

Planungs- und Gestaltungsbeirat der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

51. Sitzung – 19.09.2025

Beratungsorte:

Öffentlicher Teil: Rathaushalle, Rostocker Rathaus

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 51. Sitzung des Beirates sowie per Pressemitteilung eingeladen. Im Rahmen der Sitzung wurden zwei Vorhaben öffentlich vorgestellt.

Inhalt

Öffentlicher Teil:

- TOP 1: **Wiedervorlage Lilienthalstraße/Rostocker Straße – städtebauliche Weiterentwicklung im Erhaltungsgebiet Warnemünde**
TOP 2: **Straßenbahnerweiterung „Tram West“, RSAG**

Herr Prof. Stevens begrüßt die anwesenden Gäste zur 51. Sitzung des Planungs- und Gestaltungsbeirates. Er übernimmt für diese Sitzung den Vorsitz des Gremiums und erklärt den Gästen den Ablauf.

Zu Beginn erfolgt ein **einleitender Teil durch die Mitglieder des Beirates** mit Bezug zu Impulsen aus einem Fraktionsgespräch, welches am 12.06.2025 stattfand, aufgrund der Diskussion um das Gremium in der Bürgerschaft zu Beginn des Jahres. (siehe **extra Protokoll**)

TOP 1 WV Lilienthalstraße/Rostocker Straße – städtebauliche Weiterentwicklung im Erhaltungsgebiet Warnemünde, WIRO

Stand des Projektes: Baumassenstudien in Varianten, September 2025

Referent/in: Roland Unterbusch Architekt, Rostock

Bauherr/in: WIRO Wohnen in Rostock Wohnungsgesellschaft mbH

Vortrag:

Herr Unterbusch erläutert die Ausgangslage zu dem folgenden Vorhaben. Im Juni stellte die WIRO das Vorhaben erstmals Vertreter/innen des Stadtplanungsamtes und Gestaltungsbeirates vor. Im Zuge dessen wurden Hinweise formuliert wonach eine Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfsansatzes erfolgt ist, dessen Ergebnis in dieser Sitzung präsentiert wird. Für die Zuhörenden erläutert Herr Unterbusch die Lage der betreffenden 5 Gebäudezeilen in Warnemünde.

Der Bestand stammt aus den 1930/40er Jahren und ist geprägt durch klare schlichte Lochfassaden mit Klinkern und großen Gartenhöfen. Er zeigt einige Bestandsfotos und verdeutlicht die Einordnung der Häuser in Warnemünde anhand eines Schwarzplanes.

Das Gebiet ist durch die Höhenlage besonders durch Hochwasserereignisse und Überflutungen gefährdet und betroffen. Außerdem bestehen Probleme durch hoch anstehendes Grundwasser.

Die WIRO hat in den vergangenen Jahren die Sanierung und sehr aufwendige Trockenlegungen von 6 baugleichen Gebäuden im direkt benachbarten Quartier durchgeführt. Die Hoffnung Kosten zu sparen durch die Erfahrungen aus den vorangegangenen Sanierungen bestätigte sich leider nicht. Die Durchführung der Arbeiten ist so aufwendig das maximale Mittel gebraucht werden und sich eine zeitgemäße Sanierung nicht wirtschaftlich darstellen lässt.

Daher sollen die noch unsanierten 5 Gebäude der WIRO in der Rostocker Straße und Lilienthalstraße abgebrochen werden und durch Neubauten ersetzt werden. Dabei soll sich an der städtebaulichen Eigenart orientiert und gleichzeitig eine zeitgemäße Neuauflage der vorhandenen Gebäudetypologie entwickelt werden. Die Aufgabenstellung beinhaltet außerdem den Erhalt und die Ergänzung der vorhandenen Stadträume bzw. Gartenhöfe. Zum angrenzenden Wohngebiet „Molenfeuer“ sollten sich die Neubauten räumlich etwas abgrenzen. Zu beachten sind zudem die Baufluchten, ein guter Umgang in der Maßstäblichkeit und die vorhandenen typischen Dachformen. Auf eine Unterkellerung wird aufgrund des hohen Grundwasserspiegels verzichtet. Die Oberkante des Fußbodens im Erdgeschoss wird auf 2,30 m NHN errichtet, sodass es oberhalb des 200-jährigen statistischen Hochwasserereignisses liegt.

Im Folgenden zeigt Herr Unterbusch anhand von 3D Darstellungen, Lageplänen und Schnitten die Bestandskubaturen des Quartiers.

Für die Neubauten hat er zwei neue Varianten entwickelt.

Die erste Variante „Zweite Reihe“ greift die Bestandskubaturen mit einem zusätzlichen Geschoss auf, bildet aber eine geringere Dachneigung aus, sodass die Firsthöhe im Vergleich zum Bestand im Wesentlichen gleich bleibt.

In dieser Variante wird die Kubatur gedoppelt und aneinandergestellt, sodass eine größere Grundfläche erreicht wird. Für dieses Prinzip wurde noch eine Untervariante entwickelt. Einmal sind die Kubaturen direkt aneinandergestellt (Doppelung) und einmal etwas auseinandergenommen und mit einem Treppenhaus (Atriumhaus) verbunden. In der Lilienthalstraße werden die beiden Zeilen weiter auseinandergenommen und mit ergeschossigen Überdachungen (ähnlich eines Säulengangs/Arkaden) jeweils an den Enden verbunden.

In der zweiten Variante „Terrassenhäuser“ wird die Grundfläche der Zeilen in den Hof hinein vergrößert, indem gestaffelte Anbauten/Terrassen zur Gartenseite ausgebaut werden. Die Straßenansicht bleibt gewahrt und im Hof bleibt trotz größerer Grundfläche mehr Freiraum als in Variante 1 erhalten.

In einer dritten Variante wurden Kombinationen aus Variante 1 und 2 dargestellt. Abschließend zeigt der Architekt nochmal alle Varianten in 3D Darstellungen.

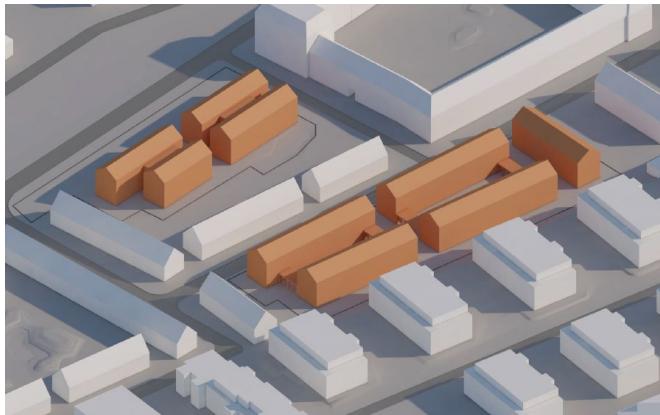


Abb.1: Var.1 „Zweite Reihe“; Quelle: Roland Unterbusch Architekt

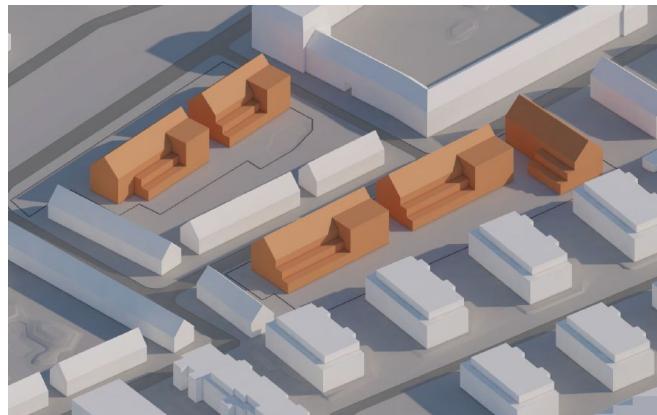


Abb.2: Var.2 „Terrassenhäuser“; Quelle: Roland Unterbusch Architekt

Beratung mit dem Beirat:

Mitglieder des Planungs- und Gestaltungsbeirates bedanken sich für die Vorstellung und gut verständliche Aufbereitung des Vorhabens. Frau Prof. Abelmann übernimmt die Gesprächsführung und erklärt, dass die Mitglieder erfreut sind wie sich das Vorhaben entwickelt hat, auch in der Variantendarstellung.

Ein analoges Modell würde sich für dieses Projekt sehr gut eignen, um die städtebaulichen Dimensionen besser überprüfen zu können.

Sie erklärt, dass die beiden Quartiere, also die Gebäude an der Rostocker Straße und die an der Lilienthalstraße, sich voneinander unterscheiden. Der südliche Block an der Lilienthalstraße weist mehr Verdichtungsspielraum auf als der nördliche an der Rostocker Straße. Der WIRO gehört nur die Hälfte des Hofes in der Rostocker Straße.

Die Mitglieder sind der Meinung, dass die Variante der Verdoppelung in der Lilienthalstraße eher vorstellbar ist. Es würde dennoch genug Platz zu der Warft und den darauf befindlichen Gebäuden des „Molenfeuers“ bleiben. Entlang der Rostocker Straße schätzt der Beirat die Doppelzeile als „zu viel“ ein, da der gegenüberliegende Nachbar das gleiche Prinzip auch umsetzen dürfte und so der Gartenhof fast gänzlich verloren gehen würde.

Die Mitglieder empfehlen der WIRO sich hier mit dem Eigentümer der anderen Häuser dieses Karrees (Rostocker Straße) abzustimmen oder die Häuser an dieser Stelle etwas schmäler zu machen und/oder eher in Richtung Terrassenbauten zu denken. Ein Neubau wäre etwas höher und auch tiefer vorstellbar, solange die Zeilentypologie und der Gartenhof gewahrt bleibt.

Die Doppelgiebelhäuser („Zweite Reihe“) weisen in den Darstellungen eine zu geringe Dachneigung auf. Hier empfiehlt das Gremium die Dachneigung zu erhöhen. So könnten die Dächer auch ausgebaut werden. Auf Gauben ist im besten Fall zu verzichten.

Im Sinne der Erhaltungssatzung ist zu vermeiden das Präzedenzfälle geschaffen werden.

Der Planungs- und Gestaltungbeirat lobt die Variante 1 mit der Fuge (Atriumflur) zwischen den beiden Zeilen. Die Fuge stellt ein kollektiv nutzbares Element dar.

Die Darstellungen weisen derzeit noch einen hohen Abstraktionsgrad auf. In der späteren Entwurfsplanung ist bei der Wahl der Materialität und der Farben zu beachten, dass sich die Gebäude gut in die Umgebung einpassen. Da die Erhaltungssatzung an dieser Stelle nicht

so streng ausgelegt wird, ist weiterhin eine enge Abstimmung mit der Stadtplanung notwendig. Die Mitglieder sind davon überzeugt, dass sich der Entwurf gut weiterentwickeln wird. Gerne würden Sie das Vorhaben weiter begleiten.

Empfehlungen des Beirates:

WV Lilienthalstraße/Rostocker Straße – städtebauliche Weiterentwicklung im Erhaltungsgebiet Warnemünde

Auftraggeber/in: WIRO Wohnen in Rostock Wohnungsgesellschaft mbH
Planer/in: Roland Unterbuch Architekt, Rostock

Empfehlungen des Beirates:

Ausgangslage / Situation

Die hier überplanten Grundstücke befinden sich im Geltungsbereich der Erhaltungssatzung "Siedlungen des 20. Jahrhunderts", Bereich G, beschlossen am 12.06.2024.

Die von den Planungsüberlegungen betroffenen Gebäude gehören zu einem Ensemble von 220 „Volkswohnungen“, welche 1939 für den Arbeiterwohnungsbedarf der Arado Flugzeugwerke geplant wurden. Die Gebäude bilden eine offene, hofbildende zweigeschossige Reihenbebauung entlang der Lilienthalstraße und der Beethovenstraße und sind mehrheitlich im Eigentum der WIRO.

In der 32. Sitzung des PGB wurde bereits über Möglichkeiten der Nachverdichtung an diesem Standort gesprochen. Inzwischen wurden die im Besitz der WIRO befindlichen Gebäude westlich der Mozartstraße in mehreren Bauabschnitten saniert bzw. befinden sich in der Bauantragsphase.

Als besonders problematisch stellt sich die Höhenlage der Gebäude dar (hoch anstehendes Grundwasser, Hochwassergefahr). Der Versuch im 1. Bauabschnitt, eine funktionsfähige schwarze Wanne auszubilden, ist fehlgeschlagen. Die in den späteren Bauabschnitten erfolgte Ausbildung einer nachträglichen weißen Wanne ist funktionstüchtig, führt aber in der Gesamtsanierungsmaßnahme zu unwirtschaftlichen Aufwendungen (über Neubauniveau bei gleichzeitig beschränkt marktgängigen Grundrissen). Die WIRO plant daher einen Abbruch ihrer eigenen Gebäude westlich der Mozartstraße und eine Neubebauung bei Erhöhung der Bebauungsdichte.

Bei einer Besprechung im Rahmen des Beirats im Juni 2025 wurden bereits Baumassenvarianten vorgelegt; diese entsprachen bezüglich der städtebaulichen Strukturen nicht den Vorgaben der Erhaltungssatzung (Empfehlung vom 25.06.2025).

Vorhaben

Die nun vorgelegten Planungsvarianten nehmen die Typologie der Bestandsbauten auf und verdichten sie unter Beachtung der in der Erhaltungssatzung (Anlage 2, Seite 5) aufgezählten städtebaulichen Merkmale (Bautypologie, Raumbildung, Baufluchten, Gartenhöfe, Vorgärten). Die Verdichtung wird in verschiedenen Varianten dargestellt (schmale Doppelzeilen, schmale Doppelzeilen mit zwischenliegendem Erschließungsstrang, tiefere Zeilen mit hofseitigen, teils terrassierten Anbauten). Alle Varianten gehen von einer Dreigeschossigkeit (3+DG) aus.

Empfehlungen des Beirats

Der Beirat kann der wirtschaftlichen und nachfrageorientierten Begründung der Abrissabsicht folgen. Auch der Ansatz einer angemessenen Verdichtung der Baumassen auf den Grundstücken wird unter wohnungspolitischem Gesichtspunkt geteilt.

Die Grundstücke der WIRO in den beiden Blöcken nördlich und südlich der Lilienthalstraße unterscheiden sich erheblich in der Grundstückstiefe.

Im **südlichen Block** erscheint eine Verdichtung in Form der Variante 1 (straßenseitige Doppelreihe aus schmalen Baukörpern ohne Innenhof) möglich; zur höher gelegenen Nachbarbebauung im Süden sollte dabei ein begrünter Gartenhof entstehen.

Die für diese Variante gezeigten, recht flachen Dachneigungen sind gebietsuntypisch. Die typischen Dachneigungen liegen hier bei $> 40^\circ$ mit vom Straßenraum aus sichtbaren Dachflächen. Dies sollte auch bei Neubauten wiederhergestellt werden.

Im **nördlichen Block** ist die zur Verfügung stehende Grundstückstiefe deutlich geringer; eine Nachverdichtung in einem Maß analog der Varianten 1 / Doppelzeilen erscheint hier nicht verträglich bzw. nur innerhalb eines mit allen Hauseigentümern abgestimmten Blockkonzeptes realisierbar.

Empfohlen wird hier, stattdessen mit den größeren Gebäudetiefen der Variante 2 zu arbeiten. Die kubaturerweiternden, hofseitigen Anbauten könnten dabei weiterverfolgt werden, sie sollten aber nicht, wie dargestellt, giebelbündig ausgebildet werden.

Positiv begrüßt wird das in den Varianten durchgängig ruhige und wenig gegliederte Erscheinungsbild, das auch bei der weiteren Durcharbeitung gewahrt bleiben sollte.

Von großer Bedeutung sind auch die Vorgartenzonen (auch als Abstandsflächen für die sokkellosen Erdgeschoßwohnungen); die Möglichkeit einer in den Schemaskizzen angedeuteten Warftzone ist dabei gestalterisch mit zu bedenken.

Der Verzicht auf die Ausweisung von Stellplätzen in den Höfen ist sehr zu begrüßen; die während der Erörterungen seitens der WIRO vorgetragene Alternative, auf das Ausweisen von Stellplätzen vor Ort komplett zu verzichten (Nachweis der Stellplätze im WIRO-Parkhaus), sollte weiterverfolgt werden.

Um Wiedervorlage des Projekts nach Planungsfortschritt wird freundlichst gebeten.

TOP 2 Straßenbahnerweiterung „Tram West“, RSAG

Stand des Projektes: LP2, September 2025, Vorstellung Vorzugsvariante Trassenführung

Referent/in: Herr Kirschbaum (RSAG)

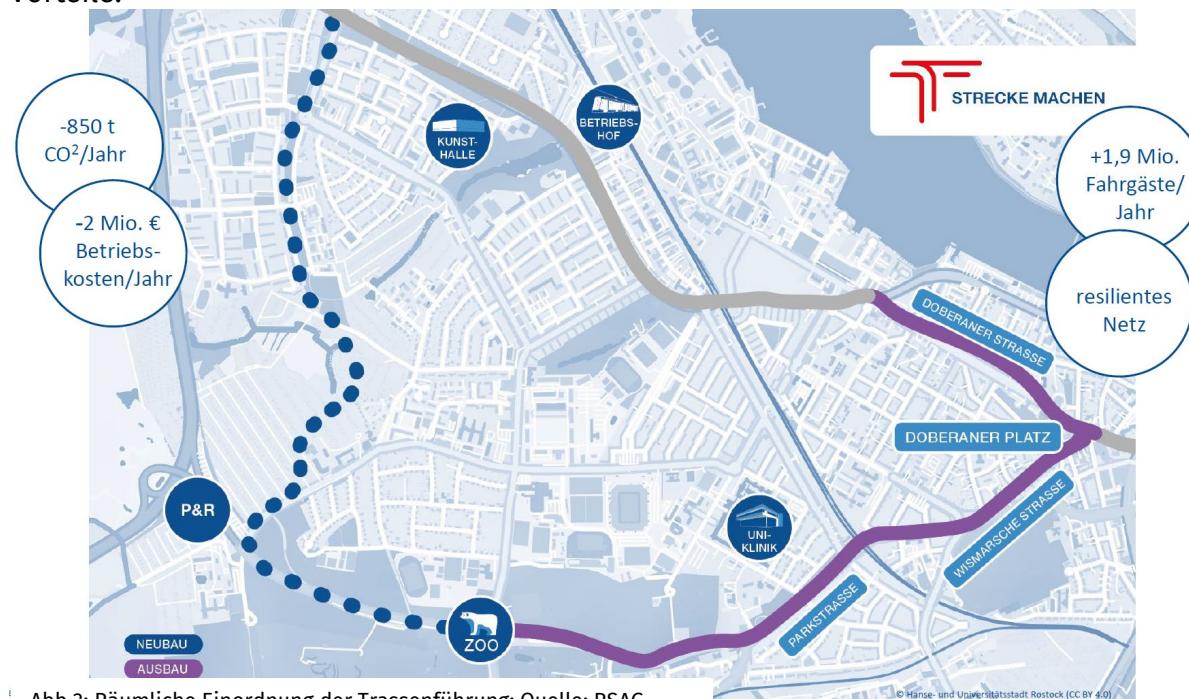
Bauherr/in: Rostocker Straßenbahn AG (RSAG)

Vortrag:

Herr Kirschbaum erläutert das die Straßenbahnennetzerweiterung das größte Infrastrukturprojekt seit vielen Jahren in Rostock sein wird. Anhand einer Grafik zeigt er, dass der Netzausbau in den 2000er Jahren auch als Motor der Stadtentwicklung gewirkt hat. In den Stadtteilen Evershagen, der Südstadt und Groß Klein konnten positive Zahlen in der Einwohnerentwicklung verzeichnet werden. Aus den nordwestlichen Stadtteilen Rostocks ist die Straßenbahn nicht mehr wegzudenken. Das Vorhaben „Tram West“ ist eng verzahnt mit weiteren Projekten und wichtigen Stadtorten in Rostock, wie der geplanten Erweiterung der Universitätsklinik, dem Zoo, dem geplanten Ausbau des Park & Ride Parkplatzes am Groß Schwaßer Weg und der Christophorusschule und Sternwarte.

Vor allem der Stadtteil Reutershagen wäre durch die Netzerweiterung besser angebunden und auch für die Stadtteile Evershagen oder Lütten Klein werden sich deutliche Verbesserung in den Anbindungen und kürzere Wegezeiten zu bestimmten Zielen ergeben.

Herr Kirschbaum erklärt, dass das Vorhaben „Tram West“ auch dazu beiträgt die klimapolitischen Ziele der Stadt Rostock zu erfüllen. Durch die Netzerweiterung könnten jährlich ca. 850t CO₂ und ca. 2 Mio. € Betriebskosten eingespart werden. Neben verkürzten Fahrzeiten trägt der Ausbau zudem zu einem resilienten Netz innerhalb Rostocks bei. Anhand einiger konkreter Beispiele und Ziele erläutert Herr Kirschbaum die möglichen Zeitsparnisse und Vorteile.



Der am stärksten belastete Bereich der Straßenbahnstrecken befindet sich zwischen dem Haltepunkt Reutershagen und der Innenstadt. Dazwischen befindet sich auch der Betriebshof der RSAG. In den kommenden Jahren steht die grundhafte Sanierung der Doberaner Straße an. In diesem Zeitraum wären die Streckenabschnitte östlich der KTV vom Betriebshof abgeschnitten. Die Straßenbahnen müssten regelmäßig mit einem Schwerlasttransporter zur Wartung in den Betriebshof gebracht werden, was einen enormen logistischen und kostenintensiven Aufwand auslösen würde.

Gleichzeitig wären die westlichen Stadtteile vom Stadtzentrum abgeschnitten und es müssten Schienenersatzverkehre eingerichtet werden.

Mit der Straßenbahnnetzerweiterung könnte auch während einer möglichen Vollsperrung der Doberaner Straße ein funktionsfähiges Netz für ganz Rostock aufrechterhalten werden.

In den vergangenen Jahren wurden neben einer Machbarkeitsstudie verschiedene Erschließungskorridore untersucht und verglichen und die Kosten- und Nutzen genau abgewogen. Im Folgenden stellt Herr Kirschbaum den Vorplanungsprozess und die Vorzugsvariante vor. Derzeit befindet sich das Projekt in der Leistungsphase 2, in der eine umfangreiche Variantenuntersuchung, die Ermittlung der Vorzugsvariante und Kostenschätzungen stattfanden. Mit der Planung ist das Unternehmen VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH beauftragt.

Es erfolgte eine Querschnittsbetrachtung und die Einordnung dieser Querschnitte in den jeweils vorhandenen Stadtraum. Insgesamt wurden mehr als 50 verschiedene Trassenführungen untersucht, verglichen und abgewogen. Es wurden die verschiedensten Kriterien bei der Auswahl der Varianten berücksichtigt. Begleitet wurde der bisherige Planungsprozess außerdem durch eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung.

Die neue Trasse soll sich von der Trotzenburg über den Barnstorfer Ring zum P&R Parkplatz Groß Schwaßer Weg zur Christophorusschule, in Richtung Reutershäger Weg entlang der Goerdelerstraße zur Hamburger Straße/Haltestelle Reutershagen verlaufen.

Die Anzahl der Kleingartenparzellen die voraussichtlich in Anspruch genommen werden müssen, konnte sich durch eine behutsame Planung von zunächst über 100 veranschlagten Parzellen auf derzeit nur 53 Parzellen reduzieren.

Die voraussichtlichen Baukosten der Maßnahme belaufen sich auf schätzungsweise 90 Mio € die wahrscheinlich zu etwa 85% gefördert werden können von Bund und Land. In den Baukosten sind alle Gleis- und Infrastrukturmaßnahmen, Umweltmaßnahmen und sogar ein Risikopuffer von ca. 17 Mio € enthalten sowie auch 3 Infrastrukturmaßnahmen, die im Zuge der Tram West gleichzeitig für die Stadt Rostock mit veranschlagt sind und ausgeführt werden sollen (z.B. Straßenbau Goerdelerstr.).

Die Ausführungsplanung und der Bau sind zwischen 2028-2031 vorgesehen. Abschließend weist Herr Kirschbaum auf die nächsten konkret anstehenden Termine bezüglich des Projektes hin.

Beratung mit dem Beirat:

Die Beiratsmitglieder bedanken sich und loben diese spannende und wichtige Entwicklung. Sie hoffen, dass die Planungen weiterhin so positiv aufgenommen werden in der Stadtgesellschaft. Die vorgestellte Herleitung ist absolut sinnhaft und die Gründe der Netzerweiterung sind sehr gut nachvollziehbar. Die Mitglieder des Planungs- und Gestaltungsbeirates haben nur einige wenige Hinweise und Empfehlungen für die nächsten Planungsschritte und Leistungsphasen.

Es sollte als Kredo der maximale Baumerhalt verfolgt werden. Die Goerdelerstraße stellt eine besondere Situation dar, vor allem da hier der gebaute Raum am dichtesten ist. An dieser Stelle wird der Baumverlust voraussichtlich am sichtbarsten werden. Es ist zu prüfen, ob eine Großbaumverpflanzung an dieser Stelle machbar und sinnvoll ist.

Weiterhin sollte das Potential der neuen Haltepunkte im Zusammenhang mit dem Bestand bestmöglich herausgearbeitet werden. Ein neuer „Ankommensplatz“ für die Christophorus-schule bietet tolle Möglichkeiten, die auch gemeinsam mit der Schule entwickelt werden sollten.

Die Mitglieder weisen besonders auf den bestehenden Brunnen beim Kreisverkehr am Reuthershagen Markt hin. Durch die Umgestaltung besteht die Gefahr, dass die Straßenführung zu nah an den schützenswerten Brunnen gerät.

In der nächsten Leistungsphase sollte unbedingt ein Freiraumplanungsbüro einbezogen werden, dass die verkehrstechnischen Planungen gleichzeitig freiraumplanerisch begleitet. Im Allgemeinen lobt der Beirat das tolle Projekt und wünscht der RSAG gutes Gelingen für die weiteren Planungen.

Gegebenenfalls kann der Planungs- und Gestaltungsbeirat im späteren Projektverlauf in vertiefende Details erneut eintauchen und mit Empfehlungen unterstützen. Das Gremium bedankt sich abschließend erneut bei Herrn Kirschbaum für die wunderbare Präsentation.

Empfehlungen des Beirates:

Straßenbahnerweiterung „Tram West“, RSAG

Auftraggeber/in: Rostocker Straßenbahn AG (RSAG)

Planer/in:

Empfehlungen des Beirates:

Ausgangslage / Vorhaben

Die Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) plant die Erweiterung des Straßenbahnnetzes um rund 4 Kilometer. Die neue Trasse soll insbesondere den westlichen Stadtteil Reuthershagen – einschließlich der derzeit ausschließlich durch Buslinien erschlossenen Bereiche Zoo, Universitätsklinikum und Stadion – durch eine direkte Straßenbahnbindung besser mit der Innenstadt verknüpfen.

Empfehlungen des Beirats

Die vorgestellte Entwicklung der neuen Straßenbahntrasse wurde von den Mitgliedern des Beirats durchweg positiv aufgenommen. Die Begründung für die Notwendigkeit der Erweiterung erscheint plausibel, nachvollziehbar und aus verkehrlicher Sicht als dringend erforderlich für die Infrastruktur der Stadt Rostock.

Die präsentierten Vorzugsvarianten der Trassenführung sind überzeugend. Der Vorentwurf wird daher vom PGB grundsätzlich unterstützt. Dennoch ergeben sich aus Sicht des Gremiums folgende Hinweise und Empfehlungen für die weitere Ausarbeitung in der anstehenden Entwurfsplanung (LP 3):

Maximaler Baumerhalt

Grundsätzlich sollte das Ziel verfolgt werden, im Zuge der Baumaßnahme möglichst wenige Bäume zu fällen. Es ist jedoch nachvollziehbar, dass einzelne Fällungen unvermeidlich sein werden. Ersatzpflanzungen sollten möglichst standortnah erfolgen – idealerweise bereits im Vorfeld der eigentlichen Baumaßnahme.

Im **Bereich Reuthershagen / Goerdelerstraße** wird voraussichtlich die Fällung zahlreicher, etwa 25 Jahre alter, vitaler und gut entwickelter Gehölze erforderlich werden. Hier sollte

unbedingt geprüft werden, ob eine Großbaumverpfanzung möglich und wirtschaftlich vertretbar ist. Eine frühzeitige Abstimmung mit GaLaBau-Unternehmen oder anderen potenziellen Fachfirmen wird dringend empfohlen, um die Machbarkeit einer solchen Maßnahme zu klären.

Einbindung der geplanten Trasse in die angrenzenden Stadträume und vertiefte Betrachtung der räumlichen Wirkung

Im weiteren Planungsverlauf ist sicherzustellen, dass die neue Straßenbahntrasse nicht nur funktionale Anforderungen an den Verkehrsraum erfüllt, sondern darüber hinaus zur Aufwertung des öffentlichen Raums beiträgt. Es sollten gezielt neue räumliche Qualitäten geschaffen werden – etwa durch kleine Aufenthaltsbereiche, verbesserte Wegebeziehungen oder mehr Stadtgrün.

Besonders hingewiesen sei auf den **Brunnen an der Goerdelerstraße**. Dieser wird sowohl aus baukultureller als auch aus gestalterischer Sicht als hochwertig und erhaltenswert eingestuft. Augenscheinlich könnte die Erweiterung der geplanten Verkehrsfläche zu nah an den Brunnen geraten. Der Denkmalschutz sollte hier frühzeitig involviert werden und ein zu haltender Abstand abgestimmt werden.

Der durch die Verkehrstrasse neu entstehende **Platz an der Christophorusschule** sollte dringend mit der Neugestaltung des Eingangs der Schule entwickelt werden. Eine Umlegung des Eingangs scheint erforderlich. Der Platz muss mit dem neuen Schuleingang zusammen gedacht und entworfen werden – auch bereits in LP 2.

Mehrwert für den Stadtraum generieren

Ein Landschaftsarchitekturbüro sollte spätestens in der LP 3 das Umfeld der Trasse gestalterisch in den Stadtkontext einbinden. Durch die interdisziplinäre Zusammenarbeit zwischen Verkehrsplanern und Landschaftsarchitekten kann eine umfassende gestalterische Lösung in die Räume des Umfelds hinein erfolgen, die nicht nur funktionale, sondern auch qualitative städtebauliche Impulse setzt.

Fazit

Das Projekt besitzt das Potenzial, sich auf nationaler Ebene zu einem beispielgebenden Leuchtturmvorhaben zu entwickeln. Es kann modellhaft aufzeigen, wie durch eine konstruktive Zusammenarbeit aller Beteiligten ein Infrastrukturprojekt entsteht, das gesellschaftlich, ökologisch und ökonomisch zur Zukunftsfähigkeit einer Stadt beitragen kann.