

*rostock.
weiter.
denken.*

HOCHHAUS KOMPASS

HANSE- UND UNIVERSITÄTSSTADT ROSTOCK



Impressum

Auftraggeberin

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität
Abteilung Stadtentwicklung
Neuer Markt 3
18055 Rostock

Bearbeitung

Yellow Z Berlin Abel Bormann Koch PartGmbB
Choriner Str. 55
10435 Berlin
www.yellowz.net
Oliver Bormann
Mathias Maurerlechner
Wenxiao Qu

März, 2025

HOCHHAUSKOMPASS

1. VORWORT

iii

2. EINFÜHRUNG

1

Erarbeitungsprozess	2
Anwendungsrahmen	5

3. ANALYSE

7

Stadtbaugeschichte	8
Raumanalyse	10
Hochhauslandschaft	13
Stadtansichten	16

4. HOCHHAUSKOMPASS

19

Leitsätze	20
Ausschlussräume	23
Schutzkulissen	24
Gunsträume	29
Strategien der Höhenentwicklung	30
Navigationsplan	35

Schmarl	62
Messe	64
Lütten Klein	66
Gross Klein	68
Lichtenhagen	70
Marinearsenal Warnowwerft, Neptunwerft und Überseehafen	72
Warnemünde	74

5. STECKBRIEFE

37

Toitenwinkel und Dierkow	38
Warnowquartier und Osthafen-Petridamm	40
Altstadt Rostock	42
Steintor Vorstadt	44
Hauptbahnhof und Südring	46
Kröpeliner-Tor-Vorstadt	50
Universitätsklinikum und Ostseestadion	52
Bramow und Werftdreieck	54
Fischereihafen und Gewerbegebiet Marienehe	56
Reutershagen	58
Evershagen	60

6. QUALITÄTSKATALOG

77

Kategorie A - Hochhäuser in besonderen Lagen	78
Kategorie B - Hochhäuser in zentralen Lagen	79
Kategorie C - Hochhäuser in nachbarschaftlichen Lagen	80
Kategorie D - Technische Gebäude in industriellen Lagen	81
Glossar Qualitätskriterien	82

7. PLANUNGSPROZESS UND ANWENDUNG

85

8. ANLAGE

93

1. VORWORT

Vorwort der Senatorin für Stadtplanung, Bau, Klimaschutz und Mobilität

Liebe Rostockerinnen und Rostocker,

Rostock wächst, entwickelt sich weiter und stellt sich den Herausforderungen der Zukunft. In einer dynamischen Stadt wie der unseren müssen wir klug abwägen, wie wir mit dem begrenzten Raum umgehen: Wo soll verdichtet werden? Wo wollen wir Freiräume bewahren? Und welche Rolle können Hochhäuser dabei spielen?

Der *Hochhauskompass* ist mehr als nur eine technische Planungshilfe – er ist ein zukunftsweisendes Konzept für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Hochhäuser bieten Potenzial für modernes Wohnen, Arbeiten und Leben in zentralen Lagen, sie können Flächen sparen, den Verkehr entlasten und eine neue städtebauliche Identität schaffen. Gleichzeitig müssen sie höchsten Ansprüchen an Baukultur, Nachhaltigkeit und soziale Verträglichkeit gerecht werden. Denn jedes neue Hochhaus beeinflusst nicht nur die Skyline, sondern auch das tägliche Leben in unserer Stadt.

Nachhaltiges Bauen und Klimaschutz sind für mich zentrale Aspekte dieses Leitbildes. Hochhäuser verbrauchen mehr Ressourcen als niedrigere Gebäude – deshalb müssen wir sicherstellen, dass sie energieeffizient sind, umweltfreundliche Materialien nutzen und in die bestehenden Infrastrukturen eingebunden werden. Auch die soziale Dimension ist entscheidend: Hochhäuser dürfen nicht zu isolierten Gebäuden werden, sondern müssen urbane Vielfalt und Aufenthaltsqualität fördern.

Die Entwicklung des Hochhauskompasses war ein intensiver Prozess, in dem nicht nur Fachleute, sondern auch Bürgerinnen und Bürger wertvolle Impulse gegeben haben. Ich danke allen, die sich eingebracht haben, und lade Sie ein, diesen Leitfaden als Grundlage für eine lebendige Diskussion über die Zukunft unserer Stadt zu nutzen. Lassen



Abb.1 Dr. Ute Fischer-Gäde

Sie uns gemeinsam daran arbeiten, dass Rostock weiterhin eine Stadt bleibt, in der Wachstum und Lebensqualität Hand in Hand gehen.

Dr. Ute Fischer-Gäde

Senatorin für Stadtplanung, Bau,
Klimaschutz und Mobilität
Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Vorwort des Amtsleiters für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität

Liebe Rostockerinnen und Rostocker,

die Hanse- und Universitätsstadt Rostock befindet sich in einer spannenden Phase der Stadtentwicklung. Projekte wie die städtebauliche Entwicklung südlich des Hauptbahnhofs ("Groter Pohl"), die Entwicklung des ehem. Werftdreiecks und des Warnow-Quartiers am "Rostocker Oval" laufen aktuell parallel und werden immer konkreter. Dadurch werden enorme Entwicklungspotenziale zugänglich, und die Stadt wird sich in den nächsten Jahren an vielen Stellen signifikant verändern.

Vor diesem Hintergrund war es an der Zeit, sich mit dem Thema Hochhausbau zu befassen. Mit dem erarbeiteten *Hochhauskompass* wollen wir eine strategische Grundlage für eine qualitätsvolle und nachhaltige Hochhausentwicklung in unserer Stadt schaffen. Hochhäuser sind markante Bauwerke, die unsere Stadtsilhouette prägen und sowohl Chancen als auch Herausforderungen mit sich bringen. Sie können als identitätsstiftende Elemente wirken, aber auch sensible städtebauliche Strukturen beeinflussen.

Der *Hochhauskompass* verfolgt zwei grundlegende Ziele: Zum einen geht es darum, proaktiv Flächenpotenziale aufzuzeigen, und zum anderen darum, Voraussetzungen für die Entwicklung von Hochpunkten zu definieren.

Die Bezeichnung *Hochhauskompass* wurde bewusst gewählt, denn er soll eine Orientierungshilfe sein – für die Stadtverwaltung, für Investierende, für Planende und nicht zuletzt für alle Bürgerinnen und Bürger, die an der Gestaltung Rostocks teilhaben möchten. Er bildet eine wesentliche Grundlage für den Diskurs zur Baukultur in Rostock. Damit wird klar, dass es nicht unser Ziel war, starre Vorgaben zu formulieren, sondern einen Handlungsrahmen zu definieren, der eine qualitätsvolle und nachhaltige Hochhausentwicklung ermöglicht. Dabei geht es nicht



Abb.2 Torsten Fischer

nur um architektonische Aspekte, sondern auch um die Wechselwirkungen mit dem Stadtraum, die Integration in bestehende Strukturen und die Schaffung eines Mehrwerts für das Umfeld.

Dieser Kompass ist das Ergebnis eines umfangreichen Arbeitsprozesses, an dem viele Akteurinnen und Akteure aus Verwaltung, Politik und Fachplanung beteiligt waren. Besonders wertvoll waren die Anregungen aus der Bürgerbeteiligung, die maßgeblich in die Entwicklung dieses Leitbildes eingeflossen sind.

Ich lade Sie herzlich ein, den *Hochhauskompass* als Werkzeug für eine gemeinschaftliche Stadtentwicklung zu nutzen und mit ihm eine Zukunft zu gestalten, in der neue Hochpunkte behutsam und qualitativ in das Stadtbild integriert werden können.

Torsten Fischer

Amtsleiter für Stadtentwicklung,
Stadtplanung und Mobilität
Hanse- und Universitätsstadt Rostock



2. EINFÜHRUNG

Warum ein Hochhauskompass?

In der Hanse- und Universitätsstadt Rostock besteht aktuell kein nennenswerter Leerstand im Bereich des Büro- und Wohnungsbaus. Dies verdeutlicht den hohen Entwicklungsdruck auf die vorhandenen Flächen und unterstreicht die Notwendigkeit einer strategischen, zukunftsorientierten Stadtplanung. Die Vielzahl laufender und geplanter Vorhaben – etwa die Entwicklung des Rostocker Ovals, der Ausbau Rostocks als Marinestandort oder der gezielte Ausbau als Vorreiterstandort in der Wasserstofftechnologie – können diesen Druck zusätzlich verschärfen. Um diesem Wachstum qualitativ zu begegnen, bedarf es klarer planerischer Instrumente, die eine nachhaltige, geordnete Verdichtung und funktionale Stadtentwicklung ermöglichen.

Hochhäuser stellen eine besondere Gebäudetypologie dar, die allein aufgrund ihrer Höhe eine beachtliche städtebauliche Wirkung auf ihre Nachbarschaft, zuweilen auch auf das Gesicht einer gesamten Stadt ausüben können. Das bietet die Chance, durch präzise, umsichtig geplante Setzungen das Stadtbild im positiven Sinne weiterzuentwickeln – und umgekehrt die Gefahr einer negativen Stadtbildprägung im Falle einer zu ober lächlichen planerischen Auseinandersetzung. Hochhäuser sind so gesehen höchst anspruchsvolle Entwurfsaufgaben, die einer genauen Betrachtung und Abwägung bedürfen. Für die beteiligten Planenden, Architekten und Architektinnen, sowie Projektentwickler geht damit eine besondere Verantwortung einher.

Mit dem Hochhauskompass eröffnen sich neue Möglichkeiten, in Rostock in die Höhe zu bauen und städtebauliche Potenziale gezielt zu nutzen. Flächenpotenziale für Hochhausentwicklungen werden proaktiv ausgewiesen, um eine vorausschauende und an aktuelle städtebauliche Anforderungen angepasste Planung zu gewährleisten.

Dies ermöglicht eine gezielte Nutzung urbaner Verdichtungs-räume und fördert eine nachhaltige Stadtentwicklung. Neben einer effizienten Grundstücksnutzung können Hochhäuser durch eine kluge Nutzungsmischung auch funktional zur Stadtentwicklung beitragen. Das Ziel des Hochhauskompasses: Die Stadt gewährt Bauherren mit der Hochhausgenehmigung zusätzliches Bauvolumen und erhöhte Sichtbarkeit – jedoch unter der Voraussetzung, dass das Projekt über rein wirtschaftliche Interessen hinaus einen Mehrwert schafft.

Der vorliegende Hochhauskompass für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist ein Orientierungswerkzeug. Er verfolgt kein „Zielbild“, welches es durch den Bau von Hochhäusern umzusetzen gilt, sondern versteht sich als Leitfaden einer langfristigen räumlichen Entwicklung der Hochhauslandschaft Rostocks. Entsprechend enthält er keine harten Festlegungen, sondern bietet eine richtungsgebende, qualitätssichernde Diskussions- und Abwägungsgrundlage. Er soll dazu dienen, eventuelle Bauvorhaben in eine gewünschte, stadtverträgliche bzw. -bereichernde Richtung zu lenken und allen beteiligten Akteuren eine Hilfestellung bei der Bewertung und transparenten Planung zu liefern. Zu einem sehr frühen Zeitpunkt wird es damit möglich, sich bezüglich Anforderungen und Zielen zu verständigen, vorausschauend und qualitativ zu planen und eine reibungslose Umsetzung in die Wege zu leiten.

ERARBEITUNGSPROZESS

Den Start des Gesamtprojektes bildete die gemeinsame Auftaktveranstaltung mit dem Kernprojektteam des Stadtplanungsamtes, Kollegen und Kolleginnen aus den Fachämtern sowie Vertretern der Ortsbeiräte. Teil der Auftaktveranstaltung war eine gemeinsame, umfassende Ortsbegehung des Stadtgebietes und der bestehenden Hochhausstandorte.

In der ersten Projektphase wurde eine kompakte Bestandsaufnahme durchgeführt. Dabei wurden die bestehende Stadtsilhouette und Höhenentwicklung, die optische Fern- und Nahwirkung sowie Wahrnehmung in den einzelnen Quartieren analysiert. Ergänzend erfolgte eine Auswertung von stadtstrukturellen, funktionalen und bevölkerungsbezogenen Daten auf Gesamtstadt- und Quartiersebene.

Im Rahmen einer öffentlichen Auftaktveranstaltung im Rathaus wurde grundsätzlich über die Ziele des Projekts, die Thematik der Hochhausentwicklung sowie Chancen und Herausforderungen informiert und der interessierten Öffentlichkeit eine erste Möglichkeit zur konkreten Beteiligung und Meinungsabgabe gegeben. Diese Informationen wurden anschließend in einer kleinen Informationsausstellung im Foyer des Stadtbauhauses den Bürger und Bürgerinnen zugänglich gemacht. Die ergänzende Online-Beteiligung rundete die erste Beteiligungsphase ab und bot einem größeren Kreis an Interessierten die Möglichkeit, ihre Meinungen und Ideen zum Thema Hochhäuser im Allgemeinen, zur Entwicklung der Stadtsilhouette sowie eine Einschätzung zu möglichen Gunst- und Ausschlussräumen einzubringen.

03/2024

02/2025

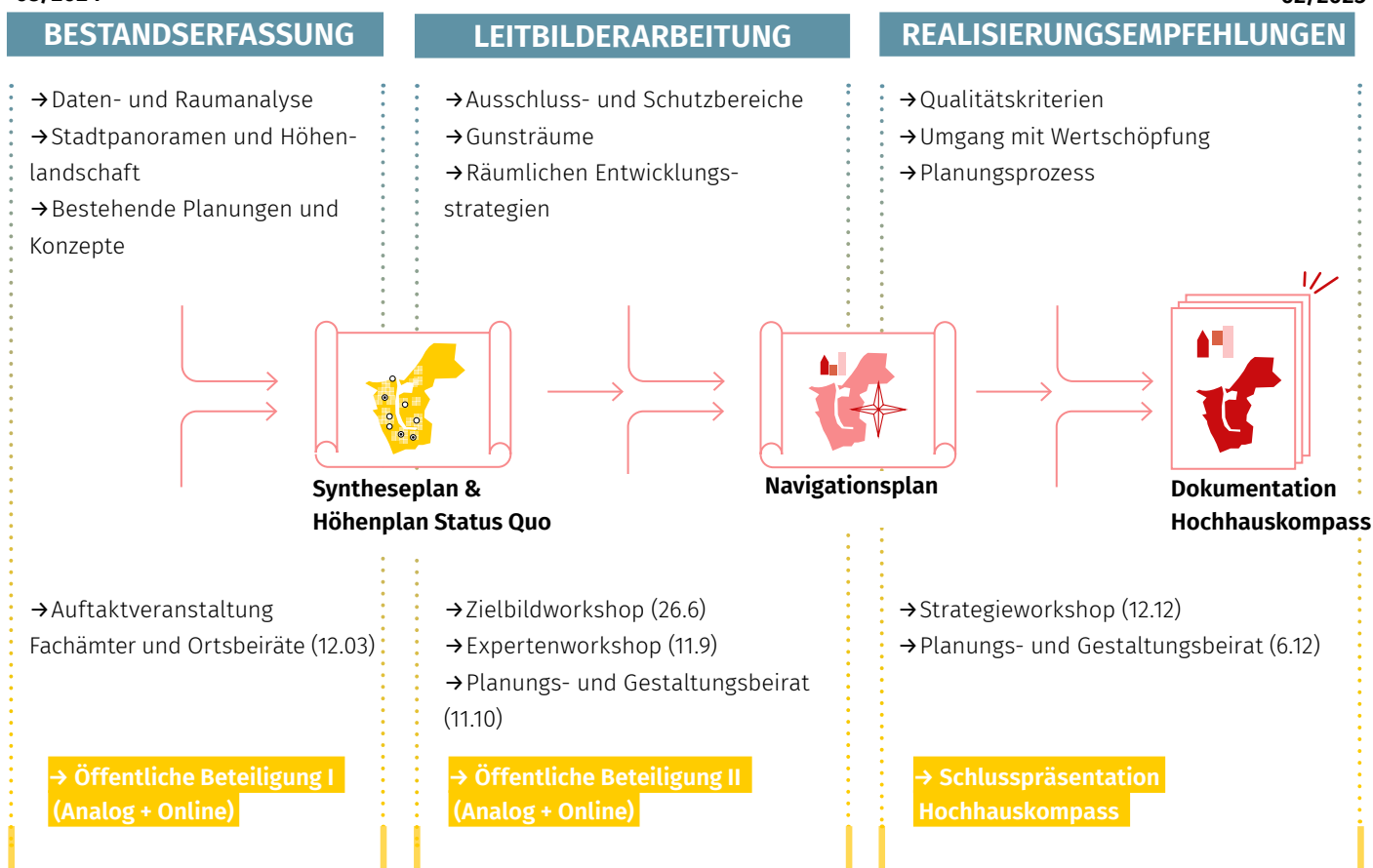


Abb.4 Prozessplan Rostock Hochhauskompass

Nach Abschluss der umfassenden Analyse und unter Berücksichtigung der Kommentare und Ideen der Öffentlichkeit startete das Projekt mit dem Zielbild-Workshop in die zweite Phase. Gemeinsam mit dem Kernprojektteam und Vertretern aus den Fachämtern wurden Gunst-, Schutz- und Ausschlusskriterien diskutiert und abgewogen. Aus der Überlagerung dieser Räume ergaben sich erste Suchräume für den "Navigationsplan". Diese wurden in einem intensiven Austausch, unter Einbezug der Erkenntnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Entwicklung einer gesamtstädtischen städtebaulichen Strategie weiter vertieft.

In der zweiten Beteiligungsphase wurde neben der Online-Beteiligung ein aufsuchendes Format gewählt. Auf verschiedenen Stadtfesten präsentierte sich das Projekt der Öffentlichkeit und erhielt wertvolle Rückmeldungen, die anschließend in die weitere Bearbeitung einfließen. Zusätzlich wurden spielerische Methoden eingesetzt, um die Thematik und Fragestellungen auch der jüngeren Bevölkerung näher zu bringen und so auch deren Ideen und Meinungen einzubeziehen. Das Projekt und die inhaltlichen Aussagen stießen bei den Teilnehmern überwiegend auf große Zustimmung.

Der Expertenworkshop ermöglichte der Stadtverwaltung Rostock einen informativen Erfahrungsaustausch zu Hochhausleitbildern und deren Anwendung in der Verwaltungspraxis.

Dazu wurden Vertreter und Vertreterinnen aus Ingolstadt, Dresden und Zürich eingeladen und mit ihnen über Rolle und Aufgabe der verschiedenen Leitbilder sowie Herausforderungen und Erfahrungen beim Umgang mit Projektanfragen und der Einbindung der Öffentlichkeit diskutiert.

Den Abschluss der zweiten Phase bildete die Präsentation des Arbeitsstandes inklusive Navigationsplan und räumlichen Strategien im Planungs- und Gestaltungsbeirat. Dieser nahm das Projekt sehr positiv auf und gab punktuell Empfehlungen, die in der Folge in das Planwerk eingearbeitet wurden.

Die dritte und letzte Phase des Projektes umfasste die Erarbeitung von Qualitätskriterien für zukünftige Hochhäuser im Stadtgebiet, den Umgang mit Wertschöpfung und Mehrwert bei Hochhausprojekten sowie die Erarbeitung eines transparenten, qualitätssichernden und umsetzungsorientierten Planungsprozesses für Hochhausprojekte. Die erarbeiteten Vorschläge wurden in einem Strategieworkshop mit dem Kernprojektteam und Vertretern der verschiedenen Fachämter weiter vertieft. Der vollständige Hochhauskompass wurde im Dezember 2024 erneut dem Planungs- und Gestaltungsbeirat vorgestellt und die Weiterentwicklung erfuhr durch das Gremium eine positive Bewertung.

Mit der Dokumentation in der vorliegenden Broschüre, der Abschlusspräsentation und dem Beschluss durch die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock findet das Projekt seinen erfolgreichen Abschluss.

Die Ergebnisse der einzelnen Öffentlichkeitsbeteiligungen können auf der Website des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität der Hanse- und Universitätsstadt Rostock eingesehen werden.



△ Abb.5 Öffentlichkeitsbeteiligung II - Stadtteilstadt Lütten Klein

▽ Abb.6 Ortsbegehung mit Vertreter und Vertreterinnen der Fachämter und Ortsbeiräten



Abb.7 Öffentliche Auftaktveranstaltung im Rathaus

ANWENDUNGSRAHMEN

Der Hochhauskompass der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist für alle Hochhausvorhaben anzuwenden, da sie aufgrund ihrer städtebaulichen Wirkung immer eine Besonderheit darstellen und entsprechenden Einfluss auf den näheren und zuweilen auch größeren Kontext ausüben. Dies gilt insbesondere für Vorhaben, die aufgrund ihrer Höhe, ihres Bauvolumens und ihrer prominent wahrnehmbaren Lage die städtebauliche Situation der Umgebung neu definieren und das Stadtbild nachhaltig prägen können.

Er findet bei allen Bauvorhaben Anwendung, die nach der Landesbauordnung von Mecklenburg-Vorpommern als Hochhäuser einzustufen sind.

Nach Definition der LBauO M-V (§2, 4) sind „Gebäude mit einer Höhe nach Absatz 3 Satz 2 von mehr als 22 m“ als Hochhäuser zu klassifizieren. Weiter heißt es: „Höhe im Sinne des Satzes 1 ist das Maß der Fußbodenoberkante des höchstgelegenen Geschosses, in dem ein Aufenthaltsraum möglich ist, über der Geländeoberfläche im Mittel.“

Darüber hinaus nimmt der Hochhauskompass weitere Gebäude, technische Bauwerke und Anlagen (wie z.B. Sakralbauten, Silos, Kühltürme, Werfthallen) in den Blick, die nach der LBauO M-V nicht als Hochhäuser eingestuft werden, und schließt sie in die Formulierungen zu Höhenvorgaben und Qualitätsanforderungen mit ein.

Der Hochhauskompass ist als städtebauliches Leitbild zu verstehen, dessen Geltungsbereich sich auf das gesamte Stadtgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock bezieht. Hieraus kann kein pauschales Baurecht für Hochhäuser in Rostock abgeleitet werden. Der Hochhauskompass zählt zu den informellen Planungen, die im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB einer weiterführenden informellen und teilträumlichen formellen Planung von Hochhausbauvorhaben zugrunde zu legen sind.

Für Gebäude unterhalb der bauordnungsrechtlichen "Hochhausgrenze" gilt der Hochhauskompass nicht. Alle Vorhaben, für die bereits verbindliches Planungsrecht oder eine bestandskräftige Baugenehmigung vorliegen, sind ebenfalls von der Anwendung ausgenommen.



3. ANALYSE

STADTBAUGESCHICHTE

Die städtebauliche Geschichte Rostocks ist beeinflusst von ihrer Rolle als Hansestadt, einer späten industriellen Entwicklung, den Kriegszerstörungen und den städtebaulichen Konzepten der sozialistischen Nachkriegsmoderne. Jede Epoche hinterließ architektonische Spuren, die das Stadtbild bis heute prägen.

Die im 12. Jahrhundert gegründete Stadt erhielt 1218 das Stadtrecht und entwickelte sich rasch zu einer bedeutenden Handelsstadt. Der mittelalterliche Stadtgrundriss ist noch heute erkennbar. Den Mittelpunkt bildete der Neue Markt mit dem gotischen Rathaus, das im Laufe der Jahrhunderte mehrfach umgebaut wurde. Die drei Hauptkirchen St. Marien, St. Petri und St. Nikolai sowie die Stadtmauer mit ihren prägnanten Toren dominierten das Stadtbild. Mit dem Beitritt zur Hanse im 13. Jahrhundert erlebte Rostock einen wirtschaftlichen Aufschwung. Prachtvolle Bürgerhäuser mit Staffelgiebeln und gotischen Fassaden zeugen vom damaligen Wohlstand. Die 1419 gegründete Universität Rostock, die älteste Hochschule Nordeuropas, prägte das akademische Leben der Stadt.

Im 17. und 18. Jahrhundert wurden viele dieser Gebäude barockisiert und die Universität erhielt repräsentative Bauten. Mit der Industrialisierung wuchs Rostock über seine mittelalterlichen Grenzen hinaus. Die Stadtmauer wurde teilweise geschleift, um Platz für neue Wohn- und Gewerbegebiete zu schaffen. In der Kröpeliner-Tor-Vorstadt entstanden Arbeitersiedlungen, im Südwesten der Stadt, vor allem entlang der Parkstraße, ließen sich wohlhabende Bürger repräsentative Villen errichten. In dieser Zeit des wirtschaftlichen Aufschwungs wurde der Hafen weiter ausgebaut und mit dem wachsenden Schiffbau entwickelte sich Rostock zu einem bedeutenden Industriestandort. Die Werften und Maschinenfabriken prägten das Stadtbild ebenso wie die zunehmende Bebauung der Vorstädte.

Im Zweiten Weltkrieg erlitt Rostock massive Zerstörungen. Besonders betroffen waren der Hafen und die Industrieanlagen sowie die Altstadt, deren gotische und barocke Bauten den Bombenangriffen zum Opfer fielen. Nach dem Krieg begann der Wiederaufbau nach den Vorgaben der sozialistischen Stadtplanung. Rostock wurde zum größten Hafen- und Wertstandort der DDR ausgebaut.

Neue Stadtteile wie Lütten Klein, Evershagen und Schmarl entstanden in Plattenbauweise, um den Bedarf an Wohnraum zu decken. In der Altstadt wurden historische Gebäude wie das Steintor und die Marienkirche restauriert, andere durch funktionalistische Neubauten ersetzt. Die Architektur dieser Zeit (u.a. Hochhaus August-Bebel-Str., Bebauung Universitätsplatz und Lange Straße) prägt im Zusammenspiel mit der historischen Bebauung bis heute das Stadtbild der Rostocker Innenstadt.

Nach der Wiedervereinigung 1990 begann für Rostock eine umfassende Phase der Stadterneuerung. Die in der DDR stark als Industrie- und Hafenstandort geprägte Stadt musste sich im Zuge wirtschaftlicher und demographischer Schrumpfung neu orientieren. Wichtige Schwerpunkte der Stadtentwicklung in den 1990er und 2000er Jahren waren die Altstadtsanierung, die Umgestaltung des Stadthafens, die Modernisierung der Infrastruktur und die Entwicklung neuer Wohn- und Gewerbegebiete. Der Bevölkerungsrückgang in den 1990er Jahren führte vor allem in den Plattenbaugebieten wie Lütten Klein oder Evershagen zu Wohnungsleerstand. Um diesen Trend zu stoppen, wurden Modernisierungsprogramme aufgelegt: Viele Gebäude wurden saniert, aufgestockt oder teilweise rückgebaut, um die Wohnqualität zu erhöhen. Gleichzeitig entstanden neue Wohngebiete mit überwiegend kleinteiliger Bebauung und Einfamilienhäusern.

Ein entscheidender Impuls für die Stadtentwicklung war der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Der Hauptbahnhof wurde modernisiert, Straßenbahnlinien erweitert und die Autobahnanbindung verbessert. Der Überseehafen wurde weiter ausgebaut und stärkte Rostocks Rolle als wichtiger Wirtschaftsstandort an der Ostsee.

Seit 2003 gab es ein stetiges Bevölkerungswachstum in Rostock und damit einhergehend einen zunehmend hohen Druck auf dem Wohnungsmarkt und hohe Nutzungskonkurrenzen. Mit der Entwicklung des Werftdreiecks, des Gebiets „Groter Pohl“ und des Quartiers am Osthafen-Petridamm sind aktuell neue gemischte Stadtquartiere in Zentrumsnähe in Planung. Auch die Maßnahmen des Rostocker Ovals rund um die Unterwarnow mit Attraktivierung des Stadthafens, Bau einer neuen Warnowbrücke für Fuß- und Radverkehr und Entwicklung des Warnowquartiers werden das Stadtbild aber auch die Strahlkraft der Hansestadt Rostock maßgeblich beeinflussen.

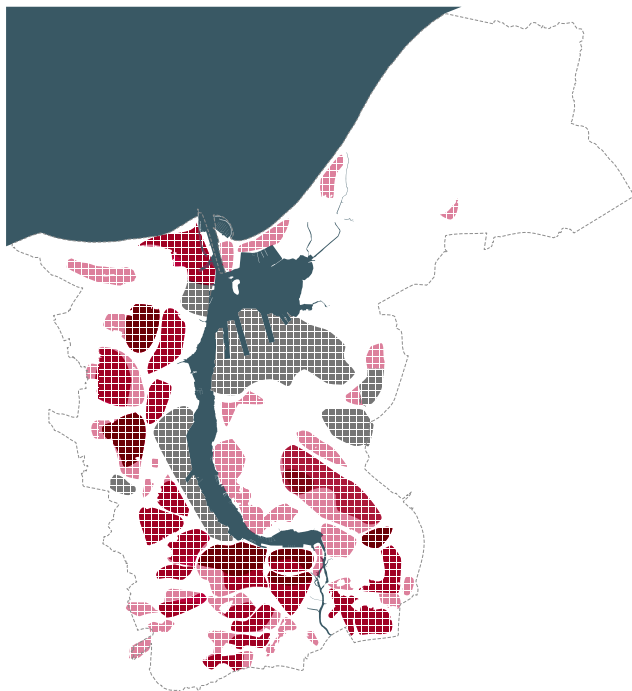


RAUMANALYSE

Die nachfolgende kompakte Analyse legt den Fokus auf die Eigenheit der Stadtstruktur sowie den Charakter der bestehenden und in Planung befindlichen Höhenlandschaft.

STADTSTRUKTUR

Zwischen den beiden historisch geprägten Zentren, der Altstadt im Süden an der Unterwarnow und Warnemünde an der Ostseeküste, erstreckt sich vor allem westlich der Warnow eine Perlenkette von Großwohnsiedlungen der Nachkriegsmoderne sowie das langgestreckte Gewerbe- und Hafengebiet Bramow/ Fischereihafen. An den Stadträndern dominieren suburbane und dörfliche Siedlungsgebiete, die im Kontrast zur dichten Innenstadt und zu den großmaßstäblichen Plattenbausiedlungen stehen. Darüber hinaus prägen ausgedehnte Hafen-, Gewerbe- und Industrieflächen das Stadtbild und unterstreichen die Rolle Rostocks als bedeutender Wirtschafts- und Logistikstandort.



-  Siedlungsgebiete (Abstufung EW-Dichte)
-  Gewerbe, Industrie und Hafengebiete

Abb.10 Analyse Stadtstruktur



-  Grüne Buchten (Grün-,Frei- sowie Landwirtschaftliche Flächen)
-  Waldgebiete

Abb.11 Analyse Grün- und Freiraumstruktur

GRÜN- UND FREIRAUMSTRUKTUR

Die Grün- und Freiraumstruktur Rostocks lässt sich in drei räumliche Schichten gliedern: Gewässer, Siedlungsraum und Landschaftsrand.

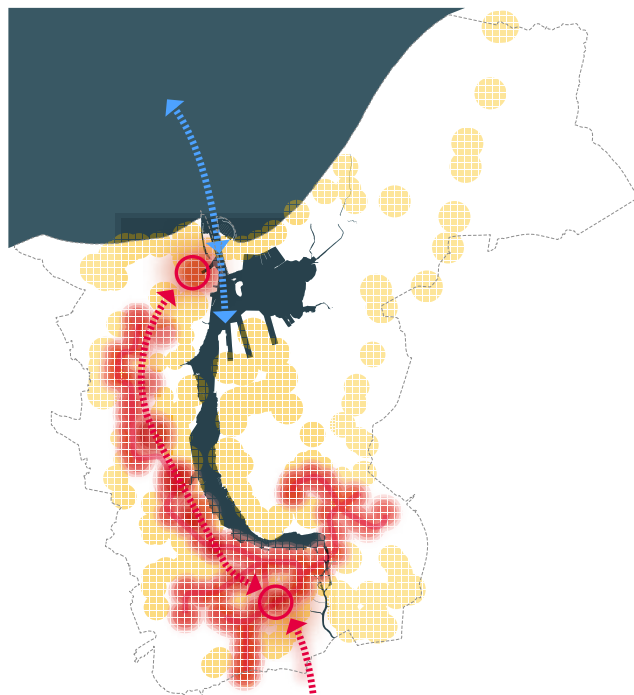
Die Warnow zieht sich als „blaues Band“ durch die Stadt bis zur Altstadt und verbindet den Stadtkern mit dem Landschaftsraum der Ostsee.

Der bewegte Landschaftsrand mit seinen grünen Buchten reicht teilweise bis an die Warnow heran und bietet wertvolle Erholungsräume. Darüber hinaus sind sie wichtige Kaltluftkorridore, indem sie die Kaltluftentstehungsgebiete im östlichen Stadtgebiet mit den Siedlungsräumen verknüpfen.

Im Norden und Nordosten des Stadtgebietes erstrecken sich großflächige Schutzgebiete, insbesondere die Rostocker Heide, die wichtige Landschaftsräume sind und entsprechende ökologische Funktionen übernehmen.

MOBILITÄT UND VERKEHR

Das Rostocker Nahverkehrsnetz ist sehr gut ausgebaut und gewährleistet eine sehr effiziente Verbindung zwischen den Stadtteilen. Das Rückgrat bildet die S-Bahn mit drei Linien (S1, S2, S3), die den Hauptbahnhof im Süden mit Warnemünde im Norden verbindet und die großen Wohngebiete westlich der Warnow erschließt. Diese beiden Ankommensorte (Hauptbahnhof sowie Bahnhof Warnemünde) sind wichtige Umsteigepunkte zum Personenfernverkehr. Ergänzt wird das Netz durch ein dichtes Straßenbahn- und Busliniennetz, das insbesondere in der Innenstadt und entlang der „Perlenkette“ eine hohe Erreichbarkeit bietet. Östlich und nördlich der Warnow übernehmen Busse die Feinerschließung und dienen als Zubringer zur Schiene. Darüber hinaus sorgen Fähren für eine direkte Verbindung über die Warnow, insbesondere zwischen Gehlsdorf, dem Stadthafen sowie Warnemünde und Hohe Düne.



-  Schienennetz (S-Bahn und Straßenbahn) mit Einzugsgebiet der Haltestellen
-  Internationale Fährverbindungen
-  Einzugsgebiet Bushaltestellen

Abb.12 Analyse Mobilität und Verkehr - ÖPNV

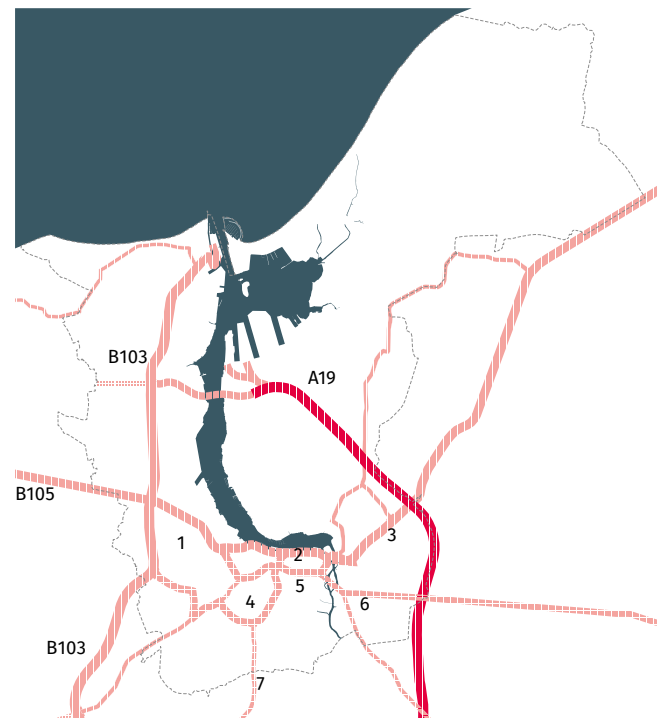


Abb.13 Analyse Mobilität und Verkehr - MIV

Rostock ist über ein sehr gut ausgebautes Straßennetz an das überregionale Verkehrsnetz angebunden. Die Autobahnen A19 (Rostock-Berlin) und A20 (Lübeck-Stettin) ermöglichen schnelle Verbindungen in andere norddeutsche Regionen. Innerhalb der Stadt sorgen die Bundesstraßen B103 und B105 sowie die Warnowtunnel-Querung für eine leistungsfähige Nord-Süd- und West-Ost-Verbindung. Die wichtigsten innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen, neben den genannten Autobahnen und Bundesstraßen, sind: Hamburger Straße (1), Warnowufer/Am Strande (2), Rövershäger Chaussee (3), Südring (4), August-Bebel-Straße/Ernst-Barlach-Straße (5), Mühlendamm/Tessiner Straße (6) und Nobelstraße (7).



HOCHHAUSLANDSCHAFT

BESTEHENDE STADTSILHOUETTE

Die Hochhauslandschaft Rostocks liegt im Spannungsfeld zwischen historischen Bauten, den großflächigen Wohnhochhäusern der DDR-Zeit und zeitgenössischen Hochhausprojekten. Zusätzlich charakterisieren die technischen Bauwerke und Anlagen der Hafen- und Industriegebiete die Stadtsilhouette.

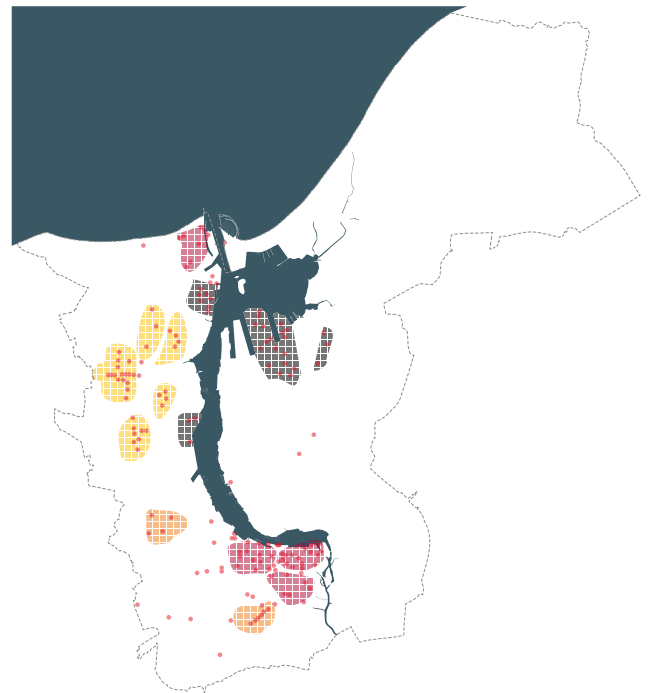
Die Höhenlandschaft der Innenstadt wird vor allem durch die hohen Häuser, die mit ihren Giebeln eine Höhe von über 22 m erreichen, die Sakralbauten, allen voran die Petrikirche mit 117 m, und die historischen Bauten wie die Stadttore und Speichergebäude am Hafen geprägt. Neben den historischen Kirchen sticht vor allem das Windmühlenshaus in der August-Bebel-Straße mit einer Gebäudehöhe von 80 m hervor.

In den westlichen Stadtteilen der Nachkriegsmoderne sind Hochhäuser unterschiedlicher Höhe fester Bestandteil des Stadtbildes. Insbesondere die in den 1960er bis 1980er Jahren entstandenen Großwohnsiedlungen sind durch dominante Hochhausstrukturen (Punkthochhäuser, Zeilen- und Treppenhochhäuser) bestimmt.

An der Ostseeküste in Warnemünde ist das Hochhaus des "Neptun Hotels" mit seinen 60 m eine dominante Landmarke. Es überragt die Kirche in Warnemünde und den Leuchtturm deutlich.

Die technischen Anlagen und Bauwerke in den Hafenbereichen bilden hinsichtlich der Bauhöhen einen eigenen Maßstab in der Rostocker Höhenlandschaft. Der Kühlturm ist mit seinen 141 m und seinem Bauvolumen räumlich besonders relevant. Der Liebherr-Kran (164 m) im Überseehafen oder der Portalkran (95 m) an der Neptunwerft wirken dagegen aufgrund ihrer Bauweise fast filigran.

In Innenstadtnähe finden sich ebenfalls technische Bauwerke wie der Hellingkran oder der historische Hafenkran, die jedoch eine geringe Höhe aufweisen. Im Bereich des Hansaviertels befindet sich das Ostseestadion mit seinen die Stadtsilhouette prägenden Flutlichtmasten. Der Richtfunkturm (140 m) an der Satower Straße bildet einen weiteren markanten Hochpunkt im östlichen Stadtgebiet.



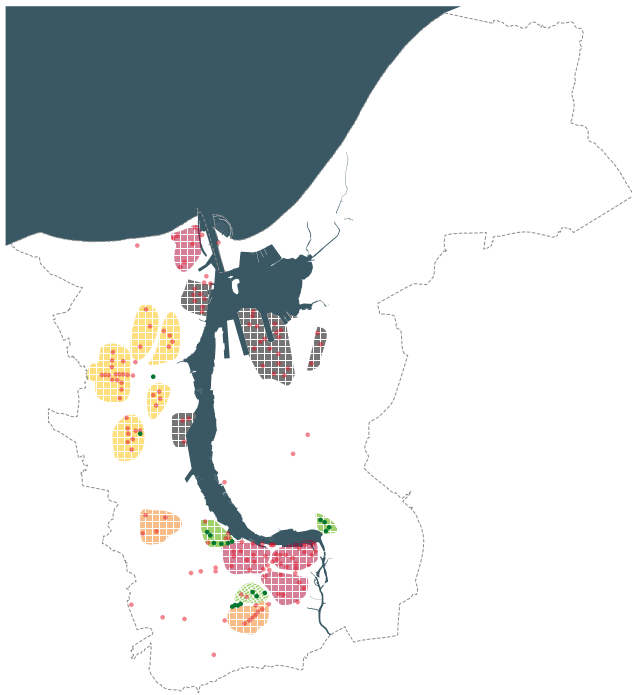
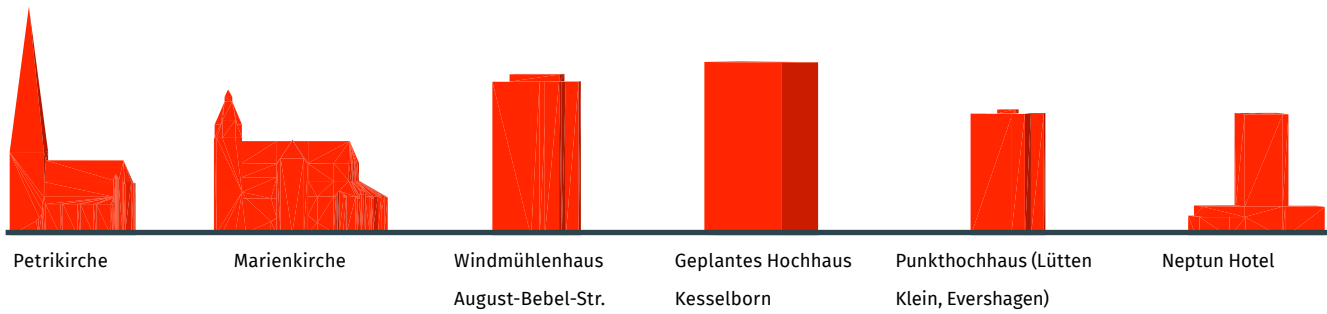
Bestehende Hochhäuser und technische Bauwerke, gegliedert in Strukturtypen:

- Innenstadt & Warnemünde
- Großwohnsiedlung (1958-65)
- Großwohnsiedlung (1965-84)
- Hafen & Industrie

Abb.15 Analyse bestehende Hochhauslandschaft

GEPLANTE HOCHHAUSPROJEKTE

Derzeit sind in Rostock mehrere Hochhäuser, vorrangig in innenstadtnahen Bereichen, geplant bzw. im Bau. Am Kesselborn in der Nähe des Hauptbahnhofs entsteht mit ca. 80 Metern das höchste dieser Projekte. Weitere geplante Hochhäuser mit Höhen zwischen 30 und 45 Metern befinden sich am Südring, am Werftdreieck und an der Neptunwerft. Auch im Warnowquartier und am Pulverturm sind Hochhäuser geplant.



Hochhausprojekte in Planung:

- Kesselborn (nahe Hauptbahnhof)
- Südring
- Werftdreieck und Neptunwerft
- Warnow Quartier
- Pulverturm

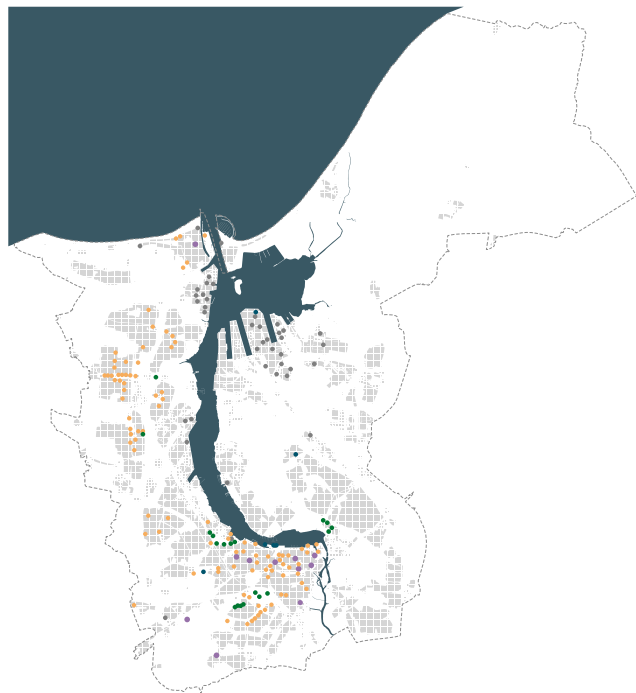
Abb.16 Hochhausprojekte in Planung

RÄUMLICHE PRINZIPIEN

Die meisten bestehenden und geplanten Hochhäuser sind als Solitäre im Stadtraum angeordnet. In den Gebieten der Nachkriegsmoderne gibt es jeweils eigene, gebietstypische Gestaltungsprinzipien. Hier finden sich z.B. aufeinander abgestimmte, rhythmisierende Hochpunkte (Südstadt oder an der Warnowallee in Lütten Klein), raumbildende Anordnungen durch Zeilen-, Ketten- oder Treppenhochhäuser (z.B. Evershagen) und auch deutliche Akzentuierungen von Zentren (Reutershagen, Lichtenhagen). Weitere Ausführungen hierzu finden sich in den Steckbriefen (Seite 37).

NUTZUNGEN

Die Nutzungen der Hochhäuser in Rostock sind vielfältig. Neben Kirchen, sakralen und historischen Gebäuden werden viele Hochhäuser für Wohn-, Büro- und Dienstleistungszwecke genutzt. Hinzu kommen gewerblich-industrielle und technische Nutzungen. Dazu gehören Silos und Hallengebäude ebenso wie Kräne und Lichtmasten.



Nutzungen:

- Wohn-, Büro- und Mischnutzungen
- Kirchen, religiöse und historische Bauten
- Technische Anlagen, Silos, Werfthallen
- Kräne und Lichtmasten

Abb.17 Analyse (Haupt)-Nutzungen von Hochhäusern in Rostock



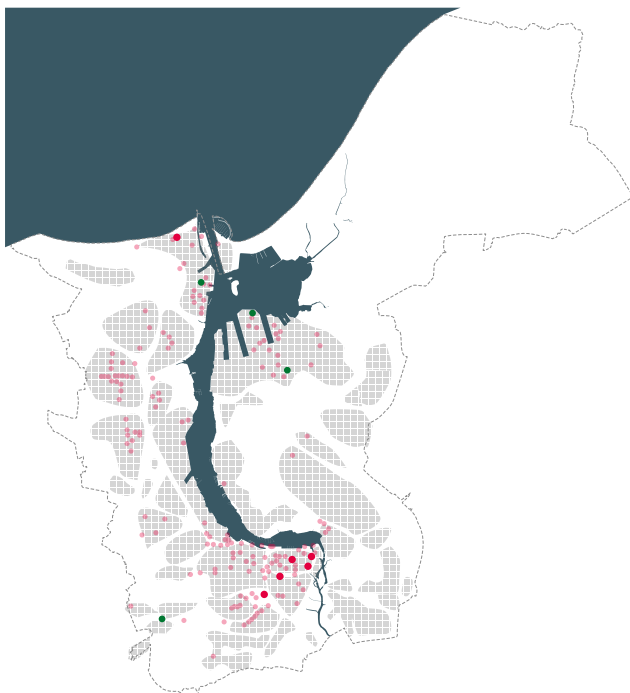
HÖHENSCHICHTEN

Rostocks Hochhaussilhouette ist durch vier prinzipielle Höhenschichten gekennzeichnet. Als übergeordnete Landmarke dominiert die Petrikirche mit 117 Metern Höhe. Zu den hohen Hochhäusern (rund 80 Meter) zählen die Marienkirche, das Windmühlenhaus in der August-Bebel-Straße sowie das geplante Hochhaus am Kesselborn. Die mittlere Hochhausschicht umfasst Gebäude bis 60 Meter, darunter das Neptun Hotel und die Punkthochhäuser in Lütten Klein und Evershagen. Untergeordnete Hochhäuser (35–40 m) setzen sich zusammen aus Solitärbauten wie in Reutershagen, der Südstadt und dem Werftdreieck sowie aus Scheibenhochhäusern in Lütten Klein, Groß Klein, Schmarl und Lichtenhagen.

Die technischen Bauwerke gehen über diese Höhenstaffelungen teilweise weit hinaus. Für die im Hochhauskompass benannten Höhengvorgaben für neue Hochhausvorhaben sind diese jedoch nicht relevant.

TOPOGRAPHIE

Das sanfte, leicht hügelige Relief Rostocks wurde durch die Gletscherbewegungen der letzten Eiszeit geformt. Die Übergänge zwischen flacheren und höher gelegenen Stadtteilen sind fließend. Die höchsten Erhebungen im Stadtgebiet befinden sich südlich der Innenstadt in Biestow und der Südstadt sowie südlich des Hansaviertels im Bereich des Barnstorfer Waldes. Die Höhenentwicklung ist moderat (maximal ca. 50 m über NHN im Bereich des Zoologischen Gartens), aber in der Stadtsilhouette wahrnehmbar und in der Analyse der Höhenlandschaft nicht zu vernachlässigen. Insbesondere die Gebäudelandschaften der Südstadt, im Bereich des Ostseestadions und des Universitätsklinikums treten in den (erweiterten) Stadtansichten vom Gehlsdorfer Ufer aufgrund der Topographie deutlicher in den Vordergrund.



Landmarken (knapp unter oder über 100 m):

Gebäude

- Petrikirche: ca. 117 m
- Marienkirche: ca. 86 m
- Nikolaikirche: ca. 84 m
- Hochhaus August-Bebel-Str: ca. 79 m
- Neptun Hotel: ca. 60 m
- zukünftiges Hochhaus Kesselborn: ca. 80 m

Technische Anlagen und Bauten

- Kühlturm: ca. 141m
- Liebherr Kran: ca. 164 m
- Portalkran: ca. 95 m
- Richtfunkturn: ca. 140 m

Abb.18 Analyse der Höhen der bestehenden Hochhäuser und technischen Anlagen

STADTANSICHTEN

Aufgrund der maritimen Lage Rostocks sind viele charakteristische Stadtansichten vom Wasser geprägt.

Eine ikonische Ansicht bietet der Blick vom Gehlsdorfer Ufer, wo sich die historische Bebauung malerisch entlang der Warnow erstreckt und der sanften Topographie entsprechend eine Höhenstaffelung zwischen Uferkante und den Kirchenbauten erfährt, welche das Stadtbild krönen. Eindrucksvoll ist auch von See kommend der Blick auf die Hafeneinfahrt und die Ostseeküste bei Warnemünde, welche durch den alten Leuchtturm und das Neptun Hotel akzentuiert werden.

Darüber hinaus ist die Stadtsilhouette von den Verkehrsinfrastrukturen der A19, der A20 und im Osten von der Bahn prägnant sichtbar. Die städtebauliche Agglomeration der nordwestlichen Großwohnsiedlungen Lütten Klein, Evershagen, Schmarl, Lichtenhagen und Groß Klein bildet eine ebenso markante Ansicht. Im Anhang dieser Dokumentation finden sich alle Darstellungen der übergeordneten Stadtansichten (Ab Seite 93).

Neben den gesamtstädtisch dominanten und bedeutsamen Stadtansichten gibt es eine Vielzahl untergeordneter Blickachsen, die im Alltag aus der Fußgängerperspektive interessante Ansichten bieten, wie z.B. der Blick entlang der Langen Straße, der Kröperliner Straße, der Doberaner Straße sowie entlang des Südrings und des Mühlendamms, an der Rövershäger Chaussee, entlang der Warnowallee und der Bertolt-Brecht-Straße.

Diese kleinräumig wirksamen Stadtansichten sind für die zukünftige Gestaltung der Höhenlandschaft ebenso wichtig wie die übergeordneten Stadtansichten. In den jeweiligen Steckbriefen (ab Seite 37) werden die wichtigsten Ansichten und Blickachsen je Stadtteil benannt.

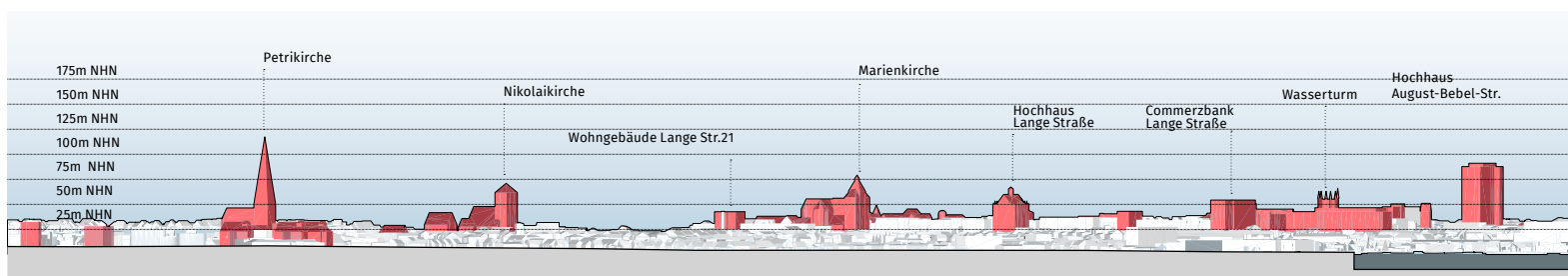


Abb.19 Stadtansicht vom Gehlsdorfer Ufer

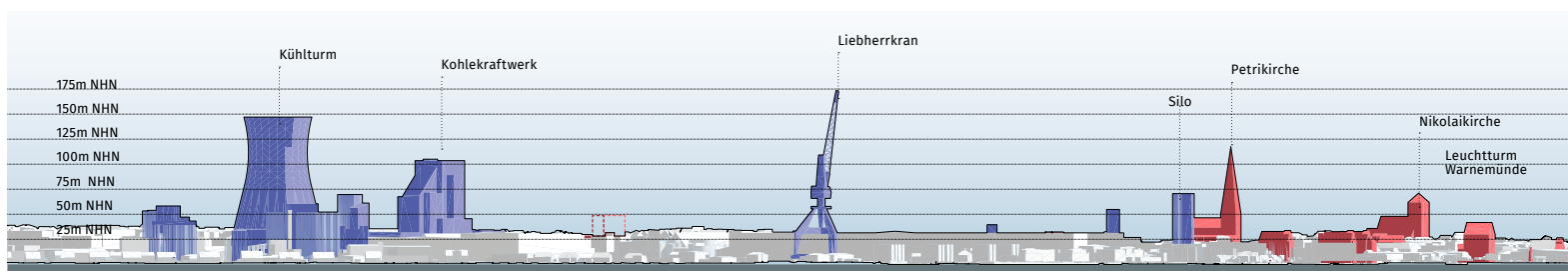
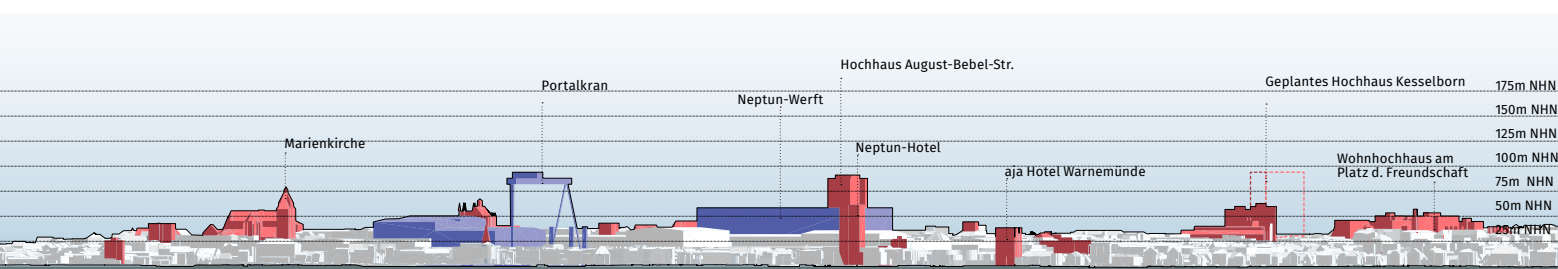
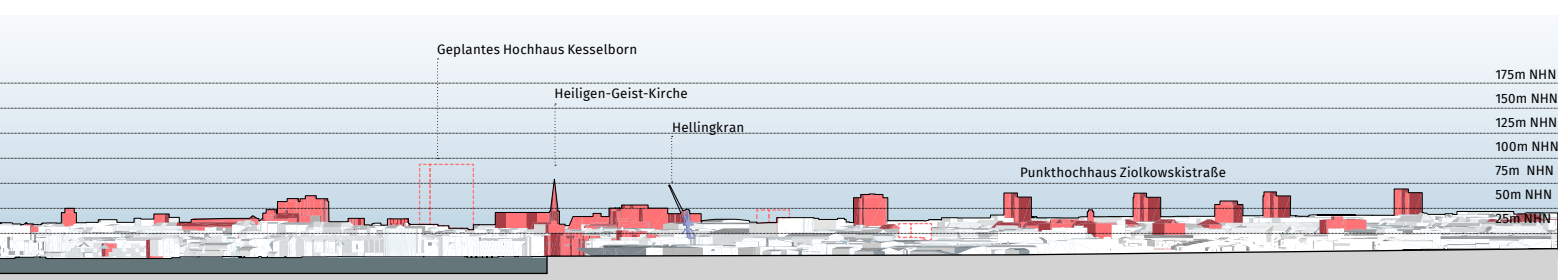


Abb.20 Ostseeblick/Hafeneinfahrt



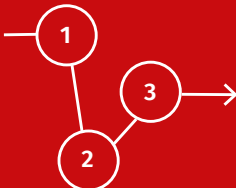
Abb.16 Übersicht Verortung Stadtansichten





4. HOCHHAUSKOMPASS

Aufbau und Bausteine

	LEITSÄTZE	Die Leitsätze zur Hochhausentwicklung, die aus einer umfangreichen Analyse abgeleitet sind, bilden die Basis des Hochhauskompass und sind das Richtmaß planerischen Handelns.
	STRATEGIEN DER HÖHEN-ENTWICKLUNG	Der Hochhauskompass zeigt gesamtstädtisch raumwirksame Strategien auf, um in Rostock den Bau von Hochhäusern und hohen Bauwerken in gewünschte Bahnen zu lenken.
	NAVIGATIONSPLAN	Der Navigationsplan bietet eine kompakte Übersicht geeigneter Stadträume und einer strategischen planerischen Perspektive für die Hochhausentwicklung in Rostock.
	STECKBRIEFE	Die Strategien des Zielbildes werden in Teilraumsteckbriefen präzisiert. Für jeden Teilraum werden dessen spezifische Charakteristika sowie Vorgaben zur Höhenentwicklung beschrieben.
	QUALITÄTSKATALOG	Hochhausentwicklung soll immer mit der Schaffung eines „Mehrwertes“ für die Umgebung einhergehen. Es werden Kriterien, abhängig vom konkreten Standort und Bauvorhaben, für nachhaltige, responsive und qualitätsvolle Hochhausprojekte definiert.
	PLANUNGSPROZESS	Hochhausprojekte sollen in enger Abstimmung mit den zuständigen städtischen Fachstellen transparent und unter Beteiligung der Öffentlichkeit geplant werden. Um die erhöhten Ansprüche an Bauwerk und Planungskultur einzulösen, ist für den Planungsprozess ein dreistufiges Vorgehen angedacht. Dazu werden geeignete Prüf- und Detailschritte aufgezeigt und die beteiligten Akteure benannt.

LEITSÄTZE

Die Leitsätze zur Hochhausentwicklung formulieren eine generelle Haltung zu der Frage, wie Hochhausprojekte in eine gesamtstädtische Entwicklung zu integrieren sind und was es zu beachten gilt. Sie sind als Richtmaß planerischen Handelns dem Hochhauskompass vorangestellt.

DAS BAULICHE ERBE RESPEKTIEREN

Die besonders prägenden, identitätsstiftenden Bereiche der Stadt bedürfen eines sehr sensiblen Umgangs bei der Setzung neuer Hochpunkte. Dies umfasst die historischen Ortskerne und die Altstadt Rostocks und Warnemündes sowie das baukulturelle Erbe der DDR-Moderne. Im Bereich historischer Ensembles überwiegt der Schutzgedanke. Bei Sanierung & Stadtumbau bei bestehenden Hochhausensembles der Moderne sind die Höhendominanten und die Eigenlogik des Städtebaus zu erhalten.

DAS RICHTIGE MASS FINDEN

Generell gilt: die Hochhausentwicklung muss sich angemessen gegenüber bestehenden Siedlungsstrukturen verhalten und im Maßstab und städtebaulicher Körnung den jeweiligen lokalen Gegebenheiten Rechnung tragen. Jede Stadtstruktur hat spezifische Charakteristika und unterschiedliche „Begabung“ als Hochhausstandort.

WERTVOLLE NATUR- UND FREIRÄUME SOWIE UMWELTQUALITÄTEN SCHÜTZEN

Der Erhalt und Schutz der wertvollen Umweltqualitäten sowie der schützenswerten Natur- und Freiräume hat oberste Priorität. In diesen Bereichen ist eine Hochhausbebauung ausgeschlossen. Dies umfasst Landschaftsräume (z.B. produktive Böden, Moor- und Waldflächen) urbane Freiräume (u.a. Parkanlagen, Plätze, Friedhofsanlagen), wichtige Schutzgebiete (wie Landschaftsschutz-, Naturschutz-, GGB-, Natura 2000-Gebiete) sowie geschützte Biotope.

Für Natur- und Freiräume, die aus fachlicher Empfehlung für eine Hochhausentwicklung nur bedingt geeignet sind, werden gesondert markiert und eine geplante Hochhausentwicklung im Einzelfall geprüft und abgewogen.

MARITIME UND INDUSTRIELLE IDENTITÄT SICHERN

Rostocks aktuelle Höhensilhouette ist nicht nur von Kirchen und Hochhäusern geprägt, sondern auch von hohen Bauwerken und technischen Anlagen. Der Kühlturm, die Werfthallen, Speicher und Kräne spiegeln die industrielle und maritime Tradition der Stadt und wirken durch die schiere Größe über ihre reine Funktion hinaus. Für diese Bereiche bedarf es gesonderte Vorgaben, die einerseits die speziellen, oft technischen, Bedarfe ebenso berücksichtigt wie eine angemessene Einbindung in die Gesamtansicht von Rostock.

MEHR HÖHE UND DICHTEN IN GUNSTBEREICHEN ZULASSEN

Eine gute ÖPNV-Erschließung sowie städtische, zentrale Lagen mit übergeordneter Versorgungsfunktion stellen besondere Gunstbereiche für die Hochhausentwicklung dar, z.B. im Bereich der Bahnhöfe, um Straßenbahn-Haltpunkte oder in bestehenden Zentrumslagen. Hier ist eine höhere Dichte und größere Höhenentwicklung möglich, mit gleichzeitig höheren Anforderung an die Qualität der Gebäude, um einen Mehrwert für die Umgebung zu erzielen.

DYNAMISCHE GEBIETE MIT BESONDEREN CHANCEN NUTZEN

Werft-dreieck, Osthafen-Petridamm/Warnowquartier und der Bereich Hauptbahnhof/Südring, sind Gebiete mit hohem Entwicklungsdruck und besonderer städtebaulicher

Dynamik. Sie liegen durch ihre Bahnhofs-/ Zentrumsnähe bzw. Wasserlage sehr prominent im Stadtkörper und haben eine besondere strategische Bedeutung für Rostock. Ihre Entwicklung kann mit bewusst gesetzten und sensibel gesteuerten Hochhausdominaten positiv beeinflusst werden und sie somit Teil der Rostocker Stadtsilhouette werden.

DREIFACHE INNENENTWICKLUNG FÖRDERN

In bestehenden Quartieren kann durch Ersatzneubau in Form von Hochhäusern eine gleiche oder höhere bauliche Ausnutzung erreicht werden. Im Sinne der dreifachen Innenentwicklung liegt der Fokus beim „nachhaltigen Weiterbauen“ bestehender Quartiere auf einer integralen Entwicklung von Städtebau, Architektur, Freiraum und Mobilität und ist dem Neubau auf noch unbebauten Flächen immer vorzuziehen.

HOCHHAUSENTWICKLUNG MUSS MEHRWERT SCHAFFEN

Hochhäuser sind nicht nur sichtbare Landmarken, Symbole des wirtschaftlichen Fortschritts oder der technologischen Errungenschaften. Sie müssen vielmehr integraler Bestandteil einer nachhaltigen und lebenswerten Stadtentwicklung sein.

Eine neue Hochhausentwicklung muss Mehrwert für die Menschen vor Ort sowie bei übergeordneten Entwicklungen, für die Gesamtstadt, bringen. Neben ihrer Hauptnutzung (Gewerbe, Büro, Wohnen) müssen die Gebäude soziale, ökologische, ökonomische und kulturelle Aspekte berücksichtigen und angemessen integrieren. Gleichwohl beeinflusst jedes dieser zusätzlichen Ansprüche und Qualitäten die Kosten des Gebäudes und hat somit Einfluss auf spätere Miet- und Verkaufspreise. Hier bedarf es einer angemessenen Abwägung je Standort, Bedeutung und Höhe.

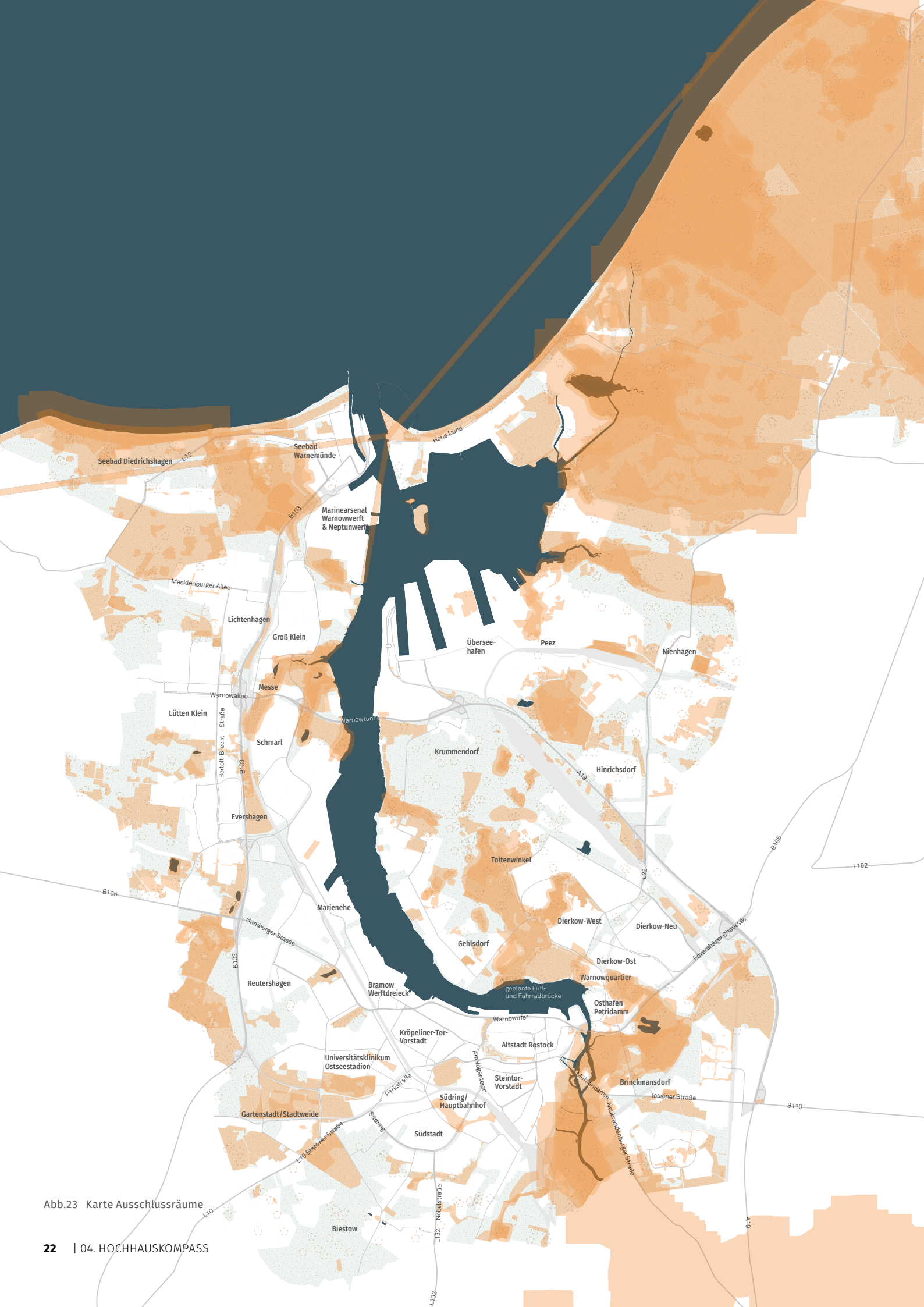


Abb.23 Karte Ausschlussräume

AUSSCHLUSSRÄUME

Die Ausschlussräume umfassen diejenigen Bereiche Rostocks, in denen eine Hochhausentwicklung rechtlich nicht zulässig wäre. Harte Restriktionen ergeben sich zum Beispiel aufgrund von Natur- und Umweltschutzbelangen oder aus infrastruktureller Sicht.

Zu den Ausschlussräumen zählen:

- Waldflächen nach § 20 LWaldG M-V
- Küstenschutzstreifen Ostseeküste (150 m ab Mittelwasserlinie)
- Nationale Schutzgebiete (NSG, LSG, GLB)
- Internationale Schutzgebiete Natura 2000-Gebiete (GGB, Vogelschutzgebiete) inkl. 300 m Schutzabstand
- Böden mit höchster Schutzwürdigkeit (inkl. 60 m Puffer um Moorböden)
- Ökokontoflächen
- Vogelrastgebiete bei Diedrichshagen
- Trinkwasserschutzgebiet und Trinkwasserschutzzonen I und II
- Gesetzlich geschützte Biotop nach § 30 BNatSchG (inkl. 60 m Schutzabstand)
- Gebiet mit Produktive Böden (Bodenwertzahl ab 50)
- Friedhofsflächen
- Parkanlagen (inkl. Geplante Parkanlagen, Sondergärten, Sonderparkanlagen, Parkanlagen mit Entwicklungsoption)
- Richtfunkstrecken mit entsprechenden Höhenbeschränkungen
- Anflugbereich Hubschrauber Universitätsklinikum

Legende Karte Ausschlussräume (Quellenangaben zu den Gebietskulissen befinden sich im Anhang)



Raumkulisse „Ausschlussräume“ bestehend aus

- Waldflächen nach § 20 LWaldG M-VV
- Küstenschutzstreifen Ostseeküsten
- Nationale Schutzgebiete (NSG, LSG, GLB)
- Internationale Schutzgebiete Natura 2000-Gebiete (GGB, Vogelschutzgebiete) inkl. 300 m Schutzabstand
- Böden mit höchster Schutzwürdigkeit (inkl. 60 m Puffer um Moorböden)
- Ökokontoflächen
- Vogelrastgebiete bei Diedrichshagen
- Trinkwasserschutzgebiet und Trinkwasserschutzzonen I und II
- Gebiet mit Produktive Böden (Bodenwertzahl ab 50)
- Friedhofsflächen
- Parkanlagen (inkl. Geplante Parkanlagen, Sondergärten, Sonderparkanlagen, Parkanlagen mit Entwicklungsoption)
- Richtfunkstrecken mit entsprechenden Höhenbeschränkungen
- Anflugbereich Hubschrauber Universitätsklinikum
- Gesetzlich geschützte Biotop nach § 30 BNatSchG, inkl. 60 m Schutzabstand (maßstabsbedingt keine flächenscharfe Darstellung)



Weitere Darstellungen



Gewässer



Siedlung- und Gewerbefläche



Grün- und Freiflächen



Stadtgrenze

Hinweis: Mehrfachüberlagerungen von Schutzkriterien sind durch unterschiedliche Orangeabstufungen erkennbar.

SCHUTZKULISSEN

Über die "Schutzkulissen" werden weitere, besonders sensible Bereiche definiert, die von übergeordnetem Interesse sind und ebenfalls Schutzstatus genießen. Dazu zählen unter anderem historische Orts- und Siedlungskerne sowie die besonders schützenswerten und wichtigen Umweltqualitäten sowie Natur- und Freiräume im Stadtgebiet, in welche eine bauliche und insbesondere Hochhausplanung in hohem Maße negativ einwirken könnte. Aus fachlicher Sicht werden diese Gebiete als für eine Hochhausentwicklung wenig oder ungeeignet eingestuft.

Zu den wichtigen Schutzkulissen zählen folgende Räume:

Freiraumachsen

Die Freiraumachsen als „Bereiche mit herausragender Bedeutung für die Freiraum- und Umweltqualität sowie die Grünvernetzung“ bilden das Grundgerüst bzw. die Kernzonen des Rostocker Grün- und Freiraumverbundes. Sie können sich aus vielfältigen Frei- und Vegetationsflächen zusammensetzen. Neben öffentlich zugänglichen Grünflächen, Parkanlagen, öffentlich zugänglichen Kleingartenanlagen können sie auch aus Moor- und Waldflächen oder landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie aus Plätzen und Promenaden bestehen. (vgl. Umwelt- und Freiraumkonzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (UFK))

→ **Prüfauftrag:** Diese wichtigen Verbindungs- und Vernetzungsräume sind bei Hochhausplanungen zu berücksichtigen und bestmöglich freizuhalten. Kommt es in besonderen Ausnahmefällen (bei überwiegendem öffentlichem Interesse) dennoch durch eine Hochhausentwicklung zu einer Bebauung in einer Freiraumachse, so ist innerhalb der Freiraumachse ein entsprechender Ausgleich/ Aufwertung für die beeinträchtigten Freiraum-, Natur-, Umweltqualitäten zu schaffen. Aufgrund der maßstabsbedingten räumlichen „Unschärfe“ beider Konzepte (Darstellung der Freiraumachsen im Umwelt- und Freiraumkonzept sowie Hochhauskompass) sind flächenscharfe Ausweisungen an dieser Stelle nicht möglich.

Kleingartenanlagen

Grundsätzlich sind Kleingartenanlagen als Flächenkulisse keine Potenzialräume für eine Hochhausentwicklung.

→ **Prüfauftrag:** Hochhäuser sollen hier nur dann in den Blick genommen werden, wenn sie innerhalb eines Strategieraumes liegen und zudem im Rahmen einer größeren städtebaulichen Entwicklung angedacht sind. Zu beachten hierbei sind die Regelungen sowie der Beschluss der Bürgerschaft zum Kleingartenentwicklungskonzeptes „Grüne Welle-Stadtgarten Rostock“.

Flächen des Biotopverbunds (Biotopverbundkernflächen und Biotopverbundmaßnahmenflächen) und Kompensationsflächen

Die Biotopverbundkern-/ Biotopverbundmaßnahmenflächen sind in acht Rostocker Biotopverbundentwicklungskonzepten verankert. Diese Flächen sowie die Kompensationsflächen haben einen hohen Schutzstatus, liegen vorrangig in Bereichen, die nach FNP nicht als Bauflächen ausgewiesen sind und sind grundsätzlich als Ausschlussräume für Hochhausentwicklung zu verstehen. So umfassen bspw. die Biotopverbundkernflächen alle internationalen und nationalen Schutzgebiete sowie die gesetzlich geschützten Biotope (Ausschlussräume).

→ **Prüfauftrag:** Lediglich in Bereichen von übergeordneter Bedeutung (z.B. Messe, Hauptbahnhof) sind sie als „Verhandlungsräume“ zu verstehen und bedürfen einer standortbezogenen Prüfung und behutsamen Abwägung.

Grün- und Freiflächen mit hoher und sehr hoher bioklimatischer Bedeutung

Diese Flächenkulisse ist in großen Teilen deckungsgleich mit anderen Flächenkategorien wie Freiraumachsen, Parkanlagen oder Schutzgebietsflächen. Sie sind für Rostock und die hohe Lebensqualität der Menschen von großer Bedeutung und stellen daher grundsätzlich keine Potenzialräume für eine Hochhausentwicklung dar.

→ **Prüfauftrag:** Lediglich in Bereichen von übergeordneter Bedeutung (z.B. Messe, Hauptbahnhof) sind sie als „Verhandlungsräume“ zu verstehen und bedürfen einer standortbezogenen Prüfung und behutsamen Abwägung.

Kaltluftleitbahnen

Diese wichtigen stadtklimatischen Korridore sind bei Hochhausplanungen zu beachten und bestmöglich freizuhalten. In ihrer Flächenkulisse sind sie teilweise deckungsgleich mit Freiraumachsen, Grün- und Freiflächen mit hoher und sehr hoher bioklimatischer Bedeutung usw.

→ **Prüfauftrag:** Wenn eine Hochhausentwicklung am Rand einer Kaltluftbahn liegt, sollte diese durch die Positionierung und Ausgestaltung der Kubatur des Hochhauses so gestaltet werden, dass sie die Kaltluftbahn nicht negativ beeinträchtigt. Positive Auswirkungen sind durch qualifizierte Hochhausentwicklungen möglich und anzustreben (z.B. durch oberflächennahe und entsprechend verortete Verdunstungsflächen, Begrünungsmaßnahmen an der Fassade, usw.). Aufgrund der maßstabsbedingten räumlichen „Unschärfe“ beider Konzepte (Darstellung der Kaltluftbahnen im Umwelt- und Freiraumkonzept sowie Hochhauskompass) sind flächenscharfe Ausweisungen an dieser Stelle nicht möglich.

Gefährdungsbereiche Hochwasser

Grundsätzlich ist eine Bebauung in Hochwasser-Gefährdungsbereiche nicht zu empfehlen. Dies gilt ebenso für Hochhäuser. Für die Gebiete entlang der Warnow kann insbesondere eine mögliche Überflutungsgefährdung durch Sturmfluten der Ostsee bestehen. Bei vorliegender Hochwassergefährdung können besondere Maßnahmen zur Bauvorsorge erforderlich werden. Dies gilt ebenso für Hochhäuser. Gleichzeitig ergeben sich aus dieser Flächenkategorie keine raumplanerischen Ausschlussgründe für Hochhausstandorte im speziellen.

→ **Prüfauftrag:** Für jedes Bauvorhaben muss der Hochwasser-

schutz im Detail geprüft und betrachtet werden.

Vogelflugkorridor Ostseeküste und Warnowufer

Der 300 m breite Vogelflugkorridor entlang der Ostseeküste sowie entlang des Warnowufers hat eine hohe natur-schutzfachliche Bedeutung. Eine mögliche Beeinträchtigung dieser Schutzkulisse ist ein wichtiges Prüfkriterium für zukünftige Hochhausstandorte.

→ **Prüfauftrag:** Neben der Positionierung sind hierbei auch Vorgaben für Ausgestaltung von Fassade, Höhe, etc. im Einzelfall standortbezogen zu prüfen und behutsam abzuwägen. Innerhalb des Vogelflugkorridors sind die Auswirkungen auf die Avifauna zu prüfen.

Küsten-/ Gewässerschutzstreifen Unterwarnow

Der 150 m breite Küsten- und Gewässerschutzstreifen der Unterwarnow einschließlich seiner gesetzlich geschützten Biotope hat eine hohe Bedeutung für das Schutzgut Wasser, die zugehörige Flora und Fauna sowie den übergeordneten Biotopverbund. Eine Hochhausbebauung ist in diesen Bereichen nicht zu empfehlen. (Ausnahme nur bei überwiegendem öffentlichen Interesse).

→ **Prüfauftrag:** Lediglich bei Vorhaben mit überwiegendem öffentlichen Interesse sind diese Bereiche als „Verhandlungsräume“ zu verstehen und bedürfen einer standortbezogenen Prüfung und behutsamen Abwägung.

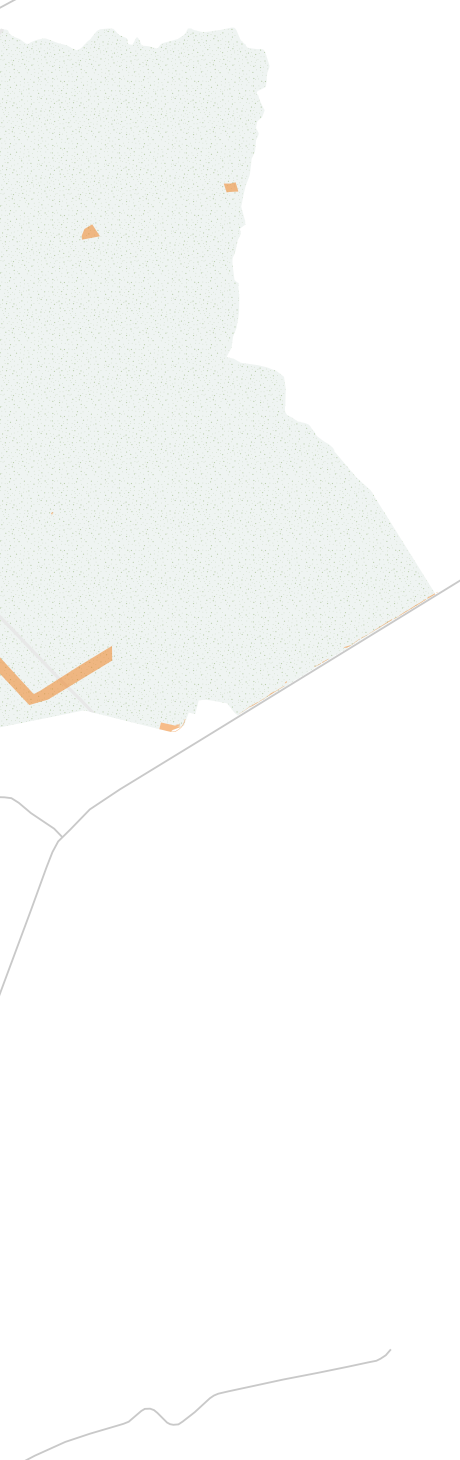
Historische Orts- und Siedlungskerne und Denkmalschutzbereiche

Die Altstädte und historischen Dorfkerne Rostocks sind identitätsstiftende Bereiche von herausragender Bedeutung. Sie sind stadtbildprägend und zumeist kleinteilig strukturiert, sodass städtebauliche und architektonische Eingriffe mit besonderem Augenmaß erfolgen müssen.

→ **Prüfauftrag:** Hier bedarf es eines besonders behutsamen Umgangs sowie frühzeitiger und enger Abstimmung



Abb.24 Karte Schutzkulissen



mit dem Amt für Denkmalschutz. Eine umfassende Prüfung im digitalen 3D-Stadtmodell sowie in physischen Modellen kann Erkenntnisse für einen angemessenen Umgang liefern und stellt eine wichtige Diskussionsgrundlage dar.

Suburbane und dörfliche Siedlungsstrukturen

Einfamilienhausgebiete und kleinteilige Siedlungs- und Gewerbestrukturen sind aufgrund ihrer städtebaulichen Körnung und Maßstäblichkeit in der Regel nicht geeignet für eine Hochhausentwicklung.

→ **Prüfauftrag:** Wenn eine Hochhausentwicklung im Übergang zu suburbanen und dörflichen Siedlungsstrukturen stattfinden soll (ggf. bei Entwicklungen im Bereich "Stadt-zufahrten" oder Ergänzungen bei bestehenden Ensembles), dann bedarf es einer sensiblen Abstimmung und Ausgestaltung von Kubatur, Übergangsbereichen und Höhenstufung. Eine umfassende Überprüfung im digitalen 3D-Stadtmodell sowie in physischen Modellen kann Erkenntnisse für einen angemessenen Umgang liefern und stellt eine wichtige Diskussionsgrundlage dar.

Legende Karte Schutzkulisse

(Quellenangaben zu den Gebietskulissen befinden sich im Anhang)

-  Schutzkulisse bestehend aus
 - Freiraumachsen
 - Kleingartenanlagen
 - Flächen des Biotopverbunds (Biotopverbundkernflächen und Biotopverbundmaßnahmenflächen) sowie Kompensationsflächen
 - Grün- und Freiflächen mit hoher und sehr hoher bioklimatischer Bedeutung
 - Kaltluftleitbahnen
 - Gefährdungsbereiche Hochwasser
 - Vogelflugkorridor Ostseeküste und Warnowufer
 - Küsten-/ Gewässerschutzstreifen Unterwarnow
 - Historische Orts- und Siedlungskerne sowie Denkmalschutzbereiche
 - Suburbane und dörfliche Siedlungsstrukturen

Hinweis: Mehrfachüberlagerungen von Schutzkriterien sind durch unterschiedliche Orangeabstufungen erkennbar.

Weitere Darstellungen

-  Gewässer
-  Siedlung- und Gewerbefläche
-  Grün- und Freiflächen
-  Stadtgrenze

Abb.25 Karte Gunsträume

GUNSTRÄUME

Die Gunsträume zeigen Bereiche im Stadtgebiet, die aufgrund ihrer infrastrukturellen Vorprägung eine besondere Eignung für eine Hochhausentwicklung aufweisen.

Sie umfassen die vorhandene Zentrenstruktur Rostocks sowie Gebiete mit besonders hoher ÖPNV-Erschließungsgüte. Dennoch stellen diese Bereiche keine uneingeschränkten Potenzialräume für eine neue Hochhausentwicklung dar. Die Einordnung der Gunsträume in ihren städtebaulichen Gesamtkontext sowie die Abwägung unterschiedlicher Belange und Schutzgüter werden im nachfolgenden Kapitel erläutert.

Hinweise:

Die Einzugsbereiche nach Verkehrsgebieten wurden auf Basis des "Gemeinsamen Nahverkehrsplan" der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (NVP, Stand 2023) in der Karte "Gunsträume" aufgrund der Maßstäblichkeit und bewussten „Unschärfe“ des Hochhauskompasses, vereinfacht dargestellt.

Beim Zusammentreffen unterschiedlicher Verkehrsgebiete gemäß NVP wurde jeweils der kleinere Radius für den Einzugsbereich einer Haltestelle gewählt, da die konkrete Verortung aus Gründen der Frequentierung, Orientierung und Erschließungsqualität idealerweise in größtmöglicher Nähe zum Haltepunkt erfolgt.

Legende Karte Gunsträume

-  S- und Regional-Bahnhof in Verkehrsgebiet (VG) I mit Radius 400m / VG II mit Radius 600m (Radiendarstellung vereinfacht)
-  Straßenbahnhaltestelle in VG I mit Radius 300m / VG II mit Radius 400m
-  Hauptzentren
-  SPNV-Linie / Bahnhof
-  Straßenbahnlinien (Bestand bzw. in Planung) mit Haltestellen

Weitere Darstellungen

-  Gewässer
-  Siedlung- und Gewerbefläche
-  Grün- und Freiflächen
-  Stadtgrenze

STRATEGIEN DER HÖHENENTWICKLUNG

ROSTOCK VERTRÄGT MEHR HÖHE...

Ausschlussräume, Schutzkulissen und Gunsträume bilden die wesentlichen rahmengebenden Faktoren zur Hochhausentwicklung. Damit können für viele Stadt- und Landschaftsräume hinsichtlich ihrer Eignung prinzipielle Erstaussagen getroffen werden. In der Überlagerung ergeben sich zahlreiche Teilräume, die sowohl Gunst- als auch Ungunstfaktoren aufweisen. Somit bedarf es einer weitergehenden städtebaulichen bzw. stadtplanerischen Einordnung und Beurteilung.

Zu diesem Zweck wurden für die Stadt Rostock, ausgehend von ihren Charakteristika und identitätsstiftenden Merkmalen, maßgeschneiderte Strategien als Leitprinzipien der Höhenentwicklung formuliert. Ziel ist es jedoch nicht, in den ausgewiesenen Bereichen eine Hochhausplanung zu forcieren, sondern für potenzielle Vorhaben die Verteilung von Hochhäusern in eine gewünschte Richtung lenken zu können, um positive Effekte und Synergien zu generieren und gewünschte räumliche Setzungen zu ermöglichen. In enger Abstimmung mit der Auftraggeberin, weiteren Fachämtern und dem Planungs- und Gestaltungsbeirat wurden diejenigen Stadträume identifiziert, in denen Rostock „mehr Höhe“ verträgt.

... ENTLANG DER BEDEUTSAMEN WASSERKANTEN - um die bekannte Stadtsilhouette sensibel weiter zu bauen

Rostocks bekannte Stadtansicht, der Blick vom Gehlsdorfer Ufer, sowie die Stadtansicht bei der Hafeneinfahrt in Warnemünde prägen die Stadtwahrnehmung und sind von herausgehobener Bedeutung. Die Höhenentwicklung im Bereich der Rostocker Altstadt ist in Bezug auf ihre historischen Bauten sowie die Hochhäuser aus der Zeit der DDR abgeschlossen. Abseits der Altstadt können neue Hochhausentwicklungen jedoch die Silhouette am Wasser wirksam und ansprechend weiterentwickeln. Dabei sind die aktuelle Logik der Höhenschichtung sowie vorhandene Höhendominanten unbedingt zu berücksichtigen.

... IN DEN DYNAMISCHEN ENTWICKLUNGSRÄUMEN - um diese urban zu gestalten

Neue, in Planung oder im Bau befindliche Stadtquartiere bieten die Chance auf eine Stadtentwicklung mit einer zukunftsorientierten Dichte, Nutzungsmischung, Freiraumversorgung und Mobilität. Diese dynamischen Gebiete sind für die Gesamtstadt von herausgehobener strategischer Bedeutung. Hier kann eine kluge Hochhausentwicklung zu einer guten Flächenausnutzung und funktionalen Anreicherung beitragen und zeichenhaft identitätsstiftend wirken.

