



Auslobung zum zweiphasigen städtebaulichen Wettbewerb

# AREAL MITTELMOLE ROSTOCK-WARNEMÜNDE

in der Hansestadt Rostock

ANGABEN ZU DEN EIGENTUMSVERHÄLTNISSEN WURDEN AUS  
DATENSCHUTZRECHTLICHEN GRÜNDEN UNKENNTLICH GEMACHT



---

---

## Verfahrensbetreuung

### D&K drost consult GmbH

Kajen 10, 20459 Hamburg

Tel.: +49 40 36 09 84-0

Fax: +49 40 36 09 84-11

E-Mail: [info@drost-consult.de](mailto:info@drost-consult.de)

Internet: [www.drost-consult.de](http://www.drost-consult.de)

## Terminübersicht

### Erste Phase - Ideenskizze

Veröffentlichung der Unterlagen	ab	19. Dezember 2011
Registrierung	ab	19. Dezember 2011
Schriftliche Rückfragen	bis	10. Januar 2012, 12:00 Uhr
Abgabe der Wettbewerbsarbeiten	bis	31. Januar 2012, 15:00 Uhr
Preisgerichtssitzung		23. Februar 2012

### Zweite Phase - Städtebauliches Konzept

Schriftliche Rückfragen	12. KW 2012
Abgabe der Wettbewerbsarbeiten	17. KW 2012
Abgabe der Modelle	18. KW 2012
Preisgerichtssitzung	24. Mai 2012

---

## AUSLOBUNG

---

zweiphasiger städtebaulicher Wettbewerb als offener Wettbewerb in der ersten Phase und mit bis zu 15 teilnehmenden Büros in der zweiten Phase

## **AREAL MITTELMOLE ROSTOCK-WARNEMÜNDE**

**in der Hansestadt Rostock**

ausgelobt durch die

**Hansestadt Rostock**

Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft  
Holbeinplatz 14  
18069 Rostock

**In Zusammenarbeit mit der**

WIRO Wohnen in Rostock Wohnungsgesellschaft mbH  
Lange Straße 38  
18055 Rostock



---

## INHALTSVERZEICHNIS

---

<b>0 ANLASS UND ZIEL DES WETTBEWERBS</b> .....	<b>7</b>
<b>1 HISTORISCHE ENTWICKLUNG</b> .....	<b>9</b>
<b>2 CHARAKTERISIERUNG DES RÄUMLICHEN UMFELDS</b> .....	<b>13</b>
<b>3 ANALYSE DES PLANUNGSGEBIETS</b> .....	<b>17</b>
3.1 Lage, Größe und Abgrenzung.....	17
3.2 Eigentumsverhältnisse.....	17
3.3 Verkehrliche Erschließung und Verkehrsinfrastruktur.....	18
3.4 Nutzungs- und Baukörperstrukturen.....	23
3.5 Rechtliche Rahmenbedingungen.....	27
3.6 Topographie und Bodenverhältnisse.....	32
<b>4 AUFGABENSTELLUNG</b> .....	<b>35</b>
4.1 Städtebauliche Zielsetzung.....	35
4.2 Verkehrsplanerische Zielsetzung.....	41
4.3 Freiraumplanerische Zielsetzung.....	45
<b>5 VERFAHRENSGRUNDLAGEN</b> .....	<b>47</b>
5.1 Ausloberin.....	47
5.2 Verfahrensmanagement.....	47
5.3 Verfahrensaufgabe.....	47
5.4 Verfahrensgrundlagen.....	48
5.5 Teilnahmebedingungen/Teilnahmeberechtigung.....	48
5.6 Preisgericht.....	49
5.7 Bearbeitungshonorare und Preise.....	50
5.8 Termine des Verfahrens.....	50
5.9 Leistungen des Verfahrens.....	52
5.10 Verfahrensunterlagen.....	58
5.11 Vorprüfung.....	58
5.12 Beurteilungskriterien.....	59
5.13 Weitere Bearbeitung.....	60
5.14 Eigentum und Urheberrecht.....	60
5.15 Rücksendung der Arbeiten.....	60
5.16 Terminübersicht.....	61
5.17 Vertraulichkeit.....	61
5.17 Sonstiges.....	61

## NACHWEISE



## 0 ANLASS UND ZIEL DES WETTBEWERBS

Die Hansestadt Rostock plant eine umfassende Umstrukturierung und Entwicklung der an exponierter Stelle im Seebad Warnemünde gelegenen Mittelmole. Die ca. 21 ha große Halbinsel liegt zwischen der ursprünglichen Warnowmündung Alter Strom am historischen Ortskern von Warnemünde und der heutigen Warnowmündung, dem Seekanal, der als Neuer Strom die Verbindung zwischen dem Rostocker Überseehafen und der Ostsee bildet (siehe Abb. 2).

Das Seebad Warnemünde ist sowohl ein bekannter Ferienort und beliebtes Ziel für Kreuzliner sowie Segler als auch – als Ortsteil der Hansestadt Rostock – Erholungs-, Wohn-, Ausbildungs- und bedeutender Arbeitsstandort mit Einrichtungen auf dem Gebiet der Forschung und Entwicklung sowie im High-Tech-Bereich. Durch seine vielfältigen Funktionen als Seebad, Erholungsort, Kreuzfahrthafen und Hafeneinfahrt von Rostock sowie sein reizvolles historisches Ambiente und die sehr attraktive geographische und naturräumliche Lage ist der Ort Reise- bzw. Ausflugsziel für tausende Touristen und Besucher.

Die Mittelmole ist das traditionelle Entrée für Warnemünde und die Hansestadt Rostock an der Mündung der Warnow in die Ostsee. Das Areal wird vor allem durch das Kreuzfahrtterminal mit seinen Kaianlagen und Liegeplätzen, den Fähranleger zur Hohen Düne, den Segelhafen, den S- und Fernbahnhof Warnemünde, aufgegebene Fähr- und Bahnanlagen, Brachflächen, Stellplatzanlagen sowie eine Grünanlage am Alten Strom geprägt. Seit ihrer Entstehung nimmt die Mittelmole vor allem Verkehrsfunktionen auf, die nicht nur in einem engen und funktionalen Zusammenhang mit dem Stadtteil Warnemünde, sondern auch mit der Hansestadt Rostock insgesamt stehen. Heute beeinträchtigen funktionale und gestalterische Defizite die Mittelmole als Eingangsbereich zum Seebad und zur Hansestadt Rostock. Gleichzeitig stellen freierwerdende, ehemals für den Eisenbahnfährverkehr genutzte Flächen auf der Mittelmole ein wertvolles Potenzial für den aufgrund der naturräumlich geprägten Umgebung in seinem Flächenwachstum sehr begrenzten Ortsteil Warnemünde dar.

Die Mittelmole soll zu einem attraktiven, repräsentativen und funktionsadäquaten Anlaufpunkt für das Seebad Warnemünde entwickelt werden. Die Stadt Rostock plant, die vorhandenen hafenbezogenen und touristischen Nutzungen wie Kreuzfahrtwesen, Segelsport und Ausflugswesen weiter zu qualifizieren und ergänzende touristische Nutzungen sowie Gastronomie, Beherbergung und Einzelhandel auszubauen. Unter Berücksichtigung der Lärmimmission und des Hochwasserschutzes soll in einem Teilbereich ein Wohnquartier zur ganzjährigen Belebung der Mittelmole konzipiert werden. Zudem beabsichtigt die Stadt, die Freiräume im Wettbewerbsgebiet in ihrer Funktion als wassernahe Erholungs- und Erlebnisbereiche entsprechend zu entwickeln. Die Verkehrsfunktionen auf der Mittelmole sollen so gestaltet und in die künftigen Strukturen eingebettet werden, dass ein nutzungsgemischter und attraktiver Standort entsteht, der den historischen Ortskern ergänzende Nutzungen aufnimmt.

Insgesamt soll die Mittelmole zu einem Ort mit vielfältigen Funktionen und einer repräsentativen städtebaulichen und architektonischen Gestaltung entwickelt werden, welche der Bedeutung Warnemündes als historischem Fischerort, als modernem Seebad und als überregional bekanntem Ausflugsziel für Tages- und Erholungsgäste gleichermaßen gerecht wird.

Ziel der Neuordnung und -gestaltung des Planungsgebiets ist die Konzeption einer flexiblen und zukunfts-offenen städtebaulichen Lösung für die Mittelmole zur Vorbereitung des Bebauungsplanverfahrens, dessen inhaltliche Bearbeitung nach Beendigung des Wettbewerbs Mitte 2012 beginnen soll.

Abb. 1 | Blick auf die östliche Kaikante der Mittelmole; im Vordergrund das Kreuzfahrtterminal (Titelblatt)

Abb. 2 | Lage des Wettbewerbsgebiets in der Stadt



Neuer Strom/Seekanal

Bahnhof Warnemünde

Warnemünde

Alter Strom

Hohe Düne

---

## 1 HISTORISCHE ENTWICKLUNG

---

Warnemünde wird urkundlich erstmals im Jahre 1195 als „Verneminne“ erwähnt und von der Hansestadt Rostock 1323 erworben, um die Konkurrenz eines zweiten Hafens zu vermeiden. Der zu einem Fischerdorf gewachsene Ort besteht bis ca. 1820 ausschließlich aus zwei Hausreihen entlang dem Alten Strom.

Etwa ab 1820 beginnt Warnemündes Entwicklung zu einem Seebad und in einer ersten Phase der Stadterweiterung entstehen ab 1880 das Kurparkviertel mit der Strandpromenade und das heutige Ortszentrum mit der Kirche (1871), dem Kirchenplatz und dem Postamt (1889). Zudem wird 1886 die Eisenbahnlinie Warnemünde - Rostock - Neustrelitz mit dem heutigen Bahnhof Warnemünde Werft als Endpunkt eröffnet; 1903 wird die Strecke zum jetzigen Bahnhof Warnemünde auf der Mittelmole verlängert.

Das heute als Mittelmole bezeichnete Gebiet umfasst ursprünglich – vor dem Bau des Neuen Stroms von 1900 bis 1903 – das gegenüber dem bestehenden Ort Warnemünde liegende östliche Flussufer im Bereich der Warnowmündung (siehe Abb. 10 in Anlage 8). Dieser Mündungsbereich ist zum Schutz vor Treibsand und zum Erhalt der Schifffahrtstiefe an beiden Uferseiten mit langen, weit in die Ostsee hinausragenden Molen versehen, die seit dem Mittelalter aus mit großen Steinen aufgefüllten, hölzernen Uferbefestigungen bestehen (siehe Abb. 11-13 in Anlage 8).

