuen Eingang für Warnemünde und die Warnowmündung. Die charmante Yachthafenlösung wird durch die hohe raumbildende Qualität aufgewertet. An der Kaikante wird eine multifunktionale Veranstaltungsfläche schlüssig positioniert. Für den Segelsport scheinen die vorgesehenen Flächen nicht ausreichend. Die Parkierungslösungen werden insgesamt und insbesondere bezüglich des begrünten Parkhauses positiv bewertet. Wegen der unveränderbaren Bahnleise östlich des Bahnhofs wirken der Busbahnhof und die Fußgängerbrücke nicht überzeugend.

Insgesamt ist dies eine Arbeit mit einer außergewöhnlichen flexibel anwendbaren Gestaltungsidee. Eine Realisierung in Abschnitten wird als schwierig beurteilt.“

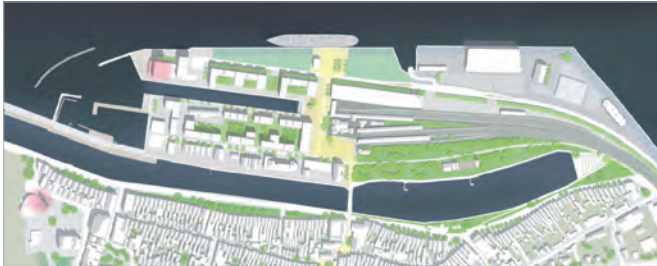


Auszug aus dem Protokoll der Preisgerichtssitzung der 2. Phase

„Die Arbeit zeichnet sich durch eine klare Zonierung aus. Sie zeigt städtebaulich-räumliche Zäsuren an wichtigen Stellen auf: um den Bahnhofsbereich, im Norden am Segelhafen sowie zwischen Kreuzfahrtterminal und Zwiebelnshuppen. Eine durchaus differenziert vorgeschlagene Wohnbebauung ist in einem geschlossenen Ensemble zusammengefasst worden. Ein Boulevard trennt die Areale am Seekanal mit Hotels und Terminals von der übrigen Mittelmole und verbindet den Gesamtbereich von Süden nach Norden. Die Art der Wohnbebauung greift das für Warnemünde typische Prinzip der Kompaktheit auf und schafft somit die Voraussetzung für das Wirken einer baulichen Dominante. Es wird die einheitliche Skyline von Warnemünde fortgesetzt, so dass Freiraum für solch eine Dominante am Nordende der Mittelmole entstehen kann. Der Yachthafen wird als eine harmonisch wirkende Anlage entwickelt – die in der Bebauung angelegten Linien werden aufgenommen und zu einer großen gestalterischen Geste mit dem Hafen als abschließendem Höhepunkt der Mittelmole weitergeführt. Der Bahnhofplatz wird vom Verkehr freigehalten und erhält somit eine neue Aufenthaltsqualität. Die Querung der Mittelmole in einer verkehrsberuhigten Zone zwischen Altem Strom und Seekanal lädt als kurze Verbindung ein und lässt den besonderen Charakter des Standorts spürbar werden. Der Verkehr wird konsequent am Neuen Strom entlang geführt – so wird eine klare Entlastung der „Grünen Zone“ und der Innenstadt von Warnemünde erreicht. Für den ÖPNV wird optional eine störungsfreie Führung ermöglicht, die ihren Endpunkt richtig am Bahnhof setzt. Die Standorte der Parkhäuser lassen Kapazitätsspielräume zu. Aus verkehrlicher Sicht werden zudem die maßstäbliche Straßengestaltung mit Boulevardcharakter und der stark verkehrsberuhigte nördliche Bereich hervorgehoben. Ebenso die Konzentration von Parkierung und Anlieferung. Empfohlen wird die Wiedereinführung der Idee aus dem Entwurf der ersten Wettbewerbsphase mit der Querungsmöglichkeit über den Alten Strom. Die vorgeschlagene Landmarke sollte kräftiger ausgeformt werden. Die nutzbare Freifläche am Seekanal sollte vergrößert werden, dagegen scheinen die Angebote für Hotelneubauten zu großzügig ausgewiesen zu sein. Positiv wird die Integration der Bestandsbebauung auf der Ostseite des Alten Stroms in das Gesamtkonzept bewertet.“



TEILNEHMER 2. PHASE - ENGERE WAHL / 2. RUNDGANG



Niemann + Steege, Düsseldorf mit FSWLA Landschaftsarchitekten, Düsseldorf

Dr. Beate Niemann, Claudio Steege, Patrick Reimann
Thomas Fenner

Mitwirkende:
Lars Schuchard, Sabrina Nießen, Simon Quindel

Fachberatung:
Bauplanung Nord-Oldenburg GmbH & Co. KG,
Oldenburg

Engere Wahl



ARGE AES Ingenieurgesellschaft mbH, Rostock mit ff-Architekten, Berlin

Jörg Rutzen
Professorin Katharina Feldhusen, Ralf Fleckenstein

Mitwirkende:
Mattes Schmidt

Fachberatung:
Visualisierung: Matthias Hanzlik, Burkhard Köhler;
Freiraum: Büro Treibhaus, Berlin; Gerko Schröder;
Verkehrsplanung: StadtPlan, Potsdam

2. Rundgang



build.ings Architekten und Ingenieure, Bielefeld

Claudia Tölzer, Johannes Klein

2. Rundgang



**dreibund architekten ballerstedt | helms | koblack
BDA, Bochum**

Olaf Ballerstedt, Thomas Helms, René Koblack

Mitwirkende:
Jan Hintemann, Christiane Schaub

2. Rundgang



IAA Architekten B.V., Enschede (NL)

Harry A.M. Abels

Mitwirkende:
Peter Roelvink, Erik Workel, Jorrit R. Noordhuizen,
Janne J. Scharenborg, William van Ingen

2. Rundgang



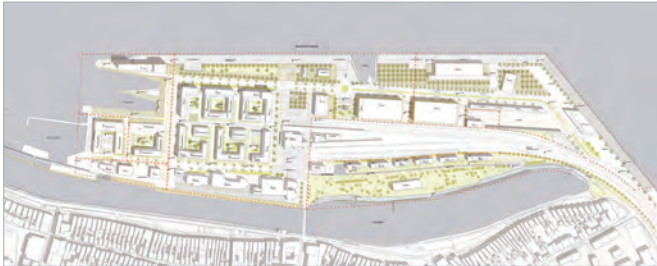
Inros Lackner AG, Rostock

Uwe Seidenschnur

Mitwirkende:
Marcel Hirschberg

2. Rundgang

TEILNEHMER 2. PHASE - 2. RUNDGANG



Markus Rudolph Architekt, München

Markus Rudolph

Mitwirkende:
Alexander Kneer

Fachberatung:
Freiraum: el:ch landschaftsarchitekten gbr

2. Rundgang

rauhhochzwei architektur + stadtplanung, Darmstadt

Katharina Rauh, Christoph Rauh

Mitwirkende:
Sebastian Frell, Philipp Bruhnke

2. Rundgang

Thomas Schüler Architekten BDA Stadtplaner, Düsseldorf

Thomas Schüler

Mitwirkende:
Clemens Walter, Franziska Husung

Fachberatung:
Freiraum: Arbos Freiraumplanung, Hamburg
Wasserbau: IGB Ingenieure, Hamburg

2. Rundgang

TEILNEHMER 2. PHASE - 1. RUNDGANG



**ARGE gmp Generalplanungsgesellschaft mbH,
Hamburg
mit Akyol Kamps : bbp Architekten GmbH,
Hamburg**

Professor Volkwin Marg
Hakki Akyol

Mitwirkende:
Julia Braukmann, Sarah Fabian, Xenia Graf

Fachberatung:
Breimann & Bruun Landschaftsarchitekten, Hamburg

1. Rundgang

**Konermann + Siegmund Architekten BDA
Stadtplaner, Lübeck mit Trüper Gondesen Partner
Landschaftsarchitekten, Lübeck**

Mitwirkende:
Ludwig Stisser

Fachberatung:
Wasserbau: IWR Rostock, Bentwisch

1. Rundgang

**Osterwold°Schmidt EXP!ANDER Architekten BDA,
Weimar**

Antje Osterwold, Matthias Schmidt

Fachberatung:
Freiraum: Iohrer.hochrein landschaftsarchitekten bldla
gbr, München

1. Rundgang

Herausgeberin

Hansestadt Rostock

Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft
Holbeinplatz 14
18069 Rostock

Organisation . Redaktion . Gestaltung

D&K drost consult GmbH

Uwe Drost, Marie Griese, Christine Holewa
Kajen 10, 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

Druck

LD Medien- und Druckgesellschaft mbH, Hamburg

Juni 2012

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