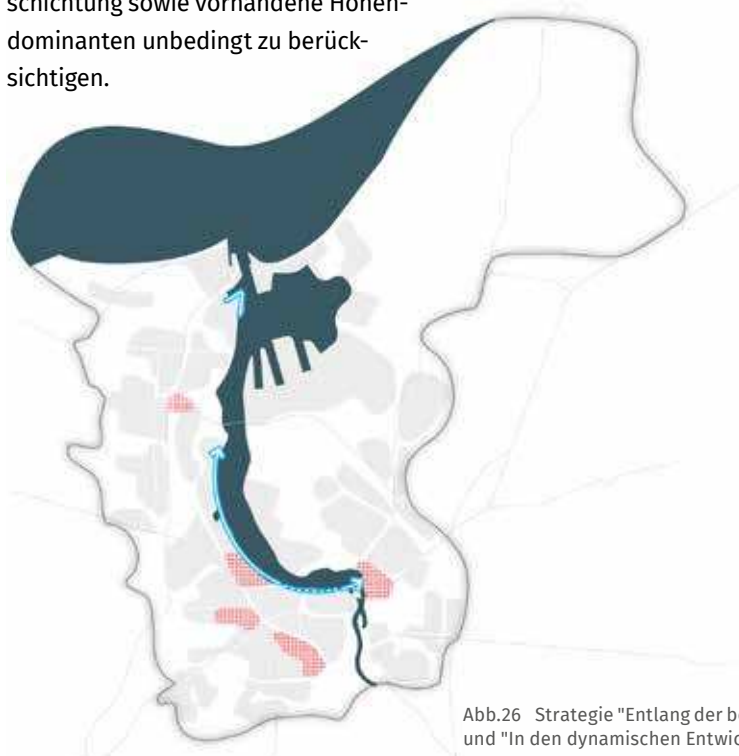


Abb.26 Strategie "Entlang der bedeutsamen Wasserkanten" und "In den dynamischen Entwicklungsräumen"

**... AN AUSGEWÄHLTEN
ÖV-HALTEPUNKTEN** - um
Erschließungsgunst zu nutzen

Um die Personenfernverkehrs- und ÖPNV-Haltepunkte ist aufgrund der hohen Erschließungsqualität eine positive Auswirkung auf das Mobilitätsverhalten der Nutzenden und Bewohnern zu erwarten. Kfz-Stellplätze werden in geringerem Maße benötigt, Emissionsbelastungen sind schwächer. Die wichtigen ÖV-Haltepunkte sind nicht nur Ankommens- und Umsteigeorte, sondern auch Orientierungspunkte in den Stadtquartieren. Eine Hochhausentwicklung an diesen sehr gut erschlossenen Lagen kann die übergeordnete Sichtbarkeit erhöhen, die Orte beleben und den MIV in Grenzen halten.

**... ENTLANG ÜBERGEORDNETER
STADTEINFahrTEN** - um diese
zu akzentuieren

Wichtige, an den übergeordneten Ausfallstraßen gelegene, Stadteinfahrten können durch Hochpunkte gezielt akzentuiert werden. Da sich entlang dieser Straßen oft auch Gebiete mit niedrigerer Bebauung angliedern, ist bei der Umsetzung dieser Strategie auf eine angemessene und behutsame Höhenentwicklung, entsprechend der Siedlungsstrukturtypen, zu beachten.

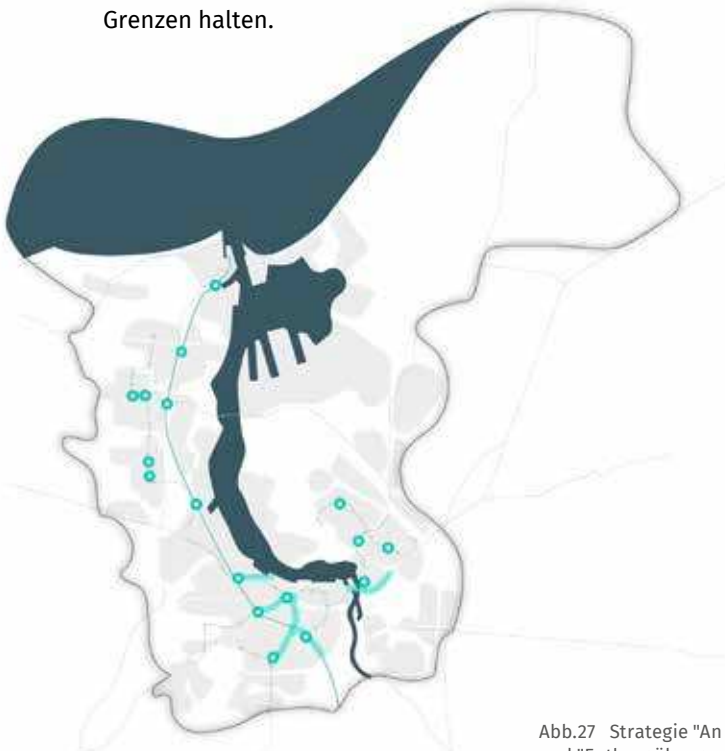


Abb.27 Strategie "An ausgewählten ÖV-Haltepunkten" und "Entlang übergeordneter Stadteinfahrten"

**... IN DEN BESTEHENDEN
HOCHHAUSENSEMBLES - um
diese maßvoll zu ergänzen**

Während der DDR-Moderne wurden viele Stadterweiterungsprojekte mit Hochhausdominanten geplant und errichtet. Diese können angemessen mit weiteren Hochpunkten ergänzt werden.

Bei einigen Stadterweiterungsprojekten (Dierkow und Toitenwinkel) wurden Hochhäuser geplant, jedoch nicht umgesetzt. Bei Neuentwicklungen in diesen Suchräumen sollen die ursprünglichen Planungen aufgenommen und zeitgemäß weiterentwickelt werden. Bei Neubauten und Sanierungen in bestehenden Hochhausensembles ist darauf zu achten, dass deren Eigenlogik erhalten bleibt.

**... IN DEN STÄDTISCHEN
ZENTREN - um diese zu stärken**

In Stadtteilzentren und übergeordneten Zentren kann die Nutzungsmischung durch Hochhausentwicklung (Arbeiten, bestehende Wohnangebote, diverse Erdgeschossnutzungen) gefördert werden. Eine höhere Einwohner- und Nutzendendichte trägt außerdem zur Belebung der Zentren, besserer Frequentierung vorhandener Angebote und insgesamt zu „mehr Urbanität“ bei.

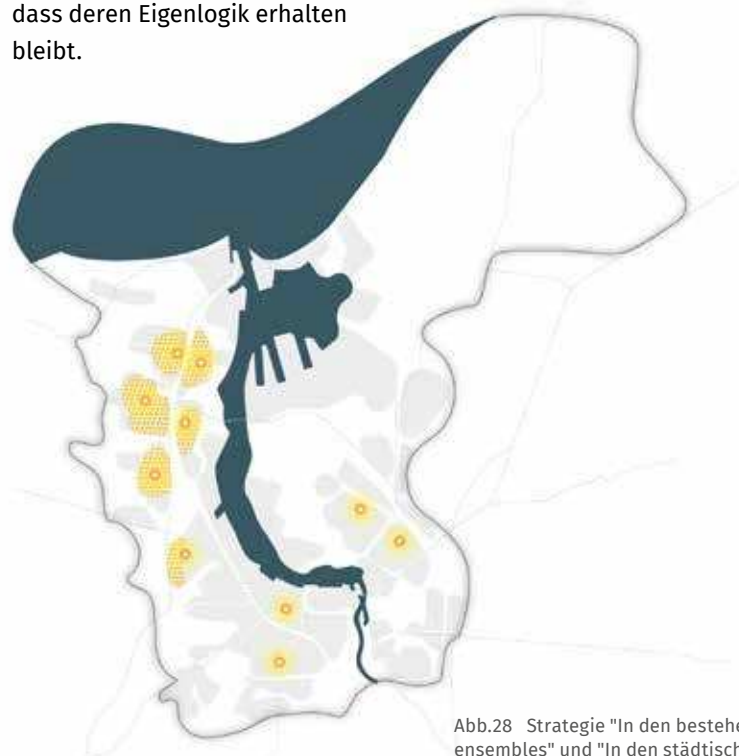


Abb.28 Strategie "In den bestehenden Hochhausensembles" und "In den städtischen Zentren"

**... IN DEN MARITIMEN HAFEN-
UND INDUSTRIEGEBIETEN -
um den Charakter der Stadt
und die lokale Wirtschaft
weiter zu entwickeln**

In den Hafengebieten der Stadt prägen große technische Bauwerke, Kräne und Anlagen das Bild Rostocks. Diese maritime Identität und Wirtschaftsstruktur soll durch eine mögliche Höhenentwicklung weiter gestärkt werden. Dabei stehen technische Anlagen und Bauwerke stärker im Fokus als klassische (Büro-)Hochhäuser. Gleichwohl prägen diese die Stadtsilhouette. Deshalb ist eine qualitätsvolle Entwicklung der Anlagen und Bauten im Einklang mit der bestehenden Höhenlandschaft wichtig.

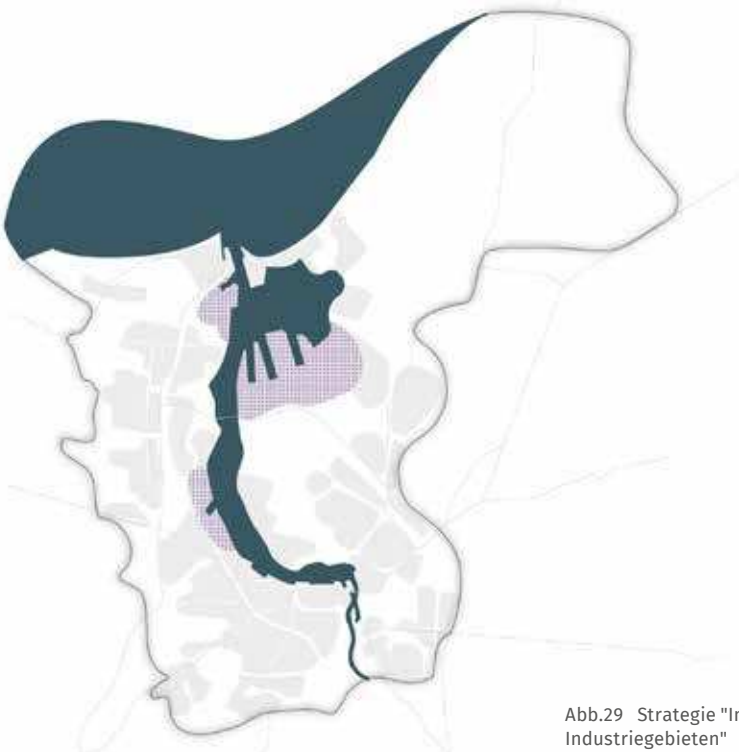


Abb.29 Strategie "In den maritimen Hafen- und Industriegebieten"

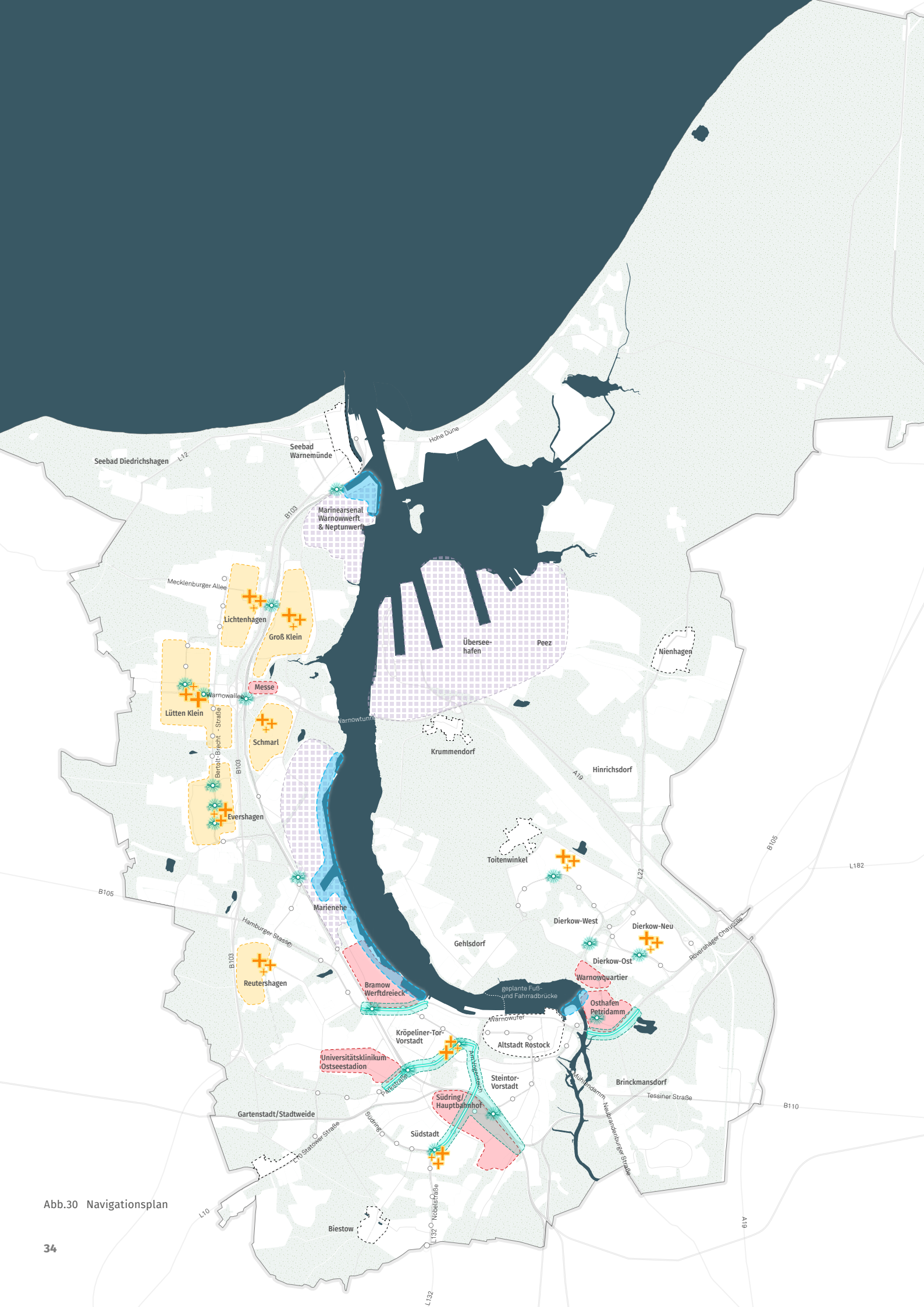


Abb.30 Navigationsplan

NAVIGATIONSPLAN

Der Navigationsplan stellt die räumliche Synthese der Entwicklungsstrategien dar und bietet als zentraler Plan des Leitbildes eine schnelle und prinzipielle Übersicht.

Die aufgezeigten Bereiche der Entwicklungsstrategien gelten für Hochhausprojekte als grundsätzlich verträglich oder gar wünschenswert. Die nicht weiter markierten Teile der Stadt hingegen werden als für Hochhäuser ungeeignet bzw. nicht gewünscht betrachtet.

Der Plan stellt kein explizites „Zielbild“ dar, welches es durch den Bau von Hochpunkten umzusetzen gilt. Vielmehr bietet er eine kompakte Orientierung zu den Möglichkeiten einer langfristigen räumlichen Entwicklung der Hochhauslandschaft Rostocks.

Der Navigationsplan steht in engem Zusammenhang mit den Karten „Ausschlussräume“, „Schutzkulissen“ und „Gunsträume“ sowie den nachfolgenden Steckbriefen. Die im Navigationsplan für eine mögliche Hochhausentwicklung aufgezeigten Raumkulissen berücksichtigen die Ausschlussräume und Schutzkulissen, jedoch kommt es in Teilbereichen zu Überschneidungen mit diesen. Hier kollidieren Schutzinteressen mit aus städtebaulicher Sicht wünschenswerten Hochhausoptionen.

In den betroffenen Bereichen ist die in den Kapiteln (Ausschlussräume und Schutzkulissen) formulierten Vorgehensweise zu beachten und eine detaillierte Prüfung und Abwägung vorzunehmen. Zur leichteren Handhabung im Planungsalltag befindet sich im Anhang jeweils ein Navigationsplan mit Überlagerung der Gebietskulisse „Ausschlussräume“ sowie „Schutzkulisse“.

Legende Navigationsplan

Rostock verträgt ein „Mehr an Höhe“...

-  ... in den städtischen Zentren
-  ... entlang der bedeutsamen Wasserkanten
-  ... an ausgewählten ÖV-Haltepunkten
-  ... entlang übergeordneter Stadteinfahrten
-  ... in den bestehenden Hochhausensembles
-  ... in den dynamischen Entwicklungsräumen
-  ... in den maritimen Hafen- und Industriegebieten

Weitere Darstellungen

-  Historische Ortskerne
-  Gewässer
-  Grün- und Freiflächen außerhalb des Siedlungskörpers
-  übergeordnetes Straßennetz
-  Schienennetz mit Bahnhöfen
-  Straßenbahntrasse mit Haltestelle (Bestand)
-  Straßenbahnnetzerweiterung Tram West
-  Stadtgrenze



5. STECKBRIEFE

Die Steckbriefe verstehen sich als Nachschlagewerk für alle Akteure* der Hochhausentwicklung.

Sie umfassen alle Teilräume, in denen eine zukünftige Hochhausentwicklung laut Hochhauskompass möglich ist. Darüber hinaus wurden für die Altstadt Rostocks sowie das Seebad Warnemünde ebenfalls Steckbriefe angelegt, um die dort bestehende Hochhauskulisse umfänglich darzustellen sowie deren Besonderheit und Schutzstatus aufzuzeigen.

Die Steckbriefe beinhalten:

Eine Beschreibung

- der stadträumlichen Charakteristika der einzelnen Stadtstrukturtypen
- der bestehenden Höhenlandschaft

Vorgaben für zukünftige Hochhausentwicklungen zu

- Gebäudehöhen über Gelände
- zu berücksichtigenden Planungsprinzipien und Charakteristika
- zu prüfenden Blickbeziehungen und Sichtachsen

Die Steckbriefe mit der beiliegenden Detailkarte sind mit den Karten „Ausschlussräume“ und „Schutzkulissen“ in Beziehung zu setzen und hinsichtlich Konflikten mit Schutzansprüchen abzugleichen.

Die Reihenfolge der Steckbriefe beginnt im Osten mit dem Steckbrief Toitenwinkel & Dierkow und folgt der städtebaulichen Perlenkette über die Altstadt bis in den Norden nach Warnemünde.

* (Vorhabenträger (Bauherr und Bauherrinnen, Projektentwickler, Planende sowie Verwaltung, Planungs- und Gestaltungsbeirat, Politik und Öffentlichkeit)

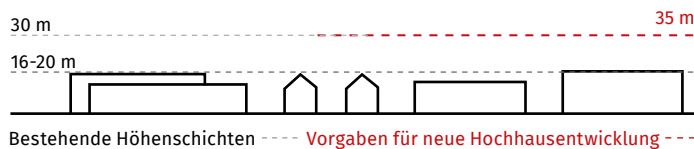
TOITENWINKEL UND DIERKOW

CHARAKTERISTIKUM

- Spät errichtete Großwohnsiedlungen (1987 - 1990).
- Die Großwohnsiedlung Toitenwinkel gliedert sich in drei voneinander separierte Wohnbaukomplexe, dazwischen verlaufen für das Gebiet wichtige Grünverbindungen.
- Der historische Ortskern Toitenwinkel weist eine andere, kleinteiligere Siedlungsstruktur und Maßstäblichkeit auf.
- Großwohnsiedlung Toitenwinkel: In der Höhe homogene fünf- bis sechsgeschossige Wohnzeilen. Das Gebiet wurde ohne Höhendominanten geplant. Aufgrund der Topografie ergibt sich eine leicht bewegte Silhouette.
- Die Großwohnsiedlung Dierkow West & Dierkow Neu ist durch einen Grünzug (entlang der Lorenzstraße) von der Großwohnsiedlung Toitenwinkel abgegrenzt.
- In Dierkow West & Neu: vier- bis sechsgeschossige Wohnzeilen. Die ursprüngliche Planung sah zudem Hochhäuser mit neun bis elf Geschossen vor, welche jedoch nicht umgesetzt wurden.
- Zusätzlich wurde das Gebiet "Dierkower Höhe" (heute Bereich um die Haltestelle Dierkower Kreuz) mit stadträumlich wirksamen Hochhäusern (neun bis elf Geschosse) geplant, jedoch nicht umgesetzt.

Das **Höhenprofil** weist eine prägnante Schicht auf:

- Normalhöhe: 16-20 m Gebäudehöhe*
- Geplante Maximalhöhe, jedoch nicht umgesetzt: rund 30 m*



RÄUMLICHE UND GESTALTERISCHE VORGABEN

Potenzialräume für Hochhausentwicklung:

- Im Bereich des Stadtteilzentrums Toitenwinkel / ÖV-Haltepunkt Friedensforum
- Im Bereich des Stadtteilzentrums Dierkow / ÖV-Haltepunkt Dierkow-Zentrum
- Im Bereich des ÖV Haltepunkts Dierkower Kreuz (Dieser Potenzialraum korrespondiert mit der ursprünglichen Planung für die "Dierkower Höhe", welche jedoch nicht umgesetzt wurde. Dieses Gebiet ist lediglich von Relevanz für eine Hochhausentwicklung, wenn eine städtebauliche Gesamtentwicklung des Areals stattfindet.)

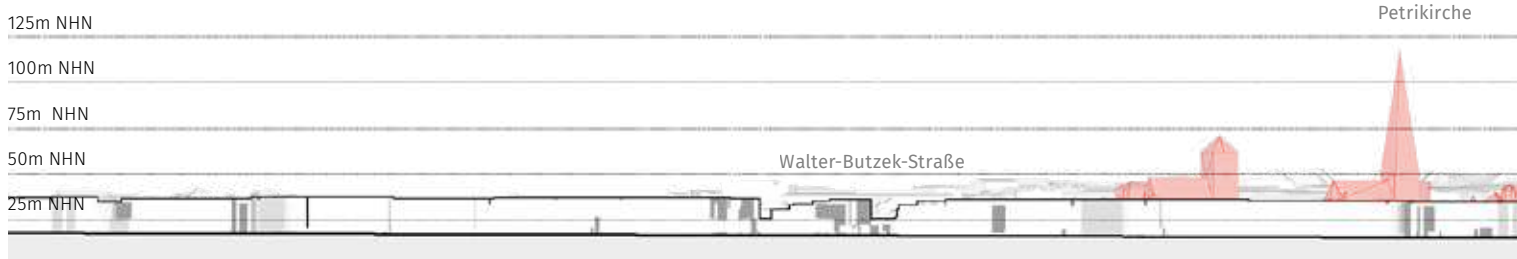
Höhenvorgaben und Sichtachsen:

- Maximal 35 m Gebäudehöhe* zulässig
- Prinzip der Solitäre an den (südwestlichen) Rändern der Gebiete beachten und zeitgemäß interpretieren
- Folgende Sichtachsen und Blickbeziehungen sind relevant:
 - Sichtbeziehung Petrikirche
 - Blick von Rövershägener Chaussee als Stadteinfahrt
 - Toitenwinkler Allee/Albert-Schweitzer-Straße
 - Kurt-Schumacher-Ring

Mögliche räumliche Komposition:

- Solitäre
- Moderate Häufung
- Clusterbildung
- Nach ursprünglichem Planungsprinzip

* Gebäudehöhe über Gelände



DETAILKARTE

- Ansichtslinie für Stadtansicht
- ↗ Relevante Blickachsen
- Gebietsgrenze

Rostock verträgt ein „Mehr an Höhe“...

- ... in den städtischen Zentren
- ... entlang der bedeutsamen Wasserkanten
- ... an ausgewählten ÖV-Haltepunkten
- ... entlang übergeordneter Stadteinfahrten
- ... in den bestehenden Hochhausensembles
- ... in den dynamischen Entwicklungsräumen
- ... in den maritimen Hafen- und Industriegebieten

Bestand Hochhauslandschaft

- Gebäude und technischen Anlagen (ab 25m Höhe)
- aktuelle Bebauungspläne mit Hochhausplanungen

Weitere Darstellungen

- Historische Ortskerne
- Denkmalschutzbereiche
- Gewässer
- Grün- und Freiflächen außerhalb des Siedlungskörpers
- übergeordnetes Straßennetz
- Schienennetz mit Bahnhöfen
- Straßenbahntrasse mit Haltestelle (Bestand)
- Straßenbahnnetz-erweiterung Tram West

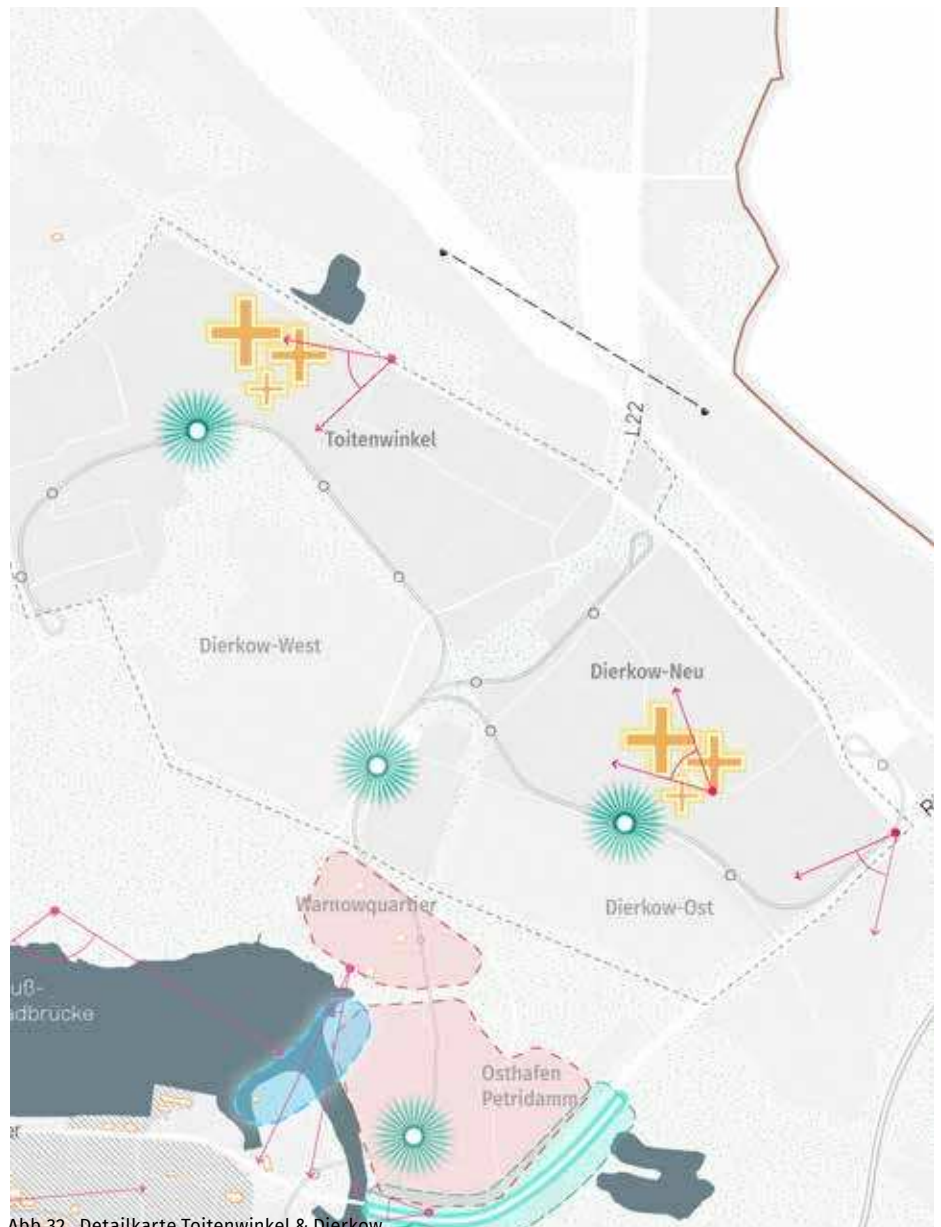


Abb.32 Detailkarte Toitenwinkel & Dierkow

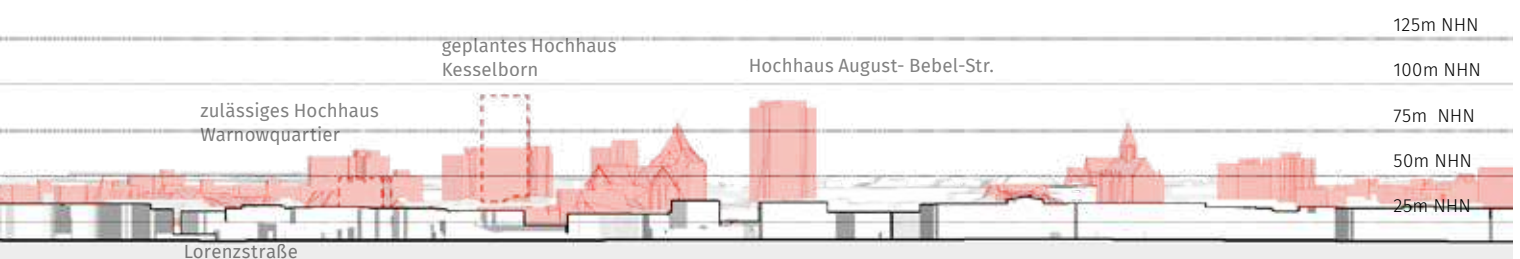


Abb.33 Stadtansicht Toitenwinkel & Dierkow

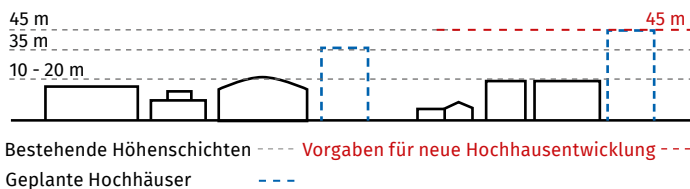
WARNOWQUARTIER UND OSTHAFEN-PETRIDAMM

CHARAKTERISTIKUM

- Zwei wichtige Transformationsgebiete in innerstädtischer Lage am östlichen Warnowufer, in denen eine städtebauliche Gesamtentwicklung geplant ist.
- Die Entwicklungen sind zum Zeitpunkt der Erstellung des Hochhausleitbildes unterschiedlich weit fortgeschritten: Für das Warnowquartier liegt ein Bebauungsplan vor, für das Quartier Osthafen-Petridamm ist ein Rahmenplan in Erarbeitung und bestehende Bebauungspläne sollen geändert werden.
- Aktuell hoher Anteil an gewerblicher Bausubstanz ohne bestehende Hochpunkte.
- Der Bebauungsplan für das Warnowquartier sieht einen Hochpunkt mit 45 m Gebäudehöhe vor.
- Das neue Quartier am Osthafen-Petridamm gliedert sich im Westen an die Holzhalbinsel und im Weiteren an die Altstadt Rostock an.
- Der stadträumliche Eingang über die Rövershäger Chaussee wird zukünftig über die städtebauliche Entwicklung im süd-östlichen Bereich des Quartiers Osthafen-Petridamm geprägt.

Das **Höhenprofil** weist aktuell nur eine prägnante Schichten auf:

- Normalhöhe: 10-20m Gebäudehöhe *
- Geplante Maximalhöhe im Bebauungsplan Warnowquartier: ca. 45 m Gebäudehöhe*



RÄUMLICHE UND GESTALTERISCHE VORGABEN

Potenzialräume für Hochhausentwicklung

- Gesamtes dynamisches Entwicklungsgebiet Warnowquartier und Osthafen-Petridamm
- Am ÖV-Haltepunkt Petridamm
- Entlang der Stadteinfahrt Rövershäger Chaussee
- An der Wasserkante zur Warnow (mit besonderen Qualitätsanforderungen → Kategorie A, siehe Seite 78)

Vorgaben für Hochhausentwicklung:

- Maximal 45 m Gebäudehöhe* zulässig
- Auswirkung auf den Blick vom östlichen Warnowufer prüfen. Ein Verstellen der Sichtbeziehung zur Petrikirche ist unerwünscht.
- Bei der Höhenentwicklung im westlichen Bereich ist die Auswirkung auf den Blick vom Gehlsdorfer Ufer und die Altstadt Rostock aufgrund der räumlichen Nähe von Bedeutung.
- Folgende Sichtachsen und Blickbeziehungen sind relevant:
 - Ansicht von der Rövershäger Chaussee
 - Ansicht vom östlichen Gehlsdorfer Ufer
 - Stadtpanorama "Blick vom Gehlsdorfer Ufer"

Mögliche räumliche Komposition:

- Solitäre
- Moderate Häufung
- Clusterbildung
- Nach ursprünglichem Planungsprinzip

* Gebäudehöhe über Gelände

125m NHN

100m NHN

75m NHN

50m NHN

25m NHN



DETAILKARTE

- Ansichtslinie für Stadtansicht
- ↗ Relevante Blickachsen
- Gebietsgrenze

Rostock verträgt ein „Mehr an Höhe“...

-  ... in den städtischen Zentren
-  ... entlang der bedeutsamen Wasserkanten
-  ... an ausgewählten ÖV-Haltepunkten
-  ... entlang übergeordneter Stadteinfahrten
-  ... in den bestehenden Hochhausensembles
-  ... in den dynamischen Entwicklungsräumen
-  ... in den maritimen Hafen- und Industriegebieten

Bestand Hochhauslandschaft

-  Gebäude und technischen Anlagen (ab 25m Höhe)
-  aktuelle Bebauungspläne mit Hochhausplanungen

Weitere Darstellungen

-  Historische Ortskerne
-  Denkmalschutzbereiche
-  Gewässer
-  Grün- und Freiflächen außerhalb des Siedlungskörpers
-  übergeordnetes Straßennetz
-  Schienennetz mit Bahnhöfen
-  Straßenbahntrasse mit Haltestelle (Bestand)
-  Straßenbahnnetz-erweiterung Tram West

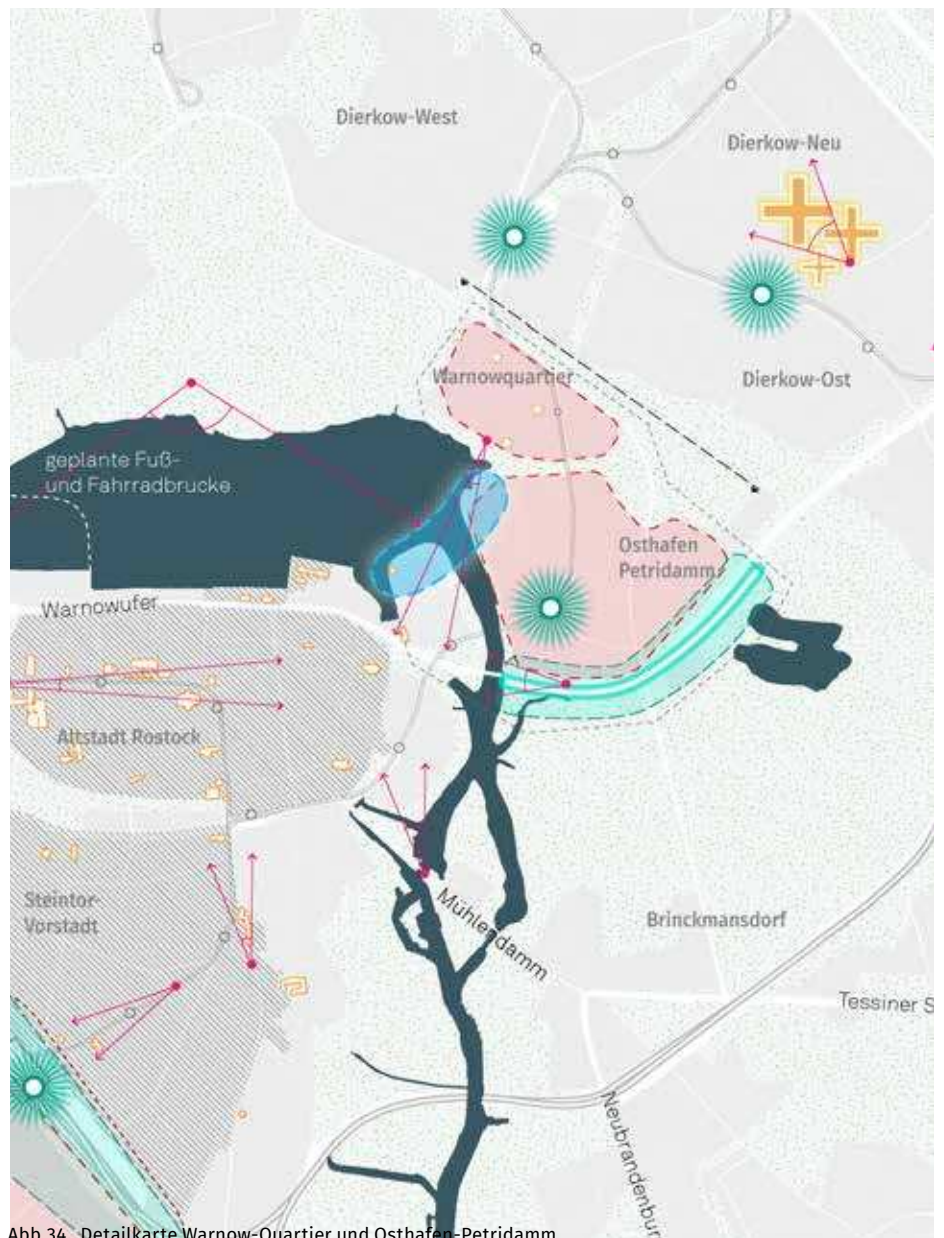


Abb.34 Detailkarte Warnow-Quartier und Osthafen-Petridamm



Abb.35 Stadtansicht Warnow-Quartier und Osthafen-Petridamm

ALTSTADT ROSTOCK

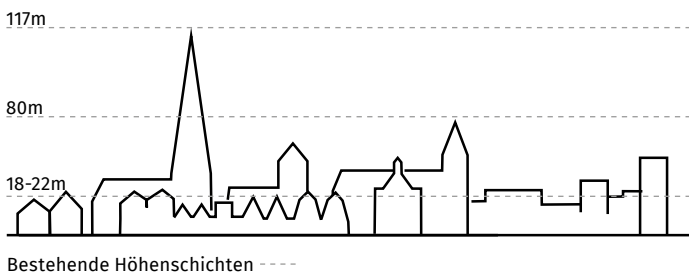
CHARAKTERISTIKUM

- Historisch gewachsene städtebauliche Struktur mit bedeutenden Bauten und geschichtlicher Identität.
- Bestehende Hochpunkte sind vorrangig historische Bauten (Petrikirche, Nikolaikirche, Marienkirche, Kröpeliner Tor, Steintor), ergänzt um Hochhäuser der Moderne an der Langen Straße.
- Weiterhin gibt es eine Vielzahl an hohen Häusern, die durch ihre Dachausgestaltung 22,5 m überschreiten, allerdings baurechtlich keine Hochhäuser sind. Neben besonderen Gebäuden wie das Rathaus, Ständehaus und den Silos am Stadthafen zählen auch normale Stadthäuser, wie z.B. in der Kröpeliner Straße, dazu.
- Durch die topographische Höhenlage sind die Höhen dominanten der Altstadt stadträumlich noch relevanter und sichtbarer.

Das **Höhenprofil** weist drei prägnante Schichten auf:

- Normalhöhe: 18-22 m Gebäudehöhe*
- Zwischenhöhe: 50 - 80 m Gebäudehöhe* (Nikolai- und Marienkirche, Hochhaus Lange Straße)
- Maximalhöhe: 117 m Gebäudehöhe* (Petrikirche)

* Gebäudehöhe über Gelände



125m NHN

Petrikirche

100m NHN

75m NHN

Nikolaikirche

50m NHN

Kleiner Speicher
Getreide AG

25m NHN

DETAILKARTE

- Ansichtslinie für Stadtansicht
- ↗ Relevante Blickachsen
- Gebietsgrenze

Rostock verträgt ein „Mehr an Höhe“...

- ✚ ... in den städtischen Zentren
- ... entlang der bedeutsamen Wasserkanten
- ☼ ... an ausgewählten ÖV-Haltestellen
- ☼ ... entlang übergeordneter Stadteinfahrten
- ... in den bestehenden Hochhausensembles
- ... in den dynamischen Entwicklungsräumen
- ... in den maritimen Hafen- und Industriegebieten

Bestand Hochhauslandschaft

- Gebäude und technischen Anlagen (ab 25m Höhe)
- ☆ aktuelle Bebauungspläne mit Hochhausplanungen

Weitere Darstellungen

- Historische Ortskerne
- Denkmalschutzbereiche
- Gewässer
- Grün- und Freiflächen außerhalb des Siedlungskörpers
- übergeordnetes Straßennetz
- Schienennetz mit Bahnhöfen
- Straßenbahntrasse mit Haltestelle (Bestand)
- Straßenbahnnetz-erweiterung Tram West

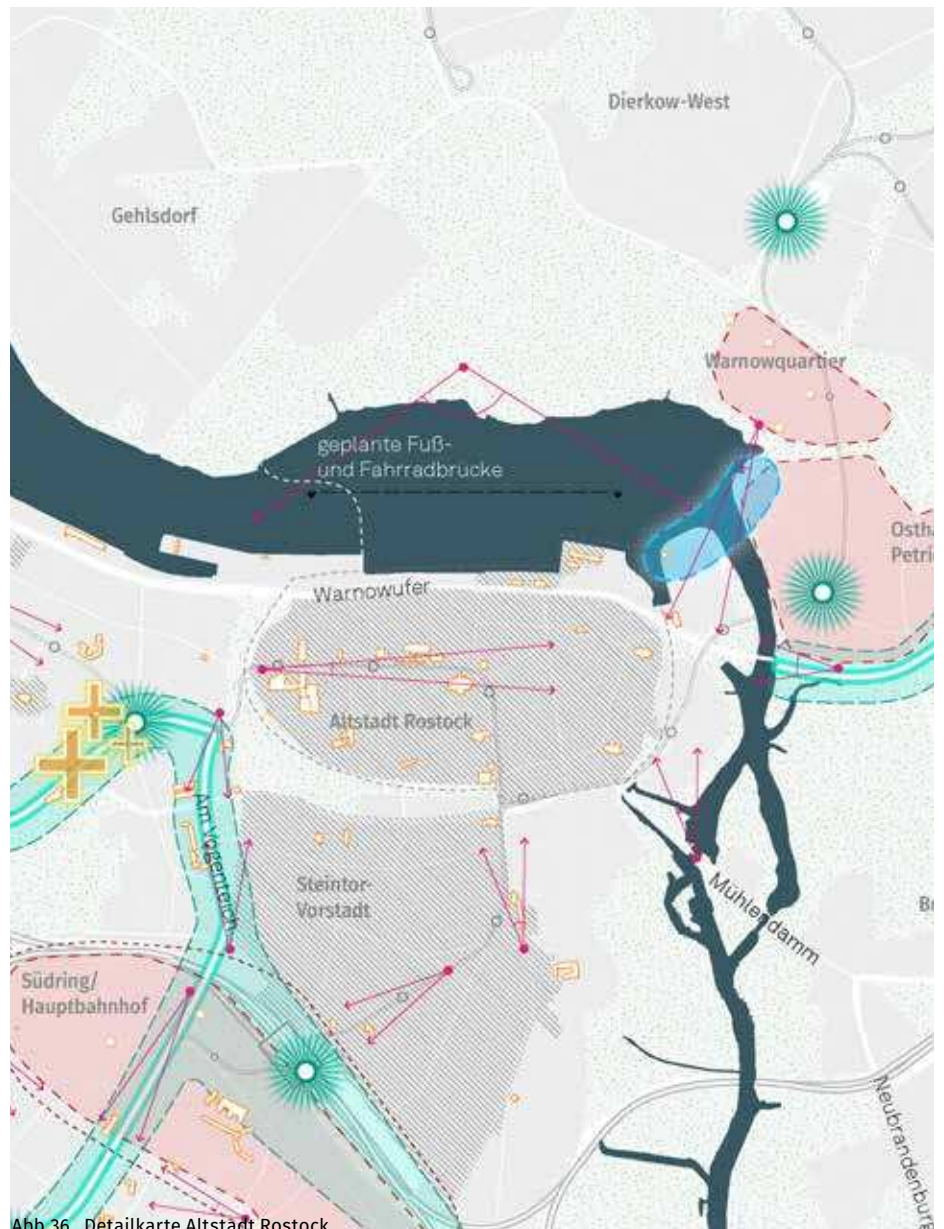


Abb.36 Detailkarte Altstadt Rostock

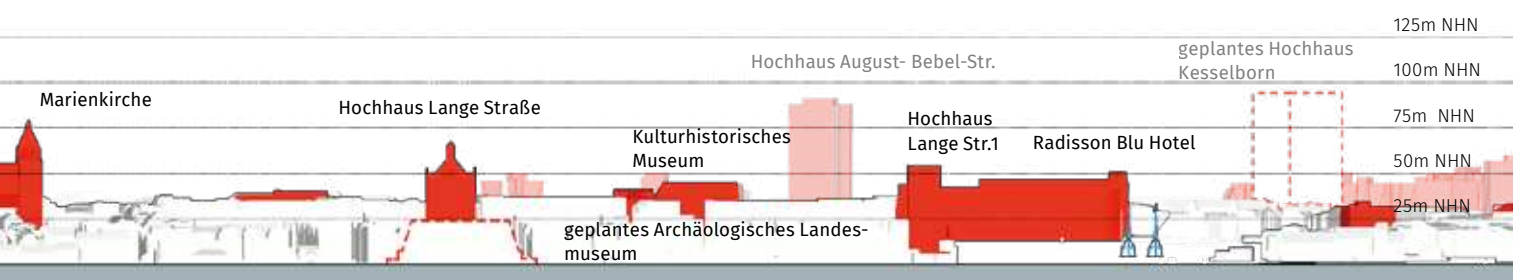


Abb.37 Stadtansicht Altstadt Rostock

STEINTOR VORSTADT

CHARAKTERISTIKUM

- Großzügige, bürgerliche Villenbebauung mit hauptsächlich drei bis vier Geschossen.
- Nördlicher Bereich an der August-Bebel-Straße mit vorrangig Blockrandbebauung, südliche Bereiche der Steintor-Vorstadt in offener Bauweise.
- Mit dem Windmühlen-Hochhaus an der August-Bebel-Straße eine deutlich sichtbare und auch übergeordnete Höhendominante aus der Zeit der Moderne.
- Weitere kleine Hochpunkte (rund 30 m) verteilt an den Rändern der Steintor-Vorstadt, insbesondere am Hauptbahnhof und an der Rosa-Luxemburg-Straße sowie in der Blücherstraße. Der historische Wasserturm ist über 40 m hoch.
- Die Geländetopographie unterstützt die stadträumliche Präsenz des "Windmühlenhauses".

Das **Höhenprofil** weist drei prägnante Schichten auf:

- Normalhöhe: 12-16 m Gebäudehöhe*
- Zwischenhöhe: 30 m Gebäudehöhe* (Hochhäuser am Konrad-Adenauer-Platz / Rosa-Luxemburg-Straße, Wasserturm, Universitätsbibliothek, Behördenzentrum Blücherstraße)
- Maximalhöhe: 75 m Gebäudehöhe* ("Windmühlen"-Hochhaus, August-Bebel-Str.)



Bestehende Höhenschichten --- Vorgaben für neue Hochhausentwicklung ---

RÄUMLICHE UND GESTALTERISCHE VORGABEN

Potenzialräume für Hochhausentwicklung:

- Entlang der Stadteinfahrt Am Vögenteich
- Entlang der Stadteinfahrt Herweghstraße/Bahnhofsbereich

Höhenvorgaben und Sichtachsen:

- Maximal 45 m Gebäudehöhe*
- Bei der Höhenentwicklung im nördlichen Bereich sind die Auswirkungen auf den "Blick vom Gehlsdorfer Ufer" und die Altstadt Rostocks aufgrund der räumlichen Nähe von Bedeutung.
- Folgende Sichtachsen und Blickbeziehungen sind relevant:
 - Ansicht Richard-Wagner-Straße
 - Ansicht Goetheplatz
 - Ansicht Konrad-Adenauer-Platz

Mögliche räumliche Komposition:

- Solitäre
- Moderate Häufung
- Clusterbildung
- Nach ursprünglichem Planungsprinzip

* Gebäudehöhe über Gelände

125m NHN

100m NHN

75m NHN

50m NHN

25m NHN

geplantes Hochhaus
Kesselborn

Hochhaus August- Bebel-Str.

Philosophische Fakultät
Universität Rostock

Hochhaus Lange Straße

DETAILKARTE

- Ansichtslinie für Stadtansicht
- ↗ Relevante Blickachsen
- Gebietsgrenze

Rostock verträgt ein „Mehr an Höhe“...

- ✚ ... in den städtischen Zentren
- ... entlang der bedeutsamen Wasserkanten
- ☼ ... an ausgewählten ÖV-Haltestellen
- ... entlang übergeordneter Stadteinfahrten
- ... in den bestehenden Hochhausensembles
- ... in den dynamischen Entwicklungsräumen
- ... in den maritimen Hafen- und Industriegebieten

Bestand Hochhauslandschaft

- Gebäude und technischen Anlagen (ab 25m Höhe)
- ☆ aktuelle Bebauungspläne mit Hochhausplanungen

Weitere Darstellungen

- Historische Ortskerne
- Denkmalschutzbereiche
- Gewässer
- Grün- und Freiflächen außerhalb des Siedlungskörpers
- übergeordnetes Straßennetz
- Schienennetz mit Bahnhöfen
- Straßenbahntrasse mit Haltestelle (Bestand)
- Straßenbahnnetz-erweiterung Tram West

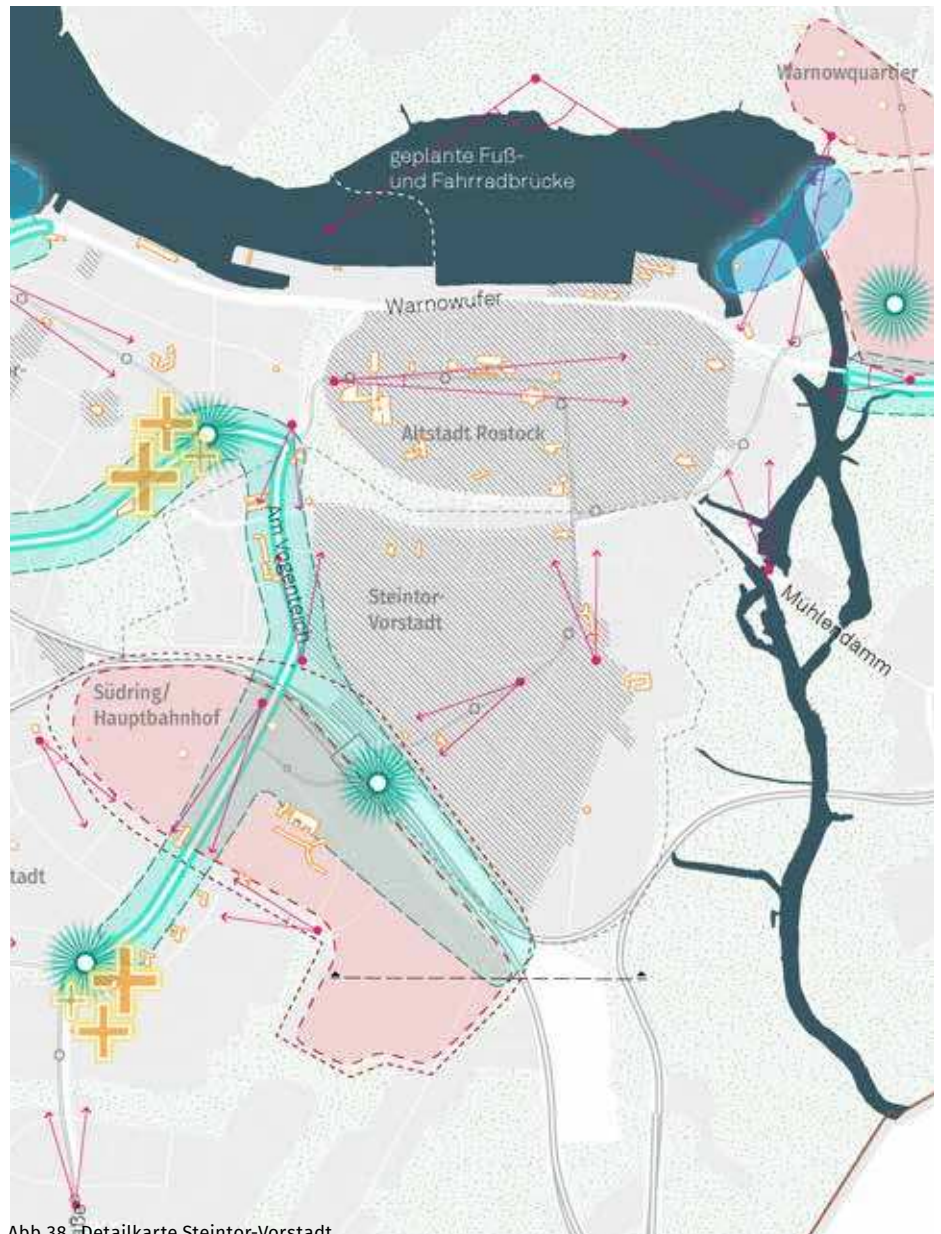


Abb.38 Detailkarte Steintor-Vorstadt

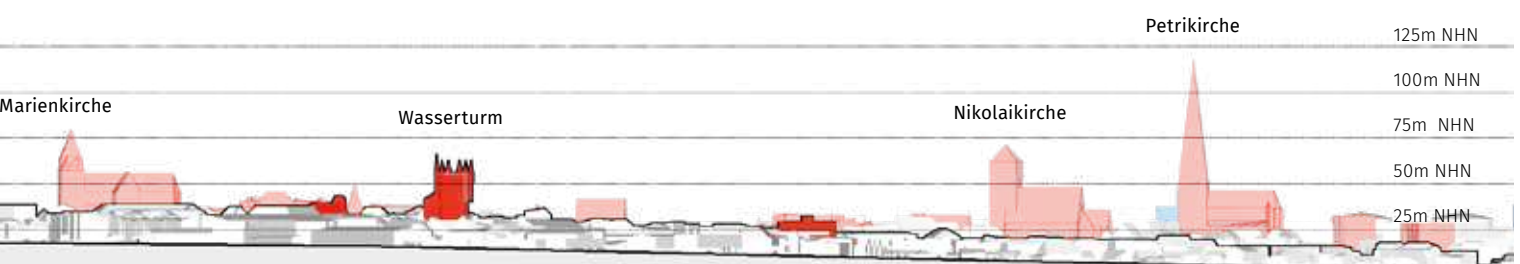


Abb.39 Stadtansicht Steintor-Vorstadt

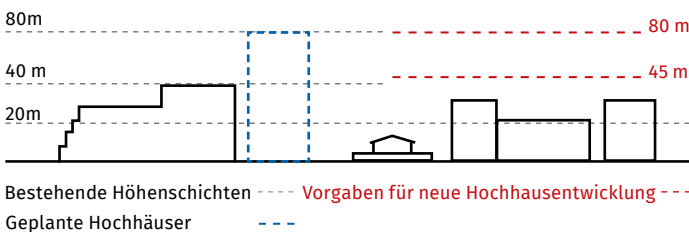
HAUPTBAHNHOF UND SÜDRING

CHARAKTERISTIKUM

- Transformationsgebiet mit gesamtstädtischer infrastrukturelle Bedeutung.
- Erster Ankommensort für Bahnreisende.
- Das lineare Gebiet um den Hauptbahnhof (Herweghstraße, Erich-Schlesinger-Straße, südliche Grenze Schwaaner Landstraße) bildet eine vom Zug besonders sichtbare, wichtige Stadteinfahrt.
- Im Gebiet südlich des Hauptbahnhofs (Kesselborn) wird aktuell ein Hochhaus mit rund 80 m geplant.
- Am Südring sind drei Hochpunkte mit rund acht Geschossen geplant.
- Das Gebiet zwischen Platz der Freundschaft und Erich-Schlesinger-Straße ist durch einen Mix aus Scheibenhäusern (teilweise Hochhäuser) und zeitgenössischen Neubauten geprägt.

Das **Höhenprofil** weist drei prägnante Schichten auf:

- Normalhöhe: 15-20 m Gebäudehöhe*
- Zwischenhöhe: 25-45 m Gebäudehöhe* (Wohngebäude am Platz der Freundschaft, Hanse-Jobcenter Rostock)
- In Bau befindliches Hochhaus Kesselborn mit Höhe ca. 80 m*



RÄUMLICHE UND GESTALTERISCHE VORGABEN

Potenzialräume für Hochhausentwicklung:

- Im Bereich des Hauptbahnhofs sowie des südlich angrenzenden Entwicklungsgebiets Südring
- Entlang der Stadteinfahrten Südring sowie Hauptbahnhof (bis "Schwaaner Landstraße")

Höhenvorgaben und Sichtachsen:

- Maximal 80 m Gebäudehöhe* im direkten Bahnhofsumfeld
- Restlicher Bereich maximal 45 m Gebäudehöhe*
- Bei der Höhenentwicklung sind die Auswirkungen auf den Blick vom Gehlsdorfer Ufer und die Altstadt Rostock aufgrund der räumlichen Nähe von Bedeutung.
- Folgende Sichtachsen und Blickbeziehungen sind relevant:
 - Blick vom Gehlsdorfer Ufer
 - Ansicht Rosa-Luxemburg-Straße
 - Ansicht Südring

Mögliche räumliche Komposition:

- Solitäre
- Moderate Häufung
- Clusterbildung
- Nach ursprünglichem Planungsprinzip

100m NHN

75m NHN

50m NHN

25m NHN

geplantes Hochhaus Kesselborn

Wohnhochhaus am
Platz der Freundschaft

Hanse-Jobcenter Rostock

DETAILKARTE

- Ansichtslinie für Stadtansicht
- ↗ Relevante Blickachsen
- Gebietsgrenze

Rostock verträgt ein „Mehr an Höhe“...

- ✚ ... in den städtischen Zentren
- ... entlang der bedeutsamen Wasserkanten
- ... an ausgewählten ÖV-Haltestellen
- ... entlang übergeordneter Stadteinfahrten
- ... in den bestehenden Hochhausensembles
- ... in den dynamischen Entwicklungsräumen
- ... in den maritimen Hafen- und Industriegebieten

Bestand Hochhauslandschaft

- Gebäude und technischen Anlagen (ab 25m Höhe)
- ☆ aktuelle Bebauungspläne mit Hochhausplanungen

Weitere Darstellungen

- Historische Ortskerne
- Denkmalschutzbereiche
- Gewässer
- Grün- und Freiflächen außerhalb des Siedlungskörpers
- übergeordnetes Straßennetz
- Schiennetz mit Bahnhöfen
- Straßenbahntrasse mit Haltestelle (Bestand)
- Straßenbahnnetz-erweiterung Tram West

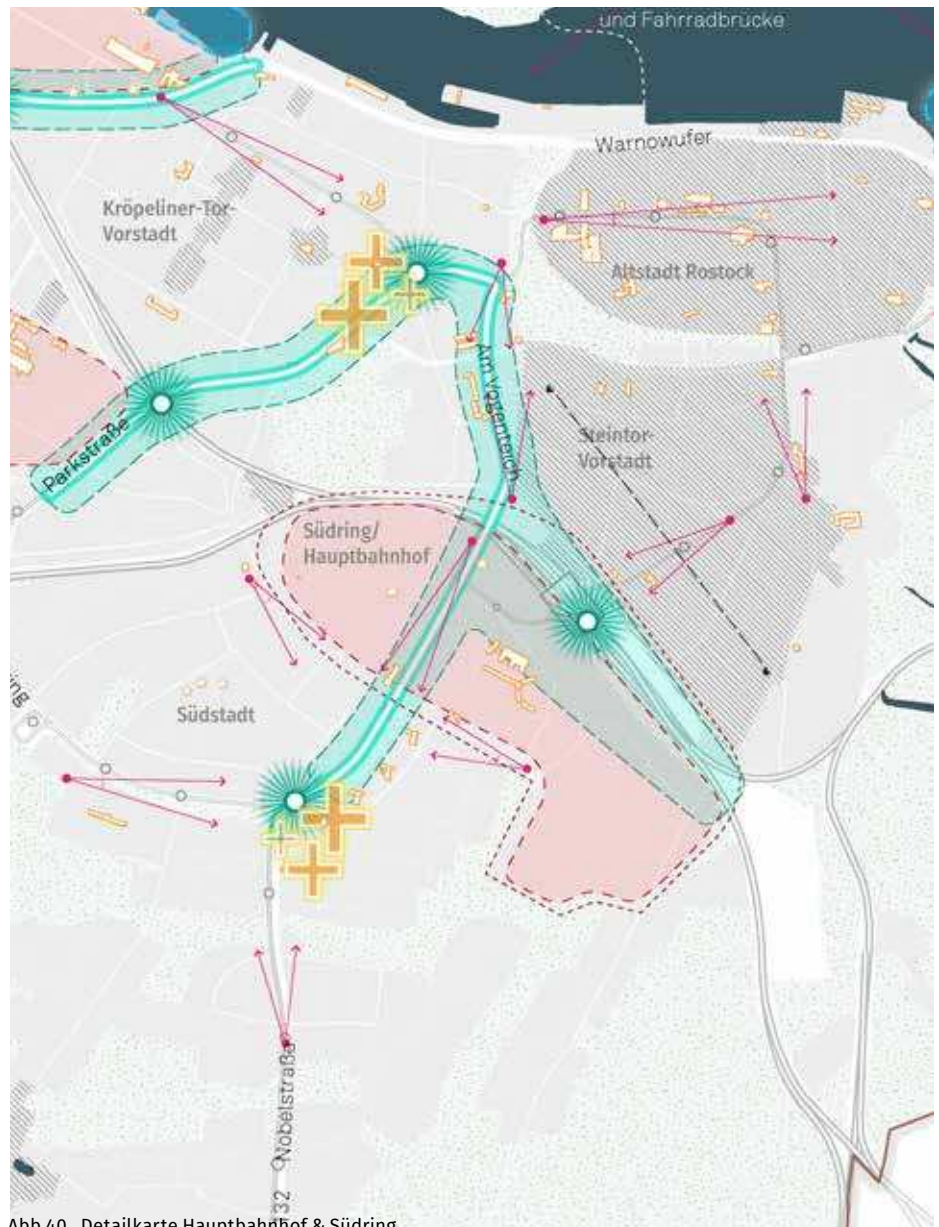


Abb.40 Detailkarte Hauptbahnhof & Südring



Abb.41 Stadtansicht Hauptbahnhof & Südring

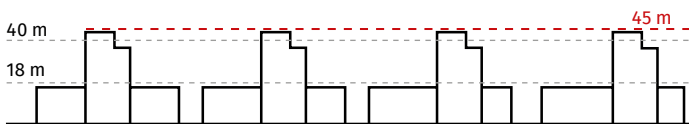
SÜDSTADT

CHARAKTERISTIKUM

- "Frühe" Großwohnsiedlung aus 1961-65.
- Homogene, mittelhohe Zeilenbauten (vier bis fünf Geschosse) mit vier rhythmisierenden Hochpunkten am Südring (zwölf Geschosse).
- Drei Wohnkomplexe geplant, wobei die Hochpunkte nur entlang des Südrings vorkommen.
- Am südlichen Ende der linearen Hochhausgruppe befindet sich das Stadtteilzentrum.
- Die Wohnzeilen sind in unterschiedlicher Anordnung geplant: klassisch, raumbildend und in Kammstruktur.
- Durch die topographische Höhenlagen ist die Höhenlandschaft der Südstadt für viele übergeordnete Stadtansichten bedeutsam.

Das **Höhenprofil** weist zwei prägnante Schichten auf:

- Normalhöhe: 18 m Gebäudehöhe*
- Maximalhöhe: 40 m Gebäudehöhe* (Punkthochhäuser entlang Ziolkowskistraße/Südring)



Bestehende Höhenschichten --- Vorgaben für neue Hochhausentwicklung ---

RÄUMLICHE UND GESTALTERISCHE VORGABEN

Potenzialräume für Hochhausentwicklung:

- Stadtteilzentrum Südstadt / ÖV Haltepunkt Südstadt-Center
- Entlang der Stadteinfahrt Südring

Höhenvorgaben und Sichtachsen:

- Maximal 45 m Gebäudehöhe *
- Hochhäuser sind nur als Akzente im Gebiet möglich, nicht in jedem Wohnkomplex.
- Bei der Höhenentwicklung ist die Eigenlogik des Quartiers zu beachten. Das Prinzip des linearen, rhythmisierenden Hochhausensembles muss weiterhin klar ablesbar sein. Eine punktuelle Erweiterung ist denkbar.
- Folgende Sichtachsen und Blickbeziehungen sind relevant:
 - Ansicht vom Südring
 - Ansicht von Erich Schlesinger Straße
 - Ansicht von Nobelstraße

Mögliche räumliche Komposition:

- Solitäre
- Moderate Häufung
- Clusterbildung
- Nach ursprünglichem Planungsprinzip (lineares Hochhausensemble)

* Gebäudehöhe über Gelände

100 m NHN

75m NHN

50m NHN

25m NHN

Wohnhochhäuser in der
Erich-Schlesinger-Straße

Hanse-Jobcenter
Rostock

Punkthochhäuser Ziolkowskistraße

DETAILKARTE

- Ansichtslinie für Stadtansicht
- ↗ Relevante Blickachsen
- Gebietsgrenze

Rostock verträgt ein „Mehr an Höhe“...

- ... in den städtischen Zentren
- ... entlang der bedeutsamen Wasserkanten
- ... an ausgewählten ÖV-Haltestellen
- ... entlang übergeordneter Stadteinfahrten
- ... in den bestehenden Hochhausensembles
- ... in den dynamischen Entwicklungsräumen
- ... in den maritimen Hafen- und Industriegebieten

Bestand Hochhauslandschaft

- Gebäude und technischen Anlagen (ab 25m Höhe)
- aktuelle Bebauungspläne mit Hochhausplanungen

Weitere Darstellungen

- Historische Ortskerne
- Denkmalschutzbereiche
- Gewässer
- Grün- und Freiflächen außerhalb des Siedlungskörpers
- übergeordnetes Straßennetz
- Schienennetz mit Bahnhöfen
- Straßenbahntrasse mit Haltestelle (Bestand)
- Straßenbahnnetz-erweiterung Tram West

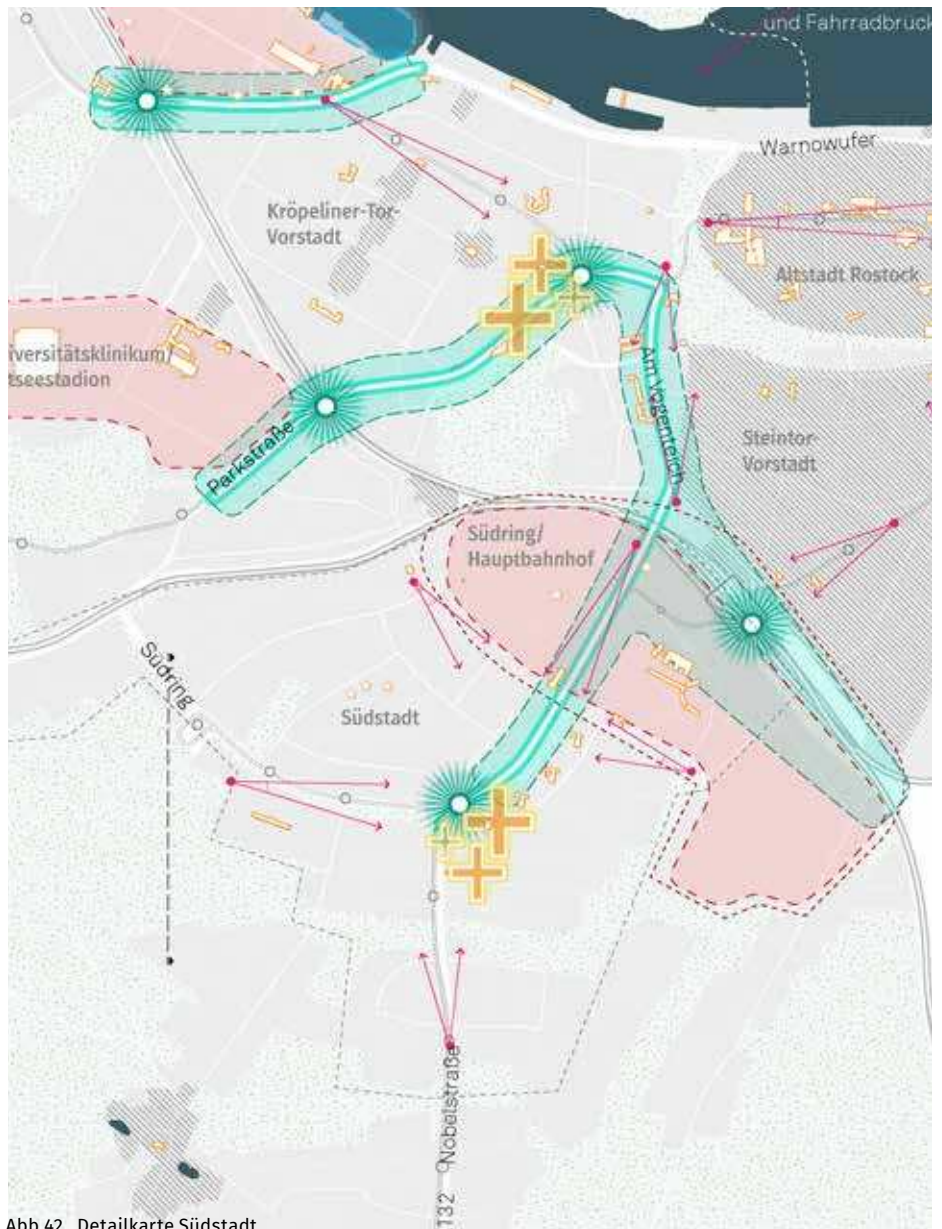


Abb.42 Detailkarte Südstadt

100 m NHN

75m NHN

50m NHN

25m NHN

Abb.43 Stadtansicht Südstadt

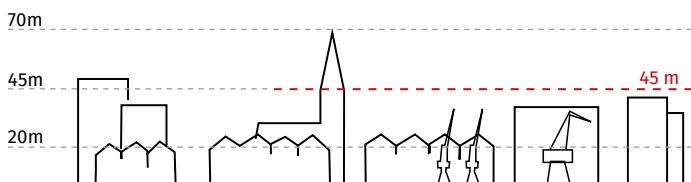
KRÖPELINER-TOR-VORSTADT

CHARAKTERISTIKUM

- Einheitliches Stadtbild mit hohem Anteil an Blockrandbebauung (drei bis vier Geschosse) und geschlossenen Raumkanten sowie mit Zeilenbauten und Reihenhäusern im südöstlichen und nordwestlichen Teil.
- Der dominierende Hochpunkt ist die Heiligen Geist Kirche.
- Am östlichen und nördlichen Rand des Gebiets gibt es einige wenige Hochpunkte (Spielbank, Werftdreieck (geplant), Hochhaus am Vögenteich).
- Im Stadthafen befinden sich drei ikonische Kräne (Portalcrane und zwei Einzelkräne), Höhe rund 30 m.
- Zudem gibt es einige, wenige hohe Häuser, die durch ihre Dachausgestaltung 22,5 m überschreiten, allerdings baurechtlich keine Hochhäuser sind.
- Das Gebiet des "Werftdreiecks" ist ein wichtiges, innerstädtisches Transformationsgebiet mit geplanten Hochhausstandorten (rund 30 Meter Gebäudehöhe). → Siehe Steckbrief Bramow Werftdreieck

Das **Höhenprofil** weist drei prägnante Schichten auf:

- Normalhöhe: 15-20 m Gebäudehöhe*
- Zwischenhöhe: 30-45 m Gebäudehöhe* (Hochhäuser am Vögenteich, Spielbank, geplante Bebauung am Werftdreieck, Kräne, Schornstein und Silos der Hanseatischen Brauerei)
- Maximalhöhe: 70 m Gebäudehöhe* (Heiligen Geist Kirche)



RÄUMLICHE UND GESTALTERISCHE VORGABEN

Potenzialräume für Hochhausentwicklung:

- Am ÖV-Haltepunkt Holbeinplatz
- Am ÖV-Haltepunkt Parkstraße
- Entlang der Stadteinfahrt Parkstraße/ Wismarsche Straße/ Doberaner Straße
- Entlang der Stadteinfahrt Lübecker Straße
- Stadtteilzentrum Kröpeliner-Tor-Vorstadt /ÖV Haltepunkt Doberaner Platz

Höhenvorgaben und Sichtachsen:

- Maximal 45 m Gebäudehöhe*
- Bei der Höhenentwicklung im östlichen Bereich sind die Auswirkungen auf den Blick vom Gehlsdorfer Ufer und die Altstadt Rostocks aufgrund der räumlichen Nähe von Bedeutung.
- Folgende Sichtachsen und Blickbeziehungen sind relevant:
- Ansicht Lange Straße
- Ansicht Werftallee/Doberaner Straße
- Erweiterter Blick vom Gehlsdorfer Ufer

Mögliche räumliche Komposition:

- Solitäre
- Moderate Häufung
- Clusterbildung
- nach ursprünglichem Planungsprinzip

* Gebäudehöhe über Gelände

100m NHN

75m NHN

50m NHN

25m NHN

Heiligen-Geist-Kirche

Klinikgebäude Campus Ulmenstraße
Universität Rostock

DETAILKARTE

- Ansichtslinie für Stadtansicht
- ↗ Relevante Blickachsen
- Gebietsgrenze

Rostock verträgt ein „Mehr an Höhe“...

- ✚ ... in den städtischen Zentren
- ... entlang der bedeutsamen Wasserkanten
- ☼ ... an ausgewählten ÖV-Haltestellen
- ⬢ ... entlang übergeordneter Stadteinfahrten
- ... in den bestehenden Hochhausensembles
- ... in den dynamischen Entwicklungsräumen
- ... in den maritimen Hafen- und Industriegebieten

Bestand Hochhauslandschaft

- Gebäude und technischen Anlagen (ab 25m Höhe)
- ☆ aktuelle Bebauungspläne mit Hochhausplanungen

Weitere Darstellungen

- Historische Ortskerne
- Denkmalschutzbereiche
- Gewässer
- Grün- und Freiflächen außerhalb des Siedlungskörpers
- übergeordnetes Straßennetz
- Schienennetz mit Bahnhöfen
- Straßenbahntrasse mit Haltestelle (Bestand)
- Straßenbahnnetz-erweiterung Tram West

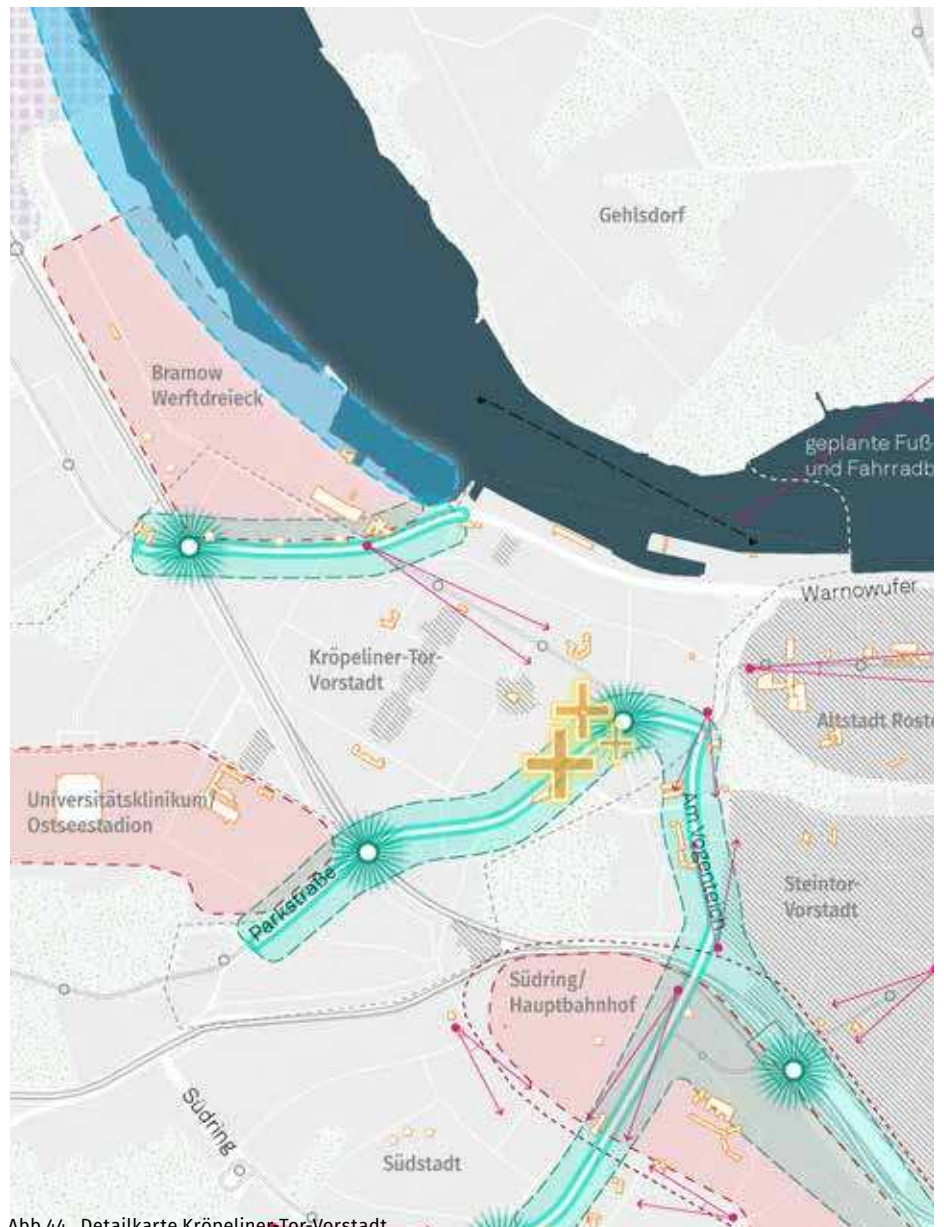


Abb.44 Detailkarte Kröpeliner-Tor-Vorstadt

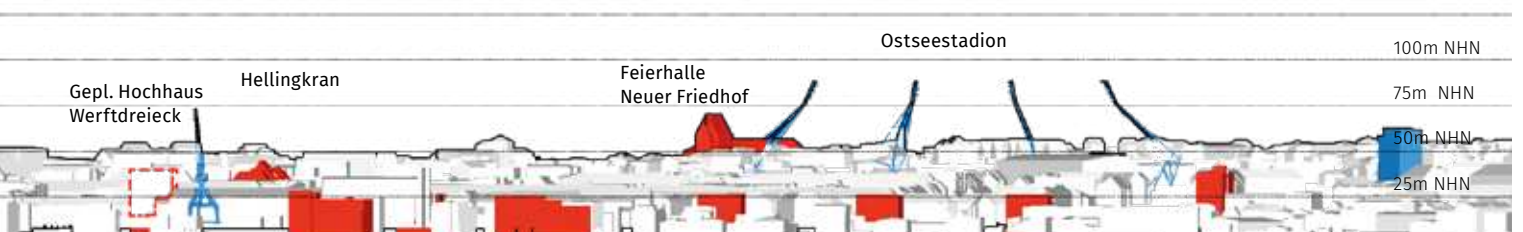


Abb.45 Stadtansicht Kröpeliner-Tor-Vorstadt

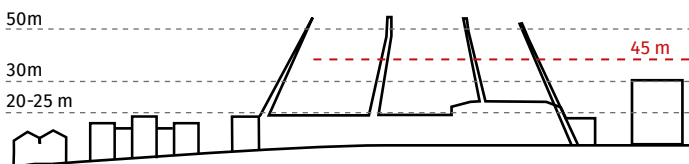
UNIVERSITÄTSKLINIKUM UND OSTSEESTADION

CHARAKTERISTIKUM

- Gebiet mit Institutionen mit übergeordneter, stadtweiter Relevanz und Strahlkraft.
- Durch die Höhenlage gute Sichtbarkeit im Stadtkontext und bedeutsam für den erweiterten Blick vom Gehlsdorfer Ufer.
- Durch die topographische Höhenlage sind hohe Gebäude nördlich des Barnstorfer Waldes für viele übergeordnete Stadtansichten bedeutsam.
- Universitätsklinikum mit vielen hohen Gebäuden, die baurechtlich keine Hochhäuser sind.
- Hoher Anteil an Gebäuden mit Denkmalschutz.
- Stadion mit Lichtmasten (ca. 55m Höhe) und Hotel Sportforum (rund 30 m Höhe).

Das **Höhenprofil** weist drei prägnante Schichten auf:

- Normalhöhe: 20-25 m Gebäudehöhe*
- Zwischenhöhe: 30 m Gebäudehöhe*
- Maximalhöhe: ca. 55 m über Gelände Flutlichtmasten Ostseestadion



Bestehende Höhenschichten --- Vorgaben für neue Hochhausentwicklung ---

RÄUMLICHE UND GESTALTERISCHE VORGABEN

Potenzialräume für Hochhausentwicklung:

- Gesamter dynamischer Entwicklungsbereich, jedoch nur bei besonderer (institutioneller) Gebäudenutzung (z.B. Klinik, Wissenschaft, Forschung, Sportnutzung), die der thematischen Eigenlogik (übergeordneter, stadtweiter Bedeutung und Strahlkraft) des Gebiets entspricht.

Höhenvorgaben und Sichtachsen:

- Maximal 45 m Gebäudehöhe*
- Die Höheneinschränkung durch den Anflugbereich für Hubschrauber ist zu beachten.
- Bei der Höhenentwicklung sind aufgrund der räumlichen Nähe die Auswirkungen auf den Blick vom Gehlsdorfer Ufer, dabei insbesondere auf die Altstadt sowie auf die Kröpeliner-Tor-Vorstadt von Bedeutung.
- Die Lichtmasten des Ostseestadions sollen beim Blick vom Gehlsdorfer Ufer nicht verstellt werden.
- folgende Sichtachsen und Blickbeziehungen sind relevant:
 - erweiterte Ansicht vom Gehlsdorfer Ufer

Mögliche räumliche Komposition:

- Solitäre
- Moderate Häufung
- Clusterbildung
- Nach ursprünglichem Planungsprinzip

* Gebäudehöhe über Gelände

100m NHN

75m NHN

50m NHN

25m NHN

Ostseestadion

Klinikgebäude Campus Ulmenstraße
Universität Rostock

Hotel Sportforum

DETAILKARTE

- Ansichtslinie für Stadtansicht
- ↗ Relevante Blickachsen
- Gebietsgrenze

Rostock verträgt ein „Mehr an Höhe“...

- ✚ ... in den städtischen Zentren
- ... entlang der bedeutsamen Wasserkanten
- ☼ ... an ausgewählten ÖV-Haltestellen
- ⬢ ... entlang übergeordneter Stadteinfahrten
- ... in den bestehenden Hochhausensembles
- ... in den dynamischen Entwicklungsräumen
- ... in den maritimen Hafen- und Industriegebieten

Bestand Hochhauslandschaft

- Gebäude und technischen Anlagen (ab 25m Höhe)
- ☆ aktuelle Bebauungspläne mit Hochhausplanungen

Weitere Darstellungen

- Historische Ortskerne
- Denkmalschutzbereiche
- Gewässer
- Grün- und Freiflächen außerhalb des Siedlungskörpers
- übergeordnetes Straßennetz
- Schienennetz mit Bahnhöfen
- Straßenbahntrasse mit Haltestelle (Bestand)
- Straßenbahnnetz-erweiterung Tram West

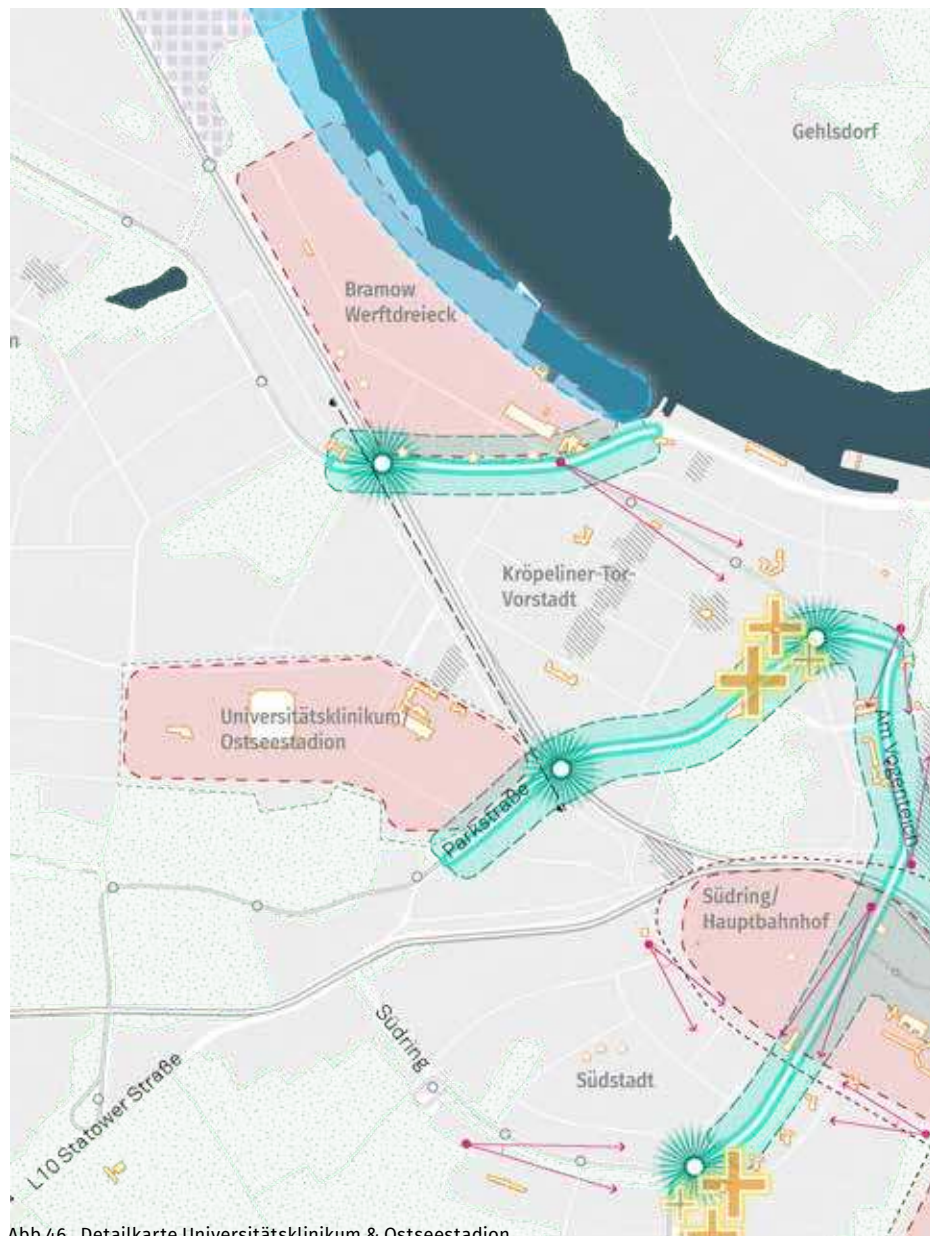


Abb.46 Detailkarte Universitätsklinikum & Ostseestadion

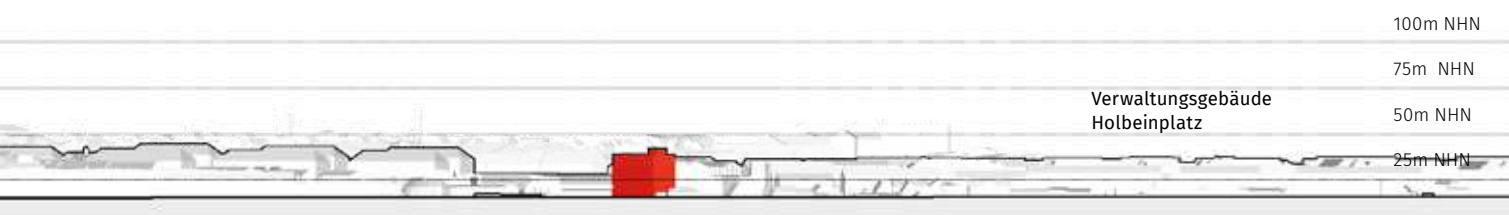


Abb.47 Stadtansicht Universitätsklinikum & Ostseestadion

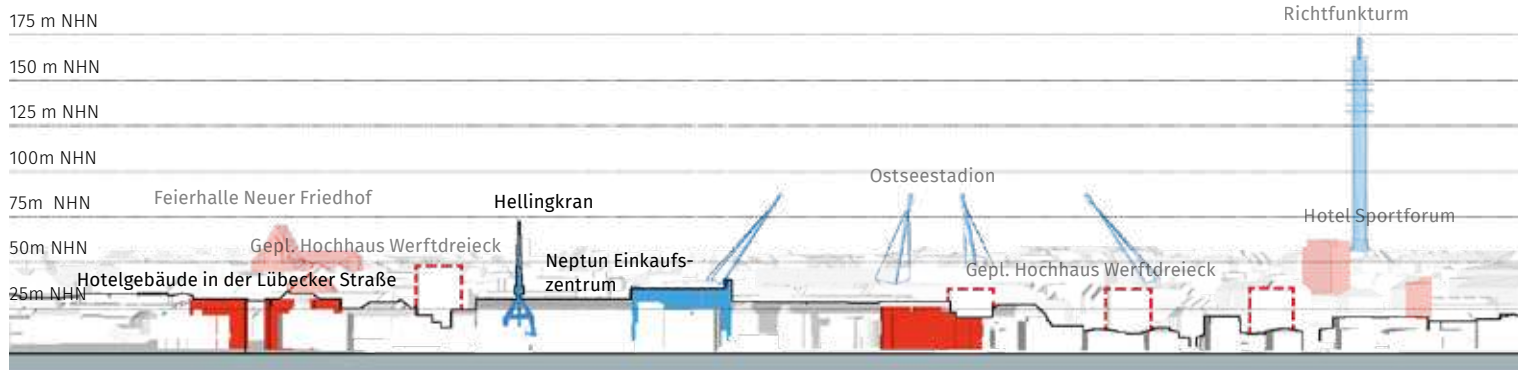
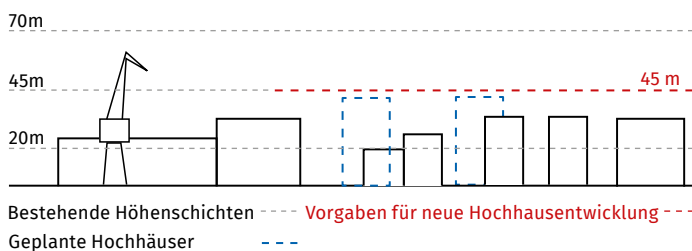
BRAMOW UND WERFTDREIECK

CHARAKTERISTIKUM

- Wichtiges Transformationsgebiet in innenstadtnaher Lage, indem eine städtebauliche Gesamtentwicklung geplant ist.
- Im nordwestlichen Teil mit hohem Anteil an gewerblicher Bausubstanz. Im Übergang zur Lübecker Straße und zum Warnowufer ist der städtebauliche Transformationsprozess weiter fortgeschritten.
- Die Höhenlandschaft ist geprägt durch Kräne (Hellingkran ist besonders prägnant), hohe Werfthalle (heute Neptun Einkaufszentrum) und Hotelbauten im Bereich Werftstraße/ Lübecker Straße.
- Im Bereich der Lübecker Straße und Max-Eyth-Straße sind weitere Hochpunkte geplant.

Das **Höhenprofil** weist drei prägnante Schichten auf:

- Normalhöhe: 10-20 m Gebäudehöhe*
- Zwischenhöhe: ca. 30-35 m Gebäudehöhe* (Neptun Einkaufszentrum, Hotelgebäude an der Lübecker Straße)
- Maximalhöhe: ca. 63 m Anlagenhöhe über Gelände (Hellingkran)
- Maximalhöhen der geplanten Hochpunkte: ca. 45 m*



RÄUMLICHE UND GESTALTERISCHE VORGABEN

Potenzialräume für Hochhausentwicklung

- Gesamtes dynamisches Entwicklungsgebiet Bramow/Werftdreieck
- Am ÖV-Haltepunkt Holbeinplatz
- Entlang der Stadteinfahrt Lübecker Str. / Holbeinplatz
- An der Wasserkante zur Warnow (mit besonderen Qualitätsanforderungen → Kategorie A, Siehe S. 78)

Höhenvorgaben und Sichtachsen:

- Maximal 45 m Gebäudehöhe* zulässig
- Auswirkung auf den Blick vom Gehlsdorfer Ufer prüfen
- Bei der Höhenentwicklung im östlichen Bereich sind die Auswirkungen auf den Blick vom Gehlsdorfer Ufer in Zusammenhang mit der Altstadt und auf die Kröpeliner-Tor-Vorstadt aufgrund der räumlichen Nähe von Bedeutung.
- Folgende Sichtachsen und Blickbeziehungen sind relevant:
 - Ansicht Werftallee/Doberaner Straße
 - Stadtpanorama "Blick vom Gehlsdorfer Ufer"

Mögliche räumliche Komposition:

- Solitäre
- Moderate Häufung
- Clusterbildung
- Nach ursprünglichem Planungsprinzip

* Gebäudehöhe über Gelände

DETAILKARTE

- Ansichtslinie für Stadtansicht
- ↗ Relevante Blickachsen
- Gebietsgrenze

Rostock verträgt ein „Mehr an Höhe“...

- ✚ ... in den städtischen Zentren
- ... entlang der bedeutsamen Wasserkanten
- ☀ ... an ausgewählten ÖV-Haltestellen
- ... entlang übergeordneter Stadteinfahrten
- ... in den bestehenden Hochhausensembles
- ... in den dynamischen Entwicklungsräumen
- ... in den maritimen Hafen- und Industriegebieten

Bestand Hochhauslandschaft

- Gebäude und technischen Anlagen (ab 25m Höhe)
- ☆ aktuelle Bebauungspläne mit Hochhausplanungen

Weitere Darstellungen

- Historische Ortskerne
- Denkmalschutzbereiche
- Gewässer
- Grün- und Freiflächen außerhalb des Siedlungskörpers
- übergeordnetes Straßennetz
- Schiennetz mit Bahnhöfen
- Straßenbahntrasse mit Haltestelle (Bestand)
- Straßenbahnnetz-erweiterung Tram West

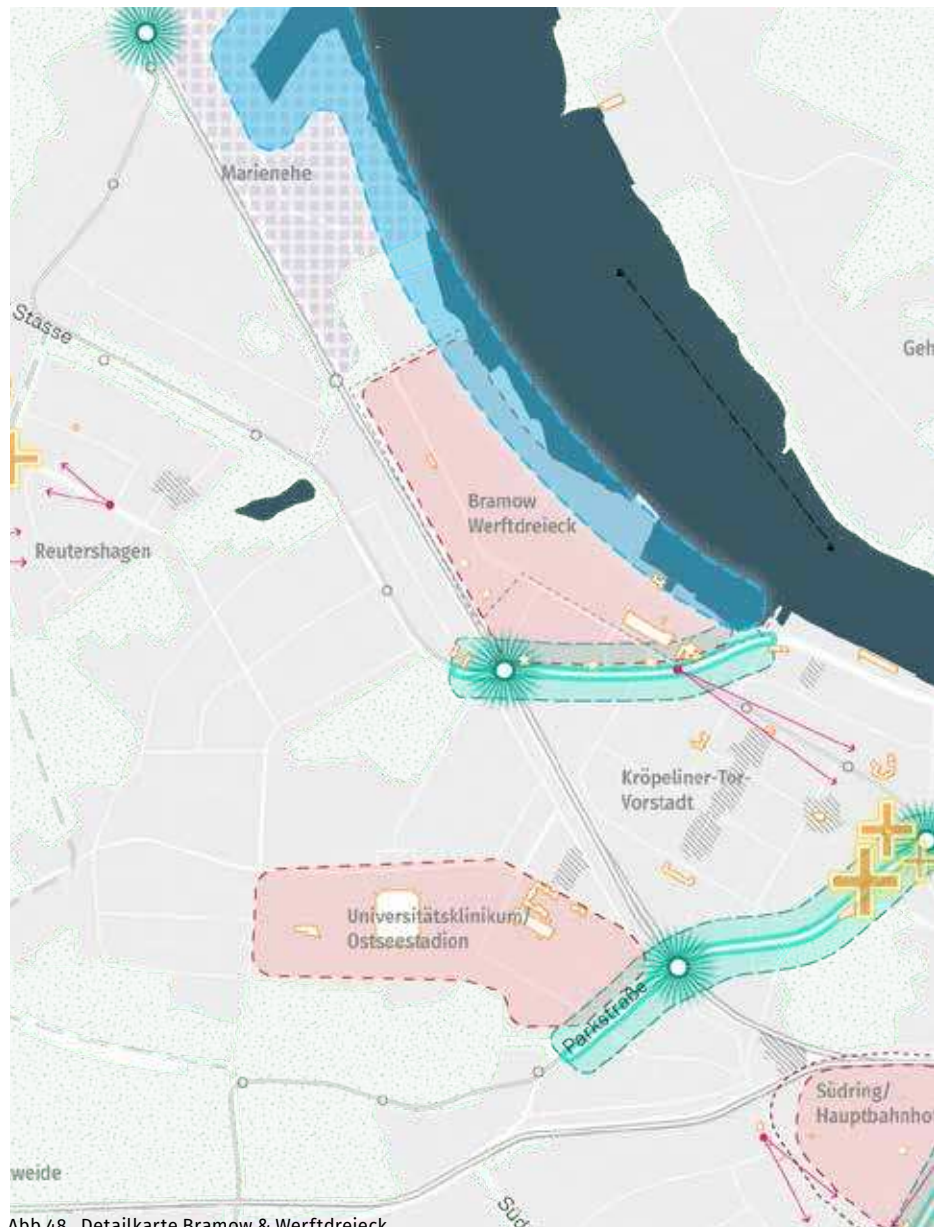


Abb.48 Detailkarte Bramow & Werftdreieck

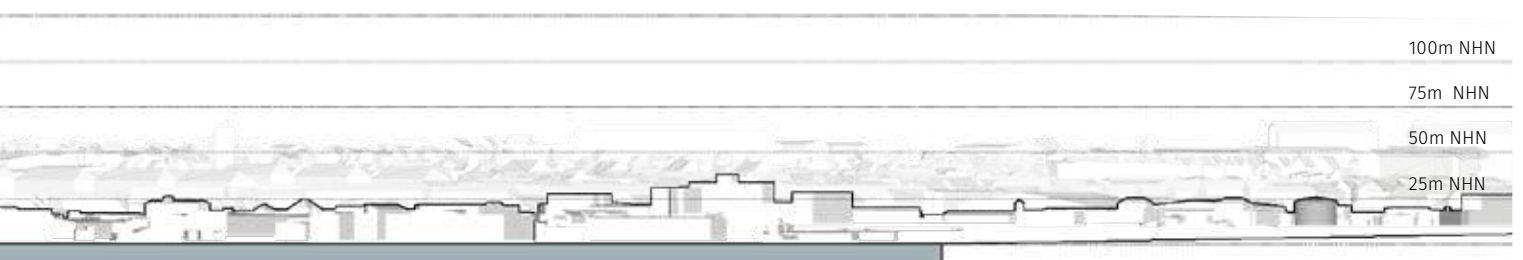


Abb.49 Stadtansicht Bramow & Werftdreieck

FISCHEREIHAFEN UND GEWERBEGEBIET MARIENEHE

CHARAKTERISTIKUM

- Gewerblich geprägtes Gebiet mit entsprechenden Typologien: Große Hallen, Silos, technische Bauten, Kräne.
- Im Norden an die Großwohnsiedlung Schmarl angrenzend.
- In diesem Bereich steht der Wärmespeicher mit rund 55m Höhe.
- Um den Fischereihafen beginnt eine städtebauliche Transformation mit der Nachnutzung von Gebäuden durch Sport- und Freizeitanbieter. Die gewerbliche Nutzung ist aber weiterhin vorherrschend und auch so gewünscht.

Das **Höhenprofil** weist zwei prägnante Schichten auf:

- Normalhöhe: ca. 15-25 m* mit punktuell höheren Strukturen wie Silos oder Lüftungstürme/Schornsteine
- Maximalhöhe: ca. 55 m* (Wärmespeicher)



Bestehende Höhenschichten --- Vorgaben für neue Hochhausentwicklung ---

RÄUMLICHE UND GESTALTERISCHE VORGABEN

Potenzialräume für Hochhausentwicklung:

- Das gesamte Gebiet ist vorrangig Potenzialraum für gewerbliche Hochhäuser sowie hohe technische Bauwerke.
- Um den ÖV-Haltepunkt Marienehe
- Entlang der Wasserkante zur Warnow (mit besonderen Qualitätsanforderungen → Kategorie A, siehe S. 78)

Höhenvorgaben und Sichtachsen:

- Vorgabe für Hochhäuser und technische Großvolumen (aufgrund ihrer stadträumlichen Präsenz): max. 45 m* (betrifft nicht: Kräne, Masten, Leichtstrukturen)
- Bei einer Höhenentwicklung am Warnowufer ist die Topographie entsprechend zu beachten.
- Bei der Höhenentwicklung im südlichen Bereich ist die räumliche Einordnung im erweiterten Gehlsdorfer Blick zu prüfen.
- Zusätzlich ist der Blick vom gegenüberliegenden Warnowufer zu beachten.

Mögliche räumliche Komposition:

- Solitäre
- Moderate Häufung
- Clusterbildung
- Nach ursprünglichem Planungsprinzip

* Gebäudehöhe über Geländeroberkante

75m NHN

50m NHN

25m NHN Fischereihafen

DETAILKARTE

- Ansichtslinie für Stadtansicht
- ↗ Relevante Blickachsen
- ▭ Gebietsgrenze

Rostock verträgt ein „Mehr an Höhe“...

- ✚ ... in den städtischen Zentren
- 🌊 ... entlang der bedeutsamen Wasserkanten
- ☀️ ... an ausgewählten ÖV-Haltepunkten
- 🚶 ... entlang übergeordneter Stadteinfahrten
- 🏘️ ... in den bestehenden Hochhausensembles
- 🔴 ... in den dynamischen Entwicklungsräumen
- 🏭 ... in den maritimen Hafen- und Industriegebieten

Bestand Hochhauslandschaft

- 🏠 Gebäude und technischen Anlagen (ab 25m Höhe)
- ⭐ aktuelle Bebauungspläne mit Hochhausplanungen

Weitere Darstellungen

- 🏡 Historische Ortskerne
- 🏛️ Denkmalschutzbereiche
- 🌊 Gewässer
- 🌳 Grün- und Freiflächen außerhalb des Siedlungskörpers
- 🛣️ übergeordnetes Straßennetz
- 🚆 Schienennetz mit Bahnhöfen
- 🚆 Straßenbahntrasse mit Haltestelle (Bestand)
- Straßenbahnnetz-erweiterung Tram West

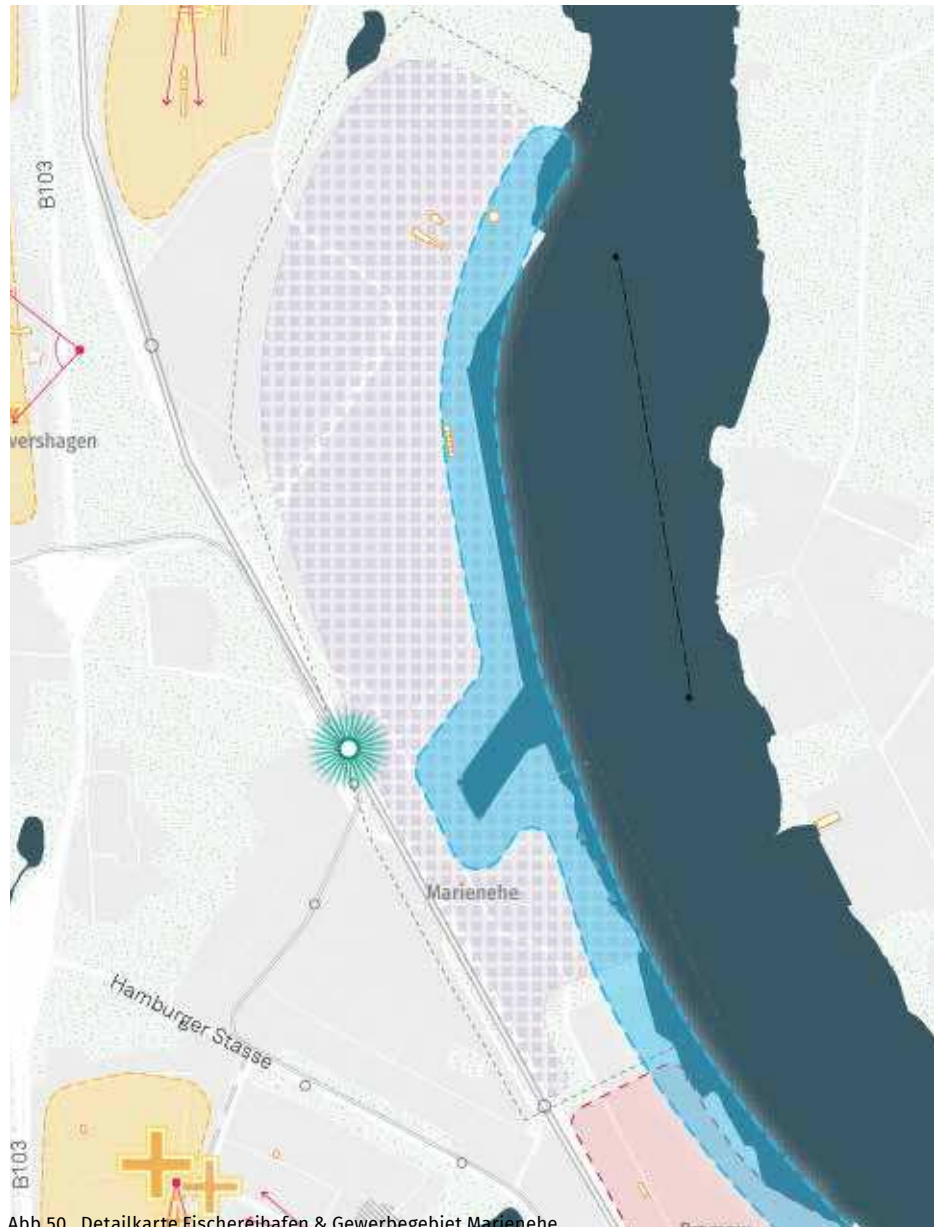


Abb.50 Detailkarte Fischereihafen & Gewerbegebiet Marienehe

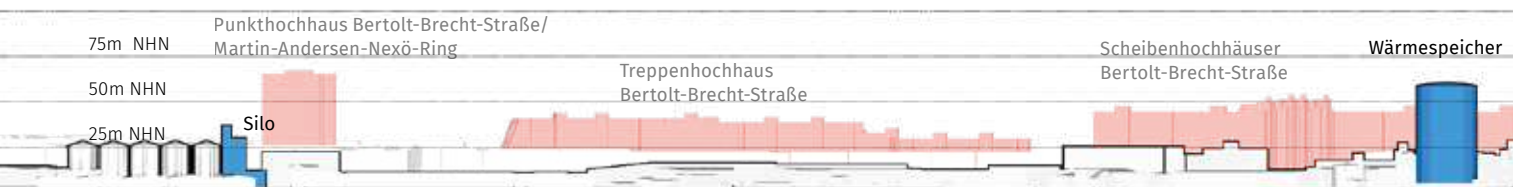


Abb.51 Stadtansicht Fischereihafen & Gewerbegebiet Marienehe

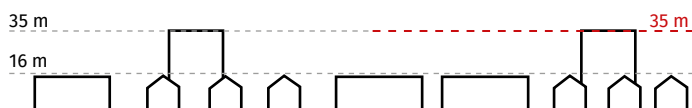
REUTERSHAGEN

CHARAKTERISTIKUM

- Gliedert sich in drei Teilbereiche mit jeweils unterschiedlichen Charakteristika.
- Komponistenviertel: Zeilen, Reihen-, Doppel- und Einfamilienhäuser gruppiert zu offenen Blockstrukturen und aufgelockerten Zeilen.
- Reutershagen I: Im Stil des sozialistischen Klassizismus errichtet. Zeilenbauten sind raumbildend zu Blöcken gruppiert. Ein Hochpunkt (rund 30 m) an der Ernst-Thälmann-Straße markiert diesen Teilbereich.
- Reutershagen II: Drei solitäre Hochpunkte markieren die zwei Nachbarschaften in diesem Bereich. Zeilen mit vier bis fünf Geschossen bilden eine mittelhohe, homogene Basis. Städtebaulicher Schwerpunkt mit zwei Hochpunkten und axial ausgerichteteter Zeile im Bereich der Bonhoefferstraße.

Das **Höhenprofil** für Reutershagen weist zwei prägnante Schichten auf:

- Normalhöhe: 16 m Gebäudehöhe*
- Maximalhöhe: 35 m Gebäudehöhe* (Punkthochhäuser in Reutershagen II, Punkthochhaus in Reutershagen I: 30 m)



Bestehende Höhenschichten --- Vorgaben für neue Hochhausentwicklung ---

RÄUMLICHE UND GESTALTERISCHE VORGABEN

Potenzialräume für Hochhausentwicklung:

- In Reutershagen II im Bereich des Stadtteilzentrums
- In Reutershagen II als Ergänzungen des bestehenden Hochhausensembles
- Reutershagen I und Komponistenviertel sind keine Gebiete für neue Hochhausentwicklungen

Höhenvorgaben und Sichtachsen:

- Maximal 35 m Gebäudehöhe
- Prinzip der ausgewählten Akzentuierung durch solitär gesetzte Hochpunkte muss bei neuer Hochhausentwicklung beachtet werden
- folgende Sichtachsen und Blickbeziehungen sind relevant:
 - Ansicht von Bonhoefferstraße
 - Ansicht von Werner-Seelenbinder-Straße
 - Ansicht von Ulrich-von-Hutten-Straße

Mögliche räumliche Komposition:

- Solitäre
- Moderate Häufung
- Clusterbildung
- Nach ursprünglichem Planungsprinzip

* Gebäudehöhe über Gelände

100m NHN

75m NHN

50m NHN

25m NHN

DETAILKARTE

- Ansichtslinie für Stadtansicht
- ↗ Relevante Blickachsen
- Gebietsgrenze

Rostock verträgt ein „Mehr an Höhe“...

- ✚ ... in den städtischen Zentren
- ... entlang der bedeutsamen Wasserkanten
- ☼ ... an ausgewählten ÖV-Haltestellen
- ⬢ ... entlang übergeordneter Stadteinfahrten
- ... in den bestehenden Hochhausensembles
- ... in den dynamischen Entwicklungsräumen
- ... in den maritimen Hafen- und Industriegebieten

Bestand Hochhauslandschaft

- Gebäude und technischen Anlagen (ab 25m Höhe)
- ☆ aktuelle Bebauungspläne mit Hochhausplanungen

Weitere Darstellungen

- Historische Ortskerne
- Denkmalschutzbereiche
- Gewässer
- Grün- und Freiflächen außerhalb des Siedlungskörpers
- übergeordnetes Straßennetz
- Schienennetz mit Bahnhöfen
- Straßenbahntrasse mit Haltestelle (Bestand)
- Straßenbahnnetz-erweiterung Tram West

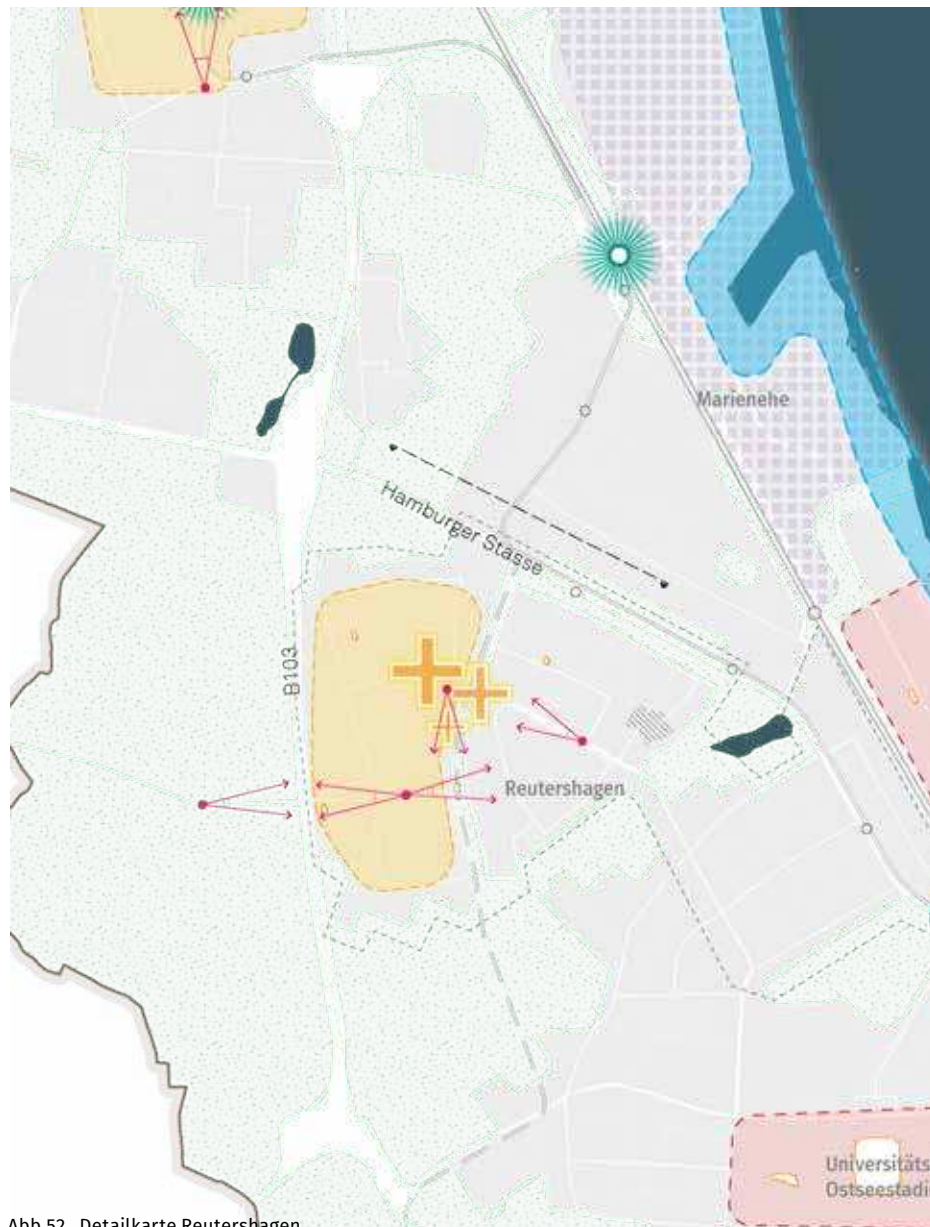


Abb.52 Detailkarte Reutershagen



Abb.53 Stadtansicht Reutershagen

EVERSHAGEN

CHARAKTERISTIKUM

- Großwohnsiedlung aus 1970-1974.
- Überwiegend Zeilenbebauung (fünfgeschossig), die in abgewinkelter oder mäandrierender Anordnung zueinander positioniert wurde.
- Die leicht geschwungene, Nord-Süd verlaufende Bertolt-Brecht-Straße gliedert das Gebiet; sie wird von Punkthochhäusern und Scheibenhochhäusern markiert.
- Ursprünglich waren drei Punkthochhäuser mit 18 Geschossen geplant, die auch gebaut wurden. Eines wurde wieder abgerissen.
- Die zwei, der Magistrale folgenden, Scheibenhochhäuser sind als markante Treppenhochhäuser ausgebildet.
- Die Zentren (ein Hauptzentrum und zwei Nebenzentren) befinden sich an den Hochpunkten.

Das **Höhenprofil** weist drei prägnante Schichten auf:

- Normalhöhe: 18 m Gebäudehöhe*
- Zwischenhöhe: 35-40 m Gebäudehöhe* (Scheibenhochhäuser)
- Maximalhöhe: 57 m Gebäudehöhe* (Punkthochhäuser)



Bestehende Höhenschichten --- Vorgaben für neue Hochhausentwicklung ---

RÄUMLICHE UND GESTALTERISCHE VORGABEN

Potenzialräume für Hochhausentwicklung:

- An den ÖV-Haltepunkten Bertolt-Brecht-Str., Ehm-Welk-Straße und Thomas-Morus-Str.
- Stadtteilzentrum Evershagen
- Maßvolle Ergänzung des bestehenden Hochhausensembles

Höhenvorgaben und Sichtachsen:

- Im Bereich der Magistrale sind 45 m Gebäudehöhe* zulässig
- Restliche Bereiche maximal 35 m Gebäudehöhe* zulässig
- Das Prinzip der Linearität ist bei der Hochpunktsetzung zu beachten
- Folgende Sichtachsen und Blickbeziehungen sind relevant:
 - Ansicht von Bertolt-Brecht-Straße
 - Ansicht von "An der Stadtautobahn"

Mögliche räumliche Komposition:

- Solitäre
- Moderate Häufung
- Clusterbildung
- Nach ursprünglichem Planungsprinzip (Prinzip der Linearität, Zentrumsakzentuierung, "Auftakthochhäuser")

* Gebäudehöhe über Gelände

100m NHN

75m NHN

50m NHN Punkthochhaus "Gästehaus"
Bertolt-Brecht-Straße

25m NHN

Scheibenhochhäuser
Bertolt-Brecht-Straße

DETAILKARTE

- Ansichtslinie für Stadtansicht
- ↗ Relevante Blickachsen
- Gebietsgrenze

Rostock verträgt ein „Mehr an Höhe“...

- ... in den städtischen Zentren
- ... entlang der bedeutsamen Wasserkanten
- ... an ausgewählten ÖV-Haltepunkten
- ... entlang übergeordneter Stadteinfahrten
- ... in den bestehenden Hochhausensembles
- ... in den dynamischen Entwicklungsräumen
- ... in den maritimen Hafen- und Industriegebieten

Bestand Hochhauslandschaft

- Gebäude und technischen Anlagen (ab 25m Höhe)
- aktuelle Bebauungspläne mit Hochhausplanungen

Weitere Darstellungen

- Historische Ortskerne
- Denkmalschutzbereiche
- Gewässer
- Grün- und Freiflächen außerhalb des Siedlungskörpers
- übergeordnetes Straßennetz
- Schienennetz mit Bahnhöfen
- Straßenbahntrasse mit Haltestelle (Bestand)
- Straßenbahnnetz-erweiterung Tram West

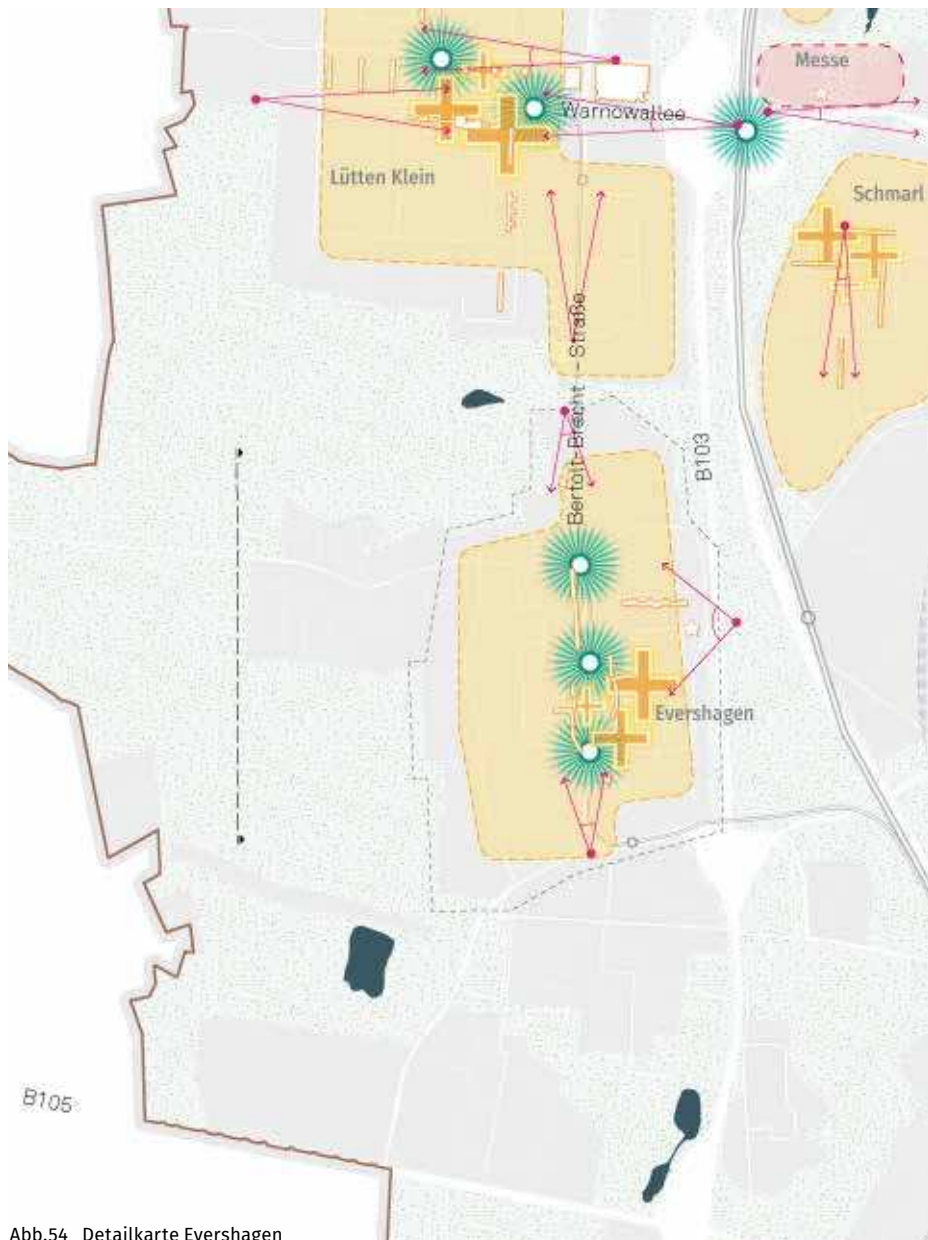


Abb.54 Detailkarte Evershagen

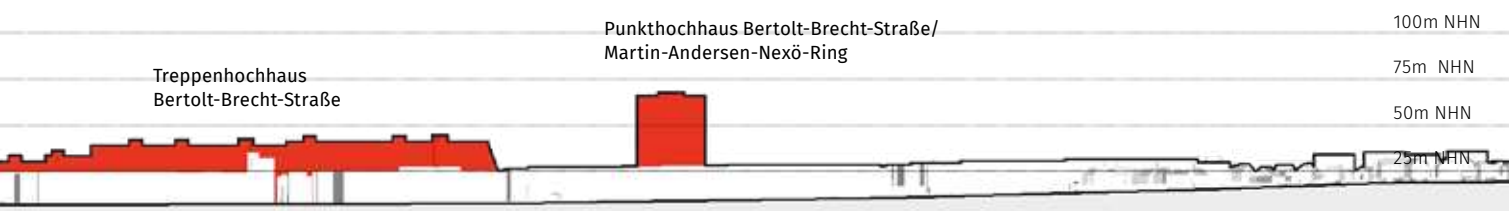


Abb.55 Stadtansicht Evershagen

SCHMARL

CHARAKTERISTIKUM

- Großsiedlung aus den Jahren 1976-1984.
- Die Siedlung ist als raumbildende Großform konzipiert. Durch die geschwungenen Zeilen entsteht ein unverwechselbarer Eindruck.
- Vier große Hochhausscheiben bilden die Höhendominanten und markieren das Zentrum.
- Zwei der vier Scheiben sind markante Treppenhochhäuser.
- Die drei großen Hochhausscheiben sind um Achsen angeordnet. Die Achsen verweisen auf Ziele in der Umgebung.

Das **Höhenprofil** weist zwei prägnante Schichten auf:

- Normalhöhe: 18 m Gebäudehöhe*
- Maximalhöhe: 35 m Gebäudehöhe* (langgestreckte Scheibenhochhäuser)

RÄUMLICHE UND GESTALTERISCHE VORGABEN

Potenzialräume für Hochhausentwicklung:

- Im Bereich des Stadtteilzentrums Schmarl
- Ergänzung des bestehenden Hochhausensembles

Höhenvorgaben und Sichtachsen:

- Maximal 35 m Gebäudehöhe* zulässig
- Im Zusammenspiel mit dem dynamischen Entwicklungsbereich "Messe" ist im nördlichen Bereich eine größere Höhenentwicklung möglich.
- Das Planungsprinzip der "Abgeschlossenheit" der Großwohnsiedlung Schmarl soll jedoch nicht durchbrochen werden.
- Folgende Sichtachsen und Blickbeziehungen sind relevant:
 - Ansicht Kolumbusring

Mögliche räumliche Komposition:

- Solitäre
- Moderate Häufung
- Clusterbildung
- Nach ursprünglichem Planungsprinzip (Abgeschlossenheit und Mindestabstände zueinander beachten)



Bestehende Höhenschichten ---- Vorgaben für neue Hochhausentwicklung ----

* Gebäudehöhe über Gelände

100m NHN

75m NHN

50m NHN

25m NHN

Scheibenhochhaus in der
Roald-Amundsen-Straße

Zentrum Schmarl
Scheibenhochhäuser

Scheibenhochhaus in der
Roald-Amundsen-Straße



DETAILKARTE

- Ansichtslinie für Stadtansicht
- ↗ Relevante Blickachsen
- Gebietsgrenze

Rostock verträgt ein „Mehr an Höhe“...

- ... in den städtischen Zentren
- ... entlang der bedeutsamen Wasserkanten
- ... an ausgewählten ÖV-Haltestellen
- ... entlang übergeordneter Stadteinfahrten
- ... in den bestehenden Hochhausensembles
- ... in den dynamischen Entwicklungsräumen
- ... in den maritimen Hafen- und Industriegebieten

Bestand Hochhauslandschaft

- Gebäude und technischen Anlagen (ab 25m Höhe)
- aktuelle Bebauungspläne mit Hochhausplanungen

Weitere Darstellungen

- Historische Ortskerne
- Denkmalschutzbereiche
- Gewässer
- Grün- und Freiflächen außerhalb des Siedlungskörpers
- übergeordnetes Straßennetz
- Schienennetz mit Bahnhöfen
- Straßenbahntrasse mit Haltestelle (Bestand)
- Straßenbahnnetz-erweiterung Tram West

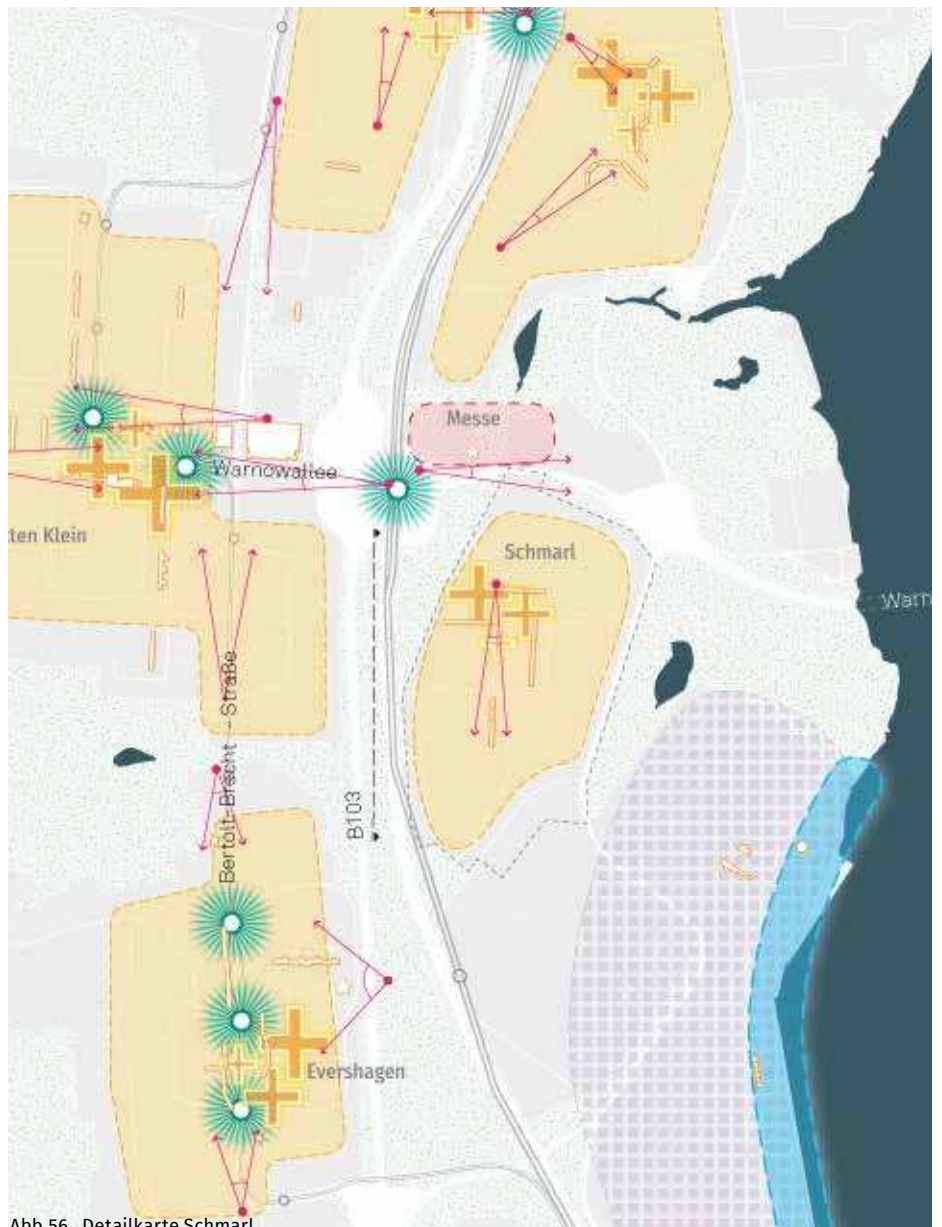


Abb.56 Detailkarte Schmarl



Abb.57 Stadtansicht Schmarl

MESSE

CHARAKTERISTIKUM

→ Gebiet mit übergeordneter Funktion für die Stadt Rostock.
→ Bei der ursprünglichen Planung für das Sondergebiet Messe wurden Gebäudehöhen von 13 m bis 26 m vorgesehen, sowie ein Hochpunkt, der Messeturm (Turmhöhe 78 m, Zelthöhe 53 m).

Das **Höhenprofil** weist lediglich eine prägnante Höhenschicht auf:

- Normalhöhe: ca. 21 m Gebäudehöhe* (Hanse Messe Rostock)
- Geplante Gebäudehöhe* Messeturm (nicht gebaut): 78 m
- Normalhöhe in der Umgebung (Schmarl/Groß Klein): 18 m Gebäudehöhe*
- Maximalhöhe in der Umgebung (Schmarl/Groß Klein): 35 m Gebäudehöhe* (langgestreckte Scheibenhochhäuser)

RÄUMLICHE UND GESTALTERISCHE VORGABEN

Potenzialräume für Hochhausentwicklung:

→ Areal der Messe sowie in Verbindung mit dem Bereich um den ÖV-Haltepunkt Rostock Lütten Klein

Höhenvorgaben und Sichtachsen:

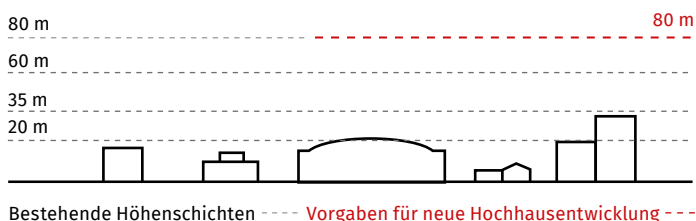
- Maximal 80 m Gebäudehöhe* zulässig
- Neue Hochpunkte sollen sich in das Gesamtensemble (Schmarl, Groß Klein und Lütten Klein) und bestehenden Sichtbeziehungen/-achsen, insbesondere der Warnowallee, einfügen.

→ Folgende Sichtachsen und Blickbeziehungen sind relevant:

- Ansicht B103
- Sichtachse Warnowallee

Mögliche räumliche Komposition:

- Solitäre
- Moderate Häufung
- Clusterbildung
- Nach ursprünglichem Planungsprinzip



* Gebäudehöhe über Gelände

100m NHN

75m NHN

50m NHN

25m NHN

Großwohnsiedlung Groß Klein

Rotunde

Messehalle

DETAILKARTE

- Ansichtslinie für Stadtansicht
- ↗ Relevante Blickachsen
- Gebietsgrenze

Rostock verträgt ein „Mehr an Höhe“...

- ✚ ... in den städtischen Zentren
- ... entlang der bedeutsamen Wasserkanten
- ... an ausgewählten ÖV-Haltestellen
- ... entlang übergeordneter Stadteinfahrten
- ... in den bestehenden Hochhausensembles
- ... in den dynamischen Entwicklungsräumen
- ... in den maritimen Hafen- und Industriegebieten

Bestand Hochhauslandschaft

- Gebäude und technischen Anlagen (ab 25m Höhe)
- ☆ aktuelle Bebauungspläne mit Hochhausplanungen

Weitere Darstellungen

- Historische Ortskerne
- Denkmalschutzbereiche
- Gewässer
- Grün- und Freiflächen außerhalb des Siedlungskörpers
- übergeordnetes Straßennetz
- Schienennetz mit Bahnhöfen
- Straßenbahntrasse mit Haltestelle (Bestand)
- Straßenbahnnetz-erweiterung Tram West

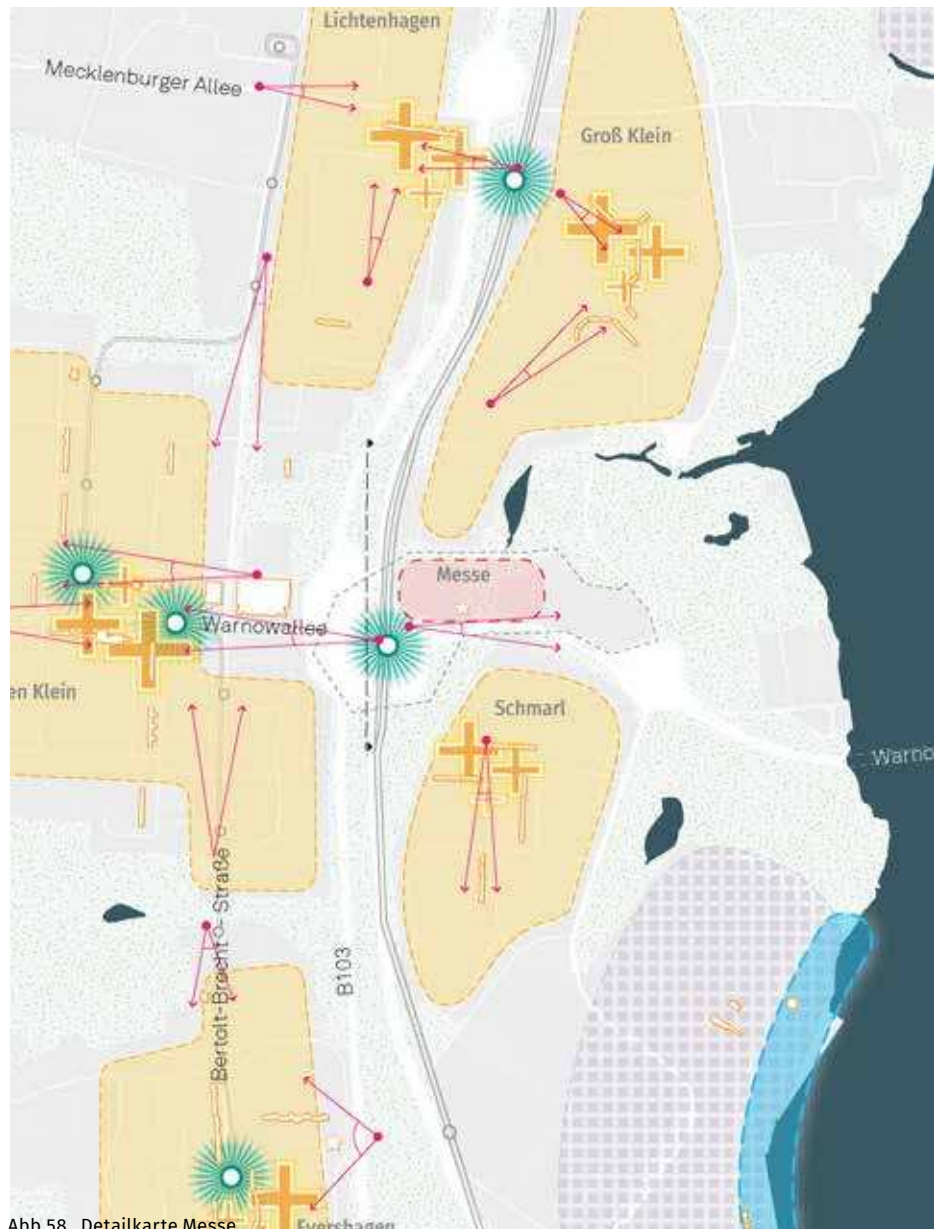


Abb.58 Detailkarte Messe

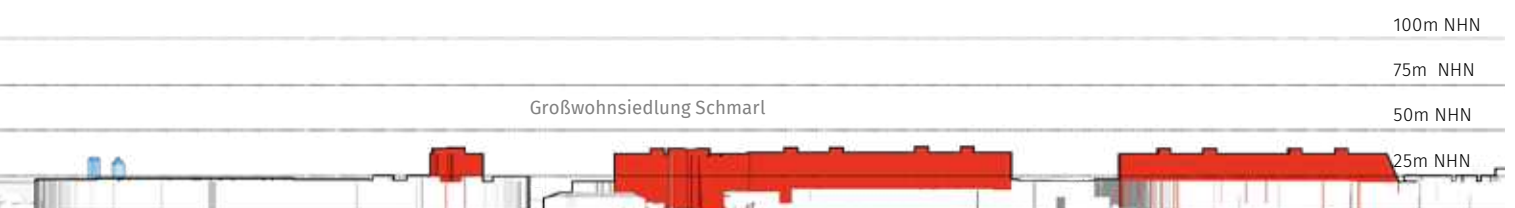


Abb.59 Stadtansicht Messe

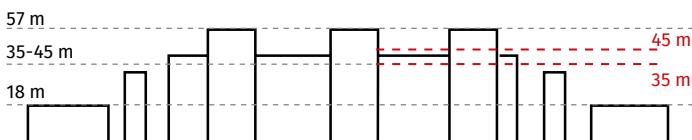
LÜTTEN KLEIN

CHARAKTERISTIKUM

- Großwohnsiedlung aus 1965-1975.
- Geprägt durch eine konsequent formierte Komposition aus Wohnbauzeilen.
- Gleichartige Bebauung mit im Verhältnis niedriger Basis
- Große Höhenentwicklung im Zentrum durch markante Scheibenhochhäuser und drei Punkthochhäuser.
- Prägend sind das großflächige Zentrum sowie zwei orthogonale Achsen mit Scheibenhochhäusern und einem Punkthochhaus im Norden.
- Im Norden und Westen ist der Übergang zur Landschaft durch flache Gewerbe- sowie Garagenbauten und großzügige Kleingartenanlagen geprägt.
- Im Osten bilden großflächige Bebauungen für Einzelhandel den Abschluss Richtung B103 "An der Stadtautobahn".

Das **Höhenprofil** weist drei prägnante Schichten auf:

- Normalhöhe: 18 m Gebäudehöhe*
- Zwischenhöhe: 35-45 m Gebäudehöhe* (Scheibenhochhäuser)
- Maximalhöhe: 57 m Gebäudehöhe* (Punkthochhäuser)



RÄUMLICHE UND GESTALTERISCHE VORGABEN

Potenzialräume für Hochhausentwicklung:

- An den ÖV-Haltepunkten Lütten Klein Zentrum sowie Warnowallee
- Stadtteilzentrum Lütten Klein
- Maßvolle Ergänzung des bestehenden Hochhausensembles

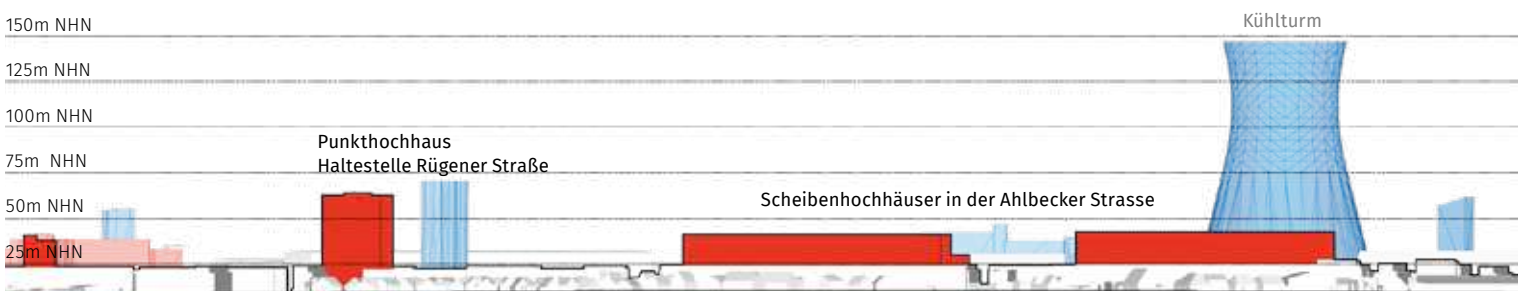
Höhenvorgaben und Sichtachsen:

- Im Bereich der Achsen maximal 45 m Gebäudehöhe*
- Restliche Bereiche maximal 35 m Gebäudehöhe*
- Folgende Sichtachsen und Blickbeziehungen sind relevant:
 - Ansicht Warnowallee und Rigaer Straße
 - Ansicht Nord-Süd Achsen (Turker Str. und Helsinkier Str.)
 - Ansicht von Brücke über B103 / S-Bahn Station Lütten Klein
 - Ansicht St. Petersburger Str. relevant für Sichtbeziehung zum Quartiersauftakt Evershagen
 - Sichtachse St.-Petersburger Str. ins Zentrum Lütten Klein

Mögliche räumliche Komposition:

- Solitäre
- Moderate Häufung
- Clusterbildung
- Nach ursprünglichem Planungsprinzip (Orthogonalität und Mindestabstände zueinander beachten)

* Gebäudehöhe über Gelände



DETAILKARTE

- Ansichtslinie für Stadtansicht
- ↗ Relevante Blickachsen
- Gebietsgrenze

Rostock verträgt ein „Mehr an Höhe“...

- ... in den städtischen Zentren
- ... entlang der bedeutsamen Wasserkanten
- ... an ausgewählten ÖV-Haltepunkten
- ... entlang übergeordneter Stadteinfahrten
- ... in den bestehenden Hochhausensembles
- ... in den dynamischen Entwicklungsräumen
- ... in den maritimen Hafen- und Industriegebieten

Bestand Hochhauslandschaft

- Gebäude und technischen Anlagen (ab 25m Höhe)
- aktuelle Bebauungspläne mit Hochhausplanungen

Weitere Darstellungen

- Historische Ortskerne
- Denkmalschutzbereiche
- Gewässer
- Grün- und Freiflächen außerhalb des Siedlungskörpers
- übergeordnetes Straßennetz
- Schienennetz mit Bahnhöfen
- Straßenbahntrasse mit Haltestelle (Bestand)
- Straßenbahnnetz-erweiterung Tram West

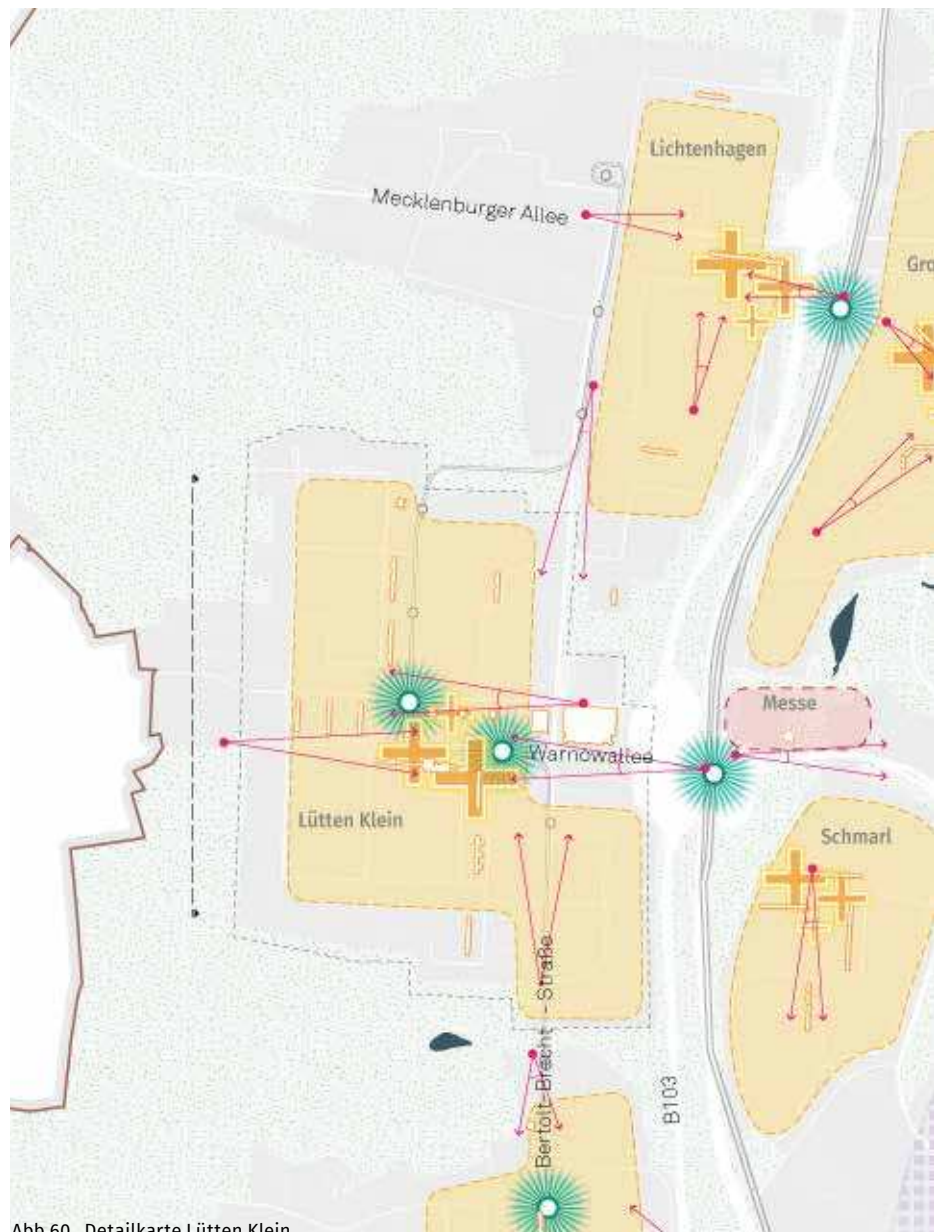


Abb.60 Detailkarte Lütten Klein



Abb.61 Stadtansicht Lütten Klein

GROSS KLEIN

CHARAKTERISTIKUM

- Großwohnsiedlung aus 1979-1983.
- Markante, raumprägende Wohnbauzeilen (sechs Geschosse), die in 45° bzw. 135° abknicken und auf diese Weise halb bzw. dreiviertel geschlossene Blockstrukturen bilden, welche zueinander und ineinander greifend positioniert sind.
- Drei deutlich höhere Zeilen als Scheibenhochhäuser (neun bis elf 11 Geschosse) markieren das Zentrum.
- In der ersten Entwicklung wurden vier Wohngruppen angelegt, nördlich der "Freihaltetrasse" an der Hermann-Flach-Str. folgte Wohngruppe fünf.
- Im südlichen Bereich (Dänenberg) war ein Quartierszentrum mit Hochhausensemble (rund 60 m) geplant, das allerdings nicht umgesetzt wurde. Stattdessen wurde mit drei geknickten Zeilen eine sechste Wohngruppe entwickelt.

Das **Höhenprofil** weist zwei prägnante Schichten auf:

- Normalhöhe: 18 m Gebäudehöhe*
- Maximalhöhe: 35 m Gebäudehöhe* (langgestreckte Scheibenhochhäuser)

RÄUMLICHE UND GESTALTERISCHE VORGABEN

Potentialraum für Hochhausentwicklung:

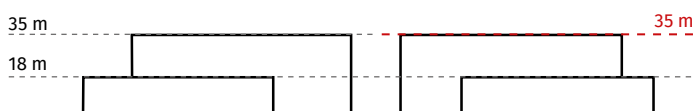
- Im Bereich des Stadtteilzentrums Groß Klein
- Am ÖV-Haltepunkt Lichtenhagen
- Maßvolle Ergänzung des bestehenden Hochhausensembles

Höhenvorgaben und Sichtachsen:

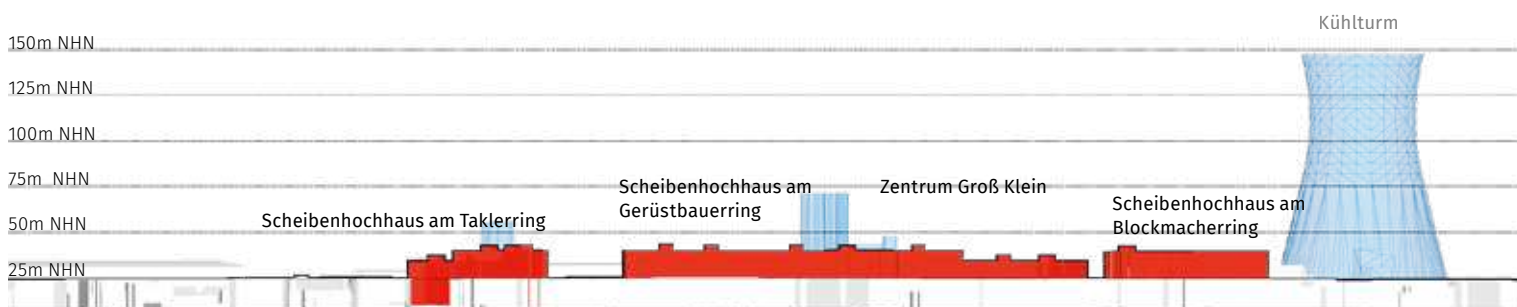
- Maximal 35 m Gebäudehöhe* zulässig
- Das Planungsprinzip der "Abgeschlossenheit" der Großwohnsiedlung Groß Klein muss beachtet werden
- Folgende Sichtachsen und Blickbeziehungen sind relevant:
- Ansicht Schiffbauerring

Mögliche räumliche Komposition:

- Solitäre
- Moderate Häufung
- Clusterbildung
- Nach ursprünglichem Planungsprinzip (Abgeschlossenheit und Mindestabstände zueinander beachten)



Bestehende Höhenschichten ---- Vorgaben für neue Hochhausentwicklung ---- * Gebäudehöhe über Gelände



DETAILKARTE

- Ansichtslinie für Stadtansicht
- ↗ Relevante Blickachsen
- Gebietsgrenze

Rostock verträgt ein „Mehr an Höhe“...

- ✚ ... in den städtischen Zentren
- ... entlang der bedeutsamen Wasserkanten
- ☀ ... an ausgewählten ÖV-Haltepunkten
- ... entlang übergeordneter Stadteinfahrten
- ... in den bestehenden Hochhausensembles
- ... in den dynamischen Entwicklungsräumen
- ... in den maritimen Hafen- und Industriegebieten

Bestand Hochhauslandschaft

- Gebäude und technischen Anlagen (ab 25m Höhe)
- ☆ aktuelle Bebauungspläne mit Hochhausplanungen

Weitere Darstellungen

- Historische Ortskerne
- Denkmalschutzbereiche
- Gewässer
- Grün- und Freiflächen außerhalb des Siedlungskörpers
- übergeordnetes Straßennetz
- Schiennetz mit Bahnhöfen
- Straßenbahntrasse mit Haltestelle (Bestand)
- Straßenbahnnetz-erweiterung Tram West

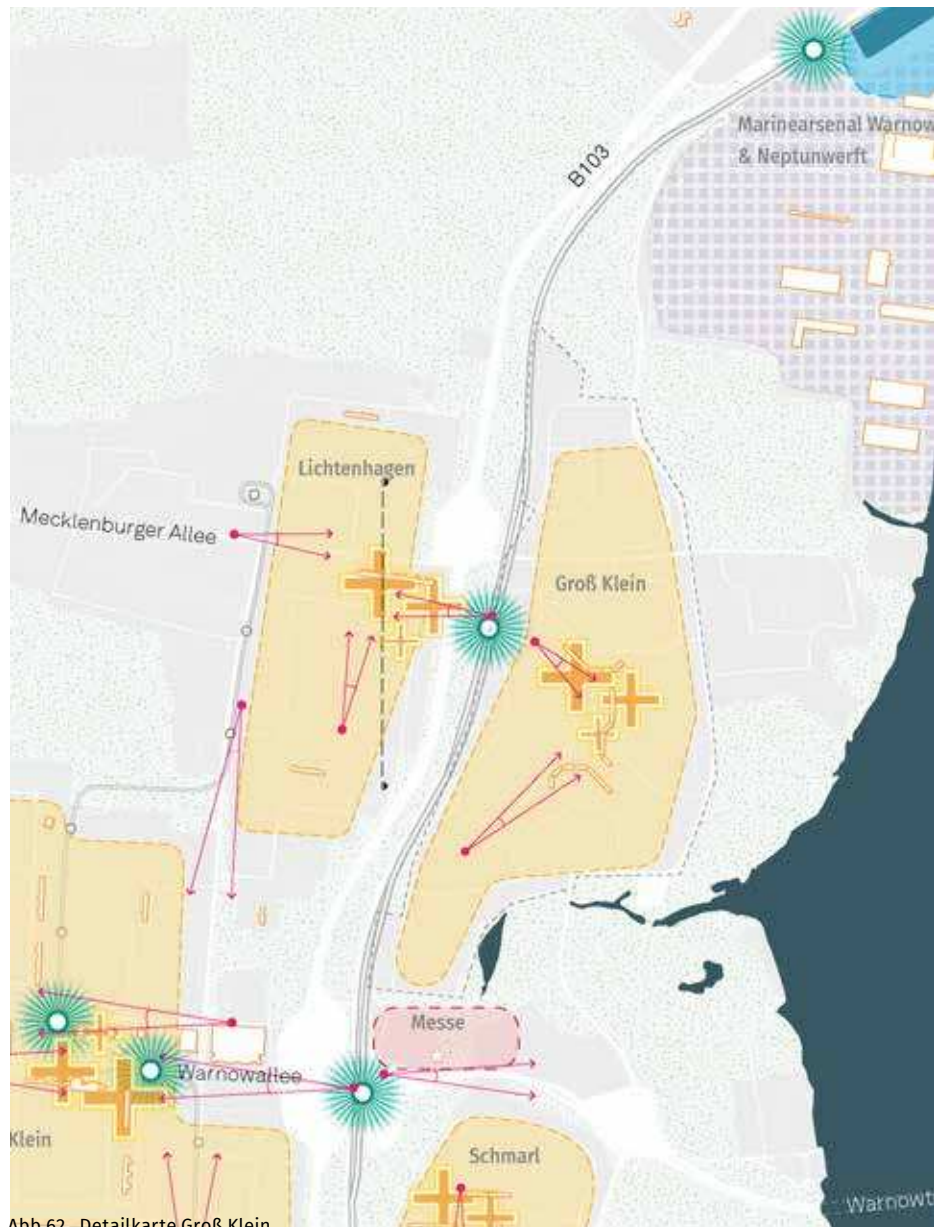


Abb.62 Detailkarte Groß Klein

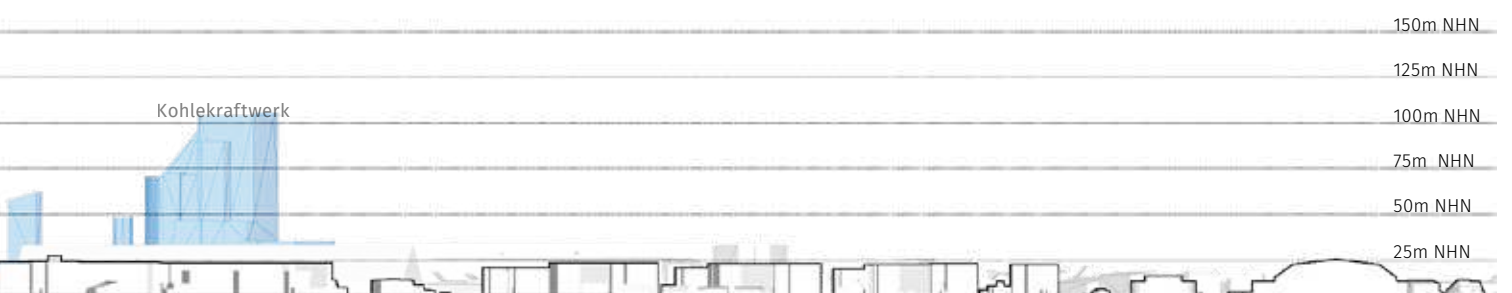


Abb.63 Stadtansicht Groß Klein

LICHTENHAGEN

CHARAKTERISTIKUM

- Großwohnsiedlung aus 1971 und 1976.
- Sehr lange Wohnbauzeilen und Addition von Zeilen prägen den Stadtteil.
- Durch die Positionierung formen sich große Hofstrukturen.
- Drei große Hochhausscheiben, wovon eines (sogenanntes "Sonnenblumenhochhaus") das vorgelagerte Zentrum akzentuiert.
- Fußgängerzone "Lichtenhäger Brink" ist verbindendes und zentrales Freiraumelement, jedoch ohne städtebauliche Akzentuierung durch Hochpunkte.
- Der Übergang zur Landschaft ist durch Einfamilienhausgebiete, suburbane Siedlungsstrukturen und Kleingärten geprägt.
- Die Bebauung an der Grabower Straße, einer historischen Straße mit Einfamilienhausstrukturen, wirkt im Zusammenspiel mit den streng gesetzten Zeilen besonders abweichend.

Das **Höhenprofil** weist zwei prägnante Schichten auf:

- Normalhöhe: 18 m Gebäudehöhe*
- Maximalhöhe: 35 m Gebäudehöhe* (langgestreckte Scheibenhochhäuser)

RÄUMLICHE UND GESTALTERISCHE VORGABEN

Potenzialräume für Hochhausentwicklung:

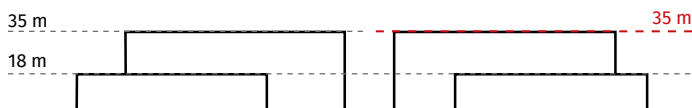
- Im Bereich des Stadtteilzentrums Lichtenhagen bzw. am ÖV-Haltepunkt Lichtenhagen
- Maßvolle Ergänzung des bestehenden Hochhausensembles

Höhenvorgaben und Sichtachsen:

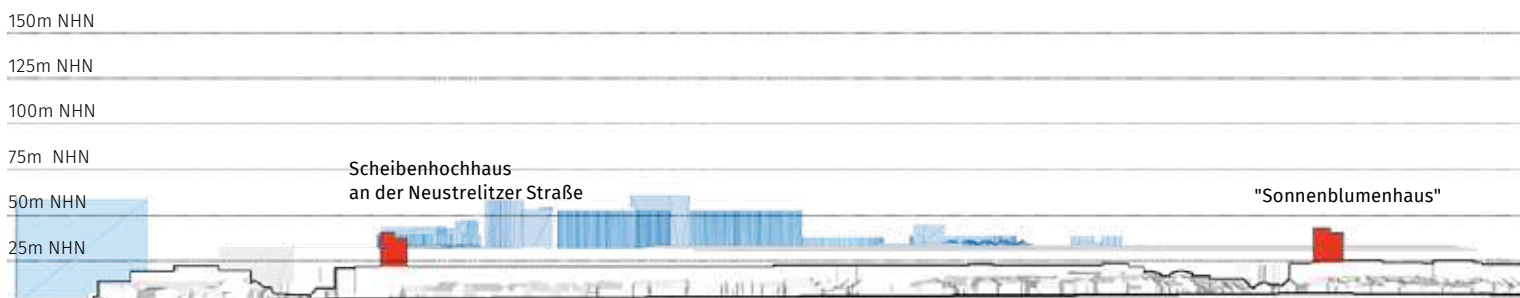
- Maximal 35 m Gebäudehöhe*
- Folgende Sichtachsen und Blickbeziehungen sind relevant:
 - Sichtachse Mecklenburger Allee
 - Sichtachse Lichtenhäger Brink
 - Sichtachse Schleswiger Straße

Mögliche räumliche Komposition:

- Solitäre
- Moderate Häufung
- Clusterbildung
- Nach ursprünglichem Planungsprinzip (Prinzip der Übergangszone in den Landschaftsraum)



Bestehende Höhenschichten --- Vorgaben für neue Hochhausentwicklung --- * Gebäudehöhe über Gelände



DETAILKARTE

- Ansichtslinie für Stadtansicht
- ↗ Relevante Blickachsen
- Gebietsgrenze

Rostock verträgt ein „Mehr an Höhe“...

- ✚ ... in den städtischen Zentren
- ... entlang der bedeutsamen Wasserkanten
- ⊙ ... an ausgewählten ÖV-Haltestellen
- ⬢ ... entlang übergeordneter Stadteinfahrten
- ... in den bestehenden Hochhausensembles
- ... in den dynamischen Entwicklungsräumen
- ... in den maritimen Hafen- und Industriegebieten

Bestand Hochhauslandschaft

- Gebäude und technischen Anlagen (ab 25m Höhe)
- ☆ aktuelle Bebauungspläne mit Hochhausplanungen

Weitere Darstellungen

- Historische Ortskerne
- Denkmalschutzbereiche
- Gewässer
- Grün- und Freiflächen außerhalb des Siedlungskörpers
- übergeordnetes Straßennetz
- Schienennetz mit Bahnhöfen
- Straßenbahntrasse mit Haltestelle (Bestand)
- Straßenbahnnetz-erweiterung Tram West

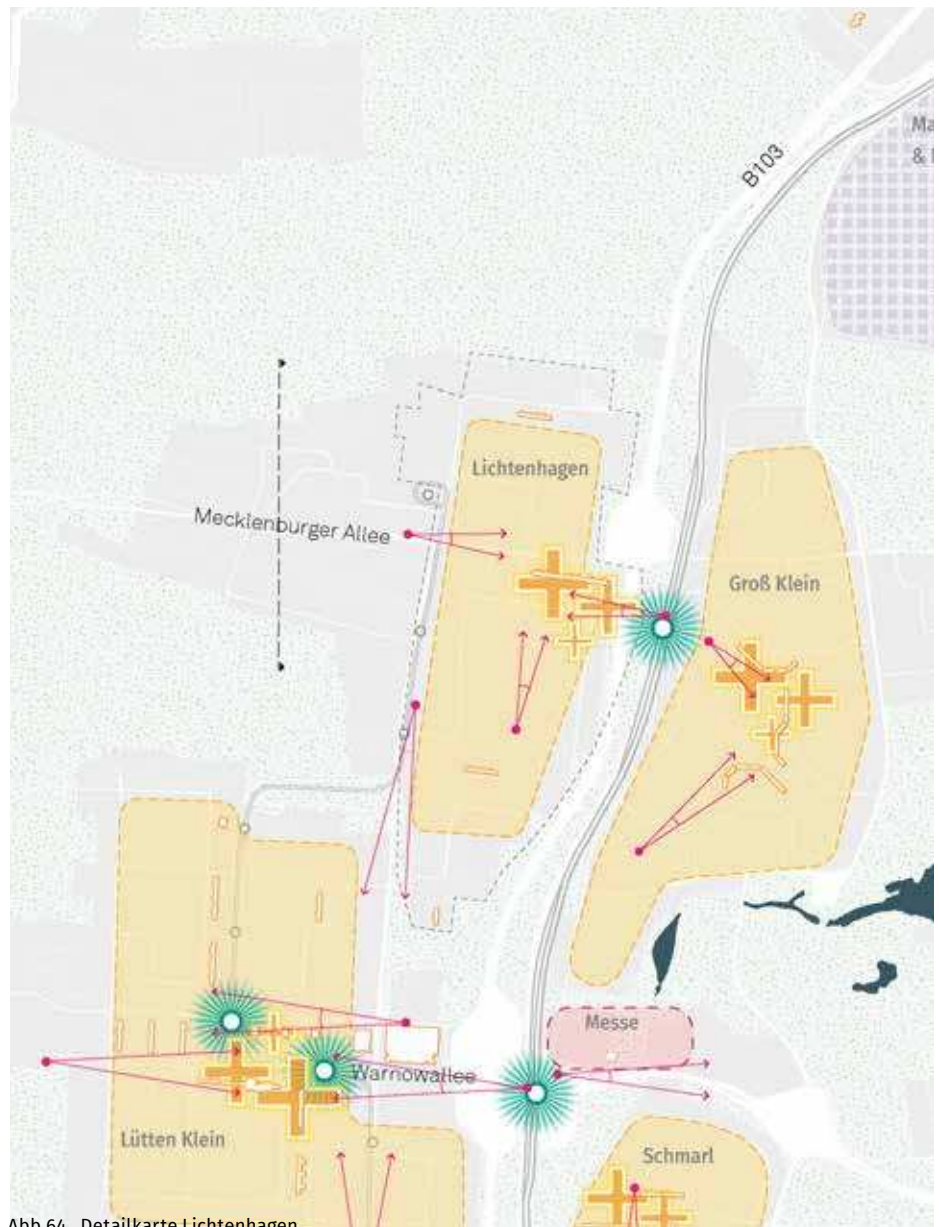


Abb.64 Detailkarte Lichtenhagen

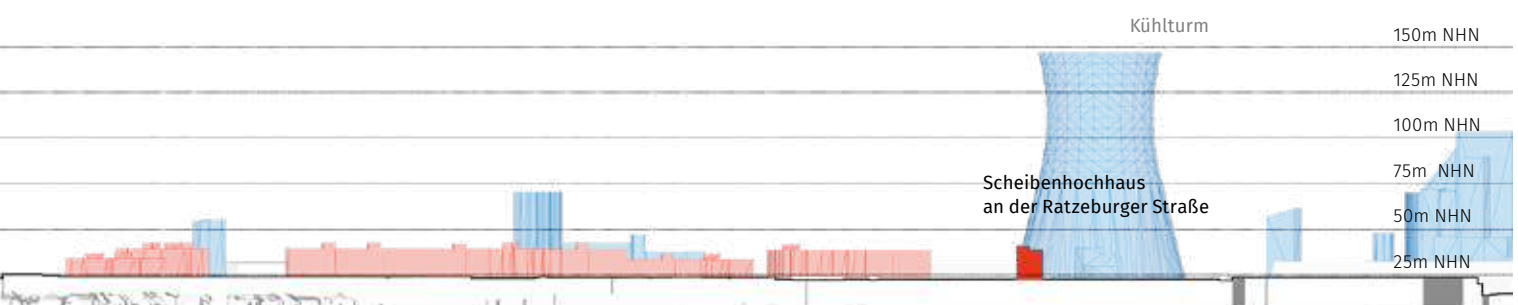


Abb.65 Stadtansicht Lichtenhagen

MARINEARSENAL WARNOW-WERFT UND NEPTUNWERFT, ÜBERSEEHAFEN

CHARAKTERISTIKUM

- Neptunwerft/Marinearsenal Warnowwerft: geprägt durch sehr hohe Werftgebäude und -hallen, sowie Krananlagen.
- Überseehafen: geringe Normalhöhe mit punktuellen Hochbaustrukturen (z.B. Silos) andererseits enorme Höhenentwicklung bei technischen Anlagen (Kühlturm, Kräne).
- Heterogene räumliche Prägungen mit unterschiedlicher räumlicher Wirkung (Kühlturm hohe Präsenz; Kräne, Funkmasten geringe Präsenz in der Fernwirkung).

Das **Höhenprofil** des Überseehafens weist drei prägnante Schichten auf:

- Normalhöhe 25-30 m*
- Zwischenhöhe 50-60 m* (vorrangig Silos)
- Maximalhöhe: 164 m* Liebherrkran, 140m Kühlturm

Das **Höhenprofil** des Marinearsenals Warnowwerft und Neptunwerft weist drei prägnante Schichten auf:

- Normalhöhe 25-30 m*
- Zwischenhöhe 50-60 m* (Werfthallen)
- Maximalhöhe: 95 m* (Portalkran)



RÄUMLICHE UND GESTALTERISCHE VORGABEN

Potenzialräume für Hochhausentwicklung:

- Am ÖV-Haltepunkt Warnemünde Werft
- Bereich Werftbecken und entlang der Wasserkante (mit besonderen Qualitätsanforderungen → Kat. A, siehe S. 78)

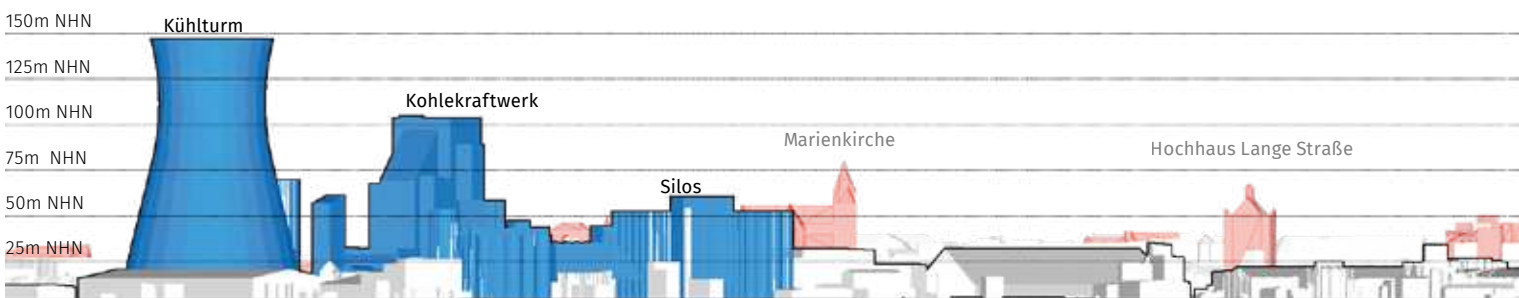
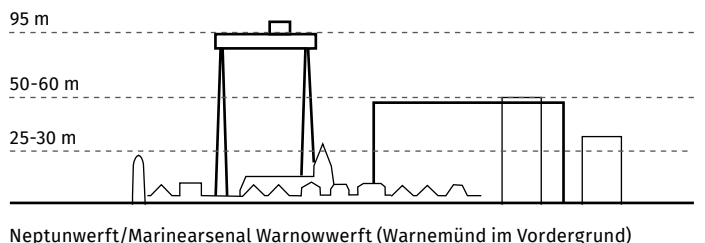
Höhenvorgaben und Sichtachsen:

- Vorgaben für Hochhäuser und technische Großvolumen aufgrund ihrer stadträumlichen Präsenz (betrifft nicht: Kräne, Masten, Leichtstrukturen):
- Marinearsenal Warnowwerft & Neptunwerft: max. 60 m*
- Überseehafen: max. 80 m*
- Bei der Höhenentwicklung in der Neptunwerft sind Auswirkungen auf Warnemünde und den Blick von der Ostsee/Hafeneinfahrt zu prüfen.
- Bei der Höhenentwicklung im Überseehafen sind Auswirkungen auf den Blick von der Ostsee/Hafeneinfahrt zu prüfen.

Mögliche räumliche Komposition:

- Solitäre
- Moderate Häufung
- Clusterbildung
- Nach ursprünglichem Planungsprinzip

* Gebäudehöhe über Geländeroberkante



DETAILKARTE

- Ansichtslinie für Stadtansicht
- ↔ Relevante Blickachsen
- Gebietsgrenze

Rostock verträgt ein „Mehr an Höhe“...

- ✚ ... in den städtischen Zentren
- ... entlang der bedeutsamen Wasserkanten
- ... an ausgewählten ÖV-Haltepunkten
- ... entlang übergeordneter Stadteinfahrten
- ... in den bestehenden Hochhausensembles
- ... in den dynamischen Entwicklungsräumen
- ... in den maritimen Hafen- und Industriegebieten

Bestand Hochhauslandschaft

- Gebäude und technischen Anlagen (ab 25m Höhe)
- ☆ aktuelle Bebauungspläne mit Hochhausplanungen

Weitere Darstellungen

- Historische Ortskerne
- Denkmalschutzbereiche
- Gewässer
- Grün- und Freiflächen außerhalb des Siedlungskörpers
- übergeordnetes Straßennetz
- Schiennetz mit Bahnhöfen
- Straßenbahntrasse mit Haltestelle (Bestand)
- Straßenbahnnetz-erweiterung Tram West

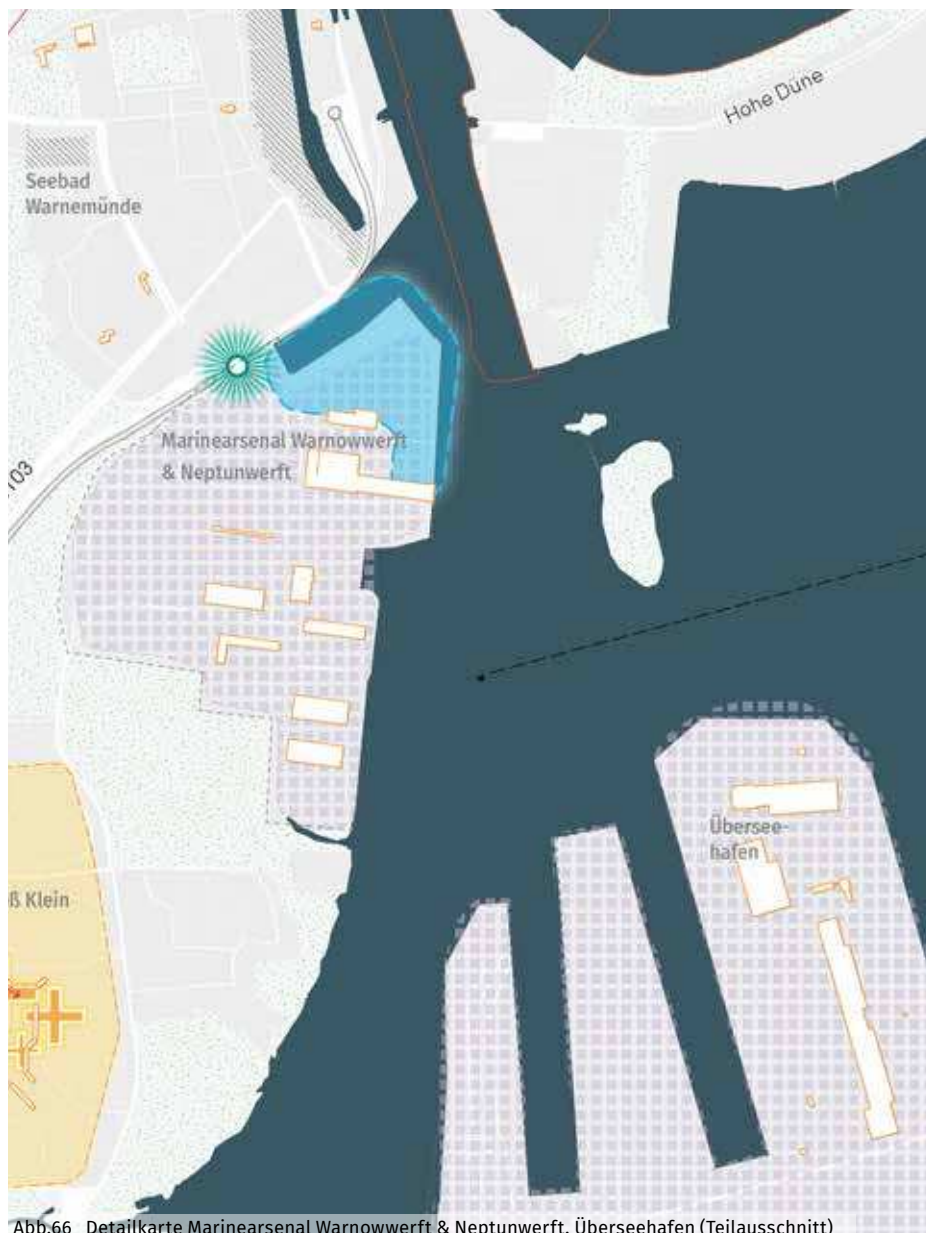


Abb.66 Detailkarte Marinearsenal Warnowwerft & Neptunwerft, Überseehafen (Teilausschnitt)

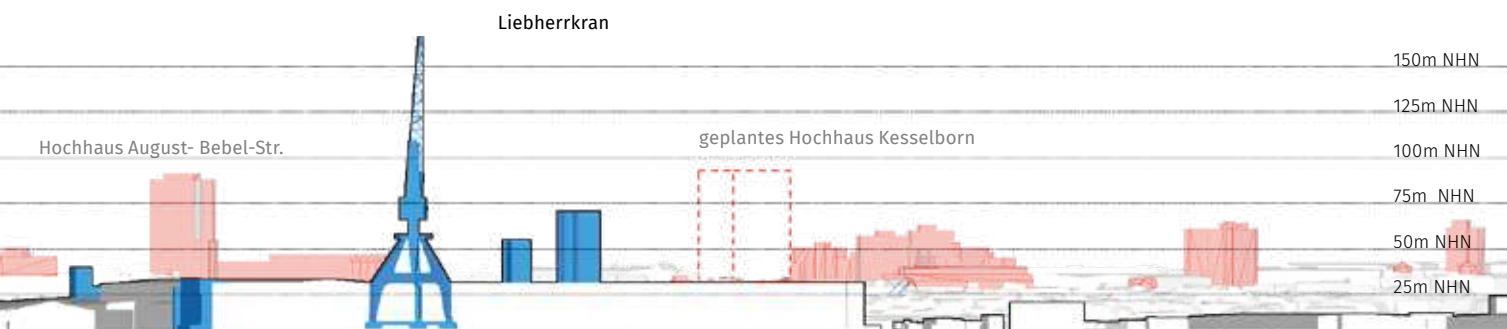


Abb.67 Stadtansicht Überseehafen

WARNEMÜNDE

CHARAKTERISTIKUM

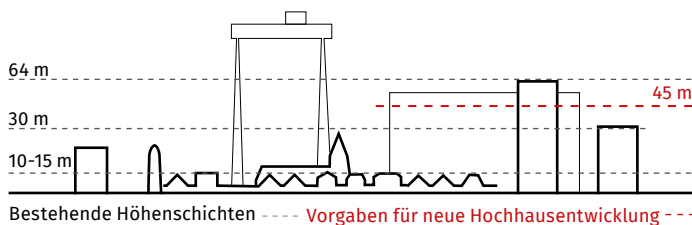
→ Historischer Ortskern mit Evangelisch-Lutherische Kirche zu Warnemünde als hochbauliche Dominante. Das Gebiet ist teilweise denkmalgeschützt.

→ Bebauung an der Küstenlinie: drei Hochpunkte mit unterschiedlicher Höhenentwicklung (Neptunhotel, Aja-Hotel, Leuchtturm Warnemünde) sowie ein hohes Hotelgebäude (rund 27 m) auf der Mittelmole.

→ Das Gebiet wird beeinflusst durch die hohen Kräne und Werfthallen des Marinearsenals Warnowwerft und Neptunwerft.

Das **Höhenprofil** weist drei prägnante Schichten auf:

- Normalhöhe: 10-15 m Gebäudehöhe*
- Zwischenhöhe: 30 m Gebäudehöhe* (Kirche Warnemünde)
- Maximalhöhe: 64 m Gebäudehöhe* (Neptun Hotel)



RÄUMLICHE UND GESTALTERISCHE VORGABEN

Potenzialräume für Hochhausentwicklung:

→ Warnemünde ist kein Bereich für eine neue Hochhausentwicklung.

→ Lediglich im unmittelbaren Umfeld des ÖV-Haltepunkts Warnemünde Werft (als Knotenpunkt mit der Fernbushaltestelle) und im Übergangsbereich zum Marinearsenal Warnowwerft und Neptunwerft ist eine Hochhausentwicklung möglich. (Angaben zu dem Bereich "Marinearsenal Warnowwerft und Neptunwerft" siehe vorherige Seite)

Höhenvorgaben und Sichtachsen:

→ maximal 45 m Gebäudehöhe*

Mögliche räumliche Komposition:

- Solitäre
- Moderate Häufung
- Clusterbildung
- Nach ursprünglichem Planungsprinzip

125m NHN

100m NHN

75m NHN

50m NHN

25m NHN



* Gebäudehöhe über Gelände

DETAILKARTE

- Ansichtslinie für Stadtansicht
- ↗ Relevante Blickachsen
- Gebietsgrenze

Rostock verträgt ein „Mehr an Höhe“...

- ✚ ... in den städtischen Zentren
- ... entlang der bedeutsamen Wasserkanten
- ☼ ... an ausgewählten ÖV-Haltepunkten
- ▬ ... entlang übergeordneter Stadteinfahrten
- ... in den bestehenden Hochhausensembles
- ... in den dynamischen Entwicklungsräumen
- ... in den maritimen Hafen- und Industriegebieten

Bestand Hochhauslandschaft

- Gebäude und technischen Anlagen (ab 25m Höhe)
- ☆ aktuelle Bebauungspläne mit Hochhausplanungen

Weitere Darstellungen

- Historische Ortskerne
- Denkmalschutzbereiche
- Gewässer
- Grün- und Freiflächen außerhalb des Siedlungskörpers
- übergeordnetes Straßennetz
- Schienennetz mit Bahnhöfen
- Straßenbahntrasse mit Haltestelle (Bestand)
- Straßenbahnnetz-erweiterung Tram West



Abb.68 Detailkarte Warnemünde

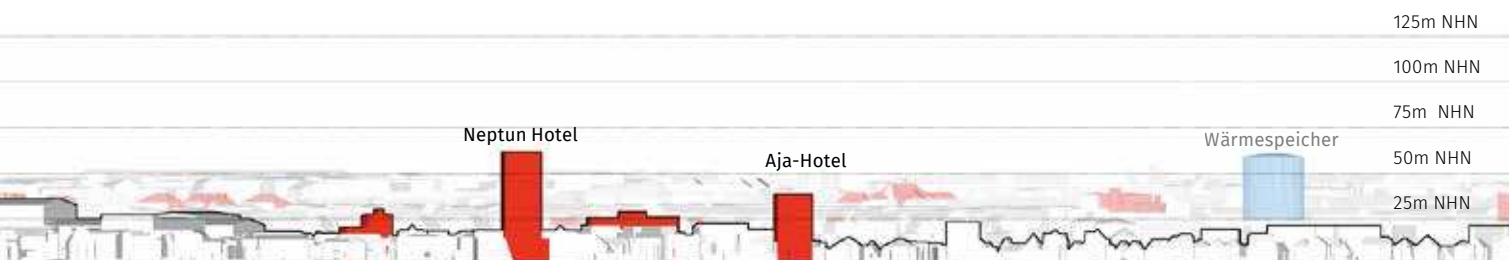


Abb.69 Stadtansicht Warnemünde sowie Marinearsenal Warnowwerft und Neptunwerft



6. QUALITÄTSKATALOG

Hochhäuser haben eine besondere Präsenz im Stadtraum und bieten die Möglichkeit einer besonders hohen Ausnutzung eines Grundstücks. Deshalb sollen Hochhäuser in Rostock nicht nur architektonisch anspruchsvoll gestaltet werden, sondern auch einen Mehrwert für die Stadt oder die Nachbarschaft bieten und die Ansprüche des nachhaltigen Bauens erfüllen.

Neue Hochhäuser in Rostock sind...

- ressourcenschonend (Energie-, Wasser- und Flächenverbrauch, CO₂-Bilanz)
- für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten ihrer Nutzer und Nutzerinnen konzipiert
- klimagerecht und biodiversitätsfördernd (Kompensation Flächenverbrauch, Begrünung Fassade/Dach, Animal Aided Design)
- flexibel in ihrer Nutzung (Um- & Nachnutzung ermöglichen)
- utzungsgemischt (je nach Lage und Höhe)
- sozial durchmischt (im Wohnungsbau wird ein angemessener Teil an bezahlbarem Wohnraum im Gebäude gesichert)
- gemeinschaftsfördernd (durch Begegnungs- und Gemeinschaftsräume sowie soziale Angebote)
- ortsspezifisch & von hoher architektonischer Qualität (Bauvolumen umgebungsverträglich, Fassaden anspruchsvoll gegliedert und gestaltet, bauhistorischer Kontext respektiert)
- im Erdgeschoss adressbildend & öffentlichkeitswirksam
- mit hochwertigen Freianlagen zu planen
- transparent & unter Einbezug der Öffentlichkeit zu entwickeln (Siehe Kapitel Planungsprozess)

Qualitätskategorien

Für neue Hochhäuser werden drei Typen mit jeweils unterschiedlichen Qualitätskriterien definiert, sowie eine weitere für rein technische Gebäude (D).

- **A - Hochhäuser in besonderen Lagen**
- **B - Hochhäuser in zentralen Lagen**
- **C - Hochhäuser in nachbarschaftlichen Lagen**
- **D - Technische Gebäude in industriellen Lagen**

Bei der Klassifizierung der Typen ist vorrangig die Lage im Stadtraum entscheidend. Darüber hinaus ist die Gebäudehöhe wichtig, dabei gilt die Regel *"Je höher, desto mehr"*.

KATEGORIE A - HOCHHÄUSER IN BESONDEREN LAGEN

Die neuen Highlights der Stadtsilhouette, für die aufgrund ihrer besonderen Lage, Präsenz und Sichtbarkeit besonders hohe Qualitätsanforderungen gelten.

Lage

Hochhäuser in besonderen Stadtlagen:
→ Wasserlagen an der Warnow
→ Messe
→ Hauptbahnhof/Südring
→ Universitätsklinikum/Ostseestadion

Höhe

→ Im Bereich der Wasserlagen und Universitätsklinikum ab 25 m Gebäudehöhe*
→ Im Bereich Messe und Hauptbahnhof ab rund 45 m Gebäudehöhe* (unter 45 m Gebäudehöhe* zur Kat. B" zugeordnet)

Mehrwertebene

→ Gesamtstädtisch/Quartier

Erläuterung und Beispiel Mehrwert:

Öffentlichkeitswirksame und zugängliche Nutzung im Erdgeschoss sowie Dachgeschoss, die Mehrwert für das Quartier bzw. die Gesamtstadt bringen. z.B. Öffentliche Infrastruktur im Sockel wie Stadtteilbibliothek oder Schwimmbad; Rooftop Bar, Öffentlicher Dachgarten, etc.

* Gebäudehöhe über Gelände

Qualifizierendes Verfahren (i.d.R. Wettbewerbsverfahren nach RPW) für den Hochbau sowie den Grün-, Frei- und Spielflächen

Zertifizierung Nachhaltigkeit sehr hoch



Zertifizierung Nutzungs-offenheit / Umnutzbarkeit

Öffentlich zugängliche Dachnutzung

Nutzungsmischung

Begrünung und Mehrfachnutzung (Energiegewinnung, Freizeit-/Sportangebote, etc.) der Gebäudehülle

Besonders anspruchsvolle Architektur

Attraktive Gestaltung der öffentlich zugänglichen Freiräume

Öffentlich zugängliche Erdgeschossnutzung

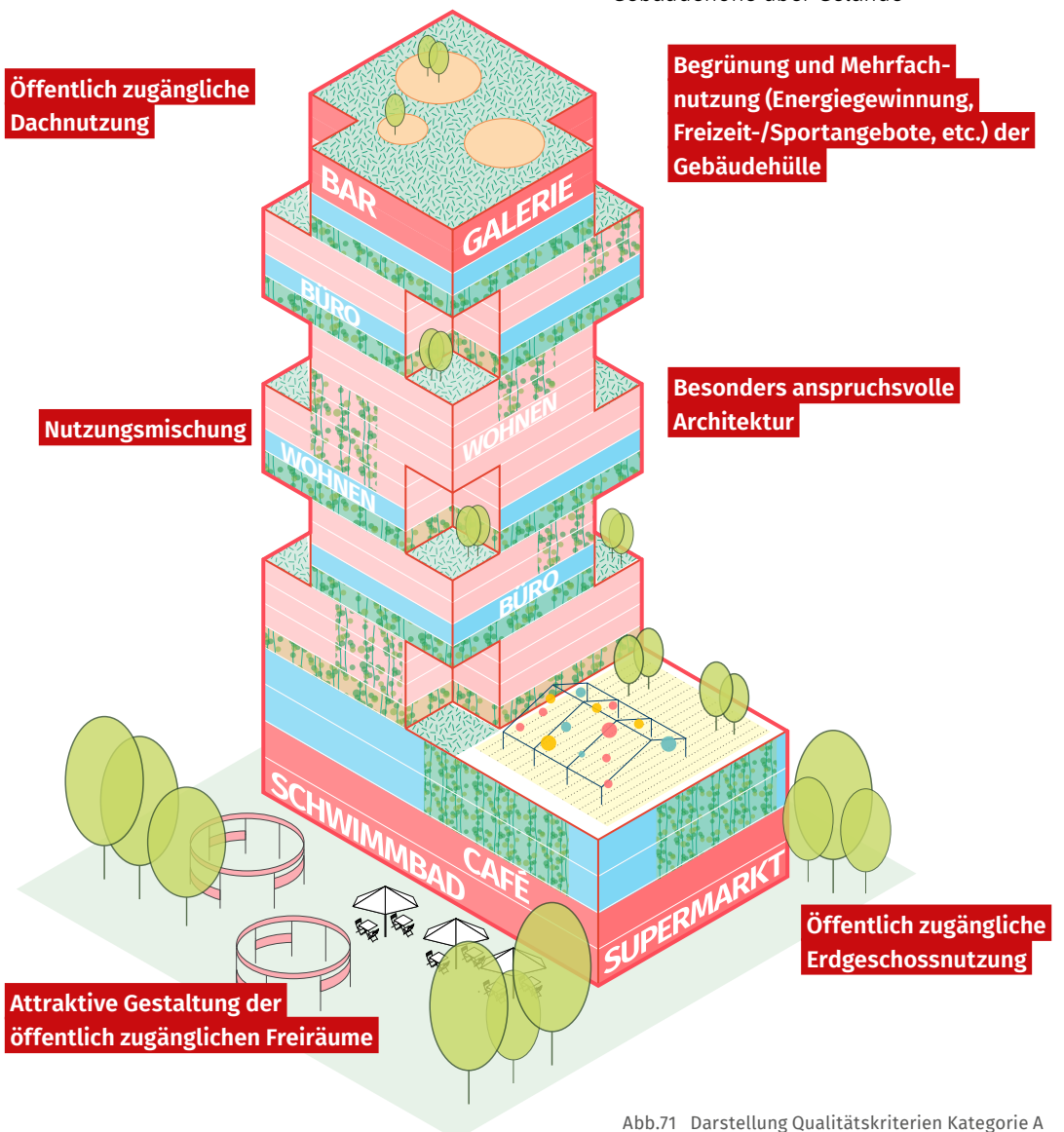


Abb.71 Darstellung Qualitätskriterien Kategorie A

KATEGORIE B - HOCHHÄUSER IN ZENTRALEN LAGEN

Akzentuierende Hochhäuser in den zentralen Lagen der Quartiere, für die hohe Qualitätsanforderungen gelten.

Lage

→ In urbanen Quartierslagen mit Zentrumscharakter
→ In den Bereichen der Stadteinfahrten/ÖV Haltepunkten

Höhe

→ Ab rund 30 m Gebäudehöhe über Gelände

Mehrwertebene

→ Quartier/Erweiterte Nachbarschaft

Erläuterung und Beispiel Mehrwert:

Öffentlich zugängliche Erdgeschossnutzung sowie Grün- und Freiflächen, die im Idealfall neue Nutzungsangebote im Quartier (anmietbare Räume; Ärztecluster, Kita, etc.) bringen.

Zusätzlich kann auch über Verbesserungen und Aufwertungen von bestehender Infrastruktur in der Umgebung (z.B. Aufwertung vorhandener Wegeverbindungen, Errichtung von Sport- oder Spielplätzen, Schaffung von Aufenthaltsangeboten) ein Mehrwert in der umgebenden Nachbarschaft erzielt werden.

Qualifizierendes Verfahren (Wettbewerbsverfahren, Mehrfachbeauftragung, o.ä.) für den Hochbau sowie den Grün-, Frei- und Spielflächen

Zertifizierung Nachhaltigkeit hoch



Dachnutzung (Energiegewinnung, Dachbegrünung oder aktive Dachnutzung)

Begrünung der Gebäudehülle

Nutzungsmischung

Anspruchsvolle Architektur

Attraktive Gestaltung der öffentlich zugänglichen Freiräume

Öffentlich zugängliche Erdgeschossnutzung

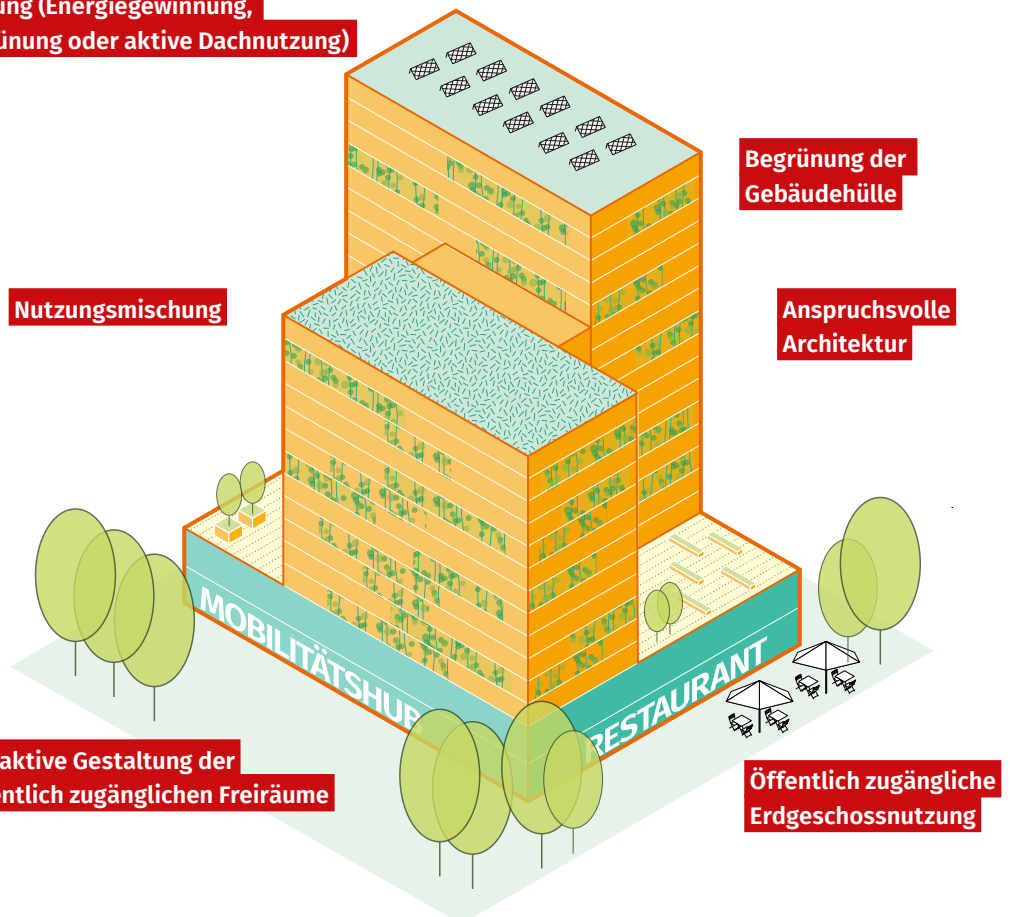


Abb.72 Darstellung Qualitätskriterien Kategorie B

KATEGORIE C - HOCHHÄUSER IN NACHBARSCHAFTLICHEN LAGEN

Untergeordnete Büro- und Wohnhochhäuser, die einfach und besonders ökonomisch umsetzbar sind. Auch für sie gelten Qualitätsanforderungen, die jedoch die Projekte nicht überfrachten sollen.

Lage

→ Alle weiteren Hochhausentwicklungsgebiete

Höhe

→ Ab rund 25 m Gebäudehöhe über Gelände

Mehrwertebene

Direkte Nachbarschaft

Erläuterung und Beispiel Mehrwert:

Ein Mehrwert für die lokale Nachbarschaft und die Bewohnenden kann über gemeinschaftsfördernde Angebote (z.B. Gemeinschaftsraum, Co-Working-Space, etc.), vorrangig im Erdgeschoss sowie durch öffentlich zugängliche Grün- und Freiflächen erzielt werden. Wichtig ist, dass im Erdgeschoss nicht nur Funktionsräume (Müll, Abstellräume etc.) angeordnet werden. Die qualitativ hochwertigen und öffentlich zugänglichen Grün-, Frei- und Spielflächen bringen ebenso Mehrwert für die direkte Nachbarschaft.

Qualifizierendes Verfahren (Wettbewerbsverfahren, Mehrfachbeauftragung, o.ä.) für den Hochbau sowie den Grün-, Frei- und Spielflächen

Zertifizierung Nachhaltigkeit mittel

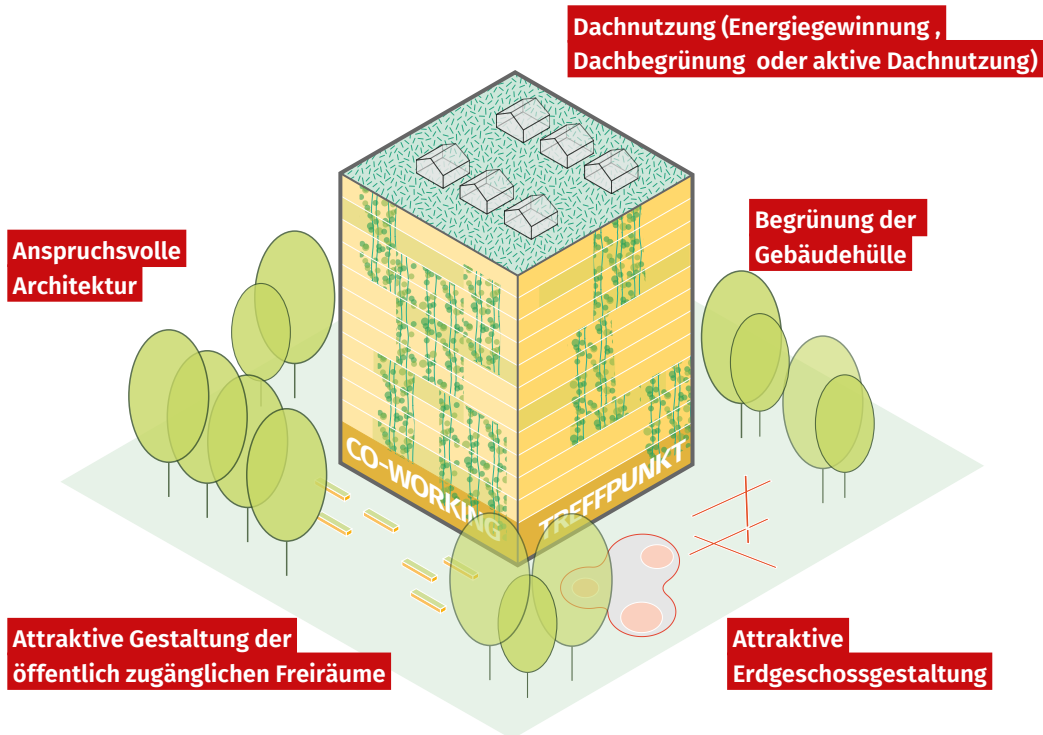


Abb.73 Darstellung Qualitätskriterien Kategorie C

KATEGORIE D - TECHNISCHE GEBÄUDE IN INDUSTRIELLEN LAGEN

Kühltürme, Silos, Werfthallen, Kräne
- sie alle prägen auch das (maritim industrielle) Stadtbild Rostocks. An neue stadträumlich prägende Großvolumen werden daher auch Qualitätsansprüche gestellt, die nicht im Widerspruch zu den nutzungsbedingten, hohen technischen Anforderungen stehen. Gerade die maritimen und industriellen Großbauten, die gemeinhin ohne jeden architektonischen Anspruch realisiert werden, bieten die Chance für Rostock, sich als innovative Stadt mit Industrie und Schiffbau in Szene zu setzen.

Lage

→ Maritime Industrie - und Hafengebiete sowie Gewerbegebiete

→ Umfasst Bauwerke, die aufgrund ihres Bauvolumens stadträumlich besonders präsent und für die Stadtsilhouette prägend sind. Ausgenommen sind technische (Leicht-) Strukturen wie Kräne, Förderbänder, Masten, o.ä..

Mehrwertebene

→ Gesamtstädtisch

Erläuterung und Beispiel Mehrwert:

Ein Mehrwert kann durch zusätzliche Angebote wie Bildungsaspekte (regelmäßiger "Tag der offenen Tür"/Führungen/ Informationsveranstaltungen) oder einer Kombination des Bauwerks mit Sport- oder Freizeitnutzungen (Klettern, Fassadenrunning, Bungee Jumping, etc.) erzielt werden.

Als Best-Practice-Beispiele können dafür die Müllverbrennungsanlagen in Kopenhagen und in Wien sowie der Energie- und Zukunftsspeicher in Heidelberg genannt werden.

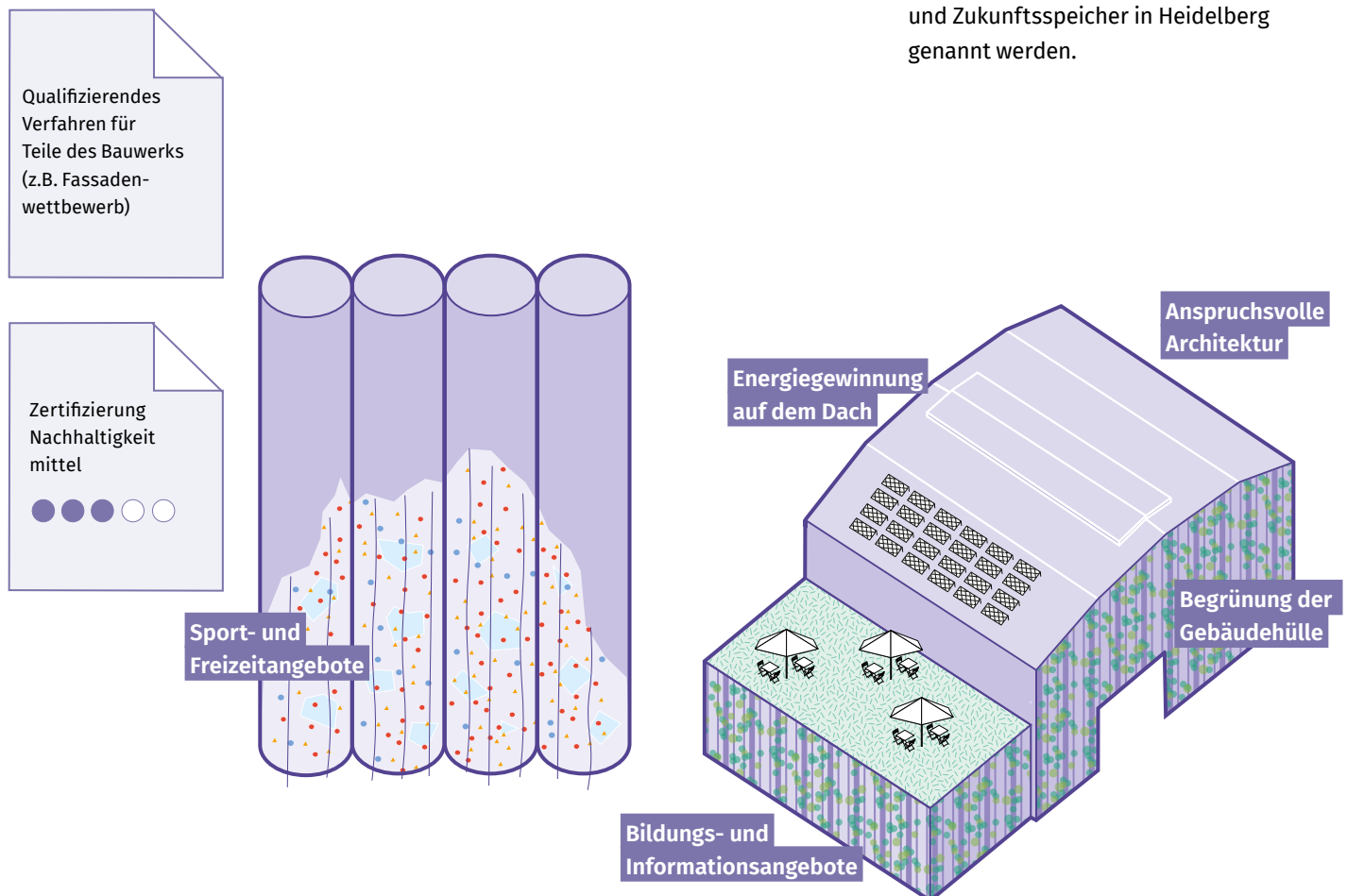


Abb.74 Darstellung Qualitätskriterien Kategorie D

GLOSSAR QUALITÄTSKRITERIEN

Öffentlich zugängliche Erdgeschossnutzung (Kat. A & B)

Die Ausgestaltung der Erdgeschosszone hat großen Einfluss auf die Qualität und Integration des Hochhauses in den städtischen Kontext. Sie kann entscheidend zur Belebung der Nachbarschaft beitragen, ist Adresse und „Visitenkarte“ des Hochhauses und muss im Zusammenspiel mit den angrenzenden Freiräumen (siehe unten) geplant und entwickelt werden. In besonderen und zentralen Lagen sollen sich Hochhäuser immer durch eine zum öffentlichen Raum angeordnete lebendige Erdgeschosszone mit entsprechender Nutzung auszeichnen. Diese kann gewerblich-kommerziell (Gastronomie, Dienstleistung, Einzelhandel) sowie nicht-kommerziell (Quartiersräume, Stadtteilbibliothek, Kindertagesstätte) sein. Für eine attraktive Gestaltung des Erdgeschosses ist auf eine angemessene Geschosshöhe von mindestens 4,5 m (nutzungsbedingte Abweichungen sind möglich) und in weiten Teilen transparente Fassadengestaltung zu achten.

Attraktive Erdgeschossgestaltung (Kat. C)

Für kleinere Hochhäuser in nachbarschaftlichen Lagen (Kategorie C) ist der Anspruch an die Erdgeschosszone als Adresse und Visitenkarte ebenfalls gegeben, jedoch können aufgrund der geringeren städtebaulichen Präsenz und weniger prominenten Lage die Vorgaben für eine Nutzungsmischung im Erdgeschoss niedriger ausfallen.

Öffentlich zugängliche Dachnutzung (Kat. A)

Durch die Zugänglichkeit der obersten Stockwerke und Dächer für die Allgemeinheit werden neue Perspektiven und Erlebnismöglichkeiten eröffnet, wodurch die Akzeptanz, der Nutzen und die Integration des Hochhauses in seine Nachbarschaft gefördert werden. Hochhäuser in besonderen Lagen sollen im obersten Geschoss des Gebäudes eine öffentlich zugängliche Nutzung (wie z.B. Gastronomie, Aussichtsterrasse, begehbare Dachlandschaft) aufweisen. Wenn in Ausnahmefällen nutzungsspezifische, gebäudeorganisatorische, technische oder andere wesentliche

Gründe gegen die öffentliche Nutzung im Dachgeschoss sprechen, ist diese ersatzweise in einem der obersten Geschosse unterzubringen.

Nutzungsmischung (Kat. A & B)

Hochhäuser in besonderen sowie zentralen Lagen sind grundsätzlich nutzungsgemischt auszubilden, was im Allgemeinen durch die für diese Kategorie vorgesehene Erd- und Dachgeschossnutzung gesichert ist. Bei Hochhäusern ab 60 m Gebäudehöhe soll bezogen auf die Hauptnutzung ein Anteil von mindestens 15% weiterer Nutzungen angestrebt werden. Gebäude mit einer überwiegend öffentlich-institutionellen Nutzung (z.B. Öffentliches Verwaltungsgebäude, Bibliothek, etc.) sind hiervon ausgenommen.

Begrünung (Kat. A & B) und Mehrfachnutzung (Kat. C) der Gebäudehülle

Die Gebäudehüllen von Hochhäusern (Fassaden, Dächer und Terrassen) bieten ein hohes Potenzial zur Mehrfachnutzung und Begrünung. Dadurch können klimawirksame Maßnahmen in die Architektur integriert und ein nachhaltiger und verantwortungsvoller Umgang mit der begrenzten Ressource Boden sichergestellt werden. Die Flächen der Gebäudehülle sollen daher für Begrünung sowie für Spiel-, Sport- und Freizeitangebote mitgedacht werden. Die geplante Gebäudenutzung hat dabei Einfluss auf die konkrete Ausgestaltung der Gebäudehülle.

Attraktive Gestaltung der öffentlich zugänglichen Freiräume (Kat. A, B & C)

Attraktive und belebte Freiräume schaffen deutlichen Mehrwert für die Bewohnenden und Nutzende und leisten einen Beitrag zur klimawandelangepassten Stadt. Die Freiräume um das Hochhaus sollen zukunftsorientiert, klimawandelangepasst und hochwertig gestaltet werden. In besonderen und zentralen Lagen (Kategorie A und B) ist eine öffentliche Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Freiräume sicherzustellen, je nach Lage und Kontext mit Spiel- und Aufenthaltsangeboten für Anwohner und Besuchende. Infrastrukturelle Belange (Abfall, Stellplätze für KFZ und Fahrräder, etc.) sollen nicht vorrangig im Freiraum verortet, sondern in den Hochbau integriert werden. Die Grün- und Freiflächen sind für Aufenthalt, Spiel und Begrünung zu gestalten.

Anspruchsvolle Architektur (Kat. A, B, C & D)

An Hochhäuser bestehen aufgrund ihrer Präsenz im Stadtraum generell erhöhte gestalterische Ansprüche, insbesondere gilt dies für Hochhausprojekte in besonders prominenten Lagen. Die Gebäude sollen sich städtebaulich harmonisch in ihr Umfeld einfügen und architektonisch anspruchsvoll gestaltet werden. Die Sicherstellung hoher architektonischer Qualität erfolgt über die Einbindung des Planungs- und Gestaltungsbeirates sowie qualitätssichernder Verfahren wie Wettbewerbe oder Mehrfachbeauftragungen, je nach Kategorie des Projektes. Gleiches gilt in angemessenem Umfang auch für große Industriebauten oberhalb der Hochhausgrenze. Die angrenzenden Freiflächen sind mitzudenken und interdisziplinäre Teams aus Architektbüros und Landschaftsarchitektbüros in die Planung einzubeziehen. Bei der Wahl der Materialien und der Konstruktion ist auf Nachhaltigkeit zu achten (siehe Kriterium Nachhaltigkeit).

Umnutzung/Nachnutzung (Kat. A, B, C & D)

Hochhäuser sollen langfristige Bausteine im städtebaulichen Gefüge und in der Stadtsilhouette Rostocks sein. Um dem gerecht zu werden, sollen sie im Sinne der Nachhaltigkeit nach- und umnutzbar konzipiert sein. Bei Hochhäusern in nachbarschaftlichen und zentralen Lagen ist dabei eine Flexibilität in den Grundrissen von Wohnungen oder Büroräumen anzustreben. Bei Hochhäusern in besonderen Lagen (Kat. A) sind die Anforderungen höher. Die langfristige Nutzbarkeit dieser Stadtbausteine in prominenter Lage ist in dieser Kategorie durch eine Zertifizierung zur Nutzungsoffenheit/Umnutzbarkeit sicher zu stellen.

Zertifizierung Nachhaltigkeit (Kat. A, B & C)

Die „Bauwende“ soll vorangetrieben werden und Hochhäuser müssen als große und zumeist prominente Bauvorhaben darin eine besondere Rolle spielen. Materialverwendung und Konstruktion müssen besonderen Kriterien genügen; Nachhaltigkeit steht hierbei im Vordergrund: von der ressourcenschonenden Bauweise über energieeffizienten Betrieb bis hin zur Rückbaubarkeit im Sinne des kreislaufgerechten Bauens. Diese Aspekte sind nicht nur integraler Bestandteil des Entwurfsprozesses, sondern auch Grundvoraussetzung für die Realisierung solcher Projekte. Die Projekte sollen eine Nachhaltigkeitszertifizierung erhalten. Je nach Qualitätskategorie müssen Hochhäuser in besonderen Lagen den höchsten Standard der jeweiligen Zertifizierungsanbieter erreichen, Hochhäuser in zentralen Lagen den zweithöchsten Standard und Hochhäuser in nachbarschaftlichen Lagen den dritthöchsten Standard.



7. PLANUNGSPROZESS UND ANWENDUNG

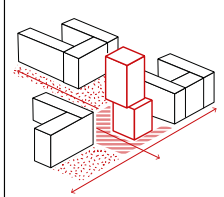
Der Planungsprozess für Hochhäuser und hohe Bauten ist aufgrund der insgesamt höheren Ansprüche an das Projekt umfangreicher als bei gewöhnlichen Bauvorhaben. Dennoch soll der Prozess durch frühe und gute Kommunikation und klare Verfahrensabläufe transparent und ziel führend gestaltet werden.

In einem dreistufigen Verfahren sollen die Interessen seitens der Stadt und der Bauwilligen frühzeitig abgeglichen, die betroffene und interessierte Öffentlichkeit eingebunden und das Projekt planerisch vertieft werden. Ziel ist es, Projekte maßgeschneidert und breit abgestimmt voranzubringen und umsetzungsorientiert zu begleiten.

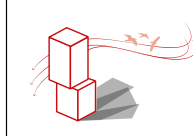
PLANUNGSPROZESS

SCHRITT 2

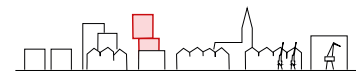
Städtebauliches Konzept



Fachspezifische Untersuchungen & Studien



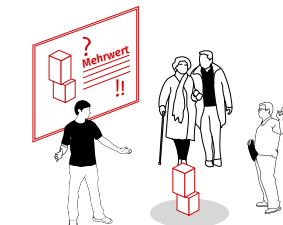
Detaillierung Räumlich-visuelle Überprüfung



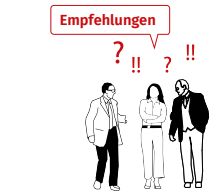
Überprüfung der definierten Sichtachsen



Öffentlichkeitsbeteiligung insb. zur Mehrwertfrage



Planungs- und Gestaltungsbeirat



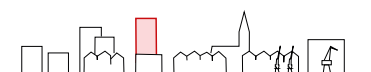
Involvierte Akteure:

- Vorhabenträger*in
- Stadtplanungsamt
- Fachämter
- Planungs- und Gestaltungsbeirat
- Öffentlichkeit

SCHRITT 1

Letter of Intent

Standort-check

☐
☐
☐


Räumlich-visuelle Überprüfung

Involvierte Akteure:

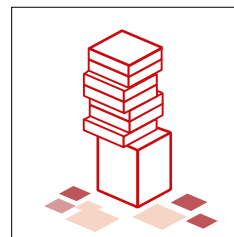
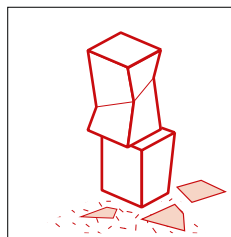
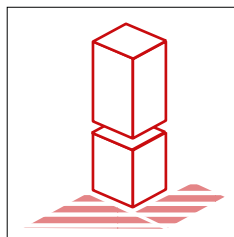
- Vorhabenträger*in
- Stadtplanungsamt
- Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen
- Amt für Umwelt- und Klimaschutz

Abb.76 Planungsprozess Hochhausvorhaben

SCHRITT 3

Qualitätssicherndes Verfahren für Hochbau und Freiräume

- Planungswettbewerb
- Mehrfachbeauftragung, o.ä.



Involvierte Akteure:

- Vorhabenträger*in
- Architektur- und Landschaftsarchitekturbüros
- ggf. Wettbewerbsjury
- Stadtplanungsamt
- Fachämter
- Planungs- und Gestaltungsbeirat
- Öffentlichkeit

BAULEITPLANUNG, DETAILPLANUNG,
BAU, MONITORING & CONTROLLING

PLANUNGSPROZESS

SCHRITT 1

Der erste Schritt dient einer grundsätzlichen Sondierung des Vorhabens. Hier erfolgt ein Austausch zur frühen Klärung der gegenseitigen Interessen und Rahmenbedingungen zwischen Vorhabenträger und Stadtverwaltung.

Seitens des Vorhabenträgers wird durch eine Projektskizze mit Letter of Intent sowie eine erste Standortprüfung (u. a. mittels der Karten „Ausschlussräume“ und „Schutzkulissen“) der Projektrahmen für alle Beteiligten veranschaulicht.

Je nach Einordnung des Projekts in eine der Hochhaus-Qualitätskategorien A bis D erfolgt eine räumlich-visuelle Überprüfung des geplanten Vorhabens in den vorgegebenen Stadtansichten in vereinfachter Darstellungsform (Gebäudevolumen oder nur Baukörper).

Dieses Vorgehen dient als erste Gesprächs- und Diskussionsgrundlage mit der Stadtverwaltung und ist hinsichtlich des Erstellungsaufwandes einfach und überschaubar gehalten.

Grobe Überprüfung der Raumwirkung nach Qualitätskategorie:

→ **Hochhäuser in besonderen Lagen (A):** Überprüfung im übergeordneten Stadtpanorama (erweiterter Blick vom Gehlsdorfer Ufer bzw. Hafeneinfahrt Ostsee) sowie lokale Stadtansichten im jeweiligen Stadtteil/Quartier in einfacher Darstellung (einfache Baukörper bzw. Gebäudevolumen)

→ **Hochhäuser in zentralen Lagen (B):** Überprüfung in lokalen Stadtansichten im jeweiligen Stadtteil/Quartier in einfacher Darstellung (einfache Baukörper bzw. Gebäudevolumen)

→ **Hochhäuser in nachbarschaftlichen Lagen (C):** Überprüfung in lokalen Stadtansichten im jeweiligen Stadtteil/Quartier in einfacher Darstellung (einfache Baukörper bzw. Gebäudevolumen)

→ **Technische Gebäude in industriellen Lagen (D):** Überprüfung abhängig von Lage und Höhe entsprechend der Kategorien A-C für Hochhäuser. (einfache Baukörper bzw. Gebäudevolumen)

SCHRITT 2

Nach erfolgreicher Prüfung in Schritt 1 erfolgt im nächsten Schritt die Erarbeitung eines städtebaulichen Konzeptes. Abhängig von Lage, Nutzung, Prominenz und Größe des Vorhabens kann die Studie unterschiedlich umfangreich ausfallen. Ziel dieser Planung ist es, das Vorhaben funktional und räumlich in den städtebaulichen Kontext einzuordnen, den Handlungsbedarf hinsichtlich der Qualifizierung des öffentlichen Raumes in sozialer, ökologischer freiraumplanerischer und städtebaulich-architektonischer Hinsicht zu erarbeiten und damit den möglichen Mehrwert des geplanten Vorhabens für die Gesamtstadt, das Stadtquartier oder die Nachbarschaft zu erkennen und zu präzisieren. Gegebenenfalls sind weitere fachspezifische Rahmenbedingungen vorab zu klären (Emissionsschutz, Verschattung, Verkehr und Erschließung, Fallwinde, Bodengutachten, Denkmalschutz, Umweltschutz-/ Naturschutz-/ Freiraumbelange, Umnutzbarkeit etc.).

Der Planungs- und Gestaltungsbeirat ist in die Erarbeitung des städtebaulichen Konzeptes/Rahmenplanung einzubeziehen. Zusätzlich soll in Schritt 2 eine Information und Beteiligung der Öffentlichkeit stattfinden, in der das Thema des Mehrwerts des Hochhausprojektes mit den Bürger und Bürgerinnen diskutiert und kontextspezifisch konkretisiert werden kann. Umfang und Teilnehmerkreis des Formats sind abhängig von der Qualität des geplanten Hochhauses und seiner stadträumlichen Relevanz.

Durch die öffentlichen Ortsbeiratssitzungen ist eine weitere Einbindung der Öffentlichkeit in das Projekt gegeben.

Teil der Projektvertiefung in Schritt 2 ist die Fortschreibung der stadträumlichen und freiraumplanerischen Prüfung zur Einordnung und Einfügung in das Stadtpanorama bzw. Quartiersumfeld sowie die Prüfung des Projektes in den entsprechenden vorgegebenen Sichtachsen im jeweiligen Quartier (siehe Steckbriefe).

Außerdem wird die Art des in Phase 3 durchzuführenden Qualifizierungsverfahrens festgelegt.

SCHRITT 2

Beteiligungsebenen je Qualitätskategorie:

→ **Hochhäuser in besonderen Lagen (A): Mehrwert für die Gesamtstadt:** Aufruf und Einladung zur Informations- und Beteiligungsveranstaltung der gesamten Rostocker Öffentlichkeit (entsprechende Räumlichkeiten, Format etc.): Diskussion und Spezifizierung der "Mehrwertfrage" auf gesamtstädtischer Ebene, Vorstellung des geplanten Projektes)

→ **Hochhäuser in zentralen Lagen (B): Mehrwert für das Quartier:** Aufruf und Einladung zur Informations- und Beteiligungsveranstaltung der Bürger und Bürgerinnen im Quartier (Ziel: Diskussion und Spezifizierung der "Mehrwertfrage" im Quartier, Vorstellung des geplanten Projekts)

→ **Hochhäuser in nachbarschaftlichen Lagen (C): Mehrwertfrage Lokale Nachbarschaft:** Einladung zur Informations- und Beteiligungsveranstaltung der Anwohnenden und lokalen Nachbarschaft (Ziel: Vorstellung des geplanten Projektes)

→ **Technische Gebäude in industriellen Lagen (D): Mehrwertfrage abhängig von Lage und Höhe entsprechend der Kategorien A-C für Hochhäuser.** Daraus leitet sich auch der Rahmen und Umfang der Information und Beteiligung ab.

SCHRITT 3

Aufbauend auf Schritt 2 erfolgt die Erarbeitung der Aufgabenstellung für die Planung. Die Planung des Hochhauses und des dazugehörigen Grün- und Freiraumes soll in der Regel über einen Planungswettbewerb nach RPW (Richtlinien für Planungswettbewerbe) oder in Anlehnung an die RPW, je nach Qualitätstyp, erfolgen, um die beste Gesamtlösung zu finden. Grundlagen für die Aufgabenstellung des Wettbewerbes sind das Hochhausleitbild der Stadt Rostock, die vertiefende Betrachtung aus Schritt 2 inklusive möglicher Fachgutachten sowie die Hinweise des Planungs- und Gestaltungsbeirates. Städtebaulich-architektonische Aspekte, Themen der Freiraumgestaltung sowie Nachhaltigkeit in Bezug auf Mobilität, Ressourcenverbrauch, Nachnutzbarkeit etc. sind ebenfalls Bestandteil der Aufgabenstellung.

Kommt beim Qualitätstyp C kein Qualifizierungsverfahren nach RPW zur Anwendung, erfolgt die Planung und Diskussion der entsprechenden Planungsaspekte mit enger Einbindung des Planungs- und Gestaltungsbeirates, die über das übliche Maß hinausgehen kann.

Das durch die Stadtverwaltung bestätigte Ergebnis des qualifizierenden Verfahrens bildet die Grundlage für die weitere Planung sowie die Erarbeitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes. Zur Festsetzung und Sicherung der Qualitätsziele wird ein städtebaulicher Vertrag zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Rostock geschlossen.

PROJEKTSKIZZE MIT LETTER OF INTENT

Die Projektskizze mit Letter of Intent soll folgende Informationen über das geplante Vorhaben beinhalten:

- Lage im Stadtraum
- Geplante Nutzung
- Geplantes Raumvolumen
- Geplante Gebäudehöhe
- Erste Aussagen für möglichen Mehrwert, den das geplante Vorhaben für Stadt/Quartier/Nachbarschaft bringen kann.

STANDORT-CHECK

Der "Standort-Check" dient als transparentes und einfaches Tool für den Vorhabenträger und die Stadtverwaltung zur grundsätzlichen Beurteilung, ob das Vorhaben dem Hochhausleitbild folgt und weitergehend zur Einordnung in eine Hochhaus-Qualitätskategorie.

Vorgehensweise:

Der Vorhabenträger füllt den Standort-Check zusätzlich zur Projektskizze aus und beantwortet die darin enthaltenen Fragen zum Projekt.

Die Stadtverwaltung hat dadurch übersichtlich und kompakt alle relevanten Daten für die Anfrage vorliegen und kann entsprechend entscheiden.

Gleichzeitig hat der Vorhabenträger übersichtlich alle zu prüfenden Themen, die über das geplante Gebäude und dessen Kubatur hinausgehen, für den ersten Schritt zusammengefasst vorliegen.

Das Handout zum Standort-Check ist im Anhang zu finden.

PRÜFKATALOG

Die nachfolgende Auflistung umfasst Untersuchungen und Studien, die für Hochhausprojekte empfohlen werden. Je nach Projekt (Standort, Kubatur etc.) sind entsprechende Untersuchungen erforderlich, die ggf. auch über diesen Katalog hinausgehen können.

- Windstudie (Aufenthaltsqualität um das Gebäude; Prüfung Fallwinde, etc.)
- Mikroklimatische Betrachtung (übergeordnete Auswirkung auf Kaltluftleitbahnen, Auswirkung auf Mikroklima z.B. durch Verschattung, Blendeffekte Fassade, Kühlungseffekte Fassade, etc.)
- Verschattungsstudie
- Studie Nutzung Gebäudehülle (Energiegewinnung, Begrünung von Fassaden und Dächer, zusätzliche Sport-Freizeit- oder Spielnutzung)
- Studie Artenschutz/ Vogelflug (insbesondere im Bereich von Schutzkulissen der Warnow, Vogelzugkorridoren, etc.; Betrachtung von Positionierung des Gebäudes, Fassadengestaltung, etc.)
- Mobilitätskonzept: einfaches oder qualifiziertes Mobilitätskonzept; Förderung aktiver Mobilitätsformen, etc.

8. ANLAGE





Wertbecken und Wasserlinie:
Stadtträumlicher belebender Bereich,
Qualitätsanforderung für zukünftige Entwicklung
Formulieren (im Vergleich zur Ila Fläche)

ÖV-Halt Warnemünde Werft
Knotenpunkt S-Bahn Werft
und Busse (Buslinie 36,
Ortsbus 37, Fernbus Haltestelle)

**Marinearsenal
Warnowwerft
& Neptunwerft**

ÖV-Halt Lichtenhagen
Knotenpunkt S-Bahn + Zentrum; im Zuge einer
stadtebaulichen Hochhausentwicklung des Areals
Ortsamt Nordwest 1 in Groß Klein relevant

Groß Klein

Lichtenhagen

ÖV-Halt Lütten Klein
Knotenpunkt S-Bahn/Bus sowie
dyn. Entwicklungsraum Messe

Messe

**ÖV-Halt Lütten Klein Zentrum sowie
Warnowallee**
Knotenpunkt Straßenbahn + Zentrum

Lütten Klein

**ÖV-Halte Berth-Brecht-Str., Elm-
Weit-Straße und Thomas-Morus-Str.**
Knotenpunkt Straßenbahn + Zentrum

Evershagen

ÖV-Halt Marienhe
Knotenpunkt S-Bahn/Straßenbahn, Fischereihafen als
Zentrum für Gewerbe, aber auch Sport und Freizeit

Marienehe

ÖV-Halt Dierkower Kreuz
Bereinigter Knotenpunkt Straßenbahn/Bus
Knotenpunkt S-Bahn, S-Bahnplan für die
"Dierkower Höhe" welche nicht umgesetzt wurde
Lediglich von Relevanz für Hochhausentwicklung, wenn
eine städtebauliche Gesamtentwicklung des Areals
stattfindet (Rahmenplan, o.ä.)

Dierkow-West

ÖV-Halt Friedenforum
Knotenpunkt Straßenbahn
mit Zentrum

Dierkow-Neu

ÖV-Halt Dierkow-Zentrum
Knotenpunkt Straßenbahn
mit Zentrum

Dierkow-Ost

ÖV-Halt Perldamm
Knotenpunkt Straßenbahn
Perldamm Quartier

Warnowquartier

Strategie Stadtenfähr
Rangfolge der Entwicklung (Osthafen Perldamm)
durch punktuell Hochbauten akzentuieren

Strategie Stadtenfähr

ÖV-Halt Hauptbahnhof
Knotenpunkt ÖPNV und
Personenfernverkehr

Strategie Stadtenfähr
Stadtenfähr Hauptbahnhof (Zug mit aufgenommen
bzw. erweitert bis "Schwarzer Landstraße")

ÖV-Halt Südschacht-Center
Knotenpunkt Straßenbahn
+ Zentrumsfunktion

Südschacht

**Dynamischer Raum
"Universitätsklinikum/Ostseestadt"**
Eine Hochhausentwicklung ist in diesem Bereich
nur mit einer besonderen Gebäudenutzung
(Klinik, Forschung, Wissenschaft, Sport) möglich

**Universitätsklinikum/
Ostseestadt**

ÖV-Halt Parkstraße
Knotenpunkt S-Bahn/
Straßenbahn

ÖV-Halt Hohenplatz
Knotenpunkt S-Bahn/
Straßenbahn

ÖV-Halt Doberaner Platz
Knotenpunkt Straßenbahn/
Zentrumsfunktion

Stadtkern Rostock

Stadtkern Rostock

Stadtkern Rostock

Stadtkern Rostock

Stadtkern Rostock

Stadtkern Rostock

Stadtkern Rostock

Stadtkern Rostock

Stadtkern Rostock

Stadtkern Rostock

Stadtkern Rostock

Stadtkern Rostock

Stadtkern Rostock

Stadtkern Rostock

Stadtkern Rostock

Stadtkern Rostock

Stadtkern Rostock

Stadtkern Rostock

Stadtkern Rostock

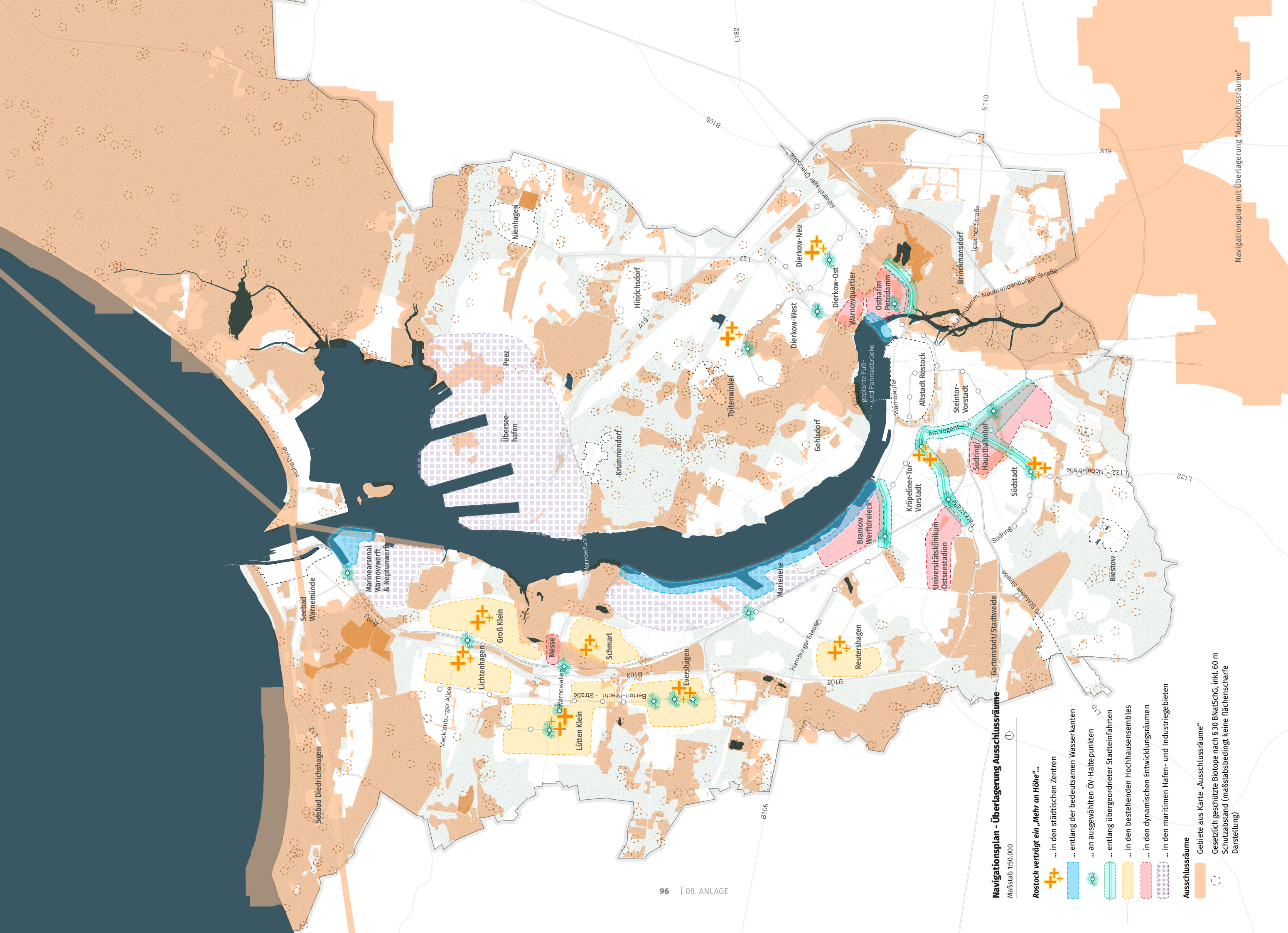
Stadtkern Rostock

Stadtkern Rostock

Stadtkern Rostock

Stadtkern Rostock

Stadtkern Rostock



Navigationenplan - Überlagerung Ausschlussräume

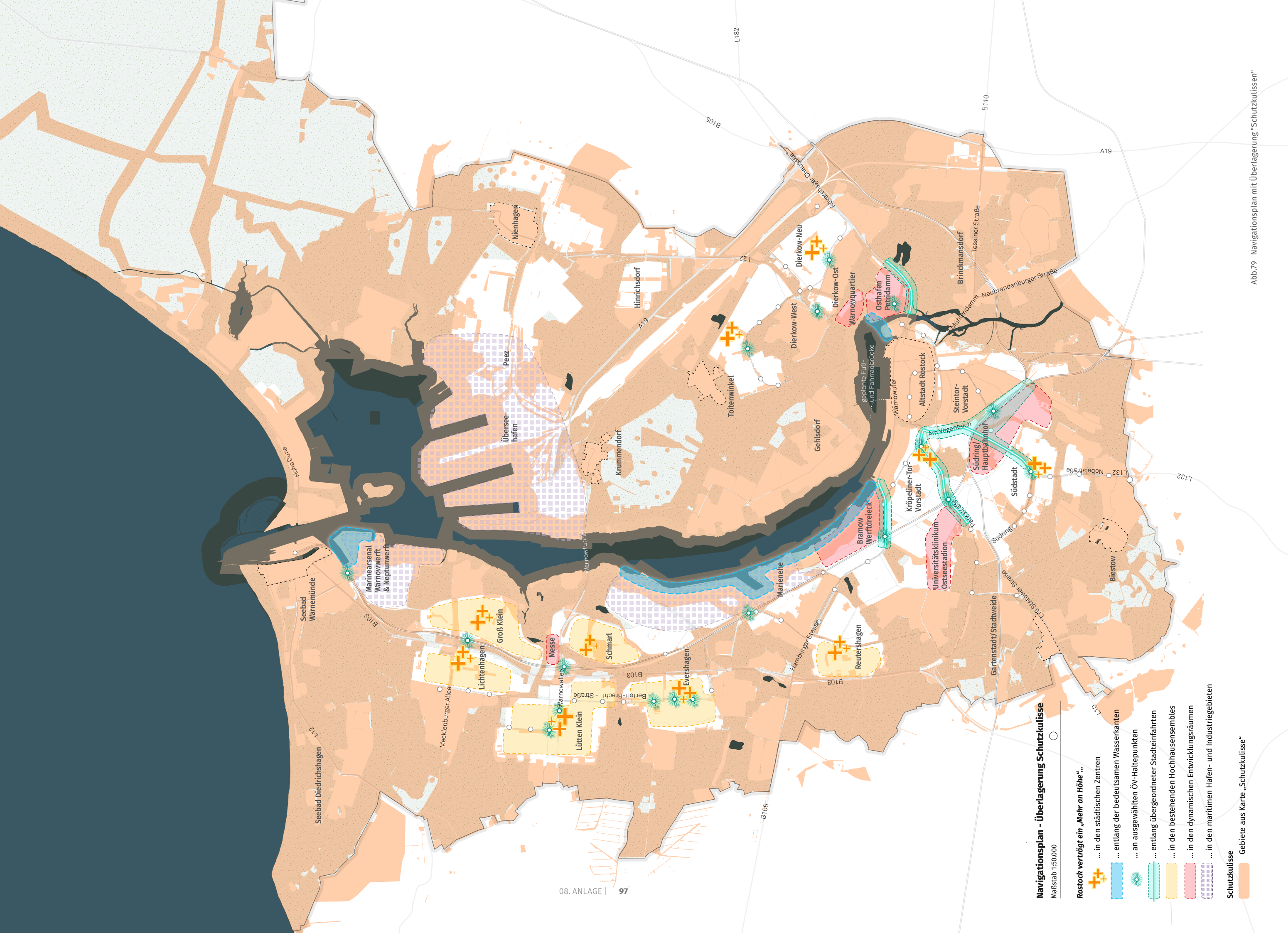
Maßstab 1:50.000

Rostock verträgt ein „Mehr an Höhe“...

- ... in den städtischen Zentren
- ... entlang der bedeutsamen Wasserkanten
- ... an ausgewählten ÖV-Haltepunkten
- ... entlang übergeordneter Stadteinfahrten
- ... in den bestehenden Hochhausensembles
- ... in den dynamischen Entwicklungsräumen
- ... in den maritimen Hafen- und Industriegebieten

Ausschlussräume

- Gebiete aus Karte „Ausschlussräume“
- Gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG, inkl. 60 m Schutzabstand (maßstabsbedingt keine flächenscharfe Darstellung)



Navigationplan - Überlagerung Schutzkulisse

Maßstab 1:50.000

Rostock trägt ein „Mehr an Höhe“...

- ... in den städtischen Zentren
- ... entlang der bedeutsamen Wasseranten
- ... an ausgewählten ÖV-Haltepunkten
- ... entlang übergeordneter Stadteinfahrten
- ... in den bestehenden Hochhausensembles
- ... in den dynamischen Entwicklungsräumen
- ... in den maritimen Hafen- und Industriegebieten

Schutzkulisse

Gebiete aus Karte „Schutzkulisse“

ÜBERGEORDNETE STADTANSICHTEN



Abb.80 Übersicht Verortung Stadtansichten

Legende für die Darstellungen auf den nächsten Seiten



Gebäude ab 25m Höhe



Technische Anlagen und Bauwerke ab 25m Höhe



Geplantes Hochhaus

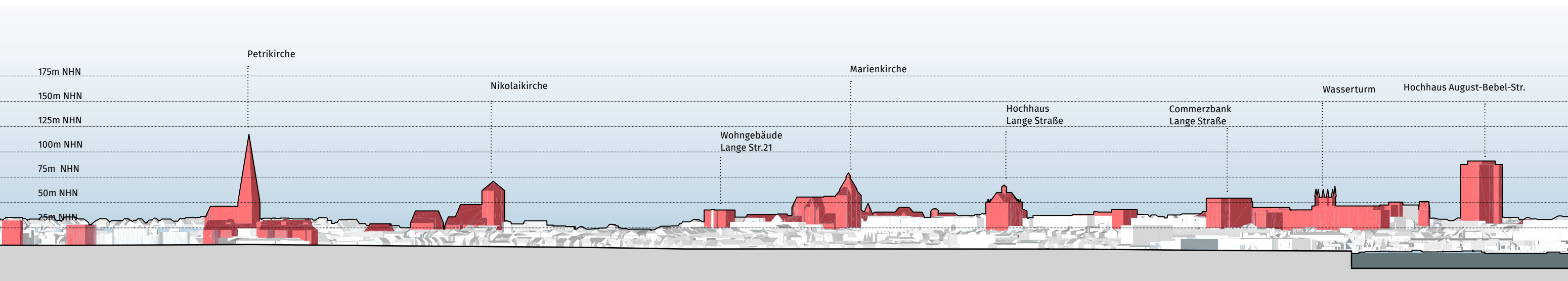


Abb.81 Stadtansicht vom Gehlsdorfer Ufer

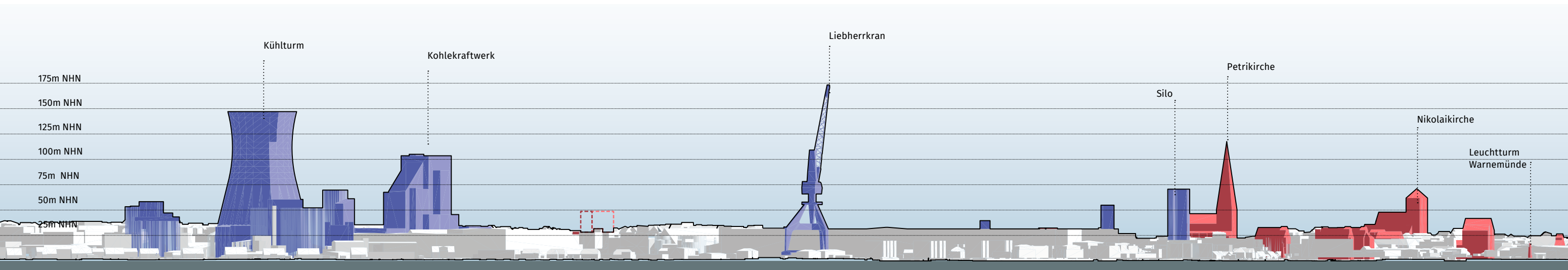


Abb.82 Ostseeblick/Hafeneinfahrt

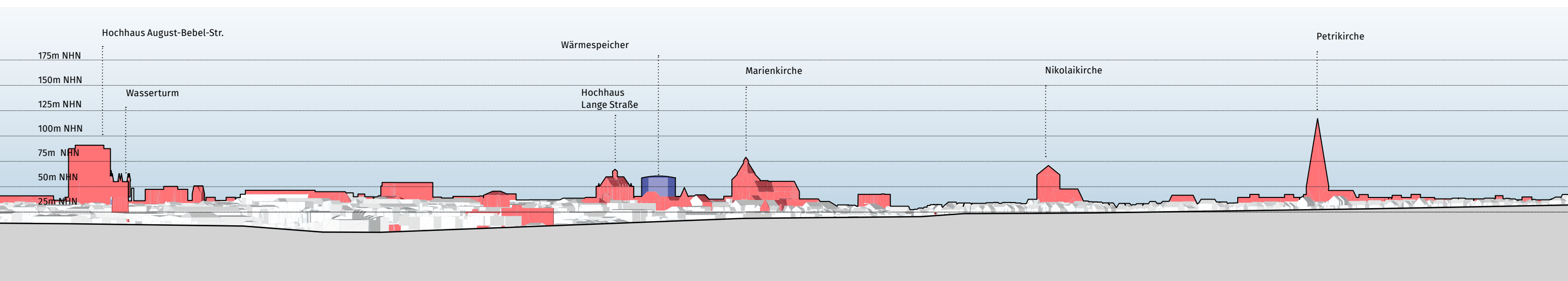
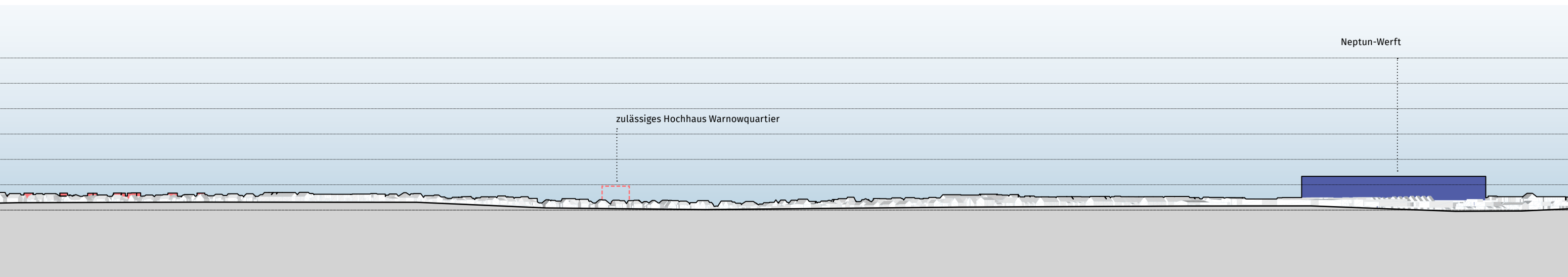
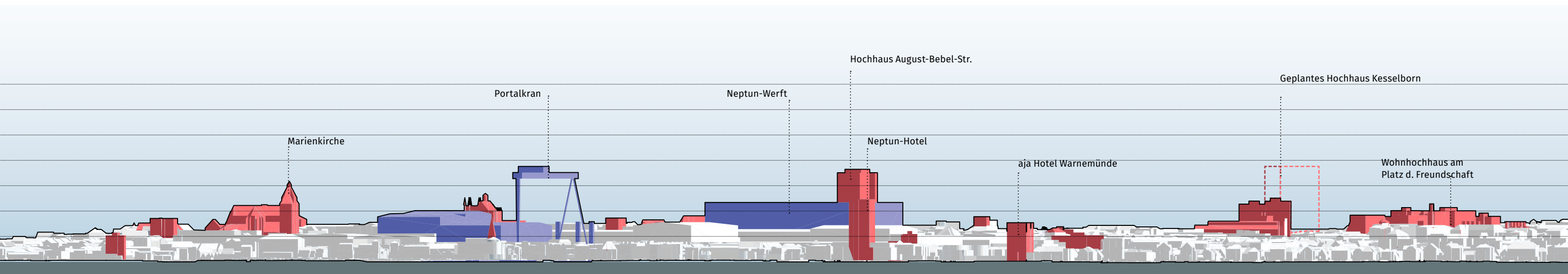
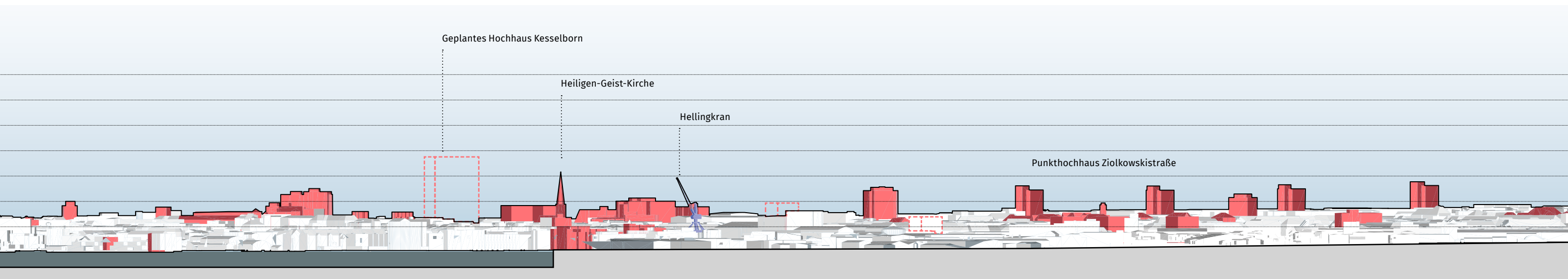


Abb.83 Stadtansicht von Osten (von A19 aus Berlin)



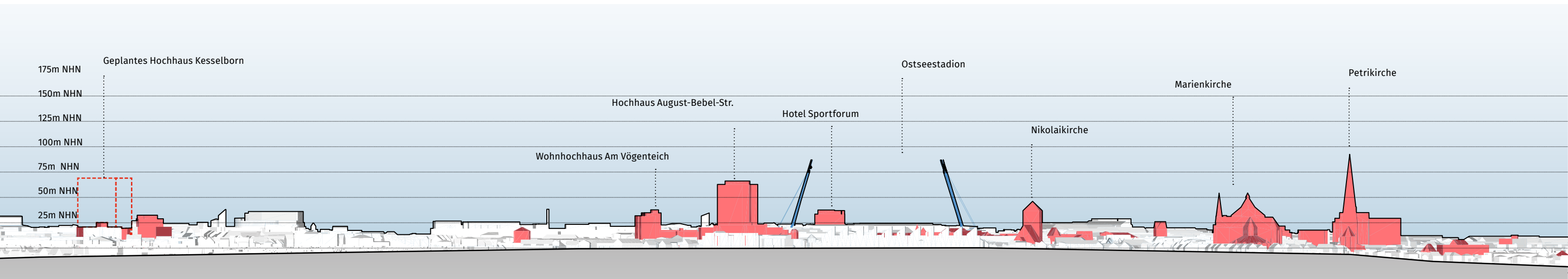


Abb.84 Stadtansicht von Osten (Zug aus Richtung Stralsund)

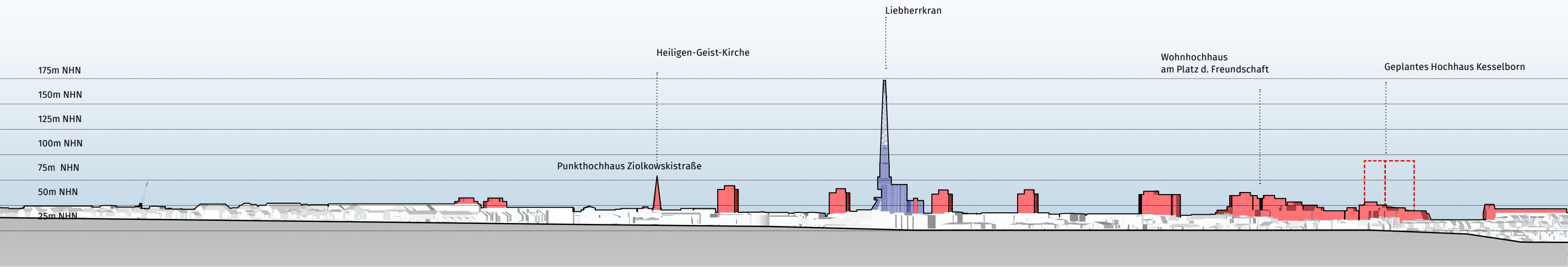


Abb.85 Stadtansicht von Süden (von A20)

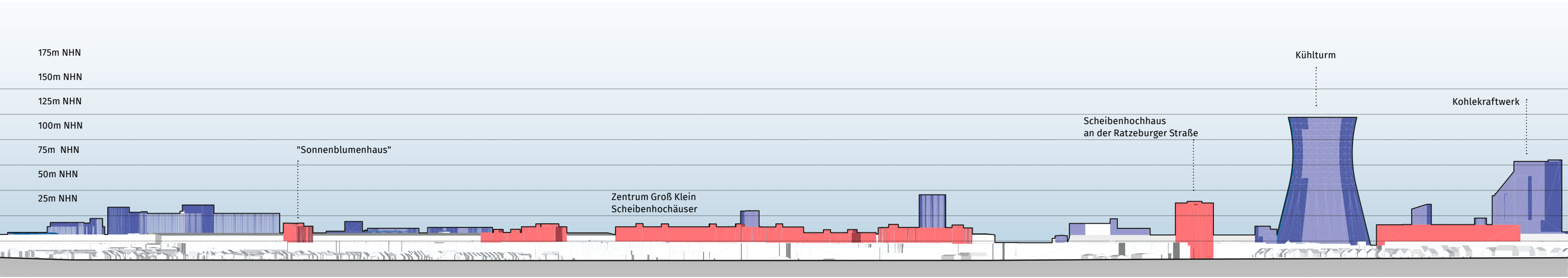
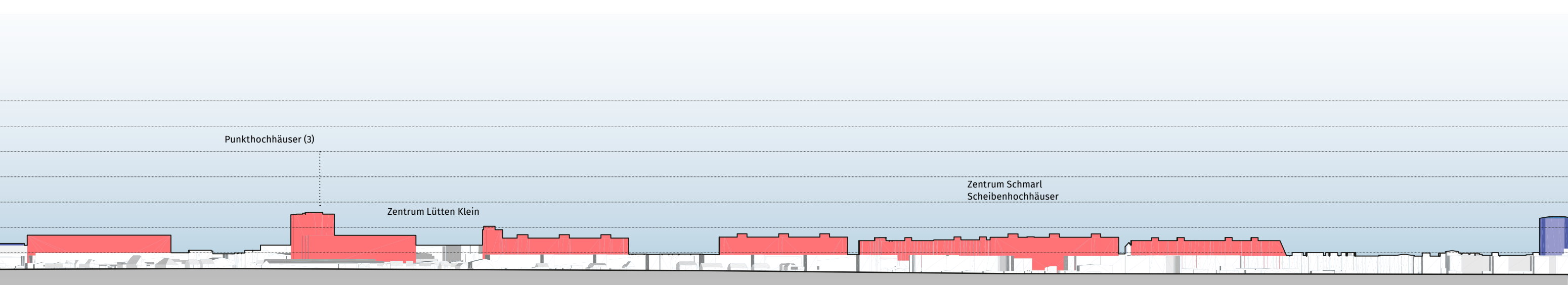
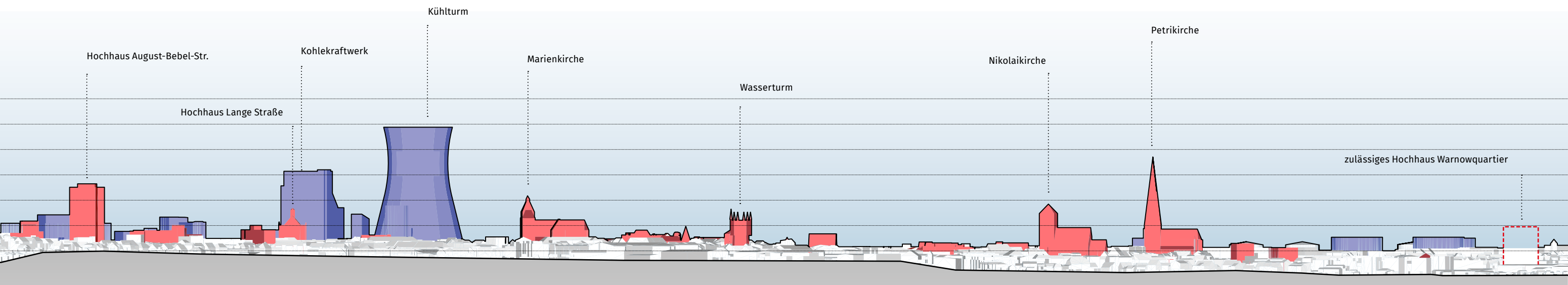
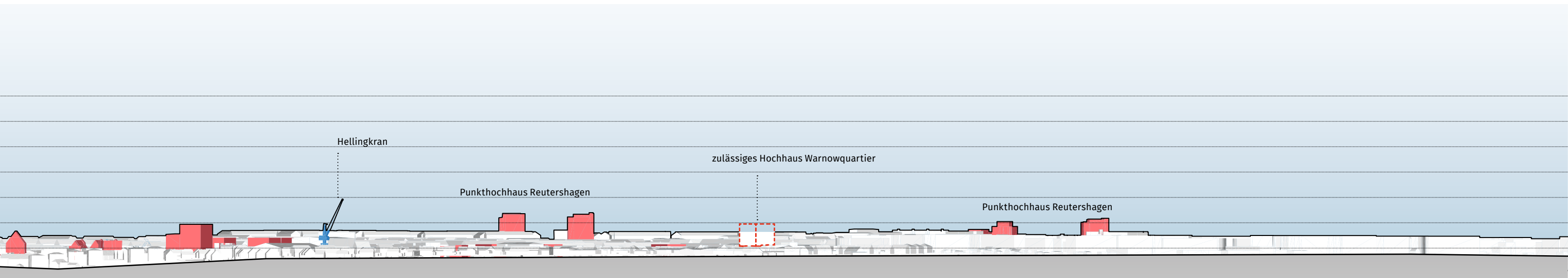


Abb.86 Stadtansicht der nordwestlichen Großwohnsiedlungen (Lichtenhagen, Lütten Klein, Groß Klein, Schmarl)



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- Abb.1 Dr. Ute Fische-Gäde © Kristina Becker - photovisionen
- Abb.2 Torsten Fischer © Josefine Rosse
- Abb.3 Hochhaus an der Lange Straße, © Yellow Z
- Abb.4 Prozessplan Rostock Hochhauskompass, © Yellow Z
- Abb.5 Öffentlichkeitsbeteiligung II - Stadtteilstadt Lütten Klein, © Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität
- Abb.7 Öffentliche Auftaktveranstaltung im Rathaus, © Yellow Z
- Abb.6 Ortsbegehung mit Vertretern der Fachämter und Ortsbeiräten, © Yellow Z
- Abb.8 Luftaufnahme Kröpeliner-Tor-Vorstadt, © Steffen Nozon; bearbeitet durch Yellow Z
- Abb.9 Blick über die Altstadt, © Yellow Z
- Abb.10 Analyse Stadtstruktur, © Yellow Z
- Abb.11 Analyse Grün- und Freiraumstruktur, © Yellow Z
- Abb.12 Analyse Mobilität und Verkehr - ÖPNV, © Yellow Z
- Abb.13 Analyse Mobilität und Verkehr - MIV, © Yellow Z
- Abb.14 Hochhäuser entlang der Warnowallee in Lütten Klein, © Yellow Z
- Abb.15 Analyse bestehende Hochhauslandschaft, © Yellow Z
- Abb.16 Hochhausprojekte in Planung, © Yellow Z
- Abb.17 Analyse (Haupt)-Nutzungen von Hochhäusern in Rostock, © Yellow Z
- Abb.18 Analyse der Höhen der bestehenden Hochhäuser und technischen Anlagen, © Yellow Z
- Abb.19 Stadtansicht vom Gehlsdorfer Ufer, © Yellow Z
- Abb.20 Ostseeblick/Hafeneinfahrt, © Yellow Z
- Abb.21 Übersicht Verortung Stadtansichten, © Yellow Z
- Abb.22 Blick auf Altstadt Rostock und Stadthafen, © Steffen Nozon; bearbeitet durch Yellow Z
- Abb.23 Karte Ausschlussräume, © Yellow Z
- Abb.24 Karte Schutzkulissen, © Yellow Z
- Abb.25 Karte Gunsträume, © Yellow Z
- Abb.26 Strategie "Entlang der beutenden Wasserkanten" und "In den dynamischen Entwicklungsräumen", © Yellow Z
- Abb.27 Strategie "An ausgewählten ÖV-Haltepunkten" und "Entlang übergeordneter Stadteinfahrten", © Yellow Z
- Abb.28 Strategie "In den bestehenden Hochhausensembles" und "In den städtischen Zentren", © Yellow Z
- Abb.29 Strategie "In den maritimen Hafen- und Industriegebieten", © Yellow Z
- Abb.30 Navigationsplan, © Yellow Z
- Abb.31 Blick auf Hochhäuser in der Stadteinfahrt "Am Vögenteich", © Steffen Nozon; bearbeitet durch Yellow Z
- Abb.32 Detailkarte Toitenwinkel & Dierkow, © Yellow Z
- Abb.33 Stadtansicht Toitenwinkel & Dierkow, © Yellow Z
- Abb.34 Detailkarte Warnow-Quartier und Osthafen-Petridamm, © Yellow Z
- Abb.35 Stadtansicht Warnow-Quartier und Osthafen-Petridamm, © Yellow Z
- Abb.36 Detailkarte Altstadt Rostock, © Yellow Z
- Abb.37 Stadtansicht Altstadt Rostock, © Yellow Z
- Abb.38 Detailkarte Steintor-Vorstadt, © Yellow Z
- Abb.39 Stadtansicht Steintor-Vorstadt, © Yellow Z
- Abb.40 Detailkarte Hauptbahnhof & Südring, © Yellow Z
- Abb.41 Stadtansicht Hauptbahnhof & Südring, © Yellow Z
- Abb.42 Detailkarte Südstadt, © Yellow Z
- Abb.43 Stadtansicht Südstadt, © Yellow Z
- Abb.44 Detailkarte Kröpeliner-Tor-Vorstadt, © Yellow Z
- Abb.45 Stadtansicht Kröpeliner-Tor-Vorstadt, © Yellow Z
- Abb.46 Detailkarte Universitätsklinikum & Ostseestadion, © Yellow Z
- Abb.47 Stadtansicht Universitätsklinikum & Ostseestadion, © Yellow Z
- Abb.48 Detailkarte Bramow & Werftdreieck, © Yellow Z
- Abb.49 Stadtansicht Bramow & Werftdreieck, © Yellow Z
- Abb.50 Detailkarte Fischereihafen & Gewerbegebiet Marienehe, © Yellow Z
- Abb.51 Stadtansicht Fischereihafen & Gewerbegebiet Marienehe, © Yellow Z
- Abb.52 Detailkarte Reutershagen, © Yellow Z
- Abb.53 Stadtansicht Reutershagen, © Yellow Z
- Abb.54 Detailkarte Evershagen, © Yellow Z
- Abb.55 Stadtansicht Evershagen, © Yellow Z
- Abb.56 Detailkarte Schmarl, © Yellow Z
- Abb.57 Stadtansicht Schmarl, © Yellow Z
- Abb.58 Detailkarte Messe, © Yellow Z
- Abb.59 Stadtansicht Messe, © Yellow Z
- Abb.60 Detailkarte Lütten Klein, © Yellow Z
- Abb.61 Stadtansicht Lütten Klein, © Yellow Z
- Abb.62 Detailkarte Groß Klein, © Yellow Z
- Abb.63 Stadtansicht Groß Klein, © Yellow Z
- Abb.64 Detailkarte Lichtenhagen, © Yellow Z
- Abb.65 Stadtansicht Lichtenhagen, © Yellow Z
- Abb.66 Detailkarte Marinearsenal Warnowwerft & Neptunwerft, Überseehafen (Teilausschnitt), © Yellow Z
- Abb.67 Stadtansicht Überseehafen, © Yellow Z
- Abb.68 Detailkarte Warnemünde, © Yellow Z
- Abb.69 Stadtansicht Warnemünde sowie Marinearsenal Warnowwerft und Neptunwerft, © Yellow Z
- Abb.70 Blick auf Kröpeliner-Tor-Vorstadt, © Steffen Nozon; bearbeitet durch Yellow Z

Abb.71 Darstellung Qualitätskriterien Kategorie A, © Yellow Z
 Abb.72 Darstellung Qualitätskriterien Kategorie B, © Yellow Z
 Abb.73 Darstellung Qualitätskriterien Kategorie C, © Yellow Z
 Abb.74 Darstellung Qualitätskriterien Kategorie D, © Yellow Z
 Abb.75 Blick Richtung Südstadt, © Steffen Nozon; bearbeitet durch Yellow Z
 Abb.76 Planungsprozess Hochhausvorhaben, © Yellow Z
 Abb.77 Navigationsplan mit Höhenvorgaben, © Yellow Z
 Abb.78 Navigationsplan mit Erläuterungen, © Yellow Z
 Abb.79 Navigationsplan mit Überlagerung "Schutzkulissen", © Yellow Z
 Abb.80 Übersicht Verortung Stadtansichten, © Yellow Z

Abb.81 Stadtansicht vom Gehlsdorfer Ufer, © Yellow Z
 Abb.82 Ostseeblick/Hafeneinfahrt, © Yellow Z
 Abb.83 Stadtansicht von Osten (von A19 aus Berlin), © Yellow Z
 Abb.84 Stadtansicht von Osten (Zug aus Richtung Stralsund), © Yellow Z
 Abb.85 Stadtansicht von Süden (von A20), © Yellow Z
 Abb.86 Stadtansicht der nordwestlichen Großwohnsiedlungen (Lichtenhagen, Lütten Klein, Groß Klein, Schmarl), © Yellow Z

Quellenangabe für Karte Ausschlussräume:

→ Gesetzlich geschützte Waldflächen nach § 20 LWaldG M-V
 Datenquelle: Geoportal MV, Waldkarte von Mecklenburg-Vorpommern
 → Küstenschutzstreifen Ostseeküste (150 m ab Mittelwasserlinie)
 Datenquelle: GeoportHRO
 → Nationale Schutzgebiete (NSG, LSG, GLB)
 Datenquelle: Landschaftplan HRO 2014
 → Internationale Schutzgebiete Natura 2000-Gebiete (GGB, Vogelschutzgebiete) inkl. 300 m Schutzabstand; Datenquelle: Landschaftplan HRO 2014
 → Böden mit höchster Schutzwürdigkeit und Moorschutzzone (60 m)
 Datenquelle: UQZK der Stadtbodenkarte 2005
 → Ökokontoflächen
 Datenquelle: Ökokontoverzeichnis und Kompensationsverzeichnis (LUNG) 2021
 → Vogelrastgebiete bei Diedrichshagen
 Datenquelle: Bebauungsplan Golfplatz Diedrichshagen
 → Trinkwasserschutzgebiet und Trinkwasserschutzzonen I und II
 Datenquelle: GeoportHRO
 → Gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG (inkl. 60 m Schutzabstand); Datenquelle: Landschaftplan HRO 2014
 → Gebiet mit Produktive Böden (Bodenwertzahl ab 50);
 Datenquelle: Bodenschutzkonzept 2019
 → Friedhofsflächen; Datenquelle: GeoportHRO
 → Parkanlagen (inkl. Geplante Parkanlagen, Sondergärten, Sonderparkanlagen, Parkanlagen mit Entwicklungsoption); Datenquelle: Karte Freiraumqualität und Daseinsvorsorge, UFK Hanse und Universitätsstadt Rostock, 2023
 → Richtfunkstrecken mit entsprechenden Höhenbeschränkungen; Datenquelle: GeoportWSV
 → Anflugbereich Hubschrauber Universitätsklinikum; Datenquelle: Masterplan 2030, Universtitätsmedizin Rostock, 24.01.2023

Quellenangabe für Karte Schutzkulissen:

→ Freiraumachsen; Datenquelle: Karte Grüne Infrastruktur-Strategie 2040 UFK Hanse und Universitätsstadt Rostock, 2023
 → Kleingartenanlagen; Datenquelle: Grüne Welle-Stadtgarten Rostock Kleingartenentwicklungskonzept, 2021
 → Flächen des Biotopverbunds (Biotopverbundkernflächen und Biotopverbundmaßnahmenflächen) und Kompensationsflächen; Datenquelle: Ökokontoverzeichnis und Kompensationsverzeichnis (LUNG) 2021
 → Grün- und Freiflächen mit hoher und sehr hoher bioklimatischer Bedeutung; Datenquelle: Stadtklimaanalyse der Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2020
 → Kaltluftleitbahnen; Datenquelle: Klimaanalysekarte der Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2020
 → Gefährdungsbereiche Hochwasser; Datenquelle: Potentielle Überflutungsflächen, Ereignis 2-m- und 3-m NHN, Hochwassergefahrenkarte, StALU MM 2019, aus Karte Freiraumqualität und Daseinsvorsorge, UFK Hanse und Universitätsstadt Rostock, 2023
 → Vogelflugkorridor Ostseeküste und Warnowufer; Datenquelle: „Relative Dichte Vogelzug“ mit hoher bis sehr hoher Dichte im Kartenportal Umwelt M-V des LUNG,
 → Küsten-/ Gewässerschutzstreifen Unterwarnow; Datenquelle: Kartenportal Umwelt M-V
 → Historische Orts- und Siedlungskerne und Denkmalschutzbereiche; Datenquelle: FNP HRO 2006
 → Suburbane und dörfliche Siedlungsstrukturen; Datenquelle: FNP HRO 2006

HOCHHAUSKOMPASS

STANDORTCHECK

THEMATIK	ASPEKTE DER BETRACHTUNG	ERGEBNIS
Städtebauliche Struktur	→ Vorhandene Typologien und Gebäudehöhen im städtebaulichen Kontext; → Planungsprinzip/Idee, die dem Bestand zugrunde liegt → Umgang baukulturelles Erbe → Bestehen denkmalschutzfachliche Belange, die es zu berücksichtigen gilt?	
Nutzungsstruktur	Vorhandene bauliche Nutzungen im Kontext	
Ausschlussraum	Liegt das Vorhaben in einem freiräumlichen, naturschutzfachlichen oder infrastrukturellen Ausschlussraum?	
Schutzkulisse	Befindet sich das Vorhaben in einem Gebiet, das als Schutzkulisse definiert wurde? Wenn ja, siehe Prüfaufträge im Kapitel „Schutzkulisse“	
Gunstraum ÖV	Liegt das Projekt in Bereich der ÖV Gunsträume? Wenn ja, vereinfachtes Mobilitätskonzept in Schritt 2 notwendig; Wenn nein, umfassendes Mobilitätskonzept notwendig	
Übergeordnete Stadtsilhouette	Beeinflusst das Vorhaben durch Lage und Höhe übergeordneten Stadtsilhouetten (erweiterte Ansicht vom Gehlsdorfer Ufer; Hafeneinfahrt Ostsee; Stadtansicht Bahnhofseinfahrt)	
Qualitätstyp	Unter welche Qualitätskategorie (A,B,C oder D) fällt das Vorhaben? Wie kann ein entsprechender Mehrwert für die Allgemeinheit durch das Vorhaben geschaffen werden?	

PRÜFKATALOG HOCHHAUSKOMPASS

Die nachfolgende Auflistung umfasst Untersuchungen und Studien, die für Hochhausprojekte empfohlen werden. Je nach Projekt (Standort, Kubatur etc.) sind entsprechende Untersuchungen erforderlich, die ggf. auch über diesen Katalog hinausgehen können.

→ Windstudie (Aussagen zur Aufenthaltsqualität um das Gebäude; Prüfung Fallwinde, etc.)

→ Mikroklimatische Betrachtung (Übergeordnete Auswirkung auf Kaltluftleitbahnen, Auswirkung auf Mikroklima z.B. durch Verschattung, Blendeffekte Fassade, Kühlungseffekte Fassade, etc.)

→ Verschattungsstudie (für folgenden Daten
21.03/21.06/21.09/21.12 zu den Uhrzeiten 10/12/14/16 Uhr)

→ Studie Nutzung Gebäudehülle (Energiegewinnung, Begrünung von Fassaden und Dächern, zusätzliche Sport-, Freizeit- oder Spielnutzung)

→ Studie Artenschutz/ Vogelflug (insbesondere im Bereich von Schutzkulissen der Warnow, Vogelzugkorridoren, etc.; Betrachtung von Positionierung des Gebäudes, Fassadengestaltung, etc.)

→ Mobilitätskonzept: einfaches oder qualifiziertes Mobilitätskonzept; Förderung aktiver Mobilitätsformen, etc.