Durch den Bau des Neuen Stroms und des Eisenbahnfährhafens für die Fähre nach Gedser (Dänemark) entsteht zwischen dem Alten Strom und dem Neuen Strom eine Halbinsel, auf der sich umfangreiche Bahn- und Gleisanlagen sowie der bis heute erhaltene, zentral auf der Mole platzierte Personenbahnhof für Warnemünde befinden. Noch heute existieren hier denkmalgeschützte historische Bahnhofsgebäude und das Fährbecken mit Gleisanschluss und Slipanlage, die aus einer über 100-jährigen Fährverbindung stammen.

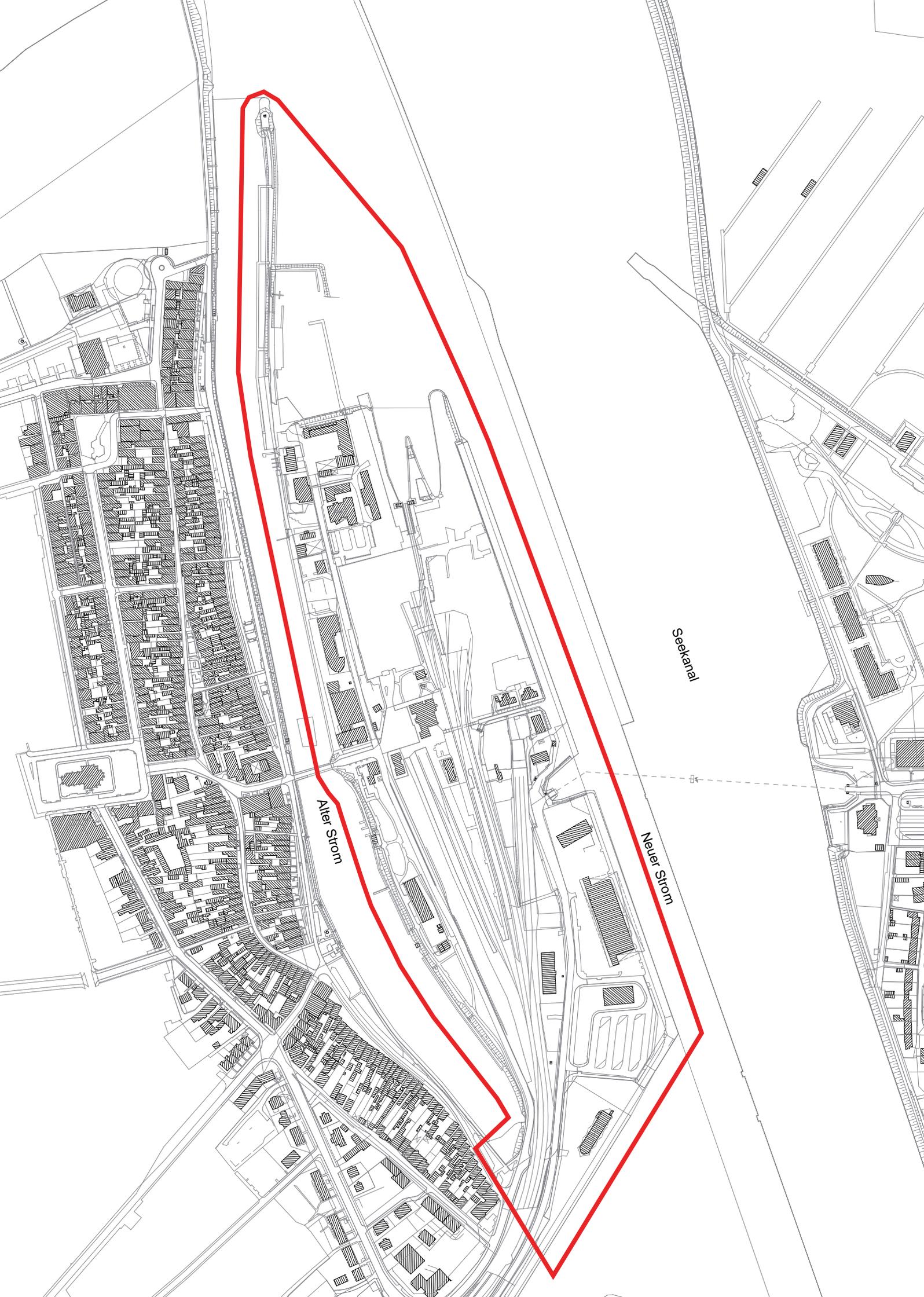
In dieser Zeit werden auch die Drehbrücke über den Alten Strom zum Ortskern Warnemündes (Kirchenstraße) und der bis heute erhaltene Fähranleger für die Fähre zur Hohen Düne errichtet. Durch den Bau des Neuen Stroms wird die ehemalige Ostmole zur Mittelmole (siehe Abb. 13 in Anlage 8). Im Alten Strom werden die ersten Liegeplätze für den Segelsport errichtet, die Ausgangspunkt für Segelregatten vor Rostock-Warnemünde sind. Der Neue Strom wird in den 1950er Jahren mit dem Ausbau des landeinwärts liegenden Überseehafens zum Seekanal und stellt bis heute die Lebensader des Rostocker Hafens dar (siehe Abb. 14 in Anlage 8).

Südlich der Mittelmole beginnt 1948 mit einem gleichzeitigen Ausbau des 1886 für den Fährverkehr nach Gedser (Dänemark) in Betrieb genommenen Hafenbeckens an der nördlichen Spitze der Mittelmole der Bau der Warnowwerft (heute Nordic Yards Warnemünde GmbH).

Im Jahr 1955 wird Warnemünde Fischereistützpunkt und Hochschulstandort. Der Rostocker Ortsteil Hohe Düne auf der gegenüberliegenden Uferseite wird Marinestützpunkt. Zudem ersetzt ab dieser Zeit eine Vorortbahn als Vorläufer der S-Bahn die bisher von Warnemünde nach Rostock führende Reichsbahnlinie. Der Güterumschlag im Warnemünder Hafen wird 1960 eingestellt, die Kaianlagen am Neuen Strom seit dieser Zeit für die Abfertigung von Passagierschiffen genutzt.

Ab Anfang der 1990er Jahre entwickelt sich Warnemünde zu einem modernen Seebad und zum Kreuzfahrthafen. Damit einhergehend wird das Hotel- und Pensionswesen weiter ausgebaut. Auf der Mittelmole eröffnen am Uferstreifen des Alten Stroms nördlich der Drehbrücke einige Restaurants und Läden. Der seit den 1960er Jahren genutzte Passagierkai wird zu einem modernen Kreuzfahrtterminal erweitert (heute: Warnemünde Cruise Center).

Um den Anforderungen der immer größer werdenden Fähren gerecht zu werden und unerwünschten Lastverkehr aus dem Ostseebad zu verlagern, wird der Fährverkehr Richtung Gedser Mitte der 1990er Jahre in den Rostocker Überseehafen verlegt. Dadurch steigt die Frequentierung des 1996 ausgebauten Seekanals, der einzigen Verbindung zwischen der offenen See und den Rostocker Hafenanlagen, deutlich an.



Alter Strom

Neuer Strom

Seekanal

---

---

Mit der Verlagerung des Fährverkehrs fallen Teilbereiche der Halbinsel brach und dienen seitdem – provisorisch mit Beton versiegelt – als Stellflächen für Pkw und Wohnmobile (siehe Punkt 3.4.3). Die Kaianlagen entlang dem Seekanal werden für den wachsenden Kreuzschiffahrtsbetrieb genutzt und ausgebaut. Zugleich werden große Teile der Gleisanlagen des ehemaligen Eisenbahnfährverkehrs (Trajektverkehr) schrittweise zurückgebaut.

Die unterschiedlichen historischen Entwicklungsphasen und der kontinuierliche Zuwachs neuer Funktionen und Nutzungen, die sich städtebaulich in Schichten um das historische, auf einer Düne gelegene Fischerdorf Warnemünde herum entwickelt haben, prägen bis heute das städtebauliche Bild des Orts (siehe Abb. 21 und 22 in Anlage 8).

Die Mittelmole stellt sich in diesem Gefüge als eigenständiger Entwicklungsbereich dar, der heute einerseits von Brachflächen sowie aufgegebenen Fährhafen- und Bahnfunktionen gekennzeichnet ist und andererseits durch den Bahnhof, die Hafenanlagen mit Fähre, Kreuzfahrtterminal und Segelbetrieb sowie große Stellplatzanlagen eine für Warnemünde enorm wichtige und den Ort zunehmend prägende Verkehrs- und Tourismusfunktion wahrnimmt.



- Nebengebäude
- Gebäudenutzung**
- reine Wohnnutzung
- Wohnnutzung und FeWo
- Wohn- und Gewerbenutzung
- Wohn-, Gewerbenutzung und FeWo
- Gewerbenutzung und FeWo
- Gewerbenutzung
- Beherbergung
- Sport und Freizeit
- Bildung und Wissenschaft
- GFE
- Verwaltung
- Sonstiges

Wertbereich

## 2 CHARAKTERISIERUNG DES RÄUMLICHEN UMFELDS

Das nähere Umfeld des Wettbewerbsgebiets ist durch die historische Entwicklung der sehr verschiedenen Nutzungen geprägt (siehe Anlage 12 und Abb. 5). Dementsprechend unterscheiden sich die Baukörperstrukturen der umliegenden Stadträume stark voneinander.

Westlich des Wettbewerbsgebiets auf der gegenüberliegenden Uferseite des Alten Stroms erstreckt sich das Seebad Warnemünde. Direkt entlang dem westlichen Ufer befindet sich der historische Kern Warnemündes mit der für das unter Denkmalschutz stehende Fischerdorf charakteristischen, kleinmaßstäblichen Bebauung.

Der südliche Bereich der Straße Am Strom und die Alexandrinenstraße werden durch giebelständige, überwiegend 1-geschossige Wohnhäuser auf schmalen, tiefen Parzellen geprägt. Im nördlichen Bereich der Straße Am Strom sind die Gebäude überwiegend 1- bis 3-geschossig. Hier werden die Erdgeschosse durch Gastronomie und kleinteiligen Einzelhandel mit vorwiegend zentrenrelevanten Sortimenten, die Obergeschosse zum Wohnen und für Beherbergung genutzt (siehe Abb. 6).

Der Bereich um den Kirchenplatz stammt aus der ersten Phase des 19. Jahrhunderts. Der zentrale Platz ist 3- bis 4-geschossig bebaut und mit Post, Bank, Supermarkt sowie Einzelhandel und Gastronomie das städtische Zentrum des historischen Warnemündes. Von hier führt die 2-geschossig bebaute Mühlenstraße mit gastronomischen, Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten nach Westen. Die Achse Mühlenstraße – Kirchenplatz – Bahnhof – Neuer Strom stellt die zentrale Achse in Ost-West-Richtung dar, welche die unterschiedlichen Schichten der Ortsentwicklung miteinander verbindet.

Nördlich des Kirchenplatzes ist das Stadtbild durch die vorwiegend 1- bis 3-geschossige Wohn- und Pensionsbebauung, südlich des Kirchenplatzes durch die überwiegend 3-geschossige Wohnbebauung gekennzeichnet (siehe Abb. 7).

