

# Planungs- und Gestaltungsbeirat der Hansestadt Rostock

**15. Sitzung - 11.03.2016**

**Beratungsort: Kunsthalle Rostock, Hamburger Straße 40**

## Protokoll

### **Mitglieder des Beirates**

Herr Prof. Anderhalten  
Herr Prof. Knieling  
Frau Prof. Loidl-Reisch  
Herr Petersen (Vorsitz)

Die Geschäftsstelle des Planungs- und Gestaltungsbeirates hat im Städtischen Anzeiger (vom 02.03.2016) und auf der Internetseite <http://rathaus.rostock.de> zur 15. Sitzung des Beirates eingeladen. In der Sitzung wurden drei von vier Vorhaben öffentlich behandelt.

### **Inhalt**

<b>TOP 1</b> Altengerechtes Wohnen, Augustenstraße 124, Stadtmitte	2
<b>TOP 2</b> Neubebauung Schröderplatz, Kröpeliner-Tor-Vorstadt	6
<b>TOP 3</b> Mehrfachbeauftragung Südliche Bahnhofsvorstadt, Südstadt	10
<b>TOP 4</b> Ernst-Thälmann-Straße 24, Reutershagen	17

## TOP 1 Altengerechtes Wohnen, Augustenstraße 124, Stadtmitte

Referenten: Herr Richter (Vorstandsvorsitzender DRK)

Herr Willert (Architekt/Stadtplaner)

Eigentümer: DRK

Stand des Projektes: Entwurfsplanung

Zunächst stellt Herr Richter, Vorstandsvorsitzendes des DRK, den Standort des Deutschen Roten Kreuzes in der Augustenstraße 124 als Fahrdienst- und Rettungswache vor. Das Gebäude selbst sei baufällig und müsse von Grund auf saniert und neu aufgebaut werden. Dabei soll die straßenseitige Gebäudefront aufgrund denkmalpflegerischer Vorgaben erhalten werden. Perspektivisch soll hier ein Servicewohnen für Senioren angesiedelt werden, dementsprechend also keine Dauervermietung stattfinden. Der Architekt und Stadtplaner Herr Willert, der mit den Planungen zu der Baumaßnahme betraut ist, verweist auf einen bereits vorhandenen Bauvorbescheid, der vor 5 Jahren erteilt wurde, allerdings nicht mehr mit dem heutigen Planungsziel übereinstimmt und daher neu erteilt werden muss. Der Rettungsdienst soll nicht mehr an diesem Standort verbleiben, sodass die Zu- und Abfahrten perspektivisch entfallen werden. 22 Wohneinheiten, davon 2 nicht barrierefrei, sollen künftig hier entstehen. Das seit Ende des 19. Jahrhunderts häufig umgebaute Gebäude beherbergte in der Vergangenheit diverse gewerbliche Nutzungen und das Grundstück weist einen hohen Versiegelungsgrad auf. In den letzten Jahren wurde es als Garagengebäude genutzt. Dieser Gebäudeteil soll abgerissen werden und lediglich das Kopfgebäude in einer Tiefe von 7 m von der Augustenstraße aus gesehen, erhalten und die Fassade entsprechend historischer Überlieferungen wiederhergestellt werden. Der Neubau soll sich daran anschließen und über drei Geschosse erstrecken. Neben den neu entstehenden Wohnungen soll in der Augustenstraße auch ein Servicebüro eingerichtet werden.

Der Planungs- und Gestaltungsbeirat eröffnet die Diskussion mit dem Hinterfragen des tiefen Bauens in das Grundstück hinein und ob dies städtebaulich vertäglich sei. Insbesondere auch deshalb, da die Neubebauung sehr dicht an die hintere Bebauung heranrücke. Dass das Gebäude straßenseitig zurück weicht, sei richtig, denn die Verfolgung des gewählten historischen Ansatzes der Entwicklung des Gebäudes sei grundsätzlich richtig sowie richtungsweisend für die künftige Entwicklung. Es handele sich um eine sehr schöne Konstruktion und es lohne sich deutlich diese zu erhalten, so der Beirat weiter. Die Verbindung und der Mix aus Historie und neuer Ausrichtung sei genau das Thema. Allerdings ginge der geplante Entwurf in seinen Abrissabsichten zu weit. Die straßenseitige Fassade würde lediglich aus Denkmalschutzgründen als "Alibischeibe" stehen gelassen, kritisieren die Mitglieder des Planungs- und Gestaltungsbeirates. Auch die derzeit noch im Gebäude befindliche ursprüngliche Gebäuderückseite sollte nicht abgerissen werden. Vielmehr sollte untersucht werden, wie die Elemente, die das Gebäude ausmachen bzw. ausgemacht haben in eine Neukonzeption integriert werden können. Der Planungsentwurf sollte erkennen lassen, dass die Leitfrage der Neuentwicklung verfolgt, was das Gebäude früher ausgemacht hat. Das derzeiti-

ge Konzept ließe dies nicht erkennen und die Frage stelle sich schon, inwiefern sich der Entwurfsverfasser mit dieser Thematik auseinander gesetzt habe.

Herr Willert berichtet, dass eine gutachterliche Untersuchung vorliege, die besagt, dass im Rahmen der Neubebauung umfängliche bauliche Maßnahmen von Nöten sind. Beispielsweise müsse der Untergrund aufgrund von Belastungen größtenteils ausgetauscht werden und aus statischen Gründen müsse eine einheitliche Gründungsplatte hergestellt werden. Das Gebäude selbst sei auf Pfähle zu stellen und da sei es beispielsweise schwierig die Wand der benannte Gebäuderückseite abzufangen und zu sichern. Insgesamt habe man sich vom hinteren Gebäudeteil bereits verabschiedet.

Der Planungs- und Gestaltungsbeirat bekräftigt noch einmal seinen Standpunkt und betont, dass man einen angemessenen Umgang mit dem Bestand, auch zu schwierigeren Bedingungen, grundsätzlich auch wollen muss. Es sei immens wichtig die historischen Fassaden und die Pfähle zu erhalten und sich auf den Bestand zu beziehen. Diese Bauteile seien, anders als angenommen, auch mit deutlichen Lasten auszureizen und böten viele bauliche Möglichkeiten und Perspektiven. Der geplante Erhalt der vorderen Gebäudescheibe an der Augustenstraße wird als Farce und reiner Ballast bezeichnet.

Als Planungsansatz wird vom Planungs- und Gestaltungsbeirat vorgeschlagen lediglich die Garagen abzureißen. Der derzeit geplante und aufdringlich wirkende Überbau müsse entfallen, sodass ein harmonischer Übergang vom Alten zum Neuen entstehen kann. Dort, wo der Neubau beginnt, soll eine dezente Fuge den Anschluss gewährleisten. Dazu sei es nötig den straßenseitigen Kopfbau in einer größeren Tiefe stehen zu lassen und den Anbau in gleicher architektonischer Bauweise darüber zu schieben, sodass thematisch insgesamt ein Haus entsteht, dessen Anschluss bzw. Verbinder ohne viel Dynamik zu Tage tritt.



Planung - Ansicht Augustenstraße

Eine weitere Empfehlung des Planungs- und Gestaltungsbeirates betrifft den Freiraum, der um das geplante Gebäude angedacht ist. Hier stellt sich die Frage, ob es vorstellbar sei grundsätzlich mehr Freiraum anzubieten, denn dieser ist im aktuellen Entwurf fast gar nicht nutzbar bzw. zu klein. Auch hier würde sich der Abriss der derzeitigen Garagen im hinteren Hofbereich anbieten um hier mehr Freifläche anzubieten. Gerade die Zielgruppe, ältere Herrschaften, würden einen solchen Freisitz als angenehm erachten und auch die Vermietbarkeit würde durch das Attraktiveren deutlich an Zugewinn erhalten. Auch stellt sich für den Planungs- und Gestaltungsbeirat die Frage, inwiefern die doch recht hohe Anzahl an Stellplätzen tatsächlich notwendig sei. Hier wird die deutliche Empfehlung ausgesprochen weniger Stellplätze vorzuhalten. Einerseits um dem Freiraum grundsätzlich mehr Platz und Möglichkeiten einzuräumen, da dieser für den hinteren Grundstücksbereich eine sinnvolle Angebotsfläche darstellt, und andererseits sei der Standort und die geplante Nutzung für Menschen vorgesehen, die zumeist nur geringe Distanzen überwinden und gegebenenfalls gar kein Auto nutzen oder bräuchten. In diesem Zusammenhang äußert der Gestaltungsbeirat auch gegenüber der Stellplatzsatzung der Hansestadt Rostock Kritik, die maßgeblich die hohe vorgehaltene Stellplatzanzahl mit sich brächte. Herr Willert bestätigt, dass mehr Freiraum wünschenswert wäre und auch Überlegungen existieren würden, die die Anlage von Stellflächen für Fahrräder und Pedelecs anstelle von Kraftfahrzeugen beabsichtigt.



Planung - Vogelperspektive

### **Empfehlungen des Beirates:**

1. Das Gebäude steht als Zeugnis seiner wechselvollen Geschichte unter Denkmalschutz. Vorrangiges Ziel muss der weitgehende Erhalt der Substanz sein. Eine Umnutzung des Gebäudes sollte daher geprüft werden. Dabei sind

durchaus größere Öffnungen in der Fassade möglich. Ebenso wäre eine Aufstockung denkbar.

