

Planungs- und Gestaltungsbeirat der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

48. Sitzung – 06.12.2024

Beratungsorte:

Öffentlicher Teil: Bürgerschaftssaal, Rostocker Rathaus

Nichtöffentlicher Teil: BR 211, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität

Protokoll

Mitglieder des Beirates

Frau Prof. Abelmann

Herr Prof. Dr. Zahiri

Herr Prof. Stevens

Frau Spengler

Frau Prof. Vahl

Die Geschäftsstelle des Planungs- und Gestaltungsbeirates hat auf der Internetseite <http://rathaus.rostock.de> zur 48. Sitzung des Beirates sowie per Pressemitteilung eingeladen. Im Rahmen der Sitzung wurden zwei Vorhaben öffentlich und ein Vorhaben nichtöffentlich vorgestellt.

Inhalt

Öffentlicher Teil:

TOP 1: Hochhauskompass mit qualitätssichernden Maßnahmen

TOP 2: B-Plan „Sondergebiet Am Werftbecken“, Warnemünde

Nichtöffentlicher Teil:

TOP 3: / -vertraulich-

Frau Spengler begrüßt die anwesenden Gäste zur 48. Sitzung des Planungs- und Gestaltungsbeirates. Sie übernimmt für diese Sitzung den Vorsitz des Gremiums und erklärt den Gästen den Ablauf und das Prozedere.

TOP 1 Hochhauskompass mit qualitätssichernden Maßnahmen

Referent/in: Herr Bormann, Yellow Z, Berlin
Auftraggeber/in: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität

Vortrag:

Herr Bormann erläutert, dass die Erarbeitung des Hochhauskompasses für die Stadt Rostock seit ca. einem dreiviertel Jahr durch das Büro Yellow Z erfolgt und sich das Projekt mittlerweile dem Ende der ersten Phasen nährt. Im Oktober gab es gemeinsam mit den Mitgliedern des Planungs- und Gestaltungsbeirates einen Beratungstermin, in dem wertvolle Hinweise für die weitere Bearbeitung gegeben wurden. Dabei wurden Anmerkungen zu den Darstellungen der Pläne gegeben sowie die inhaltlichen Grundsätze diskutiert und einzelne Stadtteile detailliert besprochen.

Herr Bormann erläutert die Bausteine des Hochhauskompasses. Der Kompass ist als ein Angebot zu verstehen, es müssen keine Hochhäuser gebaut werden. Es werden Bereiche für die Stadt definiert, in denen Hochhäuser unter bestimmten Voraussetzungen verträglich eingeordnet werden könnten. Es werden gesamtstädtisch raumwirksame Strategien für die Ergänzung mit Hochhäusern aufgezeigt. Anhand der erarbeiteten Teilraumsteckbriefe werden die Strategien für die einzelnen Teilläume spezifisch beschrieben und dargestellt. Ein wichtiger Baustein des Hochhauskompasses ist auch der Qualitätskatalog mit Kriterien für eine nachhaltige und qualitätsvolle Hochhausentwicklung, da diese immer mit der Schaffung eines Mehrwertes für die Umgebung einhergehen soll.

Anschließend erläutert der Planer die erarbeiteten Strategien der Höhenentwicklung des Leitbildes.

Es werden Gebiete definiert die sich in besonderem Maße eignen in der Stadt Hochhäuser zu entwickeln. Herausgearbeitet wurden: die städtischen Zentren, um diese zu stärken; entlang der bedeutsamen Wasserkanten, um die Stadtsilhouette behutsam weiter zu bauen; an bestimmten Haltepunkten, um die Erschließungsgunst zu nutzen; entlang übergeordneter Stadteinfahrten, um diese zu akzentuieren; die bestehenden Hochhausensembles, um diese maßvoll zu ergänzen; in Dynamischen Entwicklungsräumen, um diese urban zu gestalten sowie in den maritimen Hafen- und Industriegebieten, um den Charakter der Stadt und die lokale Wirtschaft weiter zu entwickeln.

Daraus ergibt sich die Karte des Hochhauskompasses.

Die Entwicklung von Hochhäusern ist kein „Muss“, dieses Leitbild soll eine Entwicklung ermöglichen. Herr Bormann erklärt, dass zu jedem Stadtteil spezifische Steckbriefe erarbeitet werden, in denen jeweils die Höhenschichten dargestellt sind und die Struktur des Ortes beschrieben wird. Gleichzeitig werden Regeln definiert, wie hoch und wo gebaut werden kann. Die Steckbriefe sollen dazu beitragen, den Stadtraum sinnvoll zu ergänzen. Es werden beispielhaft zwei Steckbriefe erläutert.

Damit bei der erhöhten Sichtbarkeit der Hochhäuser im Stadtgefüge auch die Qualität entsprechend gesichert wird, wurde ein Qualitätskriterienkatalog erarbeitet. Es gilt der Grundsatz „Je höher, desto mehr.“. Dafür wurden 3 Kategorien (A-C) mit unterschiedlichen Qualitätskriterien für Hochhäuser entwickelt und eine weitere für rein technische Gebäude und Anlagen in industriellen Lagen (D). Bei dem heranziehen der Kriterien ist jeweils die Lage

des Gebäudes im Stadtraum als auch die Gebäudehöhe ausschlaggebend. Die Kriterien umfassen beispielsweise eine öffentlich zugängliche Nutzung im Erdgeschoss, eine attraktive Gestaltung der (öffentlichen) Freiräume, die Nutzungsmischung innerhalb des Gebäudes, eine besonders qualitätsvolle Architektur, eine öffentliche Dachnutzung und/oder Begrünung sowie Mehrfachnutzungen der Gebäudehülle. Außerdem sollen qualifizierende Verfahren durchgeführt werden und es wird auf die Zertifizierung der Nachhaltigkeit verwiesen. Für jede Kategorie ist die Mehrwertebene definiert worden, die als sehr wichtiger Faktor bei der Entwicklung der Gebäude und des Umfeldes zu beachten ist.

Abschließend erläutert Herr Bormann wie der Planungsprozess eines Hochhauses in drei Stufen ablaufen könnte.

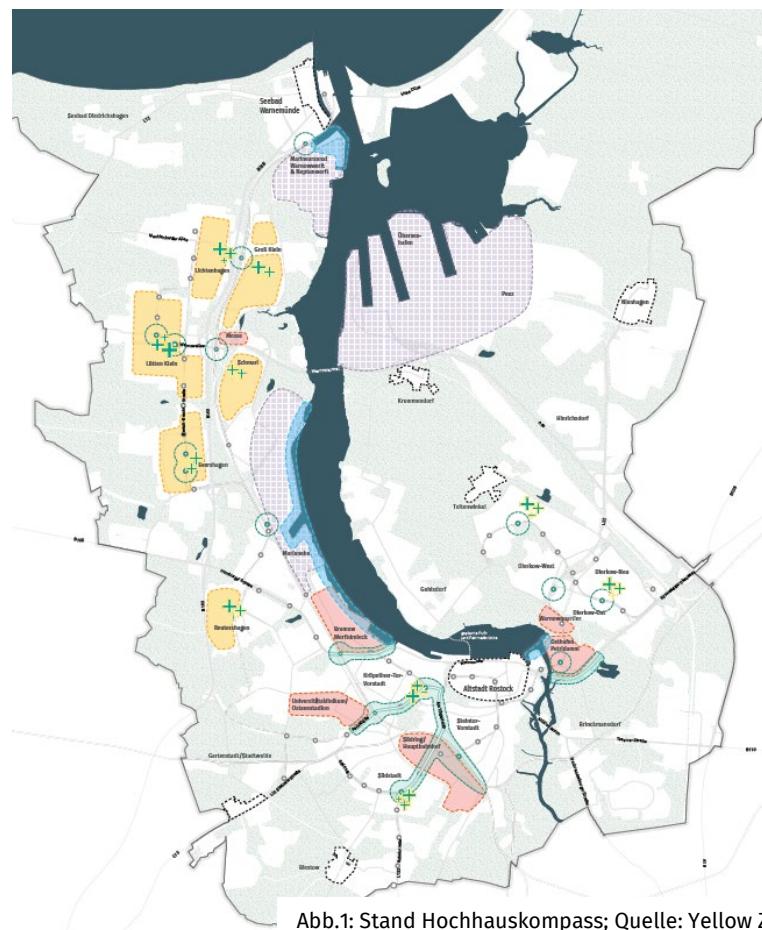


Abb.1: Stand Hochhauskompass; Quelle: Yellow Z

Beratung mit dem Beirat:

Die Mitglieder des Planungs- und Gestaltungsbeirates bedanken sich für die Vorstellung und den aufgezeigten Planungsprozess. Für die Stadt entsteht hier ein gutes Produkt, welches bei künftigen Anfragen und Planungen hilfreich sein wird. Der Beirat lobt die positiven Entwicklungen der Weiterentwicklung des „Hochhausleitbildes“. Das Wort Kompass ist ein wirklich passender Begriff für dieses Instrument.

Die Mitglieder erläutern, dass Rostock eine Stadt mit ganz unterschiedlichen Strukturen ist und dieses Papier die Chance öffnet mit den Gebieten auch spezifisch umzugehen.

Die Stärkung der Zentren ist aus Sicht des Beirates ein wichtiger Faktor. Der Kompass bietet ein ausführliches Spektrum, um den Mehrwert eines neuen Hochhauses für die Stadt und die Öffentlichkeit sicher zu stellen. Für den Fall, dass ein Grundstück hochwertiger genutzt werden kann und damit eine Wertsteigerung erfährt, enthält der Kompass Angebote, wie die Wertschöpfung gleichzeitig auch einen Mehrwert für die Allgemeinheit darstellen kann und soll.

Diese erarbeitete Unterlage hilft beiden Seiten, sowohl den Investoren als auch der Stadt, und leistet eine gewisse Vermittlungsarbeit.

Der Kompass hilft künftig bei der Abwägung von Baugesuchen ob, was und wie viel an dem jeweiligen Standort Sinn macht.

Das Gremium hat nur noch einige wenige Hinweise und Anregungen zur Verbesserung.

Um die Lesbarkeit des Dokuments noch zu verbessern, könnten illustrierende Bilder, Collagen und Referenzbeispiele hinzugefügt werden (z.B. Müllverbrennungsanlage Kopenhagen, Energiespeicher Heidelberg, etc.). Die Bilder tragen dazu bei, dass das Dokument verständlicher und greifbarer wird.

Es sollte nochmal geprüft werden, ob auch die Lage des Hochpunkts zum öffentlichen Raum in den Kategorien A-C mit aufgenommen wird als Qualitätskriterium.

Sehr gut aus Sicht der Mitglieder ist ebenfalls, dass auch eine Kategorie für die technischen Gebäude bzw. Industriebauten aufgegriffen wurde.

Der Hochhauskompass stellt eine wichtige Grundlage dar, sodass die Stadt in künftige Verhandlungsprozesse sicher einsteigen kann.

Es wird nochmal betont, dass dieses Dokument eine Hilfestellung bietet und Diskussionen bereichern wird. Es ist eine „Kann-Bestimmung“!

Der Planungs- und Gestaltungsbeirat lobt das Planungsbüro und die Stadt für diese sehr gute Arbeit und freut sich auf die fertige Broschüre!

Empfehlungen des Beirates:

Hochhauskompass mit qualitätssichernden Maßnahmen

Auftraggeber/in: HRO

Planer/in: Yellow Z

Empfehlungen des Beirates:

Ausgangslage / Situation

Der Planungs- und Gestaltungsbeirat hatte am 11.10.24 und am 06.12.24 die Gelegenheit den Hochhaus-Kompass der Stadt Rostock zu begutachten. Der Hochhaus-Kompass identifiziert sensible Stadtbereiche, die vor einer Überformung zu schützen sind. Gleichzeitig zeigt er Potenziale auf, die für eine Nachverdichtung und Akzentuierung geeignet sind. Ergänzend formuliert das Konzept Anforderungen, die eine maßvolle Entwicklung anstoßen und steuern sollen.

Innerstädtische Nachverdichtung bezieht bestehende Infrastrukturen mit ein und ermöglicht einen sparsamen Umgang mit Boden als wertvoller Ressource. In diesem Zusammenhang kann der Gebäudetyp Hochhaus einen Beitrag leisten für eine zeitgemäße Weiterentwicklung Rostocks.

Der Hochhaus-Kompass fasst für eine Hochhaus-Bebauung geeignete Flächen zusammen und formuliert Anforderungen an den anschließenden Planungsprozess. Dabei zeigt er Chancen und Möglichkeiten auf, die mit einer Hochhaus-Bebauung verbunden sind. Neben der Neuschaffung von Wohn- und Büroflächen sieht das Konzept die Qualifizierung von öffentlichen Räumen sowie punktuell eine stärkere Nutzungsmischung (EG-Bereiche) vor.

Mit der höheren Ausnutzungsmöglichkeit eines Grundstücks ist eine Wertsteigerung verbunden. Damit ergibt sich eine besondere Verpflichtung gegenüber der Stadt Rostock und der Stadtöffentlichkeit. Darüber hinaus sind mit Hochhausstandorten u.a. städtebauliche, stadtclimatische und soziale Auswirkungen verbunden. Die im Konzept zusammengestellten Anforderungen sorgen hier für einen Ausgleich. Sie sind im Rahmen des anschließenden

Planungsprozesses zwischen den Beteiligten (Stadt, Stadtöffentlichkeit, Investoren) weiterzuentwickeln und auszuarbeiten.

Der Hochhaus-Kompass berücksichtigt Erfahrungen anderer Städte. Während der Erarbeitung wurde er durch Bürger*innen der Stadt Rostock kritisch begleitet. Das Dokument kann beispielgebend sein für weitere Planungsinstrumente der Stadt.

Empfehlungen

Der Planungs- und Gestaltungsbeirat schlägt vor, folgende Ergänzung zu prüfen und ggf. in das Konzept zu übernehmen:

- Die Lage des Hochhauses soll einen möglichst direkten Anschluss an den öffentlichen Raum ermöglichen.
- Hinweis im Einleitungstext: Der Hochhaus-Kompass fasst Anforderungen zusammen, die im Rahmen des Planungsprozesses von den Planungsbeteiligten weiterzuentwickeln und auszuarbeiten sind.
- Fotos von geeigneten Projektbeispielen können die Vermittlung der einzelnen Anforderungen unterstützen (vgl. Energiebunker in Heidelberg).

TOP 2 B-Plan „Sondergebiet Am Werftbecken“, Warnemünde

Stand des Projektes: Vorentwurf

Referent/in: Herr Hoffmann, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität

Bauherr/in: HRO

Vortrag:

Herr Hoffmann erläutert den Stand des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans 01.SO.203 am Werftbecken in Warnemünde. Zum Zeitpunkt des Aufstellungsbeschlusses ist man noch von festzuschreibenden Sondergebietsflächen ausgegangen, der derzeitige Planungsstand weist ausschließlich Gewerbeflächen auf, da im Zuge der andauernden Planungen festgestellt wurde, dass Gewerbefläche hier ausreichend sein werden.

Herr Hoffmann verortet anhand eines Luftbildes die Lage des Gebietes in Warnemünde. Durch die direkte Nähe zur S-Bahn Haltestelle und der Lage dicht am Ortseingang ist eine sehr gute Anbindung gewährleistet.

Das Gebiet ist von der Wasserseite aus, mit der Bahn kommend und direkt von der kleinteiligeren Struktur in Warnemünde aus sehr präsent und gut sichtbar.

Mit dem Gebiet gibt es einige Konfliktfelder und schwierige Faktoren, die bei der Planung beachtet werden müssen. Es ist eine umfangreiche Sanierung des Werftbeckens sowie der Kai-Anlagen notwendig. Das Becken soll verkürzt werden, weshalb ein Stück vom hinteren Teil des Beckens verfüllt wird. Außerdem ist eine Umwandlung des Waldes auf der Deponeifläche zur Gewerbefläche vorgesehen. Wie diese Fläche genutzt werden kann, ist noch offen und zu prüfen.

Zwei Flächen in dem Gebiet sind durch Bürgerschaftsbeschluss als Direktvergabeflächen an die Firmen, 50 Hertz und das Fraunhofer Institut, zu vergeben. Alle anderen Grundstücke werden ausgeschrieben und unterliegen den Anforderungen einer Vergabe.

Der Bebauungsplan weist eine Schnittstelle zum Hochhauskompass auf. An der nordöstlichen Spitze der Kai soll ein höheres Gebäude möglich sein. Es werden Maximal- und Mindesthöhen festgesetzt, nach derzeitigem Planungsstand sind mind. 25 m und max. 55 m Gebäudehöhe festgesetzt. Das Neptunhotel mit ca. 60 m Höhe soll nicht überschritten werden. In den meisten Baufeldern soll eine Höhe von max. 22 m festgesetzt werden. Westlich entlang der Zufahrtsstraße wird die vorhandene kleinteilige Bebauung mit dem ehemaligen Verwaltungsgebäude und dem Pförtnerhäuschen berücksichtigt.

Entlang der wertvollen Wasserseiten sollen Freilagerflächen im B-Plan ausgeschlossen werden.

Die Kaikante soll möglichst öffentlich begehbar sein. Für das Hafen- und Seemannsamt muss es allerdings möglich sein die Flächen temporär als ISPS-Zone abzusperren und einzurichten.

Ein wichtiger Punkt im Bebauungsplan ist auch die Verfüllungsfläche im Werftbecken. Die Fläche wird nicht für hochbauliche Anlagen bebaubar sein. Sie kann aber freiräumlich genutzt werden. Genauere Überlegungen bestehen dazu allerdings noch nicht.

Es besteht die Überlegung hier zwischen der Verfüllungsfläche und der Erschließungsstraße ein weiteres Baufeld festzusetzen.

Anschließend erläutert Herr Hoffmann genauer die geplanten Festsetzungen zum Kopfgrundstück. Für die künftige Bebauung dieser Fläche sollen, aufgrund der herausragenden Lage und der Möglichkeit eines Hochpunktes (GE6), erhöhte Anforderungen gelten. Zwischen den geplanten Baufeldern GE 5 und 6 soll die Begehbarkeit der Liegeplätze durch ein Geh- und Fahrrecht gesichert sein. Das Kopfgrundstück soll im Gesamten ausgeschrieben werden, mit der Möglichkeit das sich Investoren auch auf Teilflächen bewerben.

Derzeit erfolgt die Auslegung des Vorentwurfs. Ziel ist es bis zum Ende 2025 einen qualifizierten Entwurf zu erarbeiten und im Jahr 2026 den Satzungsbeschluss zu erwirken.

Abschließend werden Fragestellungen zur Diskussion an die Beiratsmitglieder gestellt. Die offenen Punkte betreffen die Nutzung und Gestaltung der Verfüllungsfläche, die Frage ob eine Bebauung zwischen der Verfüllungsfläche und der Erschließungsstraße zugelassen werden sollte, Qualitätssichernde Verfahren im Bereich des Kopfgrundstücks und Fragen zur Gestaltung und des Mehrwerts eines Hochhauses an dem Standort für die Öffentlichkeit.



Abb.2: Vorentwurf B-Plan; Quelle: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität

Beratung mit dem Beirat:

Die Beiratsmitglieder bedanken sich für die Vorstellung und erläutern, dass sie sich erstmals schon im vergangenen Jahr mit dem Bereich beschäftigt haben und eine ausführliche Begehung des Areals durchgeführt wurde. Die Aspekte und Hinweise aus dem damaligen Protokoll sind weiterhin zu beachten. Die historischen Bauten sollten soweit es geht erhalten werden, damit ein Teil des vorhandenen Gebietscharakters erhalten bleibt.

Der Verfüllungsfläche sollte auch schon zum jetzigen Zeitpunkt der Planung besondere Beachtung geschenkt werden, weil es die erste Fläche ist, wenn man in das Gebiet hineinfährt.

Die Planung stellt einen Angebotsbebauungsplan dar, dabei ist es Notwendigkeit später intensiv mit den künftigen Bauherren in Kontakt zu treten, um einen angemessenen Diskurs zur Baukultur zu führen.

Der Planungs- und Gestaltungsbeirat rät dazu, die im B-Plan vorgesehene Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung entlang der Kaikante nicht als Sackgasse auszubilden.

Die Fläche sollte weiter entlang der Kai geführt werden, damit eine öffentliche Zugänglichkeit gewährleistet wird.

Der Beirat lobt, dass den damaligen Anregungen gefolgt wurde, indem die im letzten Jahr noch vorgesehenen Kreisverkehre für Kreuzungen gewichen sind. Durch die Kreuzungen kann die Fläche der Verkehrserschließung in den jeweiligen Bereichen reduziert werden.

Aus freiraumplanerischer Sicht ist Rostock eine besonders spannende Stadt, was vor allem in den Flächen sichtbar ist, an denen man ans Wasser treten kann. Dort stecken besondere Potentiale die einmalig sind für die Stadt. Mit dem Bebauungsplan sollte jetzt die Chance genutzt werden, diese Potentiale auch öffentlich erlebbar zu gestalten. Um die Baufelder sollten unbedingt Fußwege geschaffen werden, damit die Zugänglichkeit zur Kaikante nicht durch private Zäune versperrt wird.

In Bezug auf die geplante Verfüllungsfläche, müssen jetzt schon Überlegungen angestrebt werden, was für einen Charakter diese Freifläche bekommen soll, damit dies für die Ingenieurtechnik berücksichtigt werden kann und man sich keine Potentiale verbaut. Im Prinzip muss jetzt schon die mögliche Gestaltung des ehemaligen Werftbeckens bedacht werden. Es sollten seitens der Stadt vorgezogene Überlegungen für die Nutzung der Fläche auf den Weg gebracht werden. Eine Überlegung könnte sein, das alte Becken ablesbar und sichtbar zu machen, indem es beispielsweise ca. 50 cm tiefer gelegt wird und die Fläche eine Rahmung erhält. So könnte die Beckenatmosphäre sichtbar bleiben.

Im Zuge dessen kann geklärt werden, was die potentiellen Nutzungen auf der Freifläche bräuchten und ob das zusätzliche Baufeld zwischen der Verfüllungsfläche und der Erschließungsstraße notwendig und sinnhaft ist. Sollte die Stadt sich für die Festsetzung dieses Baufeldes entscheiden, sollte das Gebäude eine öffentliche Nutzung erfahren und eine Durchlässigkeit im Erdgeschoss sicherstellen (beispielsweise wie das neuere Kreuzschiffahrterminal). Es ist zu prüfen, ob das Baufeld auf der ganzen Länge festgesetzt werden sollte.

Ein weiterer wichtiger Hinweis des Beirates, umfasst die geschwungene Baugrenze des Baufeldes GE 6. Die Rundung wird durch die Wendeschleife der Verkehrsfläche vorgegeben, sowohl für den Freiraum als auch für das Gebäude sollte die Rundung überdacht werden. Der Städtebau und die Architektur sollten sich nicht an der Verkehrsfläche orientieren. Ggf. kann eine Überkragung der Fläche in den Obergeschossen zugelassen werden.

Außerdem regen die Mitglieder des Planungs- und Gestaltungsbeirates an, so wenig Zäune wie möglich zu schaffen und zu überprüfen, welche Flächen für den Hafen wirklich gesichert werden müssen und bei welchen auf dauerhafte Zäune verzichtet werden kann oder ggf. nur temporäre Zaunanlagen verwendet werden können. Besonders für die Verfüllungsfläche sollte eine fest installierte Zaunanlage vermieden werden.

Im Zuge der weiteren Planungen des Bebauungsplans und der künftigen Bauvorhaben muss dringend die Höhenentwicklung in dem Gebiet aufgezeigt werden. Es ist wichtig darzustellen, welche Höhen für den Hochwasserschutz notwendig sind, welche Höhe die neue Kaikante nach der Sanierung und die Straßen erhalten. Es muss klar sein, wie sich der öffentliche Raum in seinen Höhen zu den Baufeldern darstellt.

Der Hochhauskompass stellt eine schöne Schnittstelle zu dem Bebauungsplan dar, für dieses Plangebiet wird es hilfreich sein auf das Instrument zugreifen zu können.

Abschließend empfiehlt der Planungs- und Gestaltungsbeirat für die Verfüllungsfläche und das Baufeld ein qualifiziertes Verfahren anzuschlieben. Die Fläche hat es in sich und bedarf

gezielter Überlegungen. Das Potential hier einen besonderen Platz zu schaffen sollte nicht vertan werden.

Empfehlungen des Beirates:

B-Plan „Sondergebiet Am Werftbecken“, Warnemünde

Auftraggeber/in: HRO
Planer/in: HRO

Empfehlungen des Beirates:

Ausgangslage / Situation

Die Nachnutzung der an das Werftbecken angrenzenden Flächen stellt eine wichtige Entwicklung für die Stadt Rostock dar. Die Flächen befinden sich weitestgehend im Eigentum der Stadt und sollen neu geordnet werden, um hier einen attraktiven maritimen Gewerbestandort zu entwickeln. In Verbindung mit der Kreuzfahrtschifffahrt ist es beabsichtigt, das Werftbecken zu vertiefen und die südliche Kaikante zu begradigen. Der bei der geplanten Ausbaggerung und Sanierung des Werftbeckens anfallende Boden (Schlamm) soll aufgrund seiner Kontamination in eine geschlossene Deponie gelagert werden, was als Auf- bzw. Verfüllung des westlichen Abschnitts des Werftbeckens erfolgen soll. Die Sanierung des Werftbeckens wird öffentlich gefördert.

Als erste Nutzer sind die Firma 50 Hertz und die Fraunhofer Gesellschaft vorgesehen, für die bereits Flächen im Süden des B-Plan-Geltungsbereichs definiert werden. Die Fraunhofer Gesellschaft beabsichtigt die Errichtung eines Institutsgebäudes zur Erforschung der Wasserstofferzeugung und -nutzung. Die Fa. 50 Hertz plant den Bau eines Verwaltungsgebäudes und einer Lagerhalle im funktionalen Zusammenhang mit den von ihr betriebenen Offshore-Windkraftanlagen in der Ostsee.

Derzeit und auch künftig werden die Liegeplätze der Fa. 50 Hertz für die täglichen Fahrten zu den Offshore-Windanlagen am nördlichen Kai (Liegeplatz P09) liegen. Für den Transport größerer Frachten, wie z.B. Kabelrollen, werden entsprechend größere Schiffe am südlichen Kai (Liegeplatz P11) anlegen; hier können Materialien aus der künftigen Halle auf die Schiffe und umgekehrt verladen werden. Es ist jedoch lediglich ein- bis zweimal im Jahr mit solchen Transporten zu rechnen. Zu Zeiten dieser Transporte wird der ansonsten öffentlich zugängliche Bereich entlang des Kais aufgrund Sicherheitsanforderungen mit einem Zaun (Tor) abgeriegelt werden.

Empfehlungen

Die Planung für das Werftbecken in Warnemünde war bereits Gegenstand der Beratungen in der 41. Sitzung des Beirats am 03.03.2023 (nicht öffentlich). In Zusammenhang mit der aktuellen Diskussion wird auf die Empfehlungen im damaligen Protokoll verwiesen. Auch wenn viele der damaligen Empfehlungen bereits im vorliegenden B-Plan-Vorentwurf berücksichtigt werden, besitzen die Empfehlungen großenteils noch ihre Gültigkeit. So wird durch den Beirat begrüßt, dass die damals angedachten Kreisverkehre zugunsten der Ausbildung normaler Straßenkreuzungen entfallen sind.

Die damalige Diskussion thematisierte u.a. den Charakter des Ortes, der vor allem durch die Bestandsbauten des ehemaligen Pförtnerhäuschens und des Verwaltungsgebäudes geprägt wird.

Künftig wird der Charakter des Ortes stark durch die durch die Verfüllung entstehende Freifläche geprägt, die den ersten optischen Eindruck und somit die Adresse bestimmen wird. Dementsprechend ist es wichtig, dass es nicht bei einem reinen technischen Bau-

werk bleibt, sondern dass die Freifläche bzw. Oberfläche eine angemessene Gestaltung erfährt. Die Verfüllungsfläche ist im größeren räumlichen Kontext der nördlich und südlichen Kaikanten am Werftbecken sowie des Freiraums zu betrachten, der sich von der Mittelmole im Norden bis zur Marinewerft im Süden erstreckt (vgl. Gestaltungskonzept 2019).

Funktional ist zu prüfen, inwieweit und welche Freiraumnutzungen im Bereich der Auffüllflächen angeordnet werden können. Bei der künftigen Gestaltung sind die technischen Anforderungen an die Auffüllfläche, z.B. die Zugänglichkeit zum Inneren zwecks Nachfüllen usw., zu berücksichtigen. Gestalterisch könnte die „Andersartigkeit“ der Auffüllfläche markiert werden, z.B. durch eine leicht tiefere Anordnung bzw. ein Herabsetzen / Tieferlegen der Oberfläche.

zum Bebauungsplan-Vorentwurf

Zur Sicherung der öffentlichen Zugänglichkeit und Begehbarkeit des Kais um das Werftbecken sieht der B-Plan eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung entlang der Kai-Kanten vor (Auffüllungsfläche + südliche Kaikante). Im Nordosten, an der Spitze des Kais ist ein Wendebereich im B-Plan dargestellt.

Hier sollen der Städtebau und die künftige Architektur nicht durch die Verkehrsfläche bestimmt werden. Es wird empfohlen, z.B. eine partielle Überkragung der Obergeschosse der künftigen Bebauung über den Wendebereich zu ermöglichen. Dies kann anhand einer Neubenzeichnung zum B-Plan für die Obergeschosse bewerkstelligt werden. Dabei ist eine ausreichende Höhe der Überkragung über dem Gelände zu berücksichtigen, um entsprechend großen Fahrzeugen die Zufahrt / Nutzung zu ermöglichen.

Die aktuelle Fassung des Hochhaus-Kompasses sieht die Möglichkeit eines Hochhauses (max. 55,0 m Höhe über Gelände) am nordöstlichen Ende des Werftbeckens (Gewerbegebiet GE-6) vor.

Um die öffentliche Zugänglichkeit der Kais auch im Nordosten im Bereich des Liegeplatzes P12 zu gewährleisten, soll der Bebauungsplan auch hier eine entsprechende Festsetzung treffen. Es bestehen dafür zwei Möglichkeiten:

- 1) Beibehaltung der Gewerbegebiete GE 5 und GE6, aber mit Sicherung eines freizuhaltenden Geländestreifens parallel zur Kaikante und Festsetzung von Geh- und ggf. Fahrrechten zugunsten der Allgemeinheit;
- 2) Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung entlang der nordöstlichen Kaikante analog zur nördlichen Kaikante.

Längerfristig ist die Sanierung der nordöstlichen Kaikante mit dem Liegeplatz P12 beabsichtigt. Um den öffentlichen Weg weiterzuführen und um eine Sackgassen-Situation zu vermeiden, soll die öffentliche Wegeführung auch an die geplante Erschließungsstraße im rückwärtigen Bereich der Gewerbegebiete anschließen, um eine Art Rundweg (Loop) entstehen zu lassen. Dies kann z.B. anhand der Festsetzung eines Streifens mit Geh- und ggf. Fahrrechten entlang der südlichen Grenze des Geltungsbereichs erfolgen (vgl. oben, erste Möglichkeit).

Im Bebauungsplan-Vorentwurf wird eine Baufläche gegenüber dem Pförtnerhäuschen dargestellt. Grundsätzlich ist zu prüfen, ob eine Bebauung an dieser Stelle überhaupt notwendig ist; dabei ist insbesondere das, durch die Maßnahmen veränderte Höhenniveau der Werftallee zu beachten. Wenn eine Bebauung zugelassen werden soll, dann soll weiter geprüft werden, ob sie punktuell entlang dem Straßenabschnitt angeordnet werden könnte. Dies könnte z.B. durch ein Baufenster auf der gesamten Länge bzw. Breite der Freifläche und eine geringere Grundfläche (GF) im B-Plan festgesetzt werden. So bestünde die Möglichkeit, eine partielle jedoch keine durchgehende Bebauung parallel zur Erschließungsstraße zu errichten.