Im Nordwesten liegt mit der Seepromenade als Übergang zum Stadtgebiet der Strand Warnemündes mit seinen Dünen. In Hinblick auf die Bebauung sind hier der Warnemünder Leuchtturm und der „Warnemünder Teepott“ am östlichen Ende des Strands sowie das 1971 eröffnete, 20-geschossige 5-Sterne Hotel Neptun prägend – die drei Wahrzeichen Warnemündes (siehe Abb. 8, 9 und 15).



Abb. 6 | Bebauung entlang der Straße Am Strom



Abb. 7 | Wohnbebauung in der Fritz-Reuter-Straße - südlich des Kirchenplatzes



TEEPOTT

HELLAS

WETTERSTUDIO

Schloss

RESTAURANT

Parallel zur Seepromenade verläuft westlich des Hotels Neptun der Strandweg mit villenartigen Wohnhäusern im Jugendstil. Eine Bebauung in der typischen Bäderarchitektur ist ebenso um den Kurpark Warnemündes vorzufinden, der nordwestlich des Planungsraums liegt.

Auf dem östlich gegenüber der Mittelmole gelegenen Uferbereich wurde 2005 – zum gleichnamigen Rostocker Ortsteil gehörend – die „Yachthafenresidenz Hohe Düne“ auf einer Fläche von etwa 300.000 m<sup>2</sup> errichtet. Diese 3- bis 4-geschossige 5-Sterne Hotel- und Wellnessanlage verfügt über rund 370 Zimmer, eine Shopping-Passage, Restaurants und Bars. Gemeinsam mit der angeschlossenen Marina (750 Liegeplätze) stellt sie eine hochwertige Ergänzung des tourismusbezogenen Nutzungsangebots in Warnemünde dar (siehe Abb. 10).

Im Süden liegen – ausgehend von der Mittelmole durch ein Hafenbecken getrennt – die strukturbildenden und -verstärkenden industriell produzierenden Betriebe Neptunwerft und Caterpillar sowie das Werftgelände der Nordic Yards Warnemünde GmbH. Vornehmlich wird dieses Areal durch die für eine industrielle Nutzung typische Bebauung aus großen Lager- bzw. Werkhallen, Werft- und Krananlagen sowie größeren Lagerflächen gekennzeichnet. Teile des Werftgeländes liegen derzeit brach.



Abb. 9 | Blick vom Seekanal auf die Wahrzeichen Warnemündes: das Hotel Neptun, der Leuchtturm Warnemünde und der „Warnemünder Teepott“



Abb. 10 | Blick von der Mittelmole zur „Yachthafenresidenz Hohe Düne“

**ANGABEN ZU DEN EIGENTUMSVERHÄLTNISSEN WURDEN AUS  
DATENSCHUTZRECHTLICHEN GRÜNDEN UNKENNTLICH GEMACHT.**

**DEN FÜR DEN WETTBEWERB REGISTRIERTEN TEILNEHMERN STEHT  
DIESE INFORMATION ZUR VERFÜGUNG.**

---

## 3 ANALYSE DES PLANUNGSGEBIETS

---

### 3.1 Lage, Größe und Abgrenzung

Das Wettbewerbsgebiet – die Mittelmole mit Yachthafen – befindet sich mit einer Größe von rund 23 ha im Norden der Hansestadt Rostock im Stadtteil Rostock-Warnemünde. Durch die Lage in direkter Nähe zum historischen Ortskern des Seebads Warnemünde und im Eingangsbereich des Rostocker Hafens nimmt es eine herausragende Bedeutung im gesamten Stadtgefüge ein.

Im Osten wird die Mole durch den Neuen Strom bzw. den Seekanal und im Westen durch den Alten Strom begrenzt. Südlich schließt das Areal mit der Verlängerung der Straße Am Strom ab. Die nördliche, zum Wettbewerbsgebiet zählende Yachthafen- bzw. Wasserfläche grenzt ebenfalls an den Seekanal, der hier als Bundeswasserstraße definiert ist (siehe Abb. 4).

### 3.2 Eigentumsverhältnisse



### 3.3 Verkehrliche Erschließung und Verkehrsinfrastruktur

#### 3.3.1 Fuß- und Radwegeverbindungen

Die Hauptachse, die das Wettbewerbsgebiet für Fußgänger und Radfahrer erschließt, ist die Drehbrücke auf Höhe des Bahnhofs Warnemünde, die von der Kirchenstraße über den Alten Strom führt (siehe Abb. 12).

Über die südliche Verbindung der Mole mit dem Festland bestehen zwei weitere fußläufige Anbindungen: Die westlich der Bahnanlagen gelegene Verbindung verläuft durch die Grünanlage am Alten Strom zum Süden des Alten Stroms (Straße Am Bahnhof). Die östlich der Bahnanlagen gelegene Verbindung führt entlang der Straße Am Passagierkai und weiter am Ostufer der Mittelmole. Aus Richtung der Straße Am Passagierkai war hier bis zur Fertigstellung des ÖPNV-Verknüpfungspunkts Nordkreuz im November 2011 (siehe Punkt 3.3.7) der Ortsteil Warnemünde über einen Bahnübergang in Höhe der Alten Bahnhofsstraße erreichbar. Dieser wurde nach Eröffnung des Nordkreuzes geschlossen. Eine Querung des Gleisbetts ist durch die Unterführung am neuen Verknüpfungspunkt an der Lortzingstraße möglich.

Eine fuß- und radläufige Verbindung zwischen Altem und Neuem Strom auf Höhe der Drehbrücke besteht auf der Mittelmole durch einen nicht barrierefrei gestalteten Fußgängertunnel (siehe Abb. 13). Planungen zum Umbau der Bahnanlagen am Bahnhof Warnemünde sehen die Schließung des Tunnels und die Anordnung einer ebenerdigen Ost-West-Querung unmittelbar nördlich des Bahnhofsgebäudes vor (siehe Punkt 3.3.7 und Anlage 14).

Des Weiteren verlaufen ein Fernradweg entlang der Werfallee bis zur Straße Am Passagierkai und in Ost-West-Richtung der Ostseeküstenradweg über das Wettbewerbsgebiet. Der Ostseeküstenradweg führt von der Drehbrücke durch den Fußgängertunnel am Bahnhof Warnemünde bis zum Fähranleger Hohe Düne.

#### 3.3.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Bahnverkehr

Über den zentral im Wettbewerbsgebiet gelegenen S- und Fernbahnhof Warnemünde ist die Mittelmole gut an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) angebunden (siehe Abb. 14). Ausgehend vom Rostocker Hauptbahnhof beträgt die Fahrtzeit ca. 25 Minuten. Zudem gibt es am Bahnhof Warnemünde Fernverkehrsverbindungen über den ICE und InterConnex (privatwirtschaftlicher Fernzug) sowie privat bestellte Zugverbindungen für die Kreuzfahrtschiffe an der Mittelmole.

Die beiden südlich des Bahnhofsvorplatzes gelegenen S-Bahngleise und das östlich des Bahnhofgebäudes gelegene Fernbahngleis 4 sind vom Bahnhofsvorplatz aus barrierefrei zu erreichen. Das östlich davon gelegene Fernbahngleis 6 ist nur über den Bahnhofstunnel zu erreichen.

Die Busse des ÖPNV fahren die Mittelmole selbst nicht an. In fußläufiger Entfernung im Bereich des Ortsteils Warnemünde schaffen jedoch Haltestellen zweier Buslinien und einer Nachtbuslinie (z.B. am Kirchenplatz und am Nordkreuz), einen Anschluss in Richtung Rostocker Innenstadt und an das regionale Nahverkehrsnetz (siehe Punkt 3.3.7).

#### 3.3.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Mit Kraftfahrzeugen kann das Planungsgebiet über die Straßen Am Bahnhof und Am Passagierkai erreicht werden. Parallel zum Alten Strom führt die Straße Am Bahnhof zunächst westlich entlang dem Gleisbett der S- und Fernbahn. Sie erschließt die Mole bis zur nordwestlichen Spitze sowie die Parkplätze westlich und nördlich des Bahnhofsgeländes. Die Straße Am Passagierkai stellt die Anbindung des südlichen Teils der Kaianlagen am Neuen Strom sowie des Fähranlegers zur Hohen Düne sicher. Sie verläuft östlich der Gleisanlagen und geht südlich der Mittelmole nach dem beschränkten Bahnübergang in die Alte Bahnhofstraße über, ebenso wie die Straße Am Bahnhof.

Über die B 103 (Alte Bahnhofstraße/Rostocker Straße/An der Stadtautobahn) ist das Wettbewerbsareal an das (über-)örtliche Hauptverkehrsstraßennetz und die A20 angebunden. Zudem ist die Straße Am Passagierkai durch das Nordkreuz unmittelbar an die B 103 angebunden (siehe Punkt 3.3.7).

Der vormals durch den Eisenbahnfährverkehr genutzte nördliche Teil der Mittelmole ist zurzeit nur über den Bahnhofsvorplatz zu erreichen, die Kaianlagen in diesem Bereich sind nicht durch eine Straße erschlossen.

### 3.3.4 Reisebusse und Taxen

Nördlich des Bahnhofs sind – über die Straße Am Bahnhof erreichbar – unbefestigte Flächen zum Parken von Reisebussen auf Privatflächen vorhanden (siehe Punkt 3.4.3). Zwischen Bahnhof und Drehbrücke befindet sich ein Taxi-Stand.

### 3.3.5 Schiffsverkehr

#### Seekanal

Der Seekanal ist die seewärtige Zufahrt und damit die Lebensader aller Rostocker Häfen (Marine, Chemiehafen, Seehafen Rostock („Überseehafen“), Stadthafen, Rostocker Fracht- und Fischereihafen, Metallaufbereitung Rostock). Zurzeit sind im Seekanal jährlich ca. 10.000 Schiffsanläufe je Richtung zu verzeichnen, wobei für die Umschlagmengen der Frachthäfen der Hansestadt Rostock bis 2025 eine Verdopplung prognostiziert ist (Seeverkehrsprognose des BMVBS, erstellt durch PLANCO, Essen).

Basierend auf den prognostizierten Umschlagmengen und einer angedachten Verdichtung der Abfahrtsfrequenz der Fähre nach Gedser auf stündliche Abfahrten ist eine Erhöhung der Anlaufzahlen auf mehr als 15.000 je Richtung und Jahr realistisch.

#### Fähre

Aus der Fährtasche an der Ostseite der Mittelmole stellt eine ganzjährig betriebene Auto- und Personenfähr-Verbindung als Teil des ÖPNV-Systems im Pendelverkehr zwischen Warnemünde und Hohe Düne die Anbindung der östlich der Warnow gelegenen Küstenorte sicher (siehe Abb. 15). Die Fähre befördert derzeit rund 2 Mio. Personen und 400.000 Kfz/Jahr. Sie ist für Kfz über die Straße am Passagierkai mit einer Aufstellspur zu erreichen und für Fußgänger und Radfahrer in Richtung Bahnhof über den nicht barrierefreien Bahnhofstunnel bzw. über die Straße Am Passagierkai und den noch vorhandenen Bahnübergang an den südlichen Teil Warnemündes angebunden.



Abb. 12 | Blick über die Drehbrücke in Richtung Osten



Abb. 13 | Östlicher Eingang des nicht barrierefreien Fußgängertunnels im Bereich des Bahnhofs Warnemünde

### Kreuzschifffahrt – Warnemünde Cruise Center

Rostock-Warnemünde ist für Kreuzfahrttouristen aus aller Welt in den vergangenen Jahren zu Deutschlands beliebtestem Reiseziel geworden. Bezogen auf die deutschen Kreuzfahrthäfen wird das Warnemünde Cruise Center in diesem Jahr die meisten Schiffsanläufe und die größte Vielfalt an Passagierschiffen verzeichnen. Der Kreuzfahrtsektor wird als ein bedeutender Wirtschaftsfaktor mit touristischem Entwicklungspotenzial eingeschätzt (siehe Anlage 8).

Schiffsanläufe erfolgen überwiegend an den südlich der Fährtasche gelegenen Liegeplätzen P7 und P8, die über die Straße Am Passagierkai an das Straßennetz angebunden sind. Ausweichliegeplatz bei Mehrfachanläufen ist der Liegeplatz P1 - P6 nördlich des Fährbeckens, der insbesondere für mittelgroße Kreuzfahrtschiffe ohne Passagierwechsel genutzt wird, jedoch eine für Großschiffe unzureichende Wassertiefe aufweist und landseitig lediglich über eine 13 m breite Kaianlage erschlossen ist (siehe Anlage 13).

### Ausflugsschiffe

Warnemünde ist Anlaufpunkt und Hafen für Ausflugsschiffe, die entlang der Ostseeküste, zu Rund- und Mini-Kreuzfahrten sowie flussaufwärts Richtung IGA-Park/Schiffahrtsmuseum und Stadthafen/Rostocker Innenstadt verkehren. Im Bereich der Mittelmole legen diese Schiffe an den Liegeplätzen P1 - P6 an, die für Fußgänger aus Richtung Ortskern jedoch nur durch den Bahnhofstunnel zu erreichen sind.

### Segler

Als zentrale Anlaufstelle und Austragungsort zahlreicher nationaler und internationaler Regatten – nicht nur zur Warnemünder Woche – ist die Mittelmole das Zentrum des Segelsportstandorts Rostock/Warnemünde. Aufgrund der idealen Segelbedingungen vor Warnemünde trainieren hier ganzjährig Segelsportler aller Bootsklassen. Als saisonübergreifender Ziel- und Ausgangshafen für Freizeit- und Traditionssegler generiert Warnemünde bei steigender Popularität ein zunehmendes touristisches Potenzial aller Generationen.



Abb. 14 | Der Bahnhof Warnemünde, Blick vom Fernbahngleis 6 in westliche Richtung



Abb. 15 | Blick auf die Fährtasche an der Ostseite der Mittelmole; im Hintergrund das Hotel Neptun

### 3.3.6 Ruhender Pkw-Verkehr

Auf der Mittelmole befinden sich zur Entlastung des historischen Ortskerns vom ruhenden Verkehr mehrere private Parkplätze mit über 500 öffentlich nutzbaren Kfz-, 25 Bus- und 60 Caravanstellplätzen (siehe Abb. 16). Daneben existieren im Bereich der Kreuzfahrtterminals rund 540 weitere Kfz- und 15 Bus-Stellplätze, die saisonal für den Kreuzfahrtbetrieb genutzt werden. Für die Hafen-, Bahnhof- und privaten Nutzungen sind weitere Stellplätze vorhanden.

Insgesamt stellt die bestehende Parkplatznutzung einen prägenden, funktionalen Bestandteil der Mittelmole dar (siehe Anlage 11).

### 3.3.7 Vorliegende Planungen, Defizite und Konfliktbereiche

Vor dem Hintergrund der Bedeutung des Wettbewerbsgebiets als wichtigem Verkehrsknotenpunkt und im Hinblick auf dessen weitere Entwicklung ist die Erschließungssituation der Mittelmole aufgrund unzureichender bzw. fehlender verkehrlicher An- und Verbindungen sowie verschiedener Konfliktpunkte zwischen einzelnen Verkehrsinfrastrukturbereichen zurzeit als mangelhaft zu bewerten. Einige Defizite können durch bereits begonnene Maßnahmen bzw. vorliegende Planungen behoben werden und sind im Folgenden beschrieben (siehe Anlage 8).

#### ÖPNV-Verknüpfungspunkt – Nordkreuz

Laut Deutschem Tourismusverband fahren insgesamt täglich etwa 3.400 Fahrzeuge auf die Mittelmole. Der Verkehrsfluss wurde durch den beschränkten Bahnübergang an der Alten Bahnhofstraße jedoch beeinträchtigt. Um die Erschließungssituation des Planungsareals zu verbessern, wurde basierend auf dem Integrierten Gesamtverkehrskonzept der Hansestadt Rostock von 1998 (IGVK) in den Jahren 2011 bis 2012 südlich der Lortzingstraße eine Brücke zur Querung der Gleise errichtet und der ehemalige S-Bahn-Haltepunkt Warnemünde Werft zum ÖPNV-Verknüpfungspunkt Nordkreuz umgestaltet (siehe Anlagen 10 und 29).

Im Zusammenhang mit diesem Projekt wird der MIV von und zum Planungsraum zukünftig hauptsächlich über den Straßenzug An der Stadtautobahn/die neu errichtete Brücke Karl-Kerner-Straße/ Werft-allee/Am Passagierkai geführt. Des Weiteren entstand auf Höhe der Lortzingstraße ein mit Rampen für



Abb. 16 | Blick auf die zum Parken von Pkw, Caravan und Bussen genutzten Flächen nördlich des Bahnhofs Warnemünde

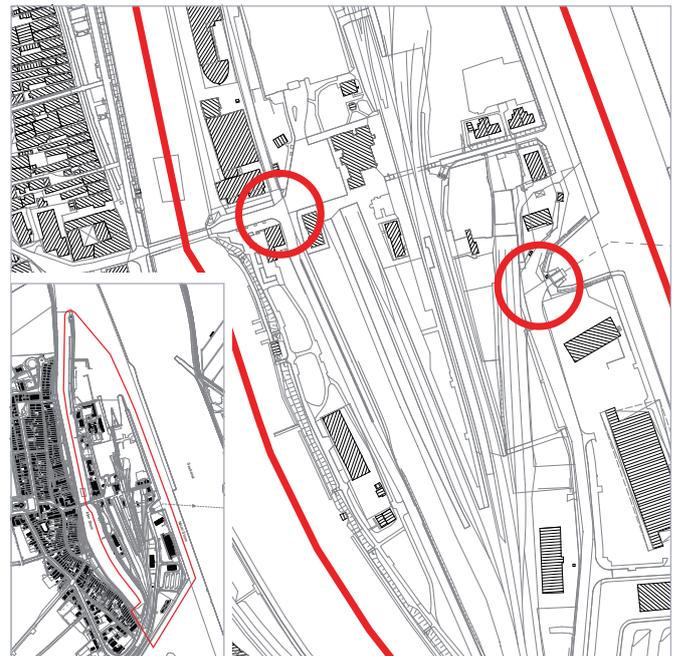


Abb. 17 | Verortung der bzgl. des Fußgängerverkehrs und des motorisierten Verkehrs konfliktträchtigen Kreuzungsbereiche auf der Mittelmole

mobilitätseingeschränkte Personen erschlossener Fußgängertunnel und ein kombinierter Bus-/ S-Bahnsteig, der Umstiege vereinfacht und Voraussetzungen für eine bessere Anbindung des Ortsbusses an den Bahnhof Warnemünde sowie den Fähr- und Kreuzschiffverkehrsverkehr schafft (siehe Anlage 29). Nach Eröffnung des Verknüpfungspunkts im November 2011 wurde die Schranke an der Alten Bahnhofstraße geschlossen; damit besteht für den Verkehr zwischen dem Bahnhof Warnemünde und dem Nordkreuz keine Querungsgelegenheit mehr.

#### **Umbauvorhaben der Deutschen Bahn AG (DB)**

Das Fehlen einer barrierefreien Ost-West-Verbindung zwischen Altem Strom und Neuem Strom in Höhe des Bahnhofs ist ein gravierender Mangel, der die vorhandenen Nutzungen einschränkt und die weitere Entwicklung bremst. Die DB plant einen Teil-Umbau des Bahnhofs und eine Anpassung und Erneuerung der Gleisanlagen auf der Mittelmole (siehe Anlage 14). Nach dem Umbau (voraussichtlich 2015) kann ein Rückbau der nördlich des Bahnhofs gelegenen Gleisanlagen erfolgen. Die östlich des Bahnhofgebäudes gelegenen Bahnsteige 4 und 6 werden dann in Höhe der Nordkante des Bahnhofgebäudes enden. Damit besteht die Möglichkeit einer barrierefreien Querung unmittelbar nördlich des Bahnhofs. Die Planungen der DB sehen die Schließung des Fußgängertunnels vor. Dies führt zu einer Verschwenkung der städtebaulichen Achse Drehbrücke – Bahnhofsvorplatz – Fußgängertunnel – Neuer Strom (Bahnhofsachse).

Mit dem Umbau der Gleisanlagen ist aufgrund erforderlicher Kurvenradien eine Verbreiterung der Gleisanlagen nach Westen verbunden, so dass vor allem am südlichen Ende der Mittelmole (Spüldurchlass zwischen Altem und neuem Strom) ein Engpass zwischen Bahngelände und Altem Strom entstehen wird (siehe Punkt 4.3).

#### **Erschließungsdefizite**

Der gesamte Nordteil der Mittelmole ist nicht bzw. unzureichend erschlossen. Dies betrifft die Sackgassensituation der Straße Am Bahnhof im Bereich des Segelsporthafens, den Weg von der Drehbrücke über den Fischmarkt – hier fehlt eine attraktive fußläufige Anbindung in nördliche oder östliche Richtung – und die nur eingeschränkt nutzbare Hinterlandanbindung der Kaianlagen P1 - P6 im Nordosten der Mittelmole.

#### **Konfliktbereiche**

In den Kreuzungsbereichen des Fußgängerverkehrs in Ost-West-Richtung und des motorisierten Verkehrs in Nord-Süd-Richtung bestehen zurzeit auf der Mittelmole zwei Konfliktbereiche mit Handlungsbedarf: zum einen die Kreuzung der Straße Am Bahnhof mit dem Fußgängerverkehr zwischen Bahnhof/Bahnhofsvorplatz und Drehbrücke und zum anderen die Kreuzung der Straße Am Passagierkai mit dem Fußgängerverkehr zwischen Bahnhofstunnel und WCC bzw. Fähre (siehe Abb. 17, Anlage 8 und Punkt 4.2).