2. Sollte ein vollständiger Erhalt mit Umnutzung nicht möglich sein, muss zumindest der vollständige vordere Gebäudeteil erhalten werden. Dieser Kopfbau stellt den Ausgangspunkt und das Bezugsthema für einen rückwärtig angefügten Erweiterungsbau hinsichtlich Kubatur, Gliederung, Dachform und Struktur dar.
3. Die neue Überbauung sollte sich auf die Fläche des historischen Gebäudes beschränken. Die nachträglich angebauten eingeschossigen Garagen im Norden und Westen sollten wieder freiräumlich gestaltet werden, um den ehemals grünen Innenbereich wiederherzustellen.
4. Auf Parkplätze sollte zugunsten nutzbarer Freiflächen so weit wie möglich verzichtet werden. Da es sich um ein Projekt für altengerechtes Wohnen handelt, sollte versucht werden, die Stellplatzverpflichtung zu reduzieren, so dass ausreichend wohnungsnaher Freiflächen für Aufenthalt und Bewegung zur Verfügung stehen. Die Nutzbarkeit für die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner und deren Bedürfnisse sollten auch bei der Gestaltung des Außenraums im Vordergrund stehen (Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Schattenwurf etc.).

Das Projekt sollte nach Überarbeitung erneut dem Planungs- und Gestaltungsbeirat vorgelegt werden.

## TOP 2 Neubebauung Schröderplatz, Kröpeliner-Tor-Vorstadt

Referent: Herr Hildebrandt (Vorstand WG Warnow)

Herr Jäntsch (Architekt)

Eigentümer: WG Warnow

Stand des Projektes: Vorentwurf

Zunächst stellt Herr Hildebrandt, Vorstand der WG Warnow, die Wohnungsgenossenschaft vor, die seit geraumer Zeit Eigentümer der Eckbebauung Friedhofsweg/Schröderplatz ist und nun plant diese abzureißen und neu zu errichten. Insgesamt verfüge die WG Warnow über mehr als 3.400 Wohneinheiten, beschäftige 26 Mitarbeiter und weise eine Bilanzsumme von rund 134 Mio. Euro auf. Die WG Warnow besitzt im gesamten Stadtgebiet Rostocks Wohneinheiten und habe zuletzt 124 Wohnungen mit der Neubebauung im Petriviertel realisiert. Dabei sei die WG Warnow noch an weiteren Projekten interessiert und habe daher Grundstücke im umfänglichen Maß erworben bzw. angekauft. So auch das Grundstück Ecke Friedhofsweg/Schröderplatz. Die hier befindlichen Gebäude seien leerstehend und die Nutzung aufgegeben. Insgesamt handele es sich bei dem Bauvorhaben um zwei Grundstücke. Diese sollen im Zuge der Neubebauung vereinigt werden, sodass hier 32 Wohneinheiten mit einem Gewerbegeschoss und einer Tiefgarage entstehen sollen. Auch der Nachbar Schröderplatz 5 würde in das Bauvorhaben mit einbezogen. Für das Bauvorhaben alle drei Grundstücke zu entwickeln, läge eine gemeinsame Bauvoranfrage vor.

Herr Jäntsch, als beauftragter Architekt, beschreibt die Umgebung, in die sich das geplante Bauvorhaben einzufügen haben. Hierzu zähle neben dem Motel One auch das Gebäude der Ostsee Sparkasse wie auch die Bebauung entlang der Doberaner Straße. Grundsätzlich verfolge der Planungsentwurf in seiner Gestaltung eine historisierende Herangehensweise für die geplanten Neubauten. Es sollen zumindest optisch giebelständige Einzelgebäude entstehen, die in ihrer Struktur aber durch einen einzigen Erschließungskern (ein Treppenraum und mehrere Laubengänge) zugänglich sind und durch eine gemeinsame Tiefgarage unterlagert werden. Die Umgebung sei unterschiedlich hoch geprägt. Einerseits gäbe das Gebäude der Ostsee Sparkasse eine enorme Höhe, die Gebäude im Friedhofsweg eine sehr niedrige Gebäudehöhe vor. Der Entwurf soll zwischen diesen Höhenunterschieden verbindend und vermittelnd agieren, aber auch gleichzeitig stadträumlich einen markanten Hochpunkt ausbilden um den Platz zu markieren. Dies wird im Friedhofsweg durch vier in ihrer jeweiligen Höhe zum Schröderplatz hin ansteigenden Gebäudefassaden erreicht. Die Zufahrt zur Tiefgarage mit begrüntem Dach soll ebenfalls über die Fußgängerzone des Friedhofsweges erfolgen. Die restlichen benötigten Stellplätze werden durch Baulast im Parkhaus über dem Rewe im Friedhofsweg nachgewiesen.

Das Gebäude weist an seiner höchsten Stelle sieben Geschosse und eine Höhe von knapp 22 m auf (Ecke Schröderplatz/Friedhofsweg). Dabei betont Herr Jäntsch, dass sich die geplanten Gebäudehöhen an den vorhandenen Höhen orientieren würden. In Richtung Friedhofsweg erfolgt daher eine Abstufung der Höhen auf 4 Geschosse. Gestalterisch wird der zweigeschossige gläserne Erdge-





te Zeit im Schatten liegen wird. Dies ist besonders im Hinblick auf den Rasen als problematisch zu bezeichnen. Daher wird empfohlen das Dach der Tiefgarage intensiv zu begrünen. Die Dächer des Gebäudes mit den unterschiedlichen Staffelgeschossen sollten extensiv begrünt werden. Für die Freiraumnutzung sollten Spielgeräte integriert werden.

Herr Hildebrandt bedankt sich für die Anmerkungen des Planungs- und Gestaltungsbeirates und betont die entgegengebrachten Vorschläge in neue Planungen zu überführen.

### **Empfehlungen des Beirates:**

1. Der Erhalt der bestehenden Häuser am Schröderplatz / Friedhofsweg wäre idealerweise die beste Lösung. Dies muss sorgfältig geprüft werden.
2. Ersatzweise neue Häuser müssen sich gem. § 34 BauGB am Gebäudebestand des Quartiers Friedhofsweg / Doberaner Straße orientieren (Volumen und Höhe). Der Sparkassenneubau „Am Vögenteich“ kann nicht hinsichtlich Größe, Höhe, Maßstab etc. Beurteilungsgrundlage sein. Die Zäsur für eine Beurteilung ist der Friedhofsweg.
3. Der Entwurfsansatz, die Baumasse in Einzelhäuser zu gliedern, kann nicht als historisierendes Dekorwerk mit Blendgiebelzitate erfolgen. Es sollten vielmehr echte, für sich organisierte Einzelhäuser mit jeweils separaten Eingängen, Treppenhäusern etc. auf historischen Einzelparzellen entwickelt werden.
4. Die vorgeschlagene Bauhöhe mit 7 (gegenüber ursprünglich 3) Geschossen muss reduziert und differenziert werden. Dabei ist insbesondere der Übergang zu den weniger hohen Gebäuden am Friedhofsweg zu beachten (Nachbar D).
5. Die vollständige Unterbauung mit einer Tiefgarage muss reduziert werden, damit die vorgeschlagenen Bäume tatsächlich realisierbar sind. Die Ausfahrt der Tiefgarage in die Fußgängerzone muss geändert werden, da dies angesichts der Anzahl der Stellplätze die Qualität der Fußgängerzone sehr stark beeinträchtigt. Weitere Stellplätze sollten in dem nahe gelegenen Parkhaus vorgesehen werden.
6. Traditionell haben die Gebäude im Umfeld Putzfassaden. Dies sollte bei der Neuplanung berücksichtigt werden.

Das Projekt sollte nach Überarbeitung erneut dem Planungs- und Gestaltungsbeirat vorgelegt werden.

## TOP 3 Mehrfachbeauftragung Südliche Bahnhofsvorstadt, Südstadt

Referentin: Herr Köppen (Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft)

Eigentümer: Hansestadt Rostock

Stand des Projektes: städtebauliche Vorentwürfe

Herr Köppen vom Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft stellt die Ergebnisse aus einer Mehrfachbeauftragung zur Entwicklung der südlichen Bahnhofsvorstadt vor. Auf der Grundlage einer Aufgabenstellung wurden von den Teilnehmern vier unterschiedliche Vorschläge unterbreitet, wie das südliche Bahnhofsbereich entwickelt werden könnte. Ein großes Ziel war dabei die Qualifizierung des Verkehrs und dessen weiterer Ausbau. Gleichzeitig sollen die Entwürfe die Ansiedlung von Dienstleistung, Gastronomie und Handel und die Schaffung von Aufenthaltsqualität ermöglichen. Die beauftragten Büros sollten dementsprechend Vorschläge für eine bauliche Entwicklung unterbreiten und die Ausbildung von Grünflächen formulieren. Der Flächennutzungsplan der Hansestadt Rostock sieht hier grundsätzlich die Entwicklung eines Kerngebietes vor.

Der Entwurf Niemann+Steege/FPB/Weidinger entwickelt entlang der Bahntrasse ein eigenständiges neues Quartier und zeigt sich deutlich durch Anlagen für den motorisierten Individualverkehr dominiert. Der ZOB bleibt in seiner Position erhalten und wird erweitert. Südlich des Platzes der Freundschaft bilden solitäre Baukörper eine neue Raumkante aus. Der Entwurf trifft keine Aussagen zu einer fußläufigen Direktverbindung, die den Fußgängern und ggf. Radfahrern eine attraktive neue Wegebeziehung ermöglichen würde.

Der Planerzusammenschluss Hempfling/SBI/Hamann hat sich insbesondere mit dem Thema Verkehr befasst. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Unterbringung des ruhenden Verkehrs, wobei gleichwohl die Ansiedlung eines Fahrradparkhauses mit integrierter Radstation vorgeschlagen wird. Die vorhandene Verkehrsanlage südlich des Bahnhofes wird vom Planerzusammenschluss modifiziert und fortentwickelt. Dabei werden sowohl Busse wie auch PKW einer gemeinsamen Bewertung unterzogen, was dazu führt, dass diese über Kreisverkehre um die neu angeordneten solitären Baukörper geführt werden. Die Fernbusse werden in diesem Entwurf deutlich kompakter angeordnet.

Neben der Ansiedlung einzelner solitärer Gebäude unterschiedlichen Größe als neues Bauquartier wird auf der Fläche „Am Kesselborn“ ein Hotel mit angegliedertem Kongresszentrum als Hochpunkt eingeordnet, wobei Großteile der Fläche zur Retention vorgesehen sind. Gegenüber wird die Hanglage der Stadthalle als mäandrierende Fläche zum Aufenthalt ausgeformt. Dabei wird auch die Wegebeziehung Bahnhof-Stadthalle durch die Fortführung der Wegeachse in einem fließenden, organischen Übergang unterstützt.



Städtebauliches Konzept Niemann+Steege/FPB/Weidinger

Das Büro architekturfabrik:nb verfolgt mit seinem Vorschlag eine grundsätzlich andere Herangehensweise. Die vorhandenen Strukturen (wie bspw. der Betriebs-hof oder die „Hummerzange“, ect.) werden übernommen/erhalten und in das neue Thema „Oval“ in eine offene Formensprache überführt. Der bereits vorhandene Platz wird erweitert, weitläufiger gestaltet und wird sowohl mit fußläufigen Ost-West- als auch mit Nord-Süd-Wegebeziehungen optimiert. Insbesondere fällt dabei die Verbindung zwischen Bahnhof und Stadthalle/Südstadt ins Auge. Hierfür wird der Geländeversprung genutzt und eine fußläufige Verbindung über die Gleise des Bahnhofes, beginnend ab dessen Nordseite, als Brücke geführt.

Entsprechend der in der Aufgabenstellung geforderten Bedarfe Dienstleistung, Gastronomie und Handel anzuordnen, werden durch das Büro architekturfabrik:nb architektonisch und städtebaulich unterschiedliche Bauformen in unterschiedlichen Höhen bis zu einer Geschossigkeit von 13 Geschossen (Gebäudehöhe ca. 40 m) für eine künftige Bebauung vorgeschlagen. Für den Umgang mit der Freifläche vor der südwestlich gelegenen Stadthalle, schlägt das Büro architekturfabrik:nb die Errichtung einer breiten Treppenanlage vor, die in Richtung Platz der Freundschaft einen angedeuteten Bootsrumpf als Gestaltungsmerkmal aufweist. In Richtung Südring, zwischen Kesselborn und Stadthalle, wird ein neuer, zusätzlicher Kreisverkehr angeordnet. Der städtebauliche Entwurf trifft keine Aussage zum der auf dem Kesselborn gelegenen Retentionsfläche.

Der vierte Entwurf wurde vom Büro Vielmo erarbeitet. Dieser sieht entlang der Bahnschiene eine Parkpalette (Nordkante), die gleichzeitig als Lärmschutzriegel fungiert, vor. Von dieser führt eine Brücke in direkter fußläufiger Wegeführung

zur Stadthallenterrasse, die als Balkonsituation einen Blick auf den Kesselborn und den Bahnhof gewährt. Der vorhandene Kreisverkehr wird leicht nach Nordwesten verschoben und hält den östlichen Teil des Betrachtungsraumes autofrei. Lediglich für Busse ist eine Überführung weiter in Richtung Osten möglich. Insgesamt fällt bei dem Entwicklungsvorschlag auf, dass eine klare Strukturierung zwischen den unterschiedlichen Verkehren vorgeschlagen wird. Im Bereich der Retentions-/Freifläche, die überwiegend als Grünfläche gestaltet wird, wurde ein städtebaulicher Hochpunkt durch ein Hochhaus mit Hotelnutzung von 16 Geschossen angesiedelt. Südlich des Platzes der Freundschaft wird durch die Neubebauung eine klare städtebauliche Kante analog der bestehenden Bebauung (Stadthalle) ausgebildet. Das Büro Vielmo schlägt zur Entwicklung eines „Stadthallenquartiers“ weitere Bebauungsmöglichkeiten für noch weiter südlich gelegene Areale vor.

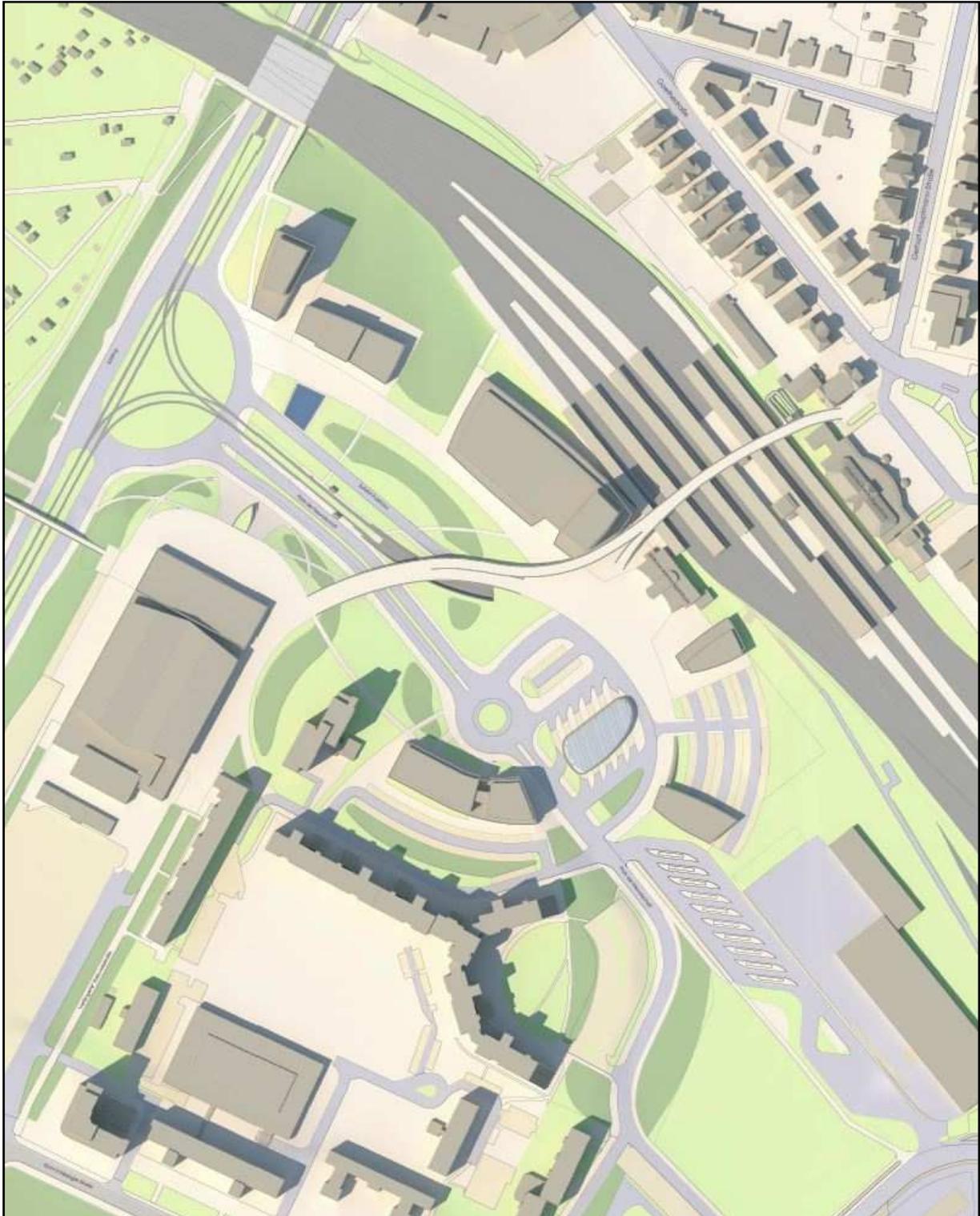


Städtebauliches Konzept Hempfling/SBI/Hamann

Nach Meinung des Planungs- und Gestaltungsbeirates stellt sich die Frage, welche Elemente aus den vier vorliegenden Entwürfen für die Entwicklung der südlichen Bahnhofsvorstadt von Bedeutung sind.

Grundsätzlich sei die Fassung des Raumes des Bahnhofsplatzes sehr wichtig und wird vom Beirat begrüßt. Auch die Errichtung eines Parkhauses entlang der Bahntrasse als Baukante und Lärmriegel scheint eine sinnvolle Herangehensweise zur Qualifizierung des Raumes zu sein. Bei der Überlegung einen Hochpunkt

im Bereich Kesselborn anzusiedeln, sollte dieser als Schlusspunkt in einen derartigen Riegel integriert werden und nicht weitere Flächen in Anspruch nehmen.

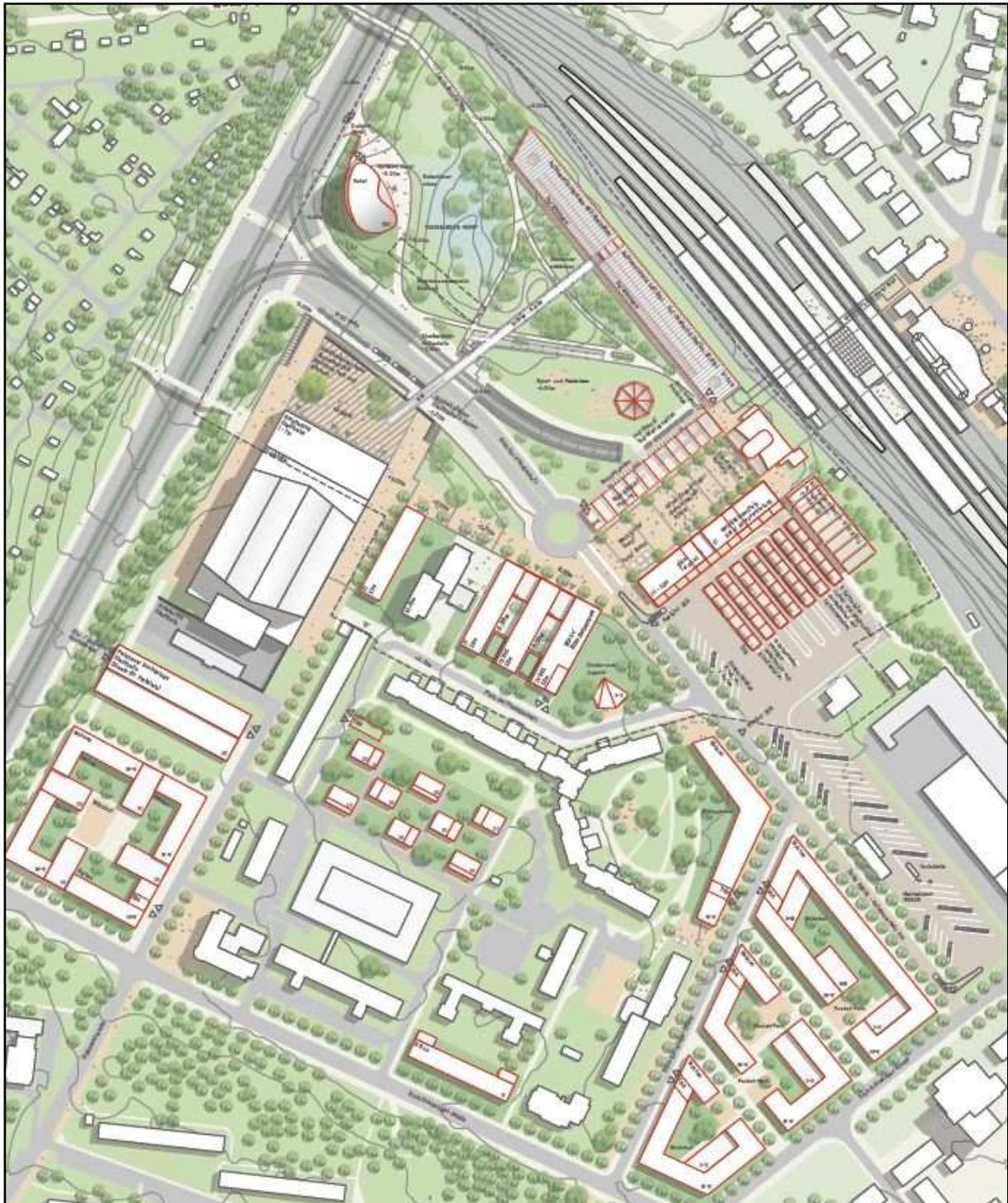


Städtebauliches Konzept architekturfabrik:nb

Des Weiteren spielt das Thema Frei- bzw. Grünraum eine sehr wichtige Rolle. Dieser sollte so ausgebildet werden, dass er als wahrnehmbare „grüne Zäsur“ in Erscheinung tritt. Gerade die Betrachtung über den Bearbeitungsraum hinaus und die Einbettung in das übergeordnete Grünsystem, sei die richtige Herangehensweise. Im Idealfall wird die neu zu schaffende Grünverbindung in das bestehende Freiraumnetz integriert. Ein guter Ansatz ist dabei der Anschluss des Are-

als an den Fernwanderweg Kopenhagen. Insbesondere die Fläche des „Kesselbornparks“ sei darüber hinaus für eine innovative Freiraumgestaltung prädestiniert.

Das Heranrücken des ZOB so nah wie möglich an den Bahnhof wird vom Planungs- und Gestaltungsbeirat deutlich begrüßt. Allerdings müsse bei einer Verlagerung des Kreisverkehrs darauf geachtet werden, dass es zu keiner baulichen Verschneidungen kommt und eine gute Querungsmöglichkeit sichergestellt sei.



Städtebauliches Konzept Vielmo

Innerhalb der Stadt liegt der Bahnhof eher in Randlage und sei auf der Südseite baulich derzeit noch unterentwickelt, sodass es durchaus denkbar sei der Bahn-

trasse einen stärken „Rücken“ zu geben und die Stadt an dieser Stelle als neues Viertel kompakt weiterzubauen, so der Gegenvorschlag des Planungs- und Gestaltungsbeirates. Eine deutlich höhere Baumasse mit einer gewissen Dichte als beim Entwurf von Vielmo sei anzuraten um das Viertel als eindeutiges Quartier auszubilden. Das Grün sei dementsprechend zwar ausreichend, aber nur untergeordnet auszubilden. Denkbar wäre hier eine Kombination aus den Entwürfen Niemann+Steege/FPB/Weidinger und Vielmo.

Auch der Entwurf vom Büro architekturfabrik:nb weise mit seiner Asymmetrie, den „fliegenden Solitären“ und dem „Oval“ einen hohen Wiedererkennungswert auf. Diesem sollte bei einer Weiterbearbeitung allerdings städtebaulich etwas mehr lineare Akzente beigemischt werden.

Der Planungs- und Gestaltungsbeirat empfiehlt schlussendlich aus einer der vier Arbeiten heraus einen Masterplan zu entwickeln, um eine übergeordnete Struktur zur Entwicklung der Fläche auszuarbeiten. Der Masterplan soll nach Meinung des Planungs- und Gestaltungsbeirates einem politischen Beschluss zugeführt werden und benennt abschließend den Entwurf des Büros Vielmo als Grundlage für eine Weiterbearbeitung und Beauftragung, da dieser am vielversprechendsten anmutet.

### **Empfehlungen des Beirates:**

1. Die bestehende Grünfläche „Kesselborn“ sollte in die weiträumige, stadtreგიonale Grünverbindung vom Kringelgrabenpark eingebunden und gestärkt werden. Funktional muss sie als „Starkregenpark“ für Regenwasserrückhaltung geeignet sein. Im Sinne der Nachhaltigkeit soll erhaltenswerter Baumbestand integriert werden. Die Grünachse sollte in Richtung Nordwest - Südost, sowie in Richtung Kringelgrabenpark im Verlauf der Erich-Schlesinger-Straße deutlich verbreitert werden, um den Grünzug erlebbar zu machen. Die Durchführung eines landschaftsarchitektonischen Wettbewerbs für den „Kesselbornpark“ wird empfohlen.
2. Südlich der Bahntrasse wird eine schmale städtisch dichte Bebauung empfohlen, um diese Trasse beidseitig zu fassen. Wenn ein baulicher Hochpunkt realisiert werden soll, sollte sich dieser aus der südlichen Bebauung als Endpunkt in der Nähe des Südrings entwickeln, ohne allerdings die Retentionsfunktion der Grünverbindung (Tiefpunkt) zu stören.
3. Das Bahnhofsumfeld sollte bevorzugt für Büroneubauten genutzt werden, um die hervorragende Erreichbarkeit mit der Bahn zu nutzen.
4. Die räumliche Fassung eines neuen Bahnhofsplatzes, der zusammen mit der bahnparallelen Bebauung eine südliche Vorderseite des Bahnhofs erzeugt, wird begrüßt. Eine Verkürzung der beiden Gebäudezeilen im Südwesten am Platz der Freiheit sollte geprüft werden, um die Grünverbindung Nordwest – Südost nicht zu sehr einzuengen.
5. Die Lage des neuen bzw. verlegten Kreisverkehrs ist zu prüfen, um eine Verschneidung mit dem Bahnhofsplatz und seiner Randbebauung zu vermeiden.
6. Gegenüber dem Bahnhofsplatz sollte sich die Bebauung am Grünzug orientieren und dennoch eine Überleitung zur Stadthalle gewährleisten.

7. Eine enge Verbindung von Bahnhof und ZOB wird begrüßt. An einer weiteren Optimierung der Schnittstellenfunktion des Bahnhofs für die verschiedenen Mobilitätsangebote unter besonderer Berücksichtigung des Umweltverbundes (Bahn, Bus, Fahrrad, Taxi, Car-Sharing, Mietwagen etc.) sollte gearbeitet werden. Insbesondere sollte die Fahrradmobilität hinsichtlich der Einbindung in den gesamt städtischen Radwegenetz und eine geeignete Unterbringung am Bahnhof (Fahrrad-Parkhaus) optimiert werden.
8. Es wird empfohlen, die Verfasser der Arbeit mit den besten Entwicklungspotenzialen (Büro Vielmo Architekten) mit der Überarbeitung und Weiterentwicklung als Masterplan zu beauftragen. Diese Überarbeitung sollte dem Beirat erneut vorgelegt werden.