

Planungs- und Gestaltungsbeirat der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

43. Sitzung – 15.09.2023

Beratungsorte:

Öffentlicher Teil: Bürgerschaftssaal, Rostocker Rathaus

Protokoll

Mitglieder des Beirates

Frau Prof. Abelmann
Herr Prof. Dr. Zahiri
Herr Prof. Stevens
Frau Prof. Hutter
Frau Spengler

Die Geschäftsstelle des Planungs- und Gestaltungsbeirates hat auf der Internetseite <http://rathaus.rostock.de> zur 43. Sitzung des Beirates sowie per Pressemitteilung eingeladen. Im Rahmen der Sitzung wurden drei Vorhaben öffentlich vorgestellt.

Inhalt

Öffentlicher Teil:

TOP 1: Entwicklung Umfeld Kuhtor (RGS)

TOP 2: B-Plan 15.W.188.2 Ehemalige Molkerei, Neubrandenburger Straße, Teilbereich 2

TOP 3: Fahrradparken am Bahnhof (Nordseite)

Herr Müller begrüßt die anwesenden Gäste zur 43. Sitzung des Planungs- und Gestaltungsbeirates und heißt Frau Spengler als neues Beiratsmitglied willkommen.
Frau Prof. Abelmann übernimmt für diese Sitzung den Vorsitz des Gremiums und erklärt den Gästen den Ablauf.

TOP 1 Entwicklung Umfeld Kuhtor (Ernst-Barlach-Str. 5-6; Parkplatz Viergelindenbrücke)

Stand des Projektes: Variantenuntersuchung

Referent/in: Herr Breitrück - RGS

Bauherr/in: RGS – Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH

Vortrag:

Herr Breitrück stellt das Vorhaben in Vertretung für die RGS vor und führt in das Thema ein. Es geht um das bisher unbebaute Grundstück der Ernst-Barlach-Straße 5 sowie vor allem um eine Parkplatzfläche nordöstlich des Kuhtors gelegen.

Anlass der Diskussion ist, dass der Bereich künftig aus dem Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ herausgelöst werden soll. Bereits im Rahmenplan von 2008 für das Sanierungsgebiet wurde für das Grundstück der Ernst-Barlach-Straße 5 eine Baulücke erkannt und ein Baufeld festgelegt. Historisch war sowohl dieses Grundstück, als auch die Fläche nordöstlich des Kuhtors, zwischen den Straßen An der Viergelindenbrücke und Bahnhofsstraße, welche heute mit einem kleinen Parkplatz belegt ist, bebaut.

Verkehrlich ist hierbei zu beachten, dass die Erschließung der IHK (Am Bürgermeistergarten 1-3) entlang des bestehenden Parkplatzes und über die Grundstücke der Ernst-Barlach-Straße 5 und 6 verläuft. Eine Schwierigkeit stellen zudem die unterschiedlichen Geländehöhen vor Ort dar.

Herr Breitrück stellt anhand von Plänen einen kurzen historischen Abriss dar. Ein Auszug aus dem Stadtplan von 1859 stellt die damaligen Baustrukturen deutlich dar. Entlang der heutigen Ernst-Barlach-Straße (früher Die neue Wallstraße) standen 9 freistehende Villen. Die Baulücke der Ernst-Barlach-Straße 5 ist im Rahmenplan bereits berücksichtigt.

An der Stelle des jetzigen Parkplatzes befand sich historisch ein kleines eng und geschlossenes bebautes Quartier. Das aktuelle Luftbild zeigt heute eine stark überformte Situation. Die vorhandenen Stellplätze werden höchst intensiv genutzt. Herr Breitrück erläutert die sehr angespannte Stellplatzsituation in der östlichen Altstadt und benennt ein ermitteltes Defizit von ca. 800 Stellplätzen. Der Bedarf und Nutzungsdruck für Stellplätze ist sehr hoch. Das Entwicklungsziel sieht natürlich eher vor den motorisierten Individualverkehr aus dem Innenstadtbereich herauszubekommen und den Fuß- und Radverkehr zu fördern, jedoch sieht der aktuelle Bedarf noch anders aus.

Zu beachten ist außerdem, dass für die Anlieger An der Viergelindenbrücke die Erschließung zu den bestehenden Garagen gesichert bleiben muss. Herr Breitrück verweist auf die zu schützende Stadtmauer und das Kuhtor als Denkmale.

2017 wurde sich seitens der RGS schon mal Gedanken gemacht, wie mit dem Ort umgegangen werden kann. Dabei wurden drei mögliche Varianten herausgestellt. Eine Variante stellt die Neuordnung des Parkplatzes dar, eine die Bebauung der Fläche mit der Erschließungszufahrt von der heutigen Stelle über die Straße An der Viergelindenbrücke und eine dritte Variante ebenfalls die Bebauung der Fläche jedoch mit der Erschließungszufahrt über eine steile Rampe von der Bahnhofsstraße aus und der Verlängerung der Stadtmauer.

Nachdem dies einige Zeit ruhte, werden nun die Diskussionen zu dem Ort wiederaufgenommen.

Wichtig bleibt vor allem die Erlebbarkeit und Sicherung der Blickachse auf das Kuhtor. Die Blickbeziehung könnte durch eine neue Bebauung aber auch forciert werden und auch mit einer neuen Bebauung kann das Tor erlebbar bleiben.

Anhand der Rahmenplandarstellung erläutert Herr Breitrück die von der RGS neu zur Diskussion gestellten Varianten.

Die erste neue Variante stellt den Gedanken einer klimaangepassten Stadtentwicklung dar, in welcher die Fläche zu einer Grünfläche mit Aufenthaltsqualität umgestaltet wird. Dabei sollte der ruhende Verkehr entlang des Denkmals Stadtmauer künftig zurückgenommen werden.

Die zweite Variante sieht die Bebauung der heutigen Parkplatzfläche mit einem Gebäude vor und die dritte Variante die Umsetzung des Rahmenplanbeschlusses von 2008, indem eine Optimierung der Erschließungssituation und Neuordnung des Parkplatzes stattfindet. In allen drei Varianten kann die Überlegung geprüft werden, die Stadtmauer in einer geeigneten Form weiterzuführen in Bezug auf den damaligen Verlauf. Weiterhin ist ein Umgang mit der Erschließung südlich der Stadtmauer (Am Bürgermeistergarten) zu finden.

Abschließend zeigt Herr Breitrück Visualisierungen der Varianten.

Er erklärt, dass der Ortsbeirat zwei Tage zuvor die Variante der Neuordnung des Parkplatzes favorisierte.



Abb.1: Variantenvergleich; Quelle: RGS

Beratung mit dem Beirat:

Die Mitglieder des Planungs- und Gestaltungsbeirates bedanken sich für die Vorstellung des Vorhabens und Frau Spengler übernimmt die Patenschaft für das Projekt. Das Gremium erklärt anhand des Luftbildes die hoch komplexe Situation auf dieser relativ kleinen Fläche. Zu beachten ist die Stadtmauer sowie das Kuhtor als geschützte Einzeldenkmale. Eine Herausforderung stellt die Erschließung sowie die topographischen Verhältnisse dar.

Die Verletzung des Ortes durch die entstandenen Verkehrsbauwerke ist sehr deutlich sichtbar. Anhand der historischen Pläne kann die alte Struktur gut nachvollzogen werden.

Eine ergänzende Villenbebauung auf dem Grundstück der Ernst-Barlach-Straße 5 schränkt den Blick auf die Stadtmauer und das Kuhtor ein, aber historisch ist es definitiv richtig diese Stelle wieder zu bebauen.

Der Beirat empfiehlt hier eine Villa zu bauen, verweist gleichzeitig aber auf das Problem des Übergangs zur Ernst-Barlach-Straße im Zusammenhang mit der vorhandenen Rampensituation. Eine wesentliche Frage stellt die Erschließung für die künftige Villa dar, der Auftritt muss beachtet werden. Wichtig ist zudem, dass die Höhe der Villa nicht über die Traufe des Kuhtors reichen darf. Die Aufgabe erwartet also großen Respekt mit dem Umgang des Ortes!

Zu der heutigen Parkplatzfläche vertritt der Planungs- und Gestaltungsbeirat die Auffassung, dass es dem Ort guttun würde, wenn eine neue Bebauung hinzukäme. Historisch war

der Platz sehr eng bebaut, im Gegensatz zur heute stark veränderten Situation. Die Mitglieder erläutern, dass der Höhenunterschied des Geländes genutzt werden könnte um unter dem Haus zu parken, ggf. sogar in 2 Ebenen. Sie vertreten die Auffassung, dass sich der Baukörper durchaus modern darstellen könnte. Das Haus könnte beispielsweise bewachsen werden und es könnte eine Kompensation auf dem Dach stattfinden. Wichtig dabei bleibt aber immer ein sehr hoher architektonischer Anspruch.

Nicht umsetzbar schätzt das Gremium die Überwindung des Höhenunterschieds mittels einer geraden Rampensituation von der Bahnhofstraße zur Straße Am Bürgermeistergarten ein. Als realistisch wird eine Erschließungssituation von der Straße An der Viergelindenbrücke eingeschätzt, mit einem sanften Hang (vgl. ähnlich wie Folie 7 mittlere Abbildung & Folie 9 aus gezeigter Präsentation).

Die Stadt muss hier in ihrer Prägnanz erhalten bleiben.

Die Mitglieder des Planungs- und Gestaltungsbeirates empfehlen die Durchführung eines Wettbewerbs für beide Flächen in einem Verfahren. Es sollten ca. 6 Büros aufgefordert werden Vorschläge für beide Bereiche zu entwickeln. So hätte man ein breites Spektrum an Lösungsvorschlägen für beide Bereiche. Einen gemeinsamen Wettbewerb für beide Flächen auszuschreiben hätte außerdem den Vorteil, dass die Erschließungssituation und Topographie zusammenhängend betrachtet werden würden.

Das Stadtbild muss geschärft werden und es bedarf hier einen sehr behutsamen Umgang mit einem der letzten Stückchen bebaubaren Stadt.

Es braucht eine richtig gute Lösung.

Weiterhin regt das Gremium an den südlichen Weg entlang der Stadtmauer zur IHK wieder öffentlich zu machen.

Im Zuge der Betrachtung dieses Standortes sollten Möglichkeiten überprüft werden, den ruhenden Verkehr entlang der Stadtmauer woanders unterzubringen. So dicht an der Mauer verstellen die PKWs das Bauwerk, mit welchem respektvoller umzugehen ist.

An die RGS wird der Hinweis gegeben, dass der Wettbewerb auch an die Veräußerung der Grundstücke gekoppelt sein kann, wenn die RGS den Wettbewerb nicht selbst ausloben will oder kann.

In Bezug auf die vorgeschlagene Variante zur klimaangepassten Stadtentwicklung und Begrünung der Fläche, empfiehlt das Gremium, innerhalb der Stadt zu ermitteln wo der größte Handlungsbedarf bei Wärmeinseln besteht und dort gezielt anzusetzen. Sie verweisen darauf, dass die Flächen östlich der Bahnhofstraße künftig begrünt bleiben werden. An diesem Ort herrscht sicherlich nicht der größte Bedarf zur Klimaanpassung.

Empfehlungen des Beirates:

Entwicklung Umfeld Kuhtor

Auftraggeber/in: RGS

Planer/in: RGS

Empfehlungen des Beirates:**Ausgangslage / Situation**

Zur Diskussion gestellt werden zwei Grundstücke am Kuhtor:

1. Ernst-Barlach-Straße 5-6

Das Kuhtor ist Teil der historischen Stadtbefestigung und wurde im 13. Jahrhundert als Wehrturm gebaut. Westlich des Turms sind Teile der mächtigen Stadtmauer noch in voller Höhe erlebbar und aufgrund des freien Grundstücks südwestlich des Tors besonders gut sichtbar. Der östliche Mauerrest ist niedriger und weniger spektakulär. Innerhalb des Mauerrings ist die Bebauung durch die dichte, mittelalterliche Struktur geprägt.

Außerhalb, also „vor der Stadt“, entstanden im 19. Jahrhundert südlich des Tors, entlang der heutigen Ernst-Barlach-Straße, mehrere Einzelvillen. Auch das heute unbebaute Grundstück südwestlich des Tors war ehemals mit einer Villa bebaut.

Beim Bau der Stadtbahn wurde die Straße südlich der Villen um ca. 2m höhergelegt, was eine unglückliche topografische Situation für die Villen zur Folge hat: Sie liegen so tief unten, dass keine angemessene Eingangssituation von Süden besteht. Hinzu kommt, dass im Bereich des zur Bebauung angefragten Grundstücks eine grobschlächlige, das Denkmal beeinträchtigende Rampeanlage für Fußgänger überwunden werden muss, um den Weg durch das Kuhtor zu erreichen. Im Bereich der historischen Mauer wird ferner entlang der Straße Am Bürgermeistergarten jede freie Fläche als PKW-Abstellplatz genutzt, was die wertvolle Stadtansicht von Süden beeinträchtigt.

Vorhaben

Das Grundstück an der Ernst-Barlach-Straße soll mit einer Villa bebaut werden, die die bestehende Lücke wieder füllt.

Empfehlungen des Beirats zu 1.

Aufgrund der historisch gewachsenen Bebauung südlich der Stadtmauer erscheint es dem Beirat schlüssig, den fehlenden Villenbaustein wiedereinzusetzen, jedoch so sensibel, dass die Blickbeziehung zu Tor und Mauer erlebbar bleibt. Eine besondere Herausforderung ist der konzeptionelle Ansatz für die würdige Erschließung der neuen Villa in Verbindung mit dem barrierefreien Erreichen des Kuhtors von Süden.

Genauere Lage und Ausdehnung des Neubaus sind mit dem Denkmalschutz abzustimmen, ebenso ist die maximale Höhe festzulegen. Eine Lösung für die zusätzlichen Stellplätze des Neubaus und der bereits vorhandenen, die das Denkmal beeinträchtigen, ist zu finden. Der Realisierung des Projektes sollte aufgrund der delikaten Lage im Stadtkörper ein Architektenwettbewerb vorgeschaltet werden.

2. Parkplatz Viergelindenbrücke

Der heutige Parkplatz befindet sich nördlich des Kuhtors, im Bereich der inneren Stadt und war, wie aus historischen Stadtplänen ersichtlich, ursprünglich bebaut. Der derzeitigen Situation fehlt die stadträumliche Fassung, um die Zugehörigkeit zur inneren Stadt erkennbar zu machen. Hinzu kommt die breite Schneise der Bahnhofstraße, die den Stadtkörper hier konturlos werden lässt.

Eine Schwierigkeit für künftige Veränderungen besteht in der Topografie, die eine Verlegung der Zufahrt zur Straße Am Bürgermeistergarten aufgrund der Rampenneigung in Frage stellt.

Vorhaben

Für das Grundstück werden vom Vertreter der RGS im Wesentlichen 3 Varianten für eine künftige Entwicklung vorgestellt:

- A. Der Parkplatz wird entfernt und im Sinne einer klimaangepassten Stadtentwicklung durch eine Grünfläche ersetzt, die Zufahrt zur Straße Am Bürgermeistergarten erfolgt über eine steile Rampe von der Bahnhofstraße aus.
- B. Der Parkplatz wird bebaut, um Raum für Wohnen/Gewerbe zu schaffen und zur Verbesserung der stadträumlichen Situation beizutragen, Zufahrt über die Rampe wie A.
- C. Optimierung der Stellplatzzahl und Erschließung gemäß Beschluss von 2008, Zufahrt wie vor oder alternativ analog der bestehenden Erschließung, allerdings bei Verzicht auf exzessive Stellplatzausweisung entlang des Baudenkmals Stadtmauer. Mögliche Verlängerung der Stadtmauer nach Osten, optionaler Grundstücksankauf südlich des Parkplatzes.

Empfehlungen des Beirats zu 2.

Der Stadtraum leidet unter fehlenden Raumkanten und wird unter Wert als Stellplatzfläche genutzt. Die Platzfläche war historisch bebaut, was dem Charakter des Ortes auch heute wieder zuträglich wäre im Sinne der Dialektik der inneren und äußeren Stadt. Der Ansatz einer klimatisch wirksamen Grünfläche wäre im Bereich der gegenüberliegenden Böschungskante der Schneise der Bahnhofstraße besser und wirksamer angesiedelt. Die Problematik des Höhenunterschiedes bei einer neuen Anbindung von der Bahnhofstraße aus ist noch offen und müsste geprüft werden.

Der Beirat spricht sich im Einvernehmen mit dem Denkmalschutz grundsätzlich für eine Bebauung auf dem Grundstück aus. Es sind hierzu allerdings viele Themen vorab zu klären:

Ist eine Bebauung unter Beibehalt der jetzigen Erschließung realisierbar? Können Stellplätze auf dem Grundstück durch Nutzung der Topografie im Untergeschoss angefahren werden? Welche Nutzung ist geeignet, ist z.B. studentisches Wohnen denkbar? Sind Schallschutzmaßnahmen gegen Außenlärm erforderlich und bei welcher Nutzung?

Grundsätzlich und unabhängig von diesem Vorhaben wäre es hilfreich, die Unterbringung des ruhenden Verkehrs nach Bestand und Bedarf für die gesamte Altstadt zu kartieren, um Maßnahmen, wie z.B. Quartiersgaragen besser einschätzen und planen zu können. Der Versuch, dem Parkdruck in der Altstadt unkontrolliert nachzugeben, ist langfristig ohnehin keine Option.

Die komplexe Topografie, verbunden mit thematischen Überschneidungen, veranlassen den Beirat, einen gemeinsamen Wettbewerb für beide Baufelder zu empfehlen. Dies eröffnet Vorteile auch für getrennte Grundstücke, da Synergien, zum Beispiel für die Erschließung entstehen können, die allen zugutekommen. Für beide Baufelder werden Lösungen erwartet, die den Ort vorbildlich interpretieren und die Stadt durch einen neuen „Baustein“ bereichern.

Der Beirat begleitet gerne das weitere Vorgehen und bittet um eine Wiedervorlage.

TOP 2 B-Plan 15.W.188.2 Ehemalige Molkerei, Neubrandenburger Straße, Teilbereich 2

Stand des Projektes: Entwurfsplanung

Referent/in: Frau Hoffmann (HRO) & Herr Muhsal (Investor)

Bauherr/in: Herr Muhsal/ Muhsal Immobilien & Herr Brauer (privat)

Vortrag:

Frau Hoffmann führt von Seiten des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft in die Thematik ein. Das Plangebiet befindet sich im Stadtbereich Brinckmansdorf. Westlich davon befindet sich die Warnowniederung und nordöstlich der Schweitzer Wald als Naturräume. Im Norden des Geltungsbereichs befindet sich eine Bahntrasse mit dem Haltepunkt Kassebohm, westlich die Neubrandenburger Straße und östlich der Kassebohmer Weg, welcher in einer Sackgasse endet.

Der erste Teilbereich des Bebauungsplans (südlich gelegen) konnte in der Vergangenheit bereits zur Rechtskraft gebracht werden und ist heute schon vollständig bebaut.

Anhand eines städtebaulichen Entwurfes des Investors wurde in den vergangenen 4 Jahren ein B-Planentwurf erarbeitet. Von der Neubrandenburger Straße aus ist eine neue Erschließungsstraße für das Gebiet geplant. Der B-Planentwurf sieht im nordwestlichen Bereich des Plangebietes die Schaffung von Einzelhandel samt dessen Stellplätzen vor. Im restlichen Plangebiet sind Bauflächen für Wohnungsbau und auch teilweise Mischgebiete vorgesehen. Mit dem Entwurf sollte von der Bürgerschaft der Entwurfs- und Auslegungsbeschluss bewirkt werden. Seitens der Politik wurden jedoch in den Ausschüssen erhebliche Kritikpunkte benannt und zur Überarbeitung des Entwurfs aufgefordert, sowie die Vorstellung vor dem Planungs- und Gestaltungsbeirat erbeten.

Als wesentliche Kritikpunkte wurde beispielsweise die durchgehende Verkehrserschließung zum Kassebohmer Weg genannt, die ebenerdigen Stellplätze für den Einzelhandel und zu viele straßenbegleitende Stellplätze, zu wenig Straßenbäume, das für den Einzelhandel gleichzeitig ein Discounter und ein Vollsortimenter vorgesehen sind, die Ausführung des Einzelhandels als 1-Geschosser ohne andere kombinierte Nutzungen (Flächeneffizienz), Gebäudehöhen und zu wenig öffentlicher Grünraum mit Aufenthaltsqualität.

Frau Hoffmann erklärt, dass die Kritik sehr ernst genommen wird und der Austausch mit den Investoren gesucht wurde. Es wurden erste Ansätze erarbeitet die Herr Muhsal im Folgenden vorstellt.

Fred Muhsal erklärt, dass er das Plangebiet nun gemeinsam mit Herr Brauer entwickeln möchte. Es soll Einzelhandel und Wohnnutzung realisiert werden.

Als Probleme erläutert der Investor den notwendigen Schallschutz wegen der Bahngleise und der Neubrandenburger Straße, das Gefälle und die Geländehöhen sowie die Bodenkontamination. Das Gelände steigt im Plangebiet etwa um 6 m an, was zu Schwierigkeiten in der Planung, vor allem für die Erschließung führt.

Aufgrund der Altlasten ist eine Bodensanierung notwendig, an 2 Stellen ist der Untergrund sogar schwer belastet.

Der Investor erläutert die Änderungen, die aufgrund der Kritikpunkte zum ersten Entwurf, erarbeitet wurden.

Die Verkehrsführung wurde angepasst, sodass es kein Durchgangsverkehr für PKW mehr zum Kassebohrer Weg geben soll. Eine Fuss- und Radverbindung ist weiterhin vorgesehen. Es soll kein Discounter mehr untergebracht werden, nur noch ein Vollsortimenter, wodurch sich die Fläche für den Einzelhandel verkleinert. Die Stellplätze des Einzelhändlers sollen in einem Parkhaus untergebracht werden, dass gleichzeitig Stellplätze für die Wohnnutzung abbilden soll. Somit entfallen die im ersten Entwurf geplanten Tiefgaragen, weil die Stellplätze alle in Parkhäusern nachgewiesen werden sollen.

Im Süden, an der Grenze des bereits entwickelten ersten Teilbereiches, ist eine Wand in Höhe von ca. 4-5 m aufgrund des Geländeversprungs vorhanden. Die zunächst vorgesehenen Punkthäuser wurden in Zeilenbauten geändert.

In dem Plangebiet soll ein kleiner Grünzug neu eingeordnet werden und an den neu gebauten Spielplatz anschließen. In dem Grünzug soll ein Retentionsbecken im Norden eingeordnet werden.

Entlang der Bahn schlägt der Investor im Norden einen begrünten Schallschutzwall aus Erde vor, der gleichzeitig erlebbar gemacht werden könnte. Er erläutert, dass nun etwa 28% mehr Grünflächenanteil eingeordnet wurde, ohne das Wohnflächen verloren gehen.

Abschließend erklärt Herr Muhsal die Vorteile der angedachten Parkhäuser.



Abb.2: Städtebauliches Konzept Stand: Sep.23 Muhsal Immobilien; Quelle: IBUS Architektengesellschaft mbH

Beratung mit dem Beirat:

Die Mitglieder des Planungs- und Gestaltungsbeirates bedanken sich für die Vorstellung des Vorhabens. Herr Prof. Dr. Zahiri übernimmt die Gesprächsführung als Pate des Projektes.

Er fasst die Planungshistorie kurz zusammen: Die Investoren haben mit einem Planungsbüro einen städtebaulichen Entwurf erstellt. Die politischen Gremien müssen den Entwurf für den Bebauungsplan bestätigen, was hier aufgrund von vielen berechtigten Kritikpunkten nicht geschehen ist. Für die Weiterentwicklung des Gebiets wurden nun schon viele Punkte seitens des Investors gemeinsam mit der Stadtplanung gefunden, um den Entwurf zu verbessern.

Der Beirat stellt zwei Betrachtungsebenen für das Vorhaben und das weitere Vorgehen heraus. Die eine Ebene ist, wie die Planung im Verfahren für die Vermarktung und Entwicklung vorangetrieben werden kann und die zweite Ebene ist das städtebauliche Konzept selbst. Aus Sicht des Beirates muss sich das städtebauliche Konzept am öffentlichen Raum orientieren und aufhängen. Das vorhandene Potential muss genutzt werden. Mit dem bestehenden Bahnhaltelpunkt ist eine gute Voraussetzung für das Gebiet vorhanden. Bisher sind die Übergänge in die Naherholungsräume drum herum kaum beachtet. Diese gilt es herauszuarbeiten.

Bisher fehlt dem Quartier zudem eine „Mitte“. Der städtebauliche Entwurf sollte sich an dem Gerüst des öffentlichen Raumes orientieren. Entlang dieses Gerüsts können dann sinnvolle Baufelder mit den entsprechenden Nutzungen entwickelt werden. Gleichzeitig wird der öffentliche Raum dann durch die Baufelder gefasst.

Die Anknüpfung an den vorhandenen Spielplatz erachtet das Gremium als sinnvoll.

Sinnvoll wäre hier ebenfalls vorhandenen Gehölzbestand sowie ggf. andere Fragmente (wie z.B. den alten Schornstein) mit einzubeziehen und zu erhalten oder umzunutzen. Die Beiratsmitglieder erläutern, wenn hier alles schonungslos niedergerissen wird, wird das Gebiet wie das bereits entstandene südliche Gebiet aussehen bzw. keinen besonderen Wiedererkennungswert vermitteln. Mit Einbeziehung von Bestandselementen kann der individuelle Charakter des Ortes gefördert werden.

Festzuhalten bleibt, dass der Prozess so wie er jetzt durchgeführt wurde, viel Zeit in Anspruch genommen hat und durch Unzufriedenheit der politischen Gremien letztendlich verzögert wurde.

Um das Verfahren voranzutreiben und das Beste aus dem Quartier herauszuholen, schlägt der Planungs- und Gestaltungsbeirat vor, ein kleines Werkstatttreffen mit 2-3 Planungsbüros, den Investoren, den Fachämtern, Vertretern des Ortsbeirates und den Ausschüssen vor. So würden die Investoren in kurzer Zeit gute Ergebnisse erzielen können, ohne Sorge haben zu müssen, dass das Verfahren durch die Gremien nochmals gestoppt wird.

Alles was es für das Zusammenschreiben der Aufgabenstellung braucht existiert bereits.

Der Beirat erklärt, dass die Fläche nur im größeren Kontext entwickelt werden kann. Die Topographie muss unbedingt besser mitgedacht werden. Für die Höhenentwicklung reicht der Lageplan nicht aus. Die Topographie des Gebietes sollte eher als Chance verstanden werden. Es ist viel spannender am Hang zu bauen und die unterschiedlichen Blicke nutzen zu können. Der Beirat ermutigt die Investoren, dies nicht negativ darzustellen.

Gleichzeitig bedeutet die Hanglage nicht automatisch höher bauen zu können. Die Topographie sollte erlebbar gemacht werden, indem die Gebäudehöhen auf das Gelände reagieren.

Die Stadt wird die Investoren bei dem weiteren Prozess unterstützen, versichert der Beirat. Die Einbeziehung des Ortsbeirates ist besonders wichtig, da dieser sehr interessiert darin ist den Ort zu verbessern und durch die hervorragende Ortskenntnis Wichtiges beitragen kann.

Herr Müller (Amtsleiter Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft) möchte die Kritik auch seitens der Stadt entgegennehmen, da die Planungshoheit am Ende bei der Stadt liegt und auch die Stadt die Beschlussvorlage in die Bürgerschaft einbringen wollte. Er bedauert, dass die Stadt das Vorhaben nicht zu Beginn der Planungsphase in den Planungs- und Gestaltungsbeirat eingebracht hat.

Nach der Kritik der politischen Gremien wurde gemeinsam mit den Investoren versucht erste Ansätze im Entwurf zu verbessern, da die Investoren schnell entwickeln möchten und auch dringend Wohnraum gebraucht wird. Herr Müller bestätigt, dass das vorgeschlagene Werkstattverfahren die beste Lösung darstellt, aber natürlich auch Geld und etwas mehr Zeit kosten wird.

Die Beiratsmitglieder möchten Mut dafür machen, einen Schritt zurück zu treten und nochmal mit frischem Blick einen neuen Versuch zu starten. Für die Entwicklung des Gebietes wird das die beste Lösung sein.

Als externes Gremium wollen sie dem Investor einen Ratschlag geben, wie er schnell und wertsteigernd vorangehen kann. Sie schlagen keinen Wettbewerb vor, sondern einen Workshop, bei dem die Investoren überall mitwirken können. Mit diesem Ratschlag möchten die Mitglieder dazu beitragen das Projekt voranzubringen, denn gerade weil es bisher eine unzureichende Beteiligung der Gremien gegeben hat, wurde das Vorhaben zunächst gestoppt durch die Ausschüsse.

Empfehlungen des Beirates:

B-Plan 15.W.188.2 Ehemalige Molkerei, Neubrandenburger Straße, Teilbereich 2

Auftraggeber/in: Privat & HRO

Planer/in: Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Amt für Stadtplanung / IBUS Architekten

Empfehlungen des Beirates:

Diskussionstand und Empfehlung

Die Stadt Rostock hat für das Gelände der ehemaligen Molkerei, Neubrandenburger Straße, einen Bebauungsplan entwickelt. Die bislang erarbeitete Planung wurde inzwischen durch den Ortsbeirat und den Planungsausschuss begutachtet. Beide Gremien sehen weiteren Qualifizierungsbedarf und identifizieren dazu eine Reihe von Anforderungen.

Der Planungs- und Gestaltungsbeirat (PGB) schließt sich dieser Einschätzung an. Empfohlen wird, über einen kooperativen Workshop das städtebauliche Konzept für das Quartier kritisch zu prüfen und entsprechende Alternativen zu entwickeln. Die bislang erarbeiteten Anforderungen bilden dazu eine gute Grundlage. Sie lassen sich den Themenfeldern 'Gerüst öffentlicher Räume' und 'Baufelder und Gebäudetypologien' zuordnen und damit auch hierarchisieren. Unterstützend ist der folgende Beurteilungstext etwas ausführlicher formuliert.

Gerüst öffentlicher Räume

Ein Teil der Kritik der beiden Gremien bezieht sich auf die Qualität von Erschließung und öffentlichen Räumen. Motorisierter Durchgangsverkehr soll vermieden und ruhender Verkehr möglichst nicht störend angeordnet werden. Gewünscht wird ein höherer Anteil an öffentlich nutzbaren Freiflächen: grün-geprägt, verschattet und ausgestattet mit einem Spielangebot. Zusammengenommen sind die genannten Elemente Teil eines 'Gerüsts öffentlicher Räume'. Es setzt sich zusammen aus:

- einer Haupteinschließung in einer möglichst einfachen und gut erfassbaren Grundform,
- ein oder mehreren grün-geprägten Räumen (grüner Platz oder Korridor),

- untergeordneten Wohn- und Spielstraßen
- sowie privaten Freiflächen.

Das Gerüst dient dazu, das Gebiet zu erschließen, ohne sich ausschließlich dieser Nutzung unterzuordnen. Ziel ist es, ein Gefüge aus Straßen-, Platz- und grünen Räumen auszubilden: einprägsam, räumlich erkennbar und mit unterschiedlichen Aufenthaltsqualitäten versehen. Das Gerüst muss sich dazu sinnvoll mit der Umgebung vernetzen. Anknüpfungspunkte dazu sind:

- die beiden Nord-Süd-Anbindungen Neubrandenburger Straße und Kassebohrer Weg,
- der bestehende Weg entlang der Bahntrasse Rostock-Stralsund,
- der nordöstlich liegende Haltepunkt der Regionalbahn,
- das, westlich liegende neue “Fenster in die Landschaft”,
- sowie der bestehende grüne Korridor entlang des Teilbereichs 1 des Bebauungsplans

Angesichts von Umfang und Lage des Quartiers ist die Führung von Haupt- und Nebenerschließung möglichst einfach und einprägsam auszubilden. Innerhalb des Quartiers und quartiersübergreifend soll sie Orientierung und Auffindbarkeit unterstützen. Zielpunkte müssen leicht auffindbar und rasch zu erreichen sein. Dazu gehören u.a. die östlich und südlich anschließenden Quartiere, der Bahn-Halt, die Einzelhandels-Angebote sowie das Einbinden von bestehenden und geplanten Fahrradrouten. Nicht zuletzt formuliert das Gerüst den Antritt ins Gebiet und bildet für alle Gebäude Adressen aus.

Insbesondere die Hapterschließung soll eine gut erfassbare Grundform erhalten. Innerhalb dieser Grundfigur lässt sich der KFZ-Verkehr zurückhaltend als Stichstraße mit Wendemöglichkeit einfügen, ohne dass diese Funktion die Form dominiert. Abweichend dazu ist es sinnvoll, Fuß- und Radverkehre in Fortsetzung der Hapterschließung weiterzuführen, denn das Quartier soll leicht zu erfassen und durchqueren sein.

Nach Norden zur Bahntrasse hin fällt die Fläche des Quartiers ab. Die Ausbildung des Gerüsts und der Freiflächen sowie die Wahl der Gebäudetypologien sollen sich aus der gegebenen Topografie ableiten. Diese Anpassung kann wesentlich zur räumlichen Qualität des städtebaulichen Gerüsts beitragen. Zudem lassen sich damit die folgenden Baumaßnahmen vereinfachen, da sich die Anzahl an Anschlussdetails wie Böschungen und Stützwände verringert.

Das Gerüst soll an den grünen Korridor östlich des Teilbereichs 1 anknüpfen. Innerhalb des Gerüsts sind möglichst zusammenhängende Aufenthalts- und Spielflächen einzufügen. Es ist darauf zu achten, einen möglichst großen Teil an Oberflächen (straßenbegleitende Stellplätze, Aufenthaltsflächen, Gebäude-Umfeld) entsiegelt oder teil-entsiegelt zu planen. Zu berücksichtigen sind außerdem die Anforderungen an einen nachhaltigen Umgang mit Oberflächenwasser sowie Maßnahmen zu den Folgen des Klimawandels (u.a. Kühlung durch Beschattung, Schwammstadt, ...).

Sinnvoll ist es, Bestandsgehölze sowie bauliche Fragmente aus der vorangegangenen Industrie-Nutzung konzeptionell zu berücksichtigen. Dazu gehören u.a. der historische Schornstein, Abschnitte der Betonbodenplatten, etc. Erfahrungsgemäß trägt ein Erhalt dieser Elemente zur Identitätsbildung des Quartiers bei.

Baufelder und Gebäudetypologien

Ein weiterer Teil der Kritik konzentriert sich auf die Belegung der Baufelder und die vorgeschlagenen Gebäudetypen. Kritisiert wird u.a. die Verortung und Gestaltung von Flächen für

den ruhenden Verkehr, die Lage und Form der Parkhäuser sowie die Ausbildung des Nahversorgers als Flachbau ohne Nutzung der Dachflächen. Gewünscht werden eine deutlich verbesserte Flächeneffizienz sowie eine ortsspezifisch angemessene Nutzungsmischung. Insgesamt ist ein möglichst sparsamer Umgang mit der Ressource Boden anzustreben.

Mit dem 'Gerüst öffentlicher Räume' entstehen unterschiedliche Baufelder mit jeweils eigenen Qualitäten. Diese baufeld-bezogenen Eigenschaften bilden die Basis für die Kombination von Nutzungen und die Auswahl von geeigneten Gebäude-Typologien. Störende Nutzungen lassen sich als Lärmpuffer entlang der Bahnstrecke anordnen. Nutzungen mit großem KFZ-Erschließungsbedarf sollten möglichst Baufelder am Quartiersrand belegen.

Eine besondere Chance für das Quartier ist der direkt angrenzend liegende Haltepunkt der Regionalbahn. U.a. rückt das Quartier damit in die Nähe des Rostocker Hauptbahnhofs und des dortigen ÖPNV-Knotenpunkts (3-5 min Zugfahrt). Die Lage und Ausbildung der geplanten Parkgarage sollte auf den Haltepunkt reagieren. Zu prüfen ist, ob der Ausbau zu einem Mobilitätshub möglich ist.

Kooperativer Workshop

Die folgenden Hinweise können dazu beitragen, das Workshop-Verfahren möglichst schlank und effizient zu gestalten. In das Verfahren soll frühzeitig ein breites Spektrum von Beteiligten eingebunden werden. Neben den Planungsbeteiligten (beteiligte Ämter, Entwickler*innen, ...) gehören dazu u.a. Vertreter*innen der Bürgerschaft, Anrainer*innen sowie Vertreter*innen aus dem Ortsbeirat. Die vorangegangene Planung wurde durch diese Gruppen aktiv und engagiert begleitet. Damit lässt sich auf Detailwissen vor Ort zurückgreifen. Gleichzeitig tragen diese Gruppen entscheidend zur Akzeptanz des Konzeptes bei.

Vorgeschlagen wird, zwei oder besser drei externe Planungsteams mit der Erarbeitung von Alternativen zu beauftragen. Sinnvoll ist die Bildung von Teams mit den Schwerpunkten Städtebau und Landschaftsarchitektur. Damit wird ein jeweils frischer Blick auf die Planungsaufgabe möglich.

Sinnvoll ist die Durchführung von drei Workshop-Terminen:

1. Treffen

- Klärung von Fragen
- Diskussion
- Verabschiedung von Entwurfszielen, Aufgabenstellung und Ausschreibung

2. Treffen

- Prüfung des Einhaltens der Anforderungen
- Vorstellung von Entwurfsalternativen
- Diskussion
- Zusammenstellen von Hinweisen zu Änderungen und Anpassungen

3. Treffen

- Vorstellung der Überarbeitungen
- Diskussion
- Auswahl eines Entwurfs
- ggf. Erarbeitung von Hinweisen zur Überarbeitung

Die Wiedervorlage des Projekts ist erforderlich.

TOP 3 Fahrradparken am Bahnhof (Nordseite)

Stand des Projektes: Anfrage September 2023

Referent/in: Herr Nath, Amt für Mobilität

Bauherr/in: Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Amt für Mobilität

Vortrag:

Herr Nath vom Amt für Mobilität möchte mit den Mitgliedern des Planungs- und Gestaltungsbeirates das Fahrradparken auf der Nordseite des Hauptbahnhofes thematisieren. Das Fahrradfahren soll in Rostock weiter gefördert und attraktiver werden. Bei dem Thema des Fahrradparkens am Bahnhof steht das Amt bei der Ideenfindung und der Planung noch ganz am Anfang.

Der Hauptbahnhof ist der wichtigste Umsteigepunkt für Rostock.

Die Gleisanlagen zusammen mit dem Hauptbahnhof bilden allerdings eine große Barriere Wirkung aus. Für Radfahrende ergeben sich lange bzw. umständliche Wege zwischen der Nord- und Südseite des Hauptbahnhofes, weshalb die beiden Seiten getrennt betrachtet werden müssen.

Auf der Nordseite befinden sich derzeit 252 Fahrradabstellmöglichkeiten, diese Kapazitäten sind jedoch nicht ausreichend. Herr Nath zeigt Impressionen der Vor-Ort-Situation.

Der Bahnhofsvorplatz ist zunehmend verstellt durch verschiedenste Nutzungen. Zusätzlich zu den Massen an Fahrrädern, kamen in der Vergangenheit auch E-Tretroller samt Abstellflächen hinzu, sowie neben den zwei festen Imbisspavillons noch verschiedene mobile Imbiss- und Verkaufsstände.

Im Jahr 2018 wurde schon einmal eine Machbarkeitsstudie zur Radstation am Hauptbahnhof erarbeitet. Das kleine Bestandsgebäude südöstlich des Bahnhofgebäudes sollte für diese Nutzung umgenutzt und erweitert werden. Sie ist ein wichtiges Schlüsselprojekt des aktuellen Verkehrsentwicklungsplanes „MOPZ“. Eine Radstation sollte neben dem sicheren Fahrradparken, auch Radverleih, eine Werkstatt und ggf. auch Radverkauf als Funktionen aufnehmen.

2018 wurde für die Bahnhofsnordseite ein Bedarf von mindestens 400 Abstellmöglichkeiten ermittelt. Die Ausführung der Radstation, wie in der Studie zunächst angedacht, sei jedoch aus verschiedenen Gründen nicht möglich. Er erklärt, dass auch die Prüfung zum Denkmalschutz des kleinen Gebäudes südöstlich des Bahnhofgebäudes derzeit noch aussteht.

Herr Nath zeigt Beispielbilder aus anderen Städten und erste Überlegungen seitens des Amtes. Die Vorschläge reichen von einfachen Doppelparksystemen mit und ohne Umhausung, in Baulichkeiten integrierte Lösungen bis hin zu automatischen Fahrradgaragentürmen (sog. „Bike-Safe-Towers“).

Abschließend stellt er die verschiedenen Varianten zur Diskussion.



Abb.3: Foto Ist-Situation; Quelle: Herr Nath



Abb.4: Fotosimulation Radstation; Quelle: Machbarkeitsstudie Radstation Hauptbahnhof HRO

Beratung mit dem Beirat:

Die Mitglieder des Planungs- und Gestaltungsbeirates bedanken sich für die Vorstellung des Vorhabens bei Herrn Nath. Die Projektpatenschaft übernimmt Frau Hutter für dieses Thema.

Das Gremium berichtet, dass es Freude macht sich so modernen Themen zu widmen und sich diesem Thema anzunehmen, welches derzeit viele Städte umtreibt.

Die Verknüpfung der Straßenbahnhaltestelle direkt innerhalb des Hauptbahnhofes ist gut und vorteilhaft. Aus Richtung der Steintorvorstadt ist die Einfahrt der Straßenbahn in den Tunnel jedoch nicht besonders beispielhaft.

Die Frage, ob man noch weitere Baulichkeiten wie z.B. Doppelparksysteme auf den Bahnhofsvorplatz stellt, möchte der Beirat verneinen. Vor ca. 20 Jahren, als der Straßenbahntunnel für den Hauptbahnhof errichtet wurde, hatte man die Mobilitätswende noch nicht auf dem Schirm. Damals wurden die Fahrräder in diesem Umgang noch nicht mitbedacht. Schön wäre in dem Zuge ein Fahrradtunnel samt integrierten Abstellanlagen gewesen, von wo aus die Gleise direkt erreichbar wären. Das Thema muss heute neu betrachtet werden. Der Hauptbahnhof samt Vorplatz und Kreisverkehr wurde vor der IGA 2003 neugestaltet, wobei der Denkmalbereich der Steintor-Vorstadt wenig beachtet wurde. Aus heutiger Sicht weist die Raumsituation Veränderungsbedarf auf. Die Mitglieder des Planungs- und Gestaltungsbeirates plädieren dafür den Bahnhofsvorplatz samt vorgelagerter Verkehrserschließung städtebaulich neu anzuschauen.

Im Zuge so einer städtebaulichen Neubetrachtung ist die Einordnung eines zusätzlichen neuen Bauwerks als Fahrradparkhaus, welches alle anderen Nutzungen des Platzes wie die Imbissstände sowie auch die Taxivorfahrt zusammenfasst, denkbar.

Die Frage ist allerdings, wo ein solches neues Gebäude angeordnet werden kann.

Es ist eine ganzheitliche Aufgabe hier neu zu denken, wie der Antritt und Austritt in die Stadt aufgeräumt werden kann.

Vorteil dieser Aufgabe ist es, dass kein Investor Zeitdruck ausübt. Die veränderten Bedarfe für das Umfeld können neu erfasst werden und anschließend kann in einer städtebaulichen Studie eine gemeinschaftliche Anschauung erfolgen.

Die Straßenbahn hat damals eine tolle Anknüpfung im Hauptbahnhof erfahren. Dies war und ist eine gute Geste an den Öffentlichen Nahverkehr. Es ist nun an der Zeit den Radverkehr genauso ernst zu nehmen.

Das Gremium empfiehlt das Thema größer zu denken, da es in Zukunft mehr Ideen und Investitionen für eine funktionierende und attraktive Radkultur braucht.

Die Stadt könnte über eine Bebauung nachdenken, das heißt hier nicht nur Fahrradständer ergänzen, sondern wirklich ein Gebäude, welches mehrere Funktionen aufnehmen sollte.

Dabei sind die Proportionen des Platzes zu prüfen. Der Hauptbahnhof ist zu niedrig für die großzügigen Proportionen des Vorplatzes.

Dabei sollte auch der Umgang mit dem motorisierten Individualverkehr, also ggf. eine neue Verkehrsführung für den Vorplatz, geprüft werden.

Die angeketteten Schaukeln könnten an anderer Stelle aufgestellt werden, sodass auch das Schaukeln wieder möglich gemacht wird.

Herr Nath erklärt, dass er die Diskussion sehr interessant findet. Er ist mit einem kleinen Problem gekommen, woraus nun eine große Aufgabe wächst. Die Ansätze des Planungs- und Gestaltungsbeirat kann er gut nachvollziehen und erachtet diese als richtig, jedoch braucht so eine Untersuchung selbstverständlich einige Zeit.

Das Gremium legt dar, dass temporär auch kleine Lösungen möglich wären, wie z.B. die Fortführung der Abstellanlagen südöstlich der Schaukeln, analog der nordwestlich bereits ergänzten Fahrradbügel.

Abschließend erläutern die Mitglieder, dass derzeit sehr viele Städte mit den gleichen Problemen zu kämpfen haben (z.B. auch Hamburg).

Sie bedanken sich bei Herrn Nath für die Vorstellung des Themas.

Empfehlungen des Beirates:

Fahrradparken am Bahnhof (Nordseite)

Auftraggeber/in: Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Amt für Mobilität
Planer/in: /

Empfehlungen des Beirates:

Ausgangslage / Situation

Der Hauptbahnhof Rostock ist ein wichtiger Umstiegs- und Verknüpfungspunkt. Aufgrund des Pendlerverkehrs gibt es eine große Nachfrage nach Radabstellplätzen. Am Bahnhofsvorplatz Süd entstehen perspektivisch 700 Radabstellplätze im neuen Parkhaus. Allerdings bildet der Bahnhof selbst eine große Barriere. Eine Querungsmöglichkeit, wie sie Anfang der 2000er Jahre für die Straßenbahn eingerichtet wurde, gibt es für den Radverkehr nicht. So sind Radfahrende gezwungen weite Umfahrungswege des Bahnhofes in Kauf zu nehmen.

Der Bahnhofsvorplatz im Norden des Hauptbahnhofes stellt den notwendigen und bevorzugten Ausgang Richtung Stadt dar. Derzeit gibt es auf dem Vorplatz Nord ca. 280 Fahrradabstellplätze mittels Bügelparkern ohne Überdachung. Diese sind beidseitig vor dem Bahnhofsgelände angeordnet und ergänzt gegenüber dem Bahnhof im Halbrund der Verkehrsführung. Zusammen mit den zahlreichen, teilweise nicht genehmigten Verkaufsständen, dem zusätzlichen Abstellen von E-Rollern, der Taxi-Vorfahrt, dem MIV und auch der Kunst im öffentlichen Raum ist der Vorplatz unübersichtlich, unklar, vollgeräumt und nicht einladend.

Der Vorplatz gehört weitestgehend der HRO, lediglich ein kleiner Bereich zentral um den Eingang (mit den 2 festen Kiosken) ist Eigentum der DB.

Vorhaben

Das Amt für Mobilität hatte in einer Machbarkeitsstudie eine Radstation entlang der Bahnstrecke nördlich des InterCity Hotels entwickelt, welche als Schlüsselprojekt des aktuellen Verkehrsentwicklungsplanes MOPZ die Funktionen (sicheres Fahrradparken, -verleih, -werkstatt und -verkauf) bündeln sollte. Anstelle des Backsteingebäudes östlich des Bahnhofshauptgebäudes sollte der Neubau der Radstation entstehen und östlich davon die Radabstellanlage mit einer Kapazität von 400 Rädern (Bedarfserfassung 2018).

Ziel war und ist die öffentliche Sicherung und Ordnung auf dem Bahnhofsvorplatz.

Diese Machbarkeitsstudie wurde durch die DB abschlägig beantwortet, die DB hat Eigenbedarf im Rahmen des Bahnhofsumbaus ab 2027ff angemeldet. Zu den Flächen auf der westlichen Seite des Bahnhofes, auf denen derzeit Parkplätze der DB untergebracht sind, liegen keine Informationen vor.

Infolge dessen entwickelte das Amt für Mobilität Ideen zur Unterbringung der Fahrräder z.B. in sog. „Bike-Safe-Towers“, in Doppelstock-Fahrradparksystemen, überdacht und ggf. umhaust.

Das Denkmalamt informiert, dass die Unterschutzstellung des Backsteingebäudes bevorsteht.

Die Steintorvorstadt steht als Denkmalbereich unter Schutz, die Grenze bildet ca. die Straßenflucht des InterCity Hotels.

Das Bahnhofsgelände mit der vorgeschlagenen Bebauung aus den 10er Jahren des letzten Jahrhunderts befindet sich ebenfalls in der Überprüfung der Unterschutzstellung.

Empfehlungen

Der nördliche Bahnhofsvorplatz bildet den Auftakt zur Steintorvorstadt mit strahlenförmig aufs Bahnhofsgebäude zulaufender Erschließung. Anfang der 2000er Jahre erfolgte im Rahmen der IGA-Planungen die Umgestaltung von Vorplatz und Straßenbahntrassierung. Nicht erkennbar zusammengedacht wurden Vorplatz und Verkehrsführung mit dem prominent gesetzten und überdimensionierten Verkehrskreisel.

Mit Blick auf die Mobilitätswende und die nachhaltige Entwicklung der (Innen-)Städte gilt es nun, den Bahnhofsvorplatz neu in den Blick zu nehmen.

Und wie so oft beginnt es damit

- aufzuräumen, die funktionale wie optische Vermüllung des öffentlichen Raumes zu beseitigen,
- neu zu ordnen, zu klären, was genau gehört auf den Vorplatz und was nicht.
- Was hilft der Orientierung, dem An- und dem Weiterkommen und
- wie bringt man dies mit den neuen Nutzungsanforderungen so zusammen,

dass ein repräsentativer, gut nutzbarer Vorplatz entsteht.

Es wird empfohlen, in einer städtebaulichen und freiraumplanerischen Studie zu klären welche nachhaltigen Visionen entwickelt werden, dazu zählen:

- Prüfung eines Fahrradunnels parallel zum Tramtunnel, der die direkte Erschließung zu den Bahnsteigen ermöglicht und gleichzeitig eine sichere Fahrradabstellanlage integriert.
- Prüfung der Proportionen des Platzes und seiner Dimensionierungen; kann bzw. wie kann eine Bebauung den Platz arrondieren?
- Wo/wie/wie hoch/wie tief kann eine mögliche Bebauung sein?
- Was bedeutet dies für die Beziehungen zwischen Steintorvorstadt und Bahnhofsfassade (Sichtachsen, Wege etc.).
- Klären der Bedarfe und Funktionen, die weiterhin gewünscht sind (wie viele Fahrräder, welche Kioske, Bündelung der Verkehre/Wartebereiche – Bus, Taxi, Kiss and Ride).

Der Beirat begleitet gerne die weiteren Schritte. Die Wiedervorlage des Projekts ist erforderlich.