### 3.4 Nutzungs- und Baukörperstrukturen

Entlang der Bahnhofsachse Drehbrücke – Bahnhofsvorplatz – Fußgängertunnel – Neuer Strom lässt sich die Mittelmole in einen nördlichen und einen südlichen Bereich gliedern. Der nördliche Teil der Mittelmole weist entsprechend seiner derzeitigen Nutzungsstruktur drei Teilgebiete auf: den östlichen mit Kaianlagen am Seekanal, den zentralen Bereich mit Brach- bzw. Parkflächen und Segelsportareal sowie den westlichen, intensiv gemischt genutzten Bereich. Durch die vom Bahnhof in südliche Richtung verlaufenden Gleisanlagen wird im Süden ein südöstlicher Bereich mit Erschließungs- und Kreuzfahrtfunktionen sowie ein südwestlicher Teilbereich mit Erschließungs- und Grünflächen gebildet.

#### 3.4.1 Bahnhofsachse

Im Zentrum des Wettbewerbsgebiets liegen der Warnemünder Bahnhof mit Anschluss an die S- und Fernbahn und der Bahnhofsvorplatz (siehe Abb. 21). Die denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude werden im Erdgeschoss zu Bahndienstleistungs- und Einzelhandelszwecken und in den Obergeschossen zum Wohnen genutzt. Das historische Stellwerk beherbergt einen Verein. Östlich des Bahnhofs liegen Wohnhäuser (Am Bahnhof 7a-d, siehe Abb. 29) und durch Reedereien genutzte Gebäude (Am Bahnhof 6 und 7).



Der Bahnhofsvorplatz wird derzeit durch mobile Verkaufsstände und Stellplätze genutzt.

#### 3.4.2 Nordöstliche Mittelmole

Die Kaianlagen im Nordosten der Mittelmole sind zwischen dem südlichen Fährbecken der Fähre nach Hohe Düne und dem nördlichen Fährbecken des ehemaligen Fährbetriebs nach Dänemark in einer Tiefe von 13 m ausgebaut. Sie dienen der Aufnahme von Ausflugsschiffen, Großseglern (insbesondere zur Hanse-Sail) und Kreuzfahrtschiffen. Die mangelhafte landseitige Erreichbarkeit und die geringe Tiefe der Kaianlagen schränkt die Hafennutzung ein.



Anlässlich der Hanse-Sail und bei Port-Partys werden die Kaianlagen als Veranstaltungsfläche genutzt.

#### 3.4.3 Zentraler Bereich der Mittelmole

Das zentrale Gebiet nördlich von Bahnhof und Bahnhofsvorplatz wird durch die zum Parken genutzten Flächen des aufgegebenen Eisenbahnfährverkehrs geprägt. Neben dem zentralen Pkw-Parkplatz befinden sich östlich der ehemaligen Hauptbahntrasse Wohnmobilstellplätze und nördlich davon Parkplätze für Reisebusse im Städtereiseverkehr. Pkw- und Busparkplatz haben die Funktion, das historische Zentrum von Warnemünde von Parkplätzen für Kurzzeit- und Tagesgäste sowie Parksuchverkehr weitgehend freizuhalten. Zu großen Segelereignissen (s.u.) werden die Parkplatzflächen zum Teil als Logistik- und Aufstellflächen genutzt.



Westlich der Fährbecken der vormaligen Fähre nach Dänemark befinden sich der ehemalige Wagenschuppen und das ursprüngliche Verwaltungsgebäude der Reederei Scandlines, ein Plattenbau aus den 1970er Jahren (Am Bahnhof 3a), der mit acht Geschossen das höchste Gebäude auf der Mittelmole ist (siehe Abb. 26). Weiter nördlich liegt der 2- bis 3-geschossige Gebäudekomplex der Landessportschule des LSB MV.

Das eigentliche Molenbauwerk, das als Wellenbrecher fungiert und die Einfahrt zum Alten Strom markiert, bildet die nordwestliche Spitze der Mittelmole.

#### Segelsport

Die etwa 130 Liegeplätze des Segelhafens und der Kaikante im Nordwesten der Mittelmole werden durch die ansässigen Segelvereine, die Landessportschule des LSB MV und durch Gastlieger genutzt. Die stark nachgefragten Liegeplätze sind landseitig über das Segelvereinsgelände bzw. das Gelände der Landessportschule angebunden. Der Seglerhafen wird im Westen und Norden durch das alte Molenbauwerk, im Osten durch eine gerade durch den LSB fertiggestellte Spundwand vor Wellengang

geschützt. Auf dem Gelände der Landessportschule befindet sich eine kleine Slipanlage, deren Kapazität auf Grund der Größe stark eingegrenzt ist (siehe Abb. 18).

Als ganzjährig genutztes Ausbildungs- und Trainingszentrum hat die Landessportschule große, sportübergreifende Bedeutung. Aufgrund der idealen Segelbedingungen auf der Ostsee vor Warnemünde wird sie im Segelsport nicht nur landesweit, sondern auch bundesweit als Trainingszentrum nachgefragt.

Das 2- bis 3-geschossige Gebäude der Landessportschule Am Bahnhof 3 bietet Schulungsräume und einfache Unterkunftsmöglichkeiten für rund 85 Personen. Aufgrund fehlender räumlicher Kapazitäten hat der LSB MV das Seglerheim Am Bahnhof 2 in einem langfristigen Mietvertrag mit der Hansestadt Rostock (KOE) an die Landessportschule gebunden.

Aktuell verfügt die Landessportschule über eine Bruttogeschossfläche von ca. 2.400 m<sup>2</sup> für z.B. Unterbringung, Schulung und Verwaltung sowie über Lagerflächen von ca. 500 m<sup>2</sup>. Weiterhin werden angrenzende wassernahe Grundstücksflächen von rund 2.400 m<sup>2</sup> als Jollenliegeplätze und Logistikflächen genutzt (siehe Anlage 15).

Der LSB MV strebt eine Sanierung/Erneuerung und einen Ausbau der Sportschule, gegebenenfalls mit Internat, an. Zudem besteht eine Nachfrage nach Unterkunftsmöglichkeiten – auch im einfachen und mittleren Segment – in der Umgebung der Landessportschule für mitreisende Familienangehörige von Sportlern und Trainern bei Schulungen und Wettkämpfen.

Die steigende Nachfrage nach einer Durchführung nationaler und internationaler Wettkämpfe sowie Welt- und Europameisterschaften im Segelrevier Warnemünde kann wegen der begrenzten landseitigen Platz- und infrastrukturellen Verhältnisse nur teilweise bedient werden.

Zur Warnemünder Woche, der mit etwa 20 Segelregatten mit fast allen olympischen Bootsklassen, ca. 2.000 Aktiven aus etwa 30 Nationen und insgesamt 700.000 Besuchern bei den Sport- und Kulturveranstaltungen größten Regattaveranstaltung der Region, wird daher mit einigen Bootsklassen auf den Yachthafen Hohe Düne und den Strand ausgewichen. Für die Durchführung dieses Events werden auf



Abb. 18 | Steg- und Slipanlage der Landessportschule; im Hintergrund die Bebauung an der Straße Am Strom und der Leuchtturm Warnemünde



Abb. 19 | Der Warnemünder Fischmarkt; Blick von der Drehbrücke zur nordwestlichen Kaikante der Mittelmole

der nördlichen Mittelmole zusätzlich zu den Freiflächen der Segelvereine und der Landessportschule ca. 3.000 m<sup>2</sup> für die Aufstellung von Zelten der aktiven, meist jugendlichen Segler, 4.000 m<sup>2</sup> für Caravans der Segler/Trainer und 6.000 m<sup>2</sup> für das Abstellen von Trailern sowie ca. 2.000 m<sup>2</sup> als Logistikflächen genutzt. Bisher werden diese Flächen durch die jeweiligen Grundstückseigentümer (vormals Scandlines, jetzt WIRO) vorwiegend im Bereich der Fährbecken der ehemaligen Fähre nach Gedser sowie südlich und westlich davon bereitgestellt.



### 3.4.4 Nordwestliche Mittelmole

In diesem Teilabschnitt liegen im Norden die Schiffsreparaturstelle und die ehemalige Schiffstankstelle (Am Bahnhof 2a, [REDACTED]), das Seglerheim (Am Bahnhof 2, [REDACTED]) sowie die Gebäude und Pachtflächen des Warnemünder Segelclubs WSC (Am Bahnhof 1f, [REDACTED]). Der WSC, der auch Ausrichter der Warnemünder Woche ist, strebt eine landseitige Flächenerweiterung an.

Die Kaikante des Alten Stroms ist in diesem Bereich Teil des durch die Schiffsreparaturstelle und den WSC von der Stadt langfristig gepachteten Areals und nicht öffentlich zugänglich.

Zwischen Segelclub und Drehbrücke erstreckt sich der stark frequentierte Warnemünder Fischmarkt. Auf dem Alten Strom liegen hier die historischen Warnemünder Fischkutter, denen im Kaibereich jeweils Fischverkaufsstände zugeordnet sind (siehe Abb. 19). Die Platzaufweitung südlich des Segelclubs wird von dem denkmalgeschützten Gebäude der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (Am Bahnhof 1e) begrenzt (siehe Abb. 20). Das städtische Gebäude Am Bahnhof 1d beherbergt Räume für den Hafenmeister und die Fischereiaufsicht, Sanitärräume für die Hafennutzer sowie Kühlräume für die Fischhändler. In der südlich anschließenden, 2- bis 3-geschossigen, sanierten bzw. neu errichteten Bebauung (Am Bahnhof 1a-1c) an den Hafenanlagen des Fischmarkts sind Restaurants und maritim-touristischer Einzelhandel angesiedelt. Die Obergeschosse werden hier auch für Dienstleistung genutzt.

Den Abschluss der Bebauung zur Bahnhofsachse bildet das 3-geschossige Gebäude Am Bahnhof 1, ebenfalls mit Einzelhandels- und Dienstleistungsflächen.



Abb. 20 | Blick auf das denkmalgeschützte Gebäude der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger



Abb. 21 | Blick auf den Bahnhof Warnemünde und den Bahnhofsvorplatz

## Veranstaltungen

Die größten Veranstaltungen in Rostock und Warnemünde sind die jeweils einmal jährlich stattfindende Warnemünder Woche und die Hanse-Sail mit Jahrmarktreiben.

Bei beiden Events herrscht auf der Mittelmole besonders reger Besucherverkehr. Zu den etwa 4- bis 6-mal jährlich anlässlich des Mehrfachanlaufs von Kreuzfahrtschiffen stattfindenden Port-Partys mit jeweils bis zu 30.000 Besuchern werden der Bereich der Kaianlagen P1 - P6 am Seekanal in Verbindung mit der Bahnhofsachse sowie der Bereich um Pier 7 genutzt v (siehe Anlage 13).

Zur Hanse-Sail wird darüber hinaus die östliche Flanke der nördlichen Fährbecken u.a. zum Aufstellen eines weithin sichtbaren Riesenrads genutzt.

## Schlepper und sonstige Funktionsschiffe

Schlepper und sonstige für den Hafenbetrieb erforderliche Schiffe liegen je nach Hafenskapazität im Bereich der Liegeplätze P1 - P6 oder im Bereich des Werftbeckens, außerhalb der Kreuzfahrtsaison auch im Bereich der Liegeplätze P7 und P8 (siehe Anlage 13).

### 3.4.5 Südöstliche Mittelmole

Dieser Teil der Mittelmole dient überwiegend Erschließungszwecken, dem Fährbetrieb nach Hohe Düne und dem Kreuzfahrtbetrieb.

Der umgebaute Fernbahnsteig 6 (siehe Anlage 14) wird sich künftig parallel zum Kreuzfahrtbereich vom Bahnhof aus etwa 400 m nach Süden erstrecken. Unmittelbar östlich des künftigen Bahnsteigs 6 ist in einem 2- bis 3- geschossigen Gebäude das für den Bahnbetrieb erforderliche Stellwerk untergebracht. Dieses soll mittelfristig durch ein neues Bauwerk mit kleinerer Grundfläche ersetzt werden.



Die nördlich daran anschließende Brach-/Stellplatzfläche der ehemaligen Gleisanlagen stellt ein kurzfristig verfügbares Flächenpotenzial für die Entwicklung dieses Bereiches dar.

Der denkmalgeschützte Zwiebschuppen Am Passagierkai 4 - 5 (siehe Abb. 22) sowie das Gebäude „Pier 7“ Am Passagierkai 1 werden für Einzelhandel und Gastronomie genutzt.

Die außerhalb des Kreuzfahrtbereichs liegenden Kaianlagen in Richtung Werftbecken werden zum Anlegen von Schleppern und anderer für den Hafenbetrieb erforderlicher Schiffe genutzt.

## Kreuzfahrtterminal

Das 2005 eröffnete Terminalgebäude am Liegeplatz P7 und der mit einem Zeltdach versehene gläserne Pavillon sind die diesen Bereich der Mittelmole prägenden Gebäude (siehe Abb. 23 und 24). Der Pavillon wurde 2002 erstmals in Betrieb genommen und steht seit 2006 als Abfertigungseinrichtung für Kreuzfahrttouristen am Liegeplatz P8 zur Verfügung (siehe Anlage 13).

Während der Kreuzfahrtsaison 2011 von Ende April bis Anfang Oktober hatte Warnemünde über 160 Anläufe mit mehr als 250.000 Seereisenden, davon zwischen Mai und August 13 Dreifach- und 2 Vierfachanläufe zu verzeichnen; die Tendenz ist steigend (siehe Punkt 3.3.5). Auch aufgrund immer größer werdender Schiffe werden weiter steigende Passagierzahlen prognostiziert. Die überwiegende Zahl der Kreuzliner wird an den Liegeplätzen 7 und 8 abgefertigt.

Während der Drei- und Vierfachanläufe weichen kleinere bis mittlere Kreuzfahrtschiffe auf den nördlich der Fährtasche gelegenen Liegeplatz P1 - P6 aus. Großschiffe müssen wegen des fehlenden Tiefgangs bei P1 - P6 bzw. fehlender Kailängen im Überseehafen anlegen. Die HERO strebt eine Vergrößerung der landseitigen Flächen aller Liegeplätze an.

Die Fläche zwischen der Straße Am Passagierkai und den Kaianlagen am Seekanal wird, den Bereich des Zwiebschuppens ausgenommen, während der Schiffsanläufe als Erschließungs- und Logistikfläche für

den Kreuzfahrtbetrieb, zwischen den Schiffsanläufen als Kurzzeitparkplatz für an- und abreisende Kreuzfahrttouristen und außerhalb der Kreuzfahrtsaison als Parkplatz genutzt (siehe Punkt 3.3.6, Anlage 11). Zudem werden der Ausbau eines weiteren Liegeplatzes gegenüber von P8 im Bereich des Werftbeckens sowie eine Teilverfüllung des Werftbeckens zur Anlage von Stellplatzanlagen angestrebt. Hierzu sind jedoch Eigentums- und Erschließungsfragen sowie Fragen zum Umgang mit der Altlasten- und Lärmproblematik zu klären.

Die Kreuzliner prägen mit einer Länge von bis zu 320 m und bis zu 10-geschossigen Aufbauten die Silhouette von Warnemünde temporär. Zudem entstehen mit bis zu 2.800 Passagieren pro Schiff logistische Anforderungen an die Verteilung aller Besucher auf der Mittelmole und im historischen Ortskern.

Um den Sicherheitsaspekten des internationalen Kreuzfahrttourismus zu genügen, sind die Kaianlagen durch einen 2,50 m hohen Zaun eingegrenzt, in den für die Zugänglichkeit der Kaianlagen bei Abwesenheit der Kreuzliner offenbare Türen eingelassen sind (siehe Abb. 23 und 24).

Außerhalb der Kreuzfahrtsaison werden die vorhandenen Kaianlagen gelegentlich als Anleger für kleinere Schiffe genutzt; die vorhandenen Gebäude und Flächen stehen dann leer.



### 3.4.6 Südwestliche Mittelmole

Südlich der Bahnhofsachse und westlich der Straße Am Bahnhof liegt mit wertvollem Baumbestand die „Grünanlage am Alten Strom“ (siehe Abb. 25 und 28).

In diesem parkähnlichen Freiraum befinden sich die folgenden, teilweise provisorisch errichteten Gebäude: der gastronomisch genutzte Flachbau Am Bahnhof 12 (█), das Gebäude Am Bahnhof 15, welches █ durch eine Kanzlei, einen Tauchsportclub und den Kuttersegelclub als Vereins- und Bootshaus genutzt wird und ein Bootsverleih für kleinere Sportboote.

In der Umgebung des Gebäudes Am Bahnhof 15 sind Teile der Grünfläche als Lager- und Stellplatzflächen zweckentfremdet. Das Ufer der Grünanlage ist derzeit wegen der schadhafte Uferbefestigung nicht zugänglich. Die Grünanlage ist schwach frequentiert, was neben den genannten Defiziten auf die mangelnde Einbindung in das Fußwegenetz zurückzuführen ist.

Zwischen der Straße Am Bahnhof und den Gleisanlagen befindet sich eine bahngewidmete Fläche, die derzeit als Parkplatz (teilweise für Wohnmobile/Caravan, Punkt 3.3.6 und Anlage 11) dient. Diese Fläche steht nach den Gleiserneuerungen der DB zum größten Teil als Entwicklungsfläche zur Verfügung (siehe Anlage 14).

## 3.5 Rechtliche Rahmenbedingungen

### 3.5.1 Flächennutzungsplan (FNP)

Der geltende Flächennutzungsplan für die Hansestadt Rostock in der Fassung vom 02.12.2009 weist für die Mittelmole überwiegend ein Sondergebiet aus (SO.1.15, SO.1.16 und SO.1.17), das sich zwischen Altem und Neuem Strom bis zur gewerblichen Baufläche des Werftgeländes im Süden erstreckt. Der südwestliche Teilbereich ist für eine langgestreckte Grünfläche (PRK1.1) entlang dem Alten Strom und parallel hierzu für Bahnanlagen (B1.1) ausgewiesen (siehe Anlage 5).

Im Sondergebiet Mittelmole sind Einrichtungen und Anlagen für maritim-touristische Nutzungen sowie mit ihnen in Verbindung stehende, gewerbliche Nutzungen zulässig. Dies sind insbesondere Einrichtungen der Gastronomie, Beherbergung und Kultur sowie Dienstleistungs- und Einzelhandelsbetriebe, die dem dargestellten Gebietscharakter entsprechen.

Außerdem sind Einrichtungen und Anlagen zulässig, die den wasserseitigen Nutzungen (Bootsanleger, Kreuzfahrtterminal) dienen.

Aufgrund der besonderen städtebaulichen Qualität, der maritim-touristischen Nutzung und der besonderen verkehrlichen Erschließung ist großflächiger Einzelhandel auszuschließen.

Um die Zulässigkeit von Wohnbebauung auf der Mittelmole rechtlich abzusichern, wird parallel zum Bebauungsplanverfahren Mittelmole ein entsprechendes Änderungsverfahren für den Flächennutzungsplan eingeleitet.

### 3.5.2 Strukturkonzept Warnemünde

Das Strukturkonzept Warnemünde 2010 stellt den inhaltlichen und planerischen Orientierungsrahmen für die künftige Entwicklung Warnemündes dar. Mit Beschluss der Bürgerschaft entfaltet es eine Selbstbindungswirkung für die Hansestadt. Als informelles Instrument dient es der Vorbereitung der verbindlichen Bauleitplanung und ist Beurteilungsgrundlage für Vorhaben, Projekte und Maßnahmen sowie den Umgang mit städtischen Grundstücken.

Das Strukturkonzept ist der Auslobung als Anlage beigelegt und bildet Grundlage der Aufgabenstellung (siehe Punkt 4.1 und Anlage 8). Die Studie erläutert die Rahmenbedingungen, Zielsetzungen und Maßnahmen für die künftige Entwicklung Warnemündes und im Speziellen der Mittelmole.

### 3.5.3 Bauplanungsrecht

Planungsrechtlich werden Bauvorhaben im Wettbewerbsgebiet derzeit nach § 34 und § 35 BauGB beurteilt. Um eine geordnete städtebauliche Entwicklung der Mittelmole zu gewährleisten, ist die Schaffung von qualifiziertem Baurecht für diesen Bereich erforderlich. Daher fasste die Rostocker Bürgerschaft am 13.04.2011 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan „Mittelmole Warnemünde“.

Die im Strukturkonzept erarbeiteten Planungsziele für die Mittelmole sind Bestandteil des Aufstellungsbeschlusses (siehe Anlage 8).

Es ist vorgesehen, das Wettbewerbsergebnis als Entwurfsgrundlage für den Bebauungsplan „Mittelmole Warnemünde“ zu nutzen.



Abb. 22 | Blick auf den denkmalgeschützten Zwiebelschuppen aus Richtung Süden; im Hintergrund das Kreuzfahrtterminal

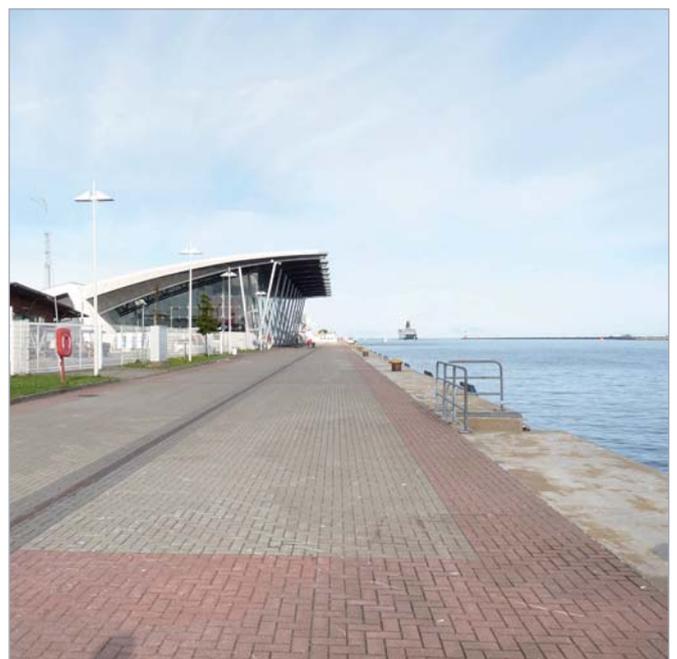


Abb. 23 | Östliche Kaikante der Mittelmole mit Blickrichtung Norden auf das Kreuzfahrtterminal (Liegeplatz P7)

### 3.5.4 Bauordnungsrecht

Im Rahmen des Wettbewerbs sind die Bestimmungen der Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V) und die aufgrund der LBauO M-V erlassenen Vorschriften einzuhalten (siehe Anlage 23).

Weiterhin gelten die einschlägigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften sowie insbesondere nachfolgende Verordnungen, Richtlinien und Programme in der jeweils aktuellen Fassung, die – je nach Erfordernis – im Wettbewerb bzw. in der Weiterplanung zu berücksichtigen sind:

- Technische Baubestimmungen gemäß Bekanntmachung des Ministeriums für Verkehr, Bau und Landesentwicklung vom 12. Juli 2011 (siehe [http://www.mv-regierung.de/vm/arbml/pages/TB\\_inhalt\\_CMS.htm](http://www.mv-regierung.de/vm/arbml/pages/TB_inhalt_CMS.htm))
- Satzung der Hansestadt Rostock über die Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge und über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Stellplätze (siehe Anlage 24)
- Satzung der Hansestadt Rostock über die Gestaltung von Baugrundstücken (siehe Anlage 27)
- Satzung der Hansestadt Rostock über Beschaffenheit und Größe von Spielflächen für Kleinkinder bis 6 Jahre (siehe Anlagen 23 und 28)

### 3.5.5 Landschaftsplanung und Naturschutz

Für das Wettbewerbsgebiet gelten die im Strukturkonzept dargestellten Festlegungen des durch die Bürgerschaft am 01.04.1998 beschlossenen Landschaftsplans der Hansestadt Rostock.

Bäume ab einem Stammumfang von 0,50 m sind durch eine Baumschutzsatzung geschützt (siehe Anlage 26).

Zudem befindet sich in der Grünanlage am Alten Strom - nordöstlich des bestehenden Vereinsgebäudes eine Blutbuche, die als Naturdenkmal eingetragen ist (siehe Anlage 25).



Abb. 24 | Gläserner Pavillon mit Zeltdach für die Abfertigung der Kreuzfahrtpassagiere; im Hintergrund ein Kreuzfahrtschiff am Liegeplatz P8



Abb. 25 | Baumbestand der „Grünanlage am Alten Strom“; Blickrichtung Süden

### 3.5.6 Denkmalschutz

Im Wesentlichen fokussiert der Denkmalschutz in Rostock-Warnemünde die Bewahrung des historischen Fischer-, Kur- und Badeorts (siehe Anlage 8).

Der südliche Teil des Alten Stroms liegt einschließlich des Ufers der Grünanlage im Denkmalsbereich „Am Strom“. Zudem befindet sich die Mittelmole insgesamt in unmittelbarer Nähe sowie Sichtbeziehung zu diesem benachbarten Denkmalsbereich (siehe Anlage 5 und Abb. 27 in Anlage 8).

Auf der Mittelmole sind folgende Bauwerke als Einzeldenkmale eingetragen (siehe Anlage 4):

- Am Bahnhof 1d – Gebäude der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger
- Am Bahnhof 4, 5, 8, 9 – historische Bahnhofsanlage einschließlich Bahnsteig 3 und 4 (mit Überdachung) und Stellwerk.
- Am Passierkai 4 - 5 – Zwiebschuppen, ehemaliger Lagerschuppen des Warnemünder Hafens
- Am Strom – Drehbrücke

Die Parkanlage am Alten Strom liegt darüber hinaus auch im Geltungsbereich der seit 1993 gültigen Erhaltungssatzung.

### 3.5.7 Hochwasserschutz

Das Wettbewerbsgebiet liegt bei Eintreten eines Sturmflutereignisses innerhalb des überflutungsgefährdeten Bereichs.

Für die Mittelmole liegt kein Hochwasserschutzkonzept vor. Der Hochwasserschutz der Mittelmole wird derzeit nicht den notwendigen Anforderungen gerecht; eine Definition der Hochwasserschutzlinie ist daher erforderlich.

Das Bemessungshochwasser liegt bei 2,80 m HN und damit über der vorhandenen Geländehöhe. Für die Dimensionierung von Schutzanlagen oder -vorrichtungen ist außerdem ein Freibord von 0,5 m zum Schutz vor Wellenschlag zu berücksichtigen.

Des Weiteren sind die Aspekte Starkniederschläge und orkanartige Stürme in den städtebaulichen Lösungsvorschlägen zu berücksichtigen.

### 3.5.8 Klimaschutz

Die vereinbarten Klimaschutzziele der Hansestadt Rostock und der Bundesrepublik Deutschland sind einzuhalten.

Die Europäische Union hat im Jahr 2007 mit dem Energie- und Klimaschutzpakt ihre Mitgliedsländer verpflichtet, ihre Emissionen bis 2020 gegenüber 1990 um mindestens 20 % zu verringern, den Anteil der regenerativen Energien am gesamten Energieverbrauch auf 20 % zu erhöhen und die Energieeffizienz zu steigern, so dass 20 % des für 2020 prognostizierten Energieverbrauchs eingespart werden.

Die Bundesrepublik Deutschland unterstützt diese Ziele mit dem Integrierten Energie- und Klimaprogramm, welches das Land Mecklenburg-Vorpommern mit seinen Leitlinien für ein „Energiewende 2020“ als regionale Strategie unterstützt.

Als Mitglied des internationalen Klimabündnisses hat sich die Hansestadt Rostock verpflichtet, die Treibhausgasemissionen gegenüber dem Jahr 2010 um 10 % zu senken. Die Bürgerschaft der Hansestadt Rostock beschloss 2008 die Aufstellung eines Konzepts zur Energiewende und beabsichtigt mit einem Masterplan einen Weg aufzuzeigen, wie für Rostock eine Minderung der Emissionen von Treibhausgasen auf 95 % im Jahr 2050 erfolgen kann.

### 3.5.9 Lärm- und Immissionsschutz

#### Lärm

Das Wettbewerbsgebiet ist durch Fahr- und Schiffsverkehr starker Lärm- und Schadstoffbelastung ausgesetzt. Zu den Lärmquellen für den Bereich Mittelmole zählen insbesondere der Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehr sowie die anlagenbezogene Lärmemission der Kreuzschifffahrt, des Fähranlegers Hohe Düne, des Segelhafens und der ansässigen Gewerbebetriebe (siehe Anlage 9).

Vorangegangene Untersuchungen konzentrierten sich insbesondere auf die Geräuschemissionen des Kreuzschifffahrtsverkehrs durch z.B. das An- und Ablegen der Schiffe, den Transport von Containern (Aufnehmen/Absetzen durch Gabelstapler), die musikalischen Schiffsverabschiedungen und Port-Feste, den Stellplatzsuchverkehr auf Lkw-, Bus- und Pkw-Stellplätzen, den Verkehr auf den Fahrwegen innerhalb des Kreuzfahrtterminals sowie durch den anlagenbezogenen Verkehr auf den öffentlichen Straßen.

Die Untersuchungen zur Lärmbelastung durch die Kreuzschifffahrt, die auf Messwerten aus den Jahren 2007/2008 basieren, ergeben, dass im gesamten Bereich der Mittelmole die Richtwerte für allgemeine Wohngebiete und im südlichen Teil auch für Mischgebiete sowohl tagsüber als auch nachts tendenziell überschritten werden (siehe Anlage 9). Da sich das Potential der Kreuzfahrer inzwischen fast verdoppelt hat und mit weiteren Steigerungen zu rechnen ist, ist bei der Planung eine weitere Intensivierung der Lärmbelastung zu beachten.

Als Bewertungsgrundlage für Bestand und Planung werden die in der nachfolgenden Tabelle angeführten Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau" herangezogen.

Die Einhaltung des Orientierungswerts ist anzustreben, um die mit der Eigenart des betreffenden Baugebiets oder der betreffenden Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen. Sie sollen gerade in diesem städtebaulich hochwertigen Planungsraum das Mindestmaß an Aufenthalts- und Wohnqualität sicherstellen.

Gebietsnutzungsart	Orientierungswerte (OW) in dB(A)	
	Tag (6 - 22 Uhr)	Nacht (22 - 6 Uhr)
allgemeine Wohngebiete (WA)	55	40
Mischgebiete (MI)	60	50

Tabelle: Bewertungsgrundlage Lärm nach DIN 18005, Beiblatt 1

Ein neuer Ansatz im Lärmschutz gegenüber Verkehrslärm geht von den Immissionen aus, die nachts am Ohr des Schlafers ankommen – ungestörte Nachtruhe. Schutzziel ist es, einen schlafgünstigen Innenraumpegel zu gewährleisten. Allerdings ist hierbei zu beachten, dass zugleich die Einhaltung des Tag-Orientierungswerts der DIN 18005, Beiblatt 1 sichergestellt sein muss, um eine der Nutzungsart angemessene Aufenthaltsqualität im Freien zu gewährleisten. Daraus folgt, dass vor baulichen Maßnahmen an den Gebäuden vorrangig andere Möglichkeiten des Schallschutzes vorzuschlagen sind. Hierfür geeignete planerische Maßnahmen beziehen sich auf Abstände, Nutzungsmischung und -zuordnung sowie Stellung der Gebäude zur jeweils einwirkenden Lärmquelle. Bauliche Maßnahmen können z.B. die Organisation der Grundrisse (z.B. Schlaf- und Wohnräume auf der lärmabgewandten Seite), doppelte Fassaden, vorgehängte verglasten Loggien, Wintergärten und Lärmschutzfenster sein.

#### Geruch/Abgase

Während der Liegezeiten emittieren die Kreuzfahrtschiffe schwefel- und feinstaubhaltige Abgase, die Einfluss auf die Aufenthaltsqualität haben. Eine Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte der TA Luft liegt auf der Mittelmole nicht vor (Immissionssituation Hafen Rostock Luftschadstoffgutachten, Juni 2009 und Erstellung eines Immissionskatasters als Grundlage eines Luftreinhalteplans für die Hansestadt Rostock; Ermittlung der Ist-Situation, Mai 2007, Veröffentlichungen des LUNG in Mecklenburg-Vorpommern: [http://www.lung.mv-regierung.de/insite/cms/umwelt/luft/luft\\_lrp/lrp\\_luftreinhalteplan/lrp\\_materialien.htm](http://www.lung.mv-regierung.de/insite/cms/umwelt/luft/luft_lrp/lrp_luftreinhalteplan/lrp_materialien.htm)).

### **3.5.10 Planung von Verkehrsanlagen**

Gemäß § 49 LBauO Mecklenburg-Vorpommern sind Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in ausreichender Zahl und in zumutbarer Entfernung zum jeweiligen Grundstück herzustellen. Bei deren Planung und Erschließung gelten u.a. die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die „Richtzeichnungen barrierefreies Bauen auf öffentlichen Verkehrsflächen“ der Hansestadt Rostock (siehe Punkt 4.2).

Die notwendigen Durchfahrten, Bewegungs- und Aufstellflächen für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge sowie notwendiger Anlieferungsbereiche sind ebenfalls gemäß LBauO Mecklenburg-Vorpommern nachzuweisen.

Bei der Planung der nach Straßen- und Wegegesetz Mecklenburg-Vorpommern (StrWG M-V) dem öffentlichen Verkehr gewidmeten bzw. zu widmenden Verkehrsanlagen ist neben dem StrWG M-V und der StVO auch das Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zu berücksichtigen. Hier wird insbesondere auf die nachfolgenden Empfehlungen bzw. Richtlinien in ihren aktuellen Fassungen verwiesen:

- ESG - Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete
- RAS - Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
- EFA - Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen
- ERA - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
- ESAS - Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen

### **3.5.11 Flächen der DB**

Die bahngewidmeten Flächen unterliegen dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahnbundesamts (siehe Anlage 15).

### **3.5.12 Hafenflächen**

Als Hafen gilt an den Liegeplätzen P1 - P6 ab der Kaikante landseitig eine Fläche von 13 m und wasserseitig von 15 m. An den Liegeplätzen P7 und P8 gehört landseitig eine Fläche von 15 m und wasserseitig von 30 m ab der Kaikante zum Hafen (siehe Anlage 13).

### **3.5.13 Hafetrieb**

Für die Abfertigung von Kreuzfahrtschiffen sind die internationalen Sicherheitsbestimmungen zu berücksichtigen [ISPS-Code]. Diese führen während der Liegezeit der Kreuzfahrtschiffe zu Sperrungen der wassernahen Bereiche für den Publikumsverkehr. In Warnemünde wird die erforderliche Sicherheit durch einen 2,50 m hohen Zaun, dessen Türen in den Sperrzeiten geschlossen werden, gewährleistet.

Die schiffssicherheitsbedingten Licht- und Signalanlagen an den Kaianlagen des Seekanals und auf der gesamten Mittelmole dürfen nicht durch andere Lichtquellen überstrahlt oder anderweitig gestört werden.

## **3.6 Topographie und Bodenverhältnisse**

### **3.6.1 Geländehöhen**

Die Geländehöhen des Wettbewerbsgebiets beziehen sich auf das Höhensystem HN76 (Pegel Kronstadt) und sind der Anlage 6 zu entnehmen.

### **3.6.2 Baugrund**

Der Baugrund der Mittelmole setzt sich in den Tiefen von etwa 0,3 m bis 2,0 m aus Aufschüttungen in Form von z.B. unterschiedlichen Sanden, Schotter, Kohlengrus, Schlacke und Bauschutt zusammen.

### **3.6.3 Altlasten**

Die Mittelmole ist durch eine jahrzehntelange gewerbliche Nutzung geprägt. Der weitaus größte Bereich des Wettbewerbsgebiets wurde durch Einrichtungen genutzt, die mit der Betreibung des Eisenbahn-

und Fährbetriebs im Zusammenhang stehen. Hier haben insbesondere Betankungsanlagen zu teilweise massiven Belastungen des Bodens und Grundwassers geführt.

Aus diversen Untersuchungen ergibt sich für das Flurstück 849/23 und den darauf erfassten Altstandorten der im folgenden Text formulierte Erkenntnisstand.

Insgesamt sind folgende nachweislich belastete Bereiche auf der Mittelmole erfasst (siehe Anlage 22):

Bereich 1:	AS0926.00	Parkplatz am Fährbahnhof
Bereich 2:	AS1089.00	Wartungshalle
Bereich 3:	AS0948.00	Wagenschuppen, Wartungshalle
	AS1088.00	Drehscheibe mit Gleisanlagen
	AS1132.00	unterirdische Tanks beim Wagenschuppen

Aus den vergangenen Nutzungen heraus resultieren Belastungen des Bodens und Grundwassers von unterschiedlicher Schwere mit Mineralkohlenwasserstoffen (MKW) und Polyzyklischen Aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK). Außerdem können punktuell Schwermetallbelastungen auftreten.

Im Bereich der angesprochenen und auf beigefügtem Kartenausschnitt gekennzeichneten Flächen ist bei einer Nutzungsänderung eine Raster-Beprobung auf MKW, PAK, Schwermetalle und Herbizide (im Gleisbereich) empfohlen, um im Rahmen von Beräumungs-, Neu- oder Umbauarbeiten zu beseitigende oder zu überdeckende Bereiche einzugrenzen.

Die ebenfalls auf der Mittelmole gelegene damalige Wassertankstelle der Fischereigenossenschaft (AS0924.00) wurde 1996 umfassend saniert, andere Bereiche auf den Parkplatzflächen teilsaniert.

### **3.6.4 Oberflächenentwässerung**

Das im Wettbewerbsgebiet anfallende Oberflächenwasser soll in den Alten Strom bzw. Neuen Strom geleitet werden.

### **3.6.5 Grundwasser**

Im Planungsraum ist der Grundwasserspiegel in unterschiedlichen Tiefen zwischen 0,80 m uGOK bis 2,90 m uGOK anzutreffen.

### **3.6.6 Ver- und Entsorgung**

Eine Fernwärmeversorgung ist für die Mittelmole aktuell nicht gesichert, wird von den Stadtwerken Rostock AG jedoch in Aussicht gestellt.

Für die in Diskussion befindliche Landstromversorgung für die Kreuzfahrtschiffe reicht die derzeitige Anbindung des Kreuzfahrtterminals nicht aus.

Im Übrigen werden alle erforderlichen Hauptmedien zur Verfügung gestellt.



Scandlines

HAN

---

## 4 AUFGABENSTELLUNG

---

Die Aufgabenstellung basiert auf dem Strukturkonzept Warnemünde, dem Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Mittelmole sowie Stellungnahmen und Informationen der Ausloberin und der Fachämter der Hansestadt Rostock ab (siehe Anlage 8).

### 4.1 Städtebauliche Zielsetzung

#### 4.1.1 Allgemeine Rahmenbedingungen

Die Mittelmole ist wasserseitiges Entrée der Hansestadt Rostock für den international frequentierten Ostseeraum, sie ist Tor zur Welt für tausende Reisende. Durch die einmalige Lage im Stadtgebiet und die sowohl für das Seebad Warnemünde als auch für die gesamte Hansestadt bedeutenden infrastrukturellen Nutzungen nimmt die Mittelmole eine Schlüsselfunktion in der zukünftigen Entwicklung und weiteren Qualifizierung Rostocks und insbesondere Warnemündes ein.

Für das Wettbewerbsareal generiert sich hieraus eine ehrgeizige Zielsetzung: Es gilt, die spezifischen Potenziale des Gebiets herauszuarbeiten und optimal zu entwickeln, einen der räumlichen Lage im wasserseitigen Eingangsbereich der Hansestadt entsprechenden, repräsentativen Ort mit eigenständiger Identität zu schaffen, ein adäquates Gegenüber für den historischen Fischerort zu entwickeln und dabei die bestehenden Funktionen auf Basis des vorliegenden Strukturkonzepts Rostock-Warnemünde zu qualifizieren, um diese in eine umsetzbare Rahmenplanung zu überführen.

Wichtige Blickbeziehungen sind zu erhalten. Die Entwürfe müssen sich, auch im Höhenmaßstab, angemessen und unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Zielstellungen in das Umfeld einfügen. Neben der Silhouette des historischen Fischerorts, den Wahrzeichen Leuchtturm, „Warnemünder Teepott“ und Hotel Neptun sollen auch die Kreuzliner als temporäre Wahrzeichen in die Betrachtung einbezogen werden.

Die Ausweisung der nördlich der Mittelmole gelegenen Wasserfläche als Teil des Wettbewerbsgebiets soll dazu anregen, die wasserseitige Eingangssituation einschließlich des Yachthafens und der bestehenden Molenbauwerke in die Planungsüberlegungen einzubeziehen, ohne dass damit eine bauliche Erweiterung der Mittelmole um diesen Bereich oder Aufschüttung dieses Bereichs angestrebt wird. Die Anordnung schwimmender Pontons ist aufgrund des Schwallwassers nicht möglich. Insbesondere für den Umgang mit den hier aufgegebenen Fährbecken werden kreative Lösungen erwartet.

Die Teilnehmenden sind angehalten, sich kritisch mit den vorhandenen baulichen Strukturen (z.B. Scandlines-Hochhaus) auseinanderzusetzen.

Zukünftig soll die Mittelmole nicht mehr nur einen Verkehrs- und Ankunftsort mit vornehmlich maritim-touristischen Nutzungen sowie dem hiermit verbundenen Gewerbe darstellen, sondern auch – abweichend zur Nutzungsausweisung im FNP – einen attraktiven Wohnstandort bilden. Die Wohnnutzung soll zu einer ganzjährigen Belegung der Mittelmole, insbesondere auch außerhalb der touristischen Hochsaison, beitragen. Daher wird die Anordnung von überwiegend saisonal genutzten Ferienwohnungen ausgeschlossen (siehe Punkt 4.1.3). Das Wohnen soll vorzugsweise im Nordwesten realisiert werden (siehe Abb. 4 und 5) und das vorhandene und auszubauende Nutzungsspektrum von Gastronomie, Beherbergung, Kultur, Dienstleistung sowie Einzelhandel ergänzen. Hierbei ist zu beachten, dass diese Nutzungsmischung dem angestrebten Gebietscharakter als repräsentativem Eingangsbereich entspricht und ebenso der Entwicklung der Kreuzschifffahrt, des Boots- und Segelsports sowie des Fährverkehrs dienen soll.

Der Planungsraum wird etwa entlang der Bahnhofsachse in ein südliches und ein nördliches Teilgebiet gegliedert. Der auch in Zukunft stärker lärmbelastete Bereich im Süden soll weiterhin die flächenintensiven Verkehrsinfrastrