

# Planungs- und Gestaltungsbeirat der Hansestadt Rostock

**22. Sitzung – 08.12.2017**

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

## Protokoll

### **Mitglieder des Beirates**

Herr Petersen (Vorsitz)

Frau Osterwold

Herr Prof. Anderhalten

Frau Hutter

Die Geschäftsstelle des Planungs- und Gestaltungsbeirates hat im Städtischen Anzeiger (vom 29.11.2017) und auf der Internetseite <http://rathaus.rostock.de> zur 22. Sitzung des Beirates eingeladen. In der Sitzung wurden zwei Vorhaben öffentlich behandelt.

### **Inhalt**

#### **Öffentlicher Teil:**

**TOP 1: Terminalneubau Warnemünde am Liegeplatz 8 (Wiedervorlage)**

**TOP 2: Parkhaus (Neubau), Küterbruch**

Herr Müller (Leiter Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft) begrüßt die Anwesenden Gäste zur 22. Sitzung des Planungs- und Gestaltungsbeirates.

Rostock, 12.12.2017

Geschäftsstelle Planungs- und Gestaltungsbeirat

## TOP 1 Terminalneubau in Warnemünde am Liegeplatz 8 (Wiedervorlage)

Referent: Herr Zavracky (Architekt)

Bauherrin: Rostock Port GmbH

Stand des Projektes: Entwurfsplanung

Herr Petersen führt in die Sitzung ein und erinnert an die erste Vorlage des Vorhabens in der letzten Sitzung am 22.09.2017. Er übergibt das Wort an Herr Zavracky.

### Vortrag Herr Zavracky:

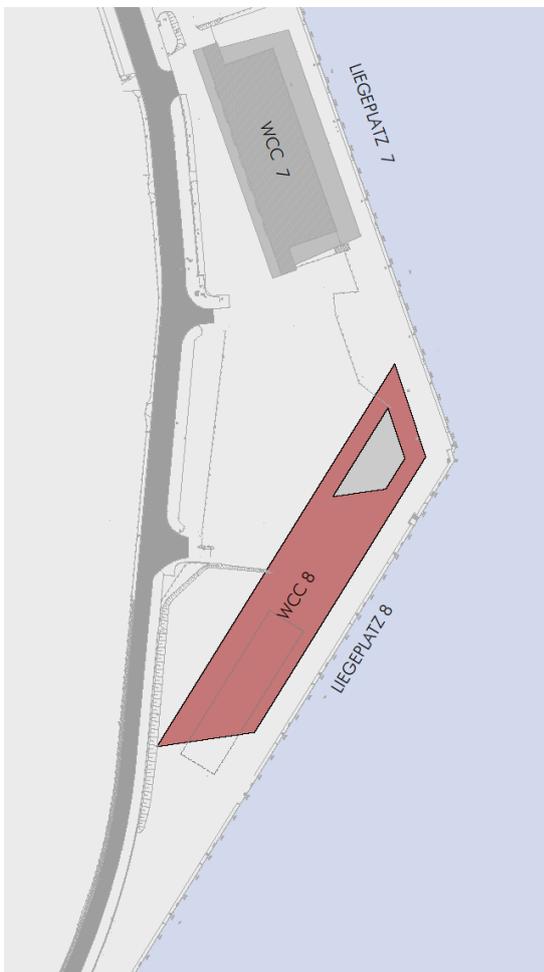
Herr Zavracky erklärt, dass die Hinweise des Beirats von der letzten Sitzung aufgenommen und in den Planungen berücksichtigt worden sind. Er erklärt an Hand des Lageplans, Schnitts und am Grundriss das Gebäude und dessen Funktionen. Der Terminalneubau besteht aus logistischen und funktionalen Gründen aus zwei Teilen. Dies sind die große Abfertigungshalle und das zweigeschossige Funktionsgebäude zur Gepäckkontrolle. Zwischen den beiden Teilen ist eine 8 m breite

Durchfahrt notwendig. Das Bauvorhaben muss auf Grund der Kreuzfahrtsaison in zwei Bauabschnitten durchgeführt werden. Die Tiefengründung erfolgt zuerst und muss bis zum Mai 2019 abgeschlossen sein.

Die Abfertigungshalle erhält durch eine ringsherum laufende Glasfassade eine größtmögliche Transparenz. Die Funktionsboxen (WC's, Check-In, etc.) sind so klein wie möglich gehalten und vereinheitlicht worden. Vor allem in der Höhe wurden die Boxen, im Gegensatz zur letzten Vorstellung, reduziert. Es wurde versucht eine Verwandtschaft zum benachbarten Terminal P7 herzustellen.

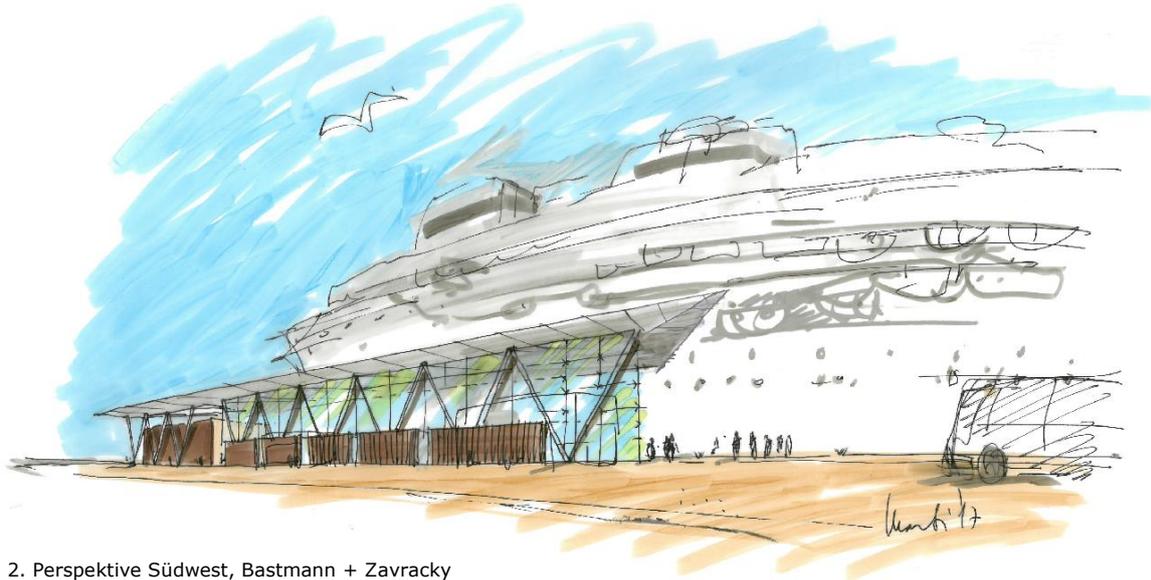
Das etwa 12 m hohe Dach erhält rundherum einen 5 m breiten Dachüberstand. Über dem zweigeschossigen Funktionsgebäude ist das Dach geöffnet.

Die Rostock Port GmbH sieht zur Zeit zwei Zu- bzw. Ausfahrten und zusätzlich zwei gesonderte Zufahrten zu dem Gelände vor. Eine Zufahrt ist ausschließlich für privaten Lieferverkehr vorgesehen, die andere Zufahrt ausschließlich für Busse und Taxen. Da dies ein Stoßzeitengeschäft ist, sollen



1. Lageplan V2 Cruise Center, Bastmann + Zavracky

die Busse so früh wie möglich von der öffentlichen Straße gelotst werden. Die Fläche vor dem Terminalgebäude muss frei gehalten werden, damit sie so flexibel wie möglich bleibt.



2. Perspektive Südwest, Bastmann + Zavracky

### Beratung mit dem Beirat:

Herr Petersen erklärt, dass der Beirat über die Entwicklung des Gebäudes erfreut ist. Typologisch hat sich das Projekt sehr gut entwickelt. Das Gebäude wird Ruhe in die derzeitige Situation vor Ort bringen.

Er erklärt, dass die Straße „Am Passagierkai“ entlang der S-Bahn, von Süden aus kommend, sehr hoch liegt. Die Zufahrt für Busse ist südlich des Geländes am fast engsten Punkt vorgesehen. Da die Straße deutlich höher liegt, muss dieser Höhensprung überwunden werden. Die Folge ist eine nicht unerhebliche Böschung entlang der Busspur. Im Allgemeinen ist dieser Erschließungspunkt im Süden sehr komplex und wird zusätzlich von der Erschließungsspur des Lieferverkehrs gekreuzt. Der Beirat rät zu prüfen, ob die Zufahrt für die Busse weiter nach Norden verlegt und mit der mittig des Geländes vorgesehenen Zu- und Ausfahrt zusammengelegt werden kann. Er regt weiterhin an, die 8 m breite Durchfahrt, zwischen den beiden Teilen des Terminals, zu verringern.

Frau Hutter ergänzt: die Wegeverbindung entlang der Straße, wie im Funktionsplan der Mittelmole vorgesehen, sollte aufgenommen und die Baumreihen mit eingeplant werden. Mit der geplanten Zufahrt im Süden für die Busse und Taxen wird der Punkt zu eng. Wenn die Busspur verlegt wird, kann man zusätzlich den Kreuzungspunkt mit dem Lieferverkehr vermeiden.

Herr Zavracky erklärt, dass dazu noch Diskussionen laufen und gibt den Beiratsmitgliedern Recht. Er erläutert, dass die hintere Einfahrt aufgewertet würde. Das bestehende Terminalgebäude P7 wird durch diese mitbeliefert. Er erklärt weiterhin, dass entlang des Kais Sturmpoller verankert seien, welche nicht mehr umfahren werden können wenn dort Schiffe festgemacht werden müssen.

Herr Schneider meldet sich zu Wort und erklärt die Thematik. Man müsse immer von dem Fall ausgehen, dass zwei Schiffe am Kai liegen. Kommt ein Sturm hinzu, bei dem die Schiffe zusätzlich mit Seilen gesichert werden müssen, ist der Kai nur noch begrenzt befahrbar. Tritt dann ein Havariefall ein oder müssen Ret-

tungswagen an die Schiffe heranfahren, braucht man die 8 m breite Durchfahrt zwischen den beiden Gebäudeteilen auf jeden Fall. Auf diese kann nicht verzichtet werden!

Herr Petersen kommt nochmals auf die Busspur zurück: „stadträumlich ist die Einfahrt nicht hilfreich“, da es an dieser Stelle ohnehin schon knirsch wird. Er bittet Bauherrn und Architekten nochmals zu prüfen, ob die Einfahrt verlegbar wäre und diesen einen Punkt zu überdenken, damit das Projekt ganz und gar einwandfrei wird.

### **Empfehlungen des Beirates:**

Terminalneubau Warnemünde

Auftraggeber: Rostock Port GmbH  
Planer: Bastmann + Zavracky / INROS Lackner Rostock  
Stand: Wiedervorlage

1. Durch die Überarbeitung des Projektes ist eine größere Verwandtschaft zum bereits bestehenden Terminalgebäude WCC7 entstanden. Das wird vom Beirat begrüßt. Auch die einfache Typologie eines großen, zusammenfassenden Dachs mit transparenten Fassaden stellt eine angemessene Lösung der Bauaufgabe dar.
2. Die vorgestellte Variante 2 in Form eines Parallelogramms wird bevorzugt, da die große Nähe zur Werftallee etwas reduziert wird.
3. Die neue Buszufahrt von der Werftallee im Südwesten wird kritisiert, weil sie neben den beiden vorhandenen Zufahrten eine weitere Lücke in die geplante Allee bewirkt und stadträumlich nicht befriedigt. Außerdem entsteht infolge des großen Höhenunterschieds zwischen Straße und Grundstück eine sehr große Böschung im engen Zwischenraum zum Gebäude. Hier kommt es zudem noch zu problematischen Kreuzungen verschiedener Verkehrsbeziehungen. Es wird empfohlen, statt dieser neuen Zufahrt die vorhandenen Zufahrten für sämtliche Erschließungsverkehre zu nutzen.

Nach Einarbeitung der Empfehlungen ist eine Wiedervorlage nicht erforderlich.

## TOP 2

Referent: Herr Jentzsch

Bauherrin: WIRO Wohnungsgesellschaft mbH

Stand des Projektes: Vorplanung

### Einführung Frau Haas:

Frau Haas vom Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft führt in die Thematik ein, erläutert den Ort und die Hintergründe zu dem Vorhaben. Sie beschreibt die angespannte Parkraumsituation der östlichen Altstadt. Es gibt einen rechtskräftigen Bebauungsplan, der für das vorgesehene Grundstück ein Mischgebiet ausweist. In der Begründung des B-Plans ist die Zulässigkeit eines Parkhauses verankert. Es sind Baugrenzen und Baulinien sowie auch die maximale Höhengrenze im Bebauungsplan festgesetzt. Bei den Planungen für das Petrierviertel kam dieses Grundstück als einziges für ein mögliches Parkhaus in Frage, um auch den Stellplatzdruck in der östlichen Altstadt zu entlasten. Frau Haas zeigt Studien und Bedarfsermittlungen der vergangenen Jahre auf und erläutert die Vor- und Nachteile des vorgesehenen Parkhauses an diesem Standort.



3. Luftbild, östliche Altstadt - Petrierviertel

### Vortrag Herr Jentzsch:

Herr Jentzsch bedankt sich für die ausführliche Einführung und erklärt die Lage nochmals anhand eines Plans. Er spiegelt noch einmal die Parkplatznot wieder und benennt einen Bedarf von 380 Stellplätzen. Er erklärt die Funktion der Parkhaus Gesellschaft Rostock GmbH und dass die WIRO bereits Anfragen und Inte-

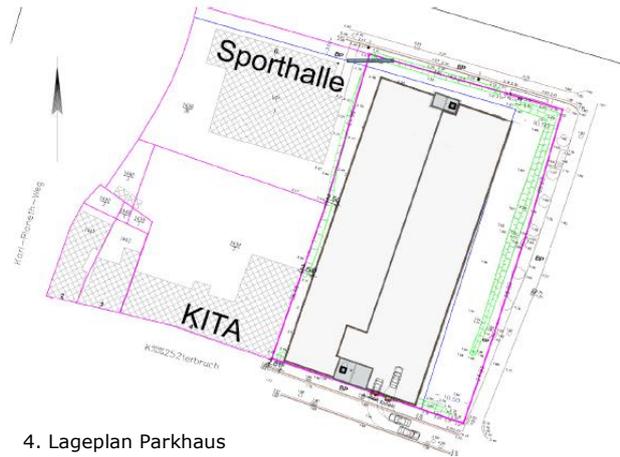
ressensbekundungen der Einwohnerschaft zu anmietbaren Stellplätzen bekommen hat. In dem geplanten Parkhaus werden voraussichtlich 305 Stellplätze geschaffen, diese Zahl liegt bereits unter dem eigentlichen Bedarf.

Zur Zielgruppe der Dauerparker zählt die WIRO Bewohner/innen der östlichen Altstadt sowie auch Pendler/innen die in Rostock arbeiten.

Herr Jentsch leitet danach zu seinem Anliegen der Fassadengestaltung über. Dem Ortsbeirat Stadtmitte

wurden im Oktober drei Entwürfe zu der Verkleidung des Parkhauses vorgestellt. Der Ortsbeirat sah sich fachlich nicht in der Lage eine Entscheidung für einen solch sensiblen Ort zu treffen und forderte die Unterstützung vom Planungs- und Gestaltungsbeirat. Nachfolgend stellt Herr Jentsch die drei Fassadenverkleidungen für das vorgesehene Parkhaus vor.

Die erste Variante stellte eine Lamellenverkleidung dar, mit zurückhaltenden Farbtönen und einer Attika, die Bezug auf die Dächer der östlichen Altstadt nimmt. Die zweite Variante zeigt eine Kombination aus Klinker- und Lochblechverkleidung. Die Klinker sollen das vorhandene Material der Altstadt aufgreifen und durch den Materialwechsel wird versucht eine kleinteiligere Wahrnehmung zu erzielen. Die dritte Variante besteht aus Klinkern und Lamellen. Sie soll historische Elemente aus der Altstadt und moderne Elemente aus dem neuen Petriviertel zusammenführen.



4. Lageplan Parkhaus



5. Fassadenverkleidungen, Beispiele der WIRO

### Beratung mit dem Beirat:

Herr Petersen erklärt, dass dieses Thema eine besondere Brisanz mit sich bringt. Der Beirat sitzt genau auf Grund eines Parkhauses seit 5 Jahren zusammen, welches bis heute keine Fassade aufweist.

Herr Petersen stimmt den Erläuterungen von Herrn Jentzsch zu, dass es Bedarf an Stellplätzen für die östliche Altstadt gibt. Das diese zugeparkt ist, ist offensichtlich. Der Vorsitzende stellt dazu aber die Frage, wie man es schafft die Bewohner/innen mit ihren Autos in das Parkhaus zu ziehen und auch eine spürbare Entlastung des öffentlichen Raums von PKWs zu erreichen. Er fragt, ob davon ausgegangen werden kann, dass es sich von selbst regelt oder ob bspw. geplant ist die Straßen ab zu pollern. Er erklärt, dass eine Bebauung - auch im größeren Maßstab - vorstellbar ist, da auch historische Pläne zeigen, dass der Ort früher bebaut war.

Herr Petersen stellt sich jedoch die Frage, was genau eingetauscht wird, dafür das das Parkhaus dann den Blick auf die Kirchen, die historische Stadtmauer und Altstadt beeinträchtigt. Herr Jentzsch antwortet, dass die Altstadt entlastet würde und das Parken erträglicher wird. Herr Petersen betont, dass dieser Effekt der Entlastung garantiert und gesichert sein muss.

Frau Osterwold berichtet, dass dem Beirat historische Fotos auf der Ortsbegehung gezeigt wurden. Bis ca. 2003 standen an dieser Stelle noch Holzverarbeitende Betriebe, die auch große Werkstatthallen besaßen. Trotzdem zeigten die Fotos eine andere Körnigkeit und eine andere Materialität der Gebäude auf. Sie entsprachen viel mehr dem Ort und fügten sich besser ein, als es das vorgesehene Parkhaus jetzt tut. Das große Volumen des Parkhauses bewirkt einen Bruch zur umgebenden Bebauung. Es sollte noch einmal hinterfragt werden, ob das System dort richtig steht oder ob ein Geschoss weniger möglich wäre.

Stellvertretend für die WIRO beschreibt Herr Jentzsch, dass das Grundstück mit der Zielstellung ein Parkhaus zu bauen erworben wurde.

Herr Petersen schlägt im Namen des Beirats vor, zu prüfen, ob an dem geplanten Parkhaus entlang der Straße eine Ebene entfallen kann und diese Ebene dafür auf das bestehende Parkhaus auf der Holzhalbinsel draufgesetzt werden kann und das Parkhaus auf der Holzhalbinsel in diesem Zuge gleichzeitig eine Fassade bekommt. Die Statik des Parkhauses würde eine weitere Ebene zulassen. Der Beirat sieht das als richtigen Weg an, gerade auch weil das vorgesehene Parkhaus entlang der Straße momentan die zulässige Höhe des B-Plans um 1,20 m überschreitet.

Herr Jentzsch erklärt, dass geprüft werden kann die Split-Level entlang der Straße und des benachbarten Kindergartens zu tauschen, die Höhe an sich aber keine Zugeständnisse zulässt.

Herr Petersen benennt die Zwickmühle: Die Wirtschaftlichkeit steht dem Eingriff in die Stadtbildsilhouette entgegen. Er betont, das Stadtbild werde zerstört. Der Blick vom Petriertel aus gesehen ist auch ein wichtiger Standpunkt. Dem Projekt würde es gut tun ein halbes Geschoss runter zunehmen.

Er fasst den Standpunkt des Beirats zusammen: „Es gab früher gewerbliche Nutzungen vor der Stadt, ein großes Volumen ist gerechtfertigt, aber die Höhe macht hier Probleme.“ Dem Projekt fehlt bisher gänzlich eine erkennbare Ortsbindung in der Fassade. „Man muss den Ort mit der Architektur treffen.“ Die von der WIRO vorgezeigten Varianten, sind keine echten Varianten, eher ein „Tapetenwechsel“, erklärt der Vorsitzende. Es ist zwar ein Zweckbau, aber auch der kann schön sein. Der Beirat möchte sich nicht zu den drei Fassadenvorschlägen äußern. Herr Petersen betont, dass hier dringend ein Architekt notwendig sei. Der Planungs- und Gestaltungsbeirat empfiehlt eine Mehrfachbeauftragung oder einen kleinen Wettbewerb. Es müssen Architekten beauftragt werden, die Refe-

renzen in dieser Richtung aufweisen können. Der Vorsitzende garantiert, dass es das Projekt beschleunigen und gleichzeitig auch alle Betroffenen besänftigen wird. Er verdeutlicht, dass dies eine wichtige Bitte ist und keine Empfehlung.

Herr Anderhalten warnt davor die gezeigten Fassaden zu akzeptieren. Die gegenüberliegende Bebauung und dessen Bewohner im Petri Viertel müssen mit dem Parkhaus in Zukunft leben. Vielleicht könnte Holz an diesem Ort ein Thema werden. Er weist darauf hin, dass auch die Nachtansicht des Gebäudes wichtig sei. Angsträume müssen mitgedacht werden, eine gute Ausleuchtung ist unverzichtbar. Es sollte untersucht werden, wie das Parkhaus Nachts strahlt, Gebäude wirken dann in der Regel größer und die Größe lässt sich nicht weg lügen. Herr Anderhalten sagt deutlich, es muss einen Ortsbezug geben, es darf kein x-beliebiges Parkhaus werden.

Frau Hutter bestätigt ihre Beiratsmitglieder und sagt klar, dass es deutlich bessere Beispiele von Fassadengestaltungen in dem Herstellerkatalog gäbe, als die gezeigten Beispiele. Sie beschreibt den Ort als sehr wertig und das die einzige Antwort nicht nur ein unzeitgemäßes Parkhaus sein darf.

Herr Petersen schließt die Diskussion und gibt der WIRO mit auf den Weg die Höhen und die Fassaden zu überdenken. Es ist eine Frage der Architektur, bei der sich das Nachdenken lohnt.

### **Empfehlungen des Beirates:**

Parkhaus Küterbruch

Auftraggeber: WIRO  
Planer: Goldbeck  
Stand: Vorplanung

1. Ein wesentlicher Zweck des neuen Parkhauses ist die Entlastung der östlichen Altstadt vom erheblichen Parkdruck durch Anwohner in den Altstadtstraßen. Die Stadtverwaltung sollte im Zuge des Neubaus Maßnahmen in den entsprechenden Altstadtbereichen gegen das übermäßige, teils unregelmäßige Parken in den Straßenräumen ergreifen, damit dieser Entlastungseffekt tatsächlich realisiert werden kann.
2. Das Parkhaus überschreitet die im B-Plan festgesetzte maximale Gebäudehöhe um ca. 1,20 m, im Bereich der Treppenhäuser sogar um ca. 1,80 m. Um den Blick auf die Altstadt und die Petri-Kirche nicht stärker als nötig zu verstellen, sollte die Gebäudehöhe unbedingt reduziert werden. Der flachere Teil des Split-Level-Typs sollte an der Warnowstraße liegen und sich damit in die vorhandene Höhenstaffelung von der Warnow zur Altstadt (mit Petri-Kirche) einfügen.
3. Eine Belastung der direkt angrenzenden Kita durch Schall und Abgase muss unbedingt vermieden werden.
4. Die vorgestellten Fassadenvarianten für das Parkhaus können nicht überzeugen. Das äußere Erscheinungsbild muss mehr Ortsbezug zu seiner Lage zwischen Petri-Viertel und Altstadt finden.

Die Gestaltung des Parkhauses muss aus der Spezifik dieses besonderen Ortes entwickelt werden. Anknüpfungspunkte könnten in der Historie des ehemals gewerblich geprägten Bereichs mit Holzlagerhallen etc. gefunden werden. Die Nachwirkung als beleuchtetes Gebäude ist zu beachten, Störungen durch Autoscheinwerfer insbesondere auf gegenüberliegende Gebäude, sind zu vermeiden. Bei der Gestaltung ist der von der Altstadt einsehbare Dachaufsicht als sichtbare 5. Fassade Beachtung zu schenken (insbesondere wegen der geplanten Photovoltaik-Nutzung).

5. Es sollte ein Freiraumkonzept im Zusammenhang mit den angrenzenden Flächen als großräumiges Gesamtkonzept erarbeitet werden.

Der Beirat empfiehlt die Durchführung eines Gutachterverfahrens oder einer Mehrfachbeauftragung mit Büros, die Erfahrungen in der Gestaltung von Parkhäusern an städtebaulich sensiblen Orten haben. Dadurch kann in relativ kurzer Zeit ein gutes Ergebnis erzielt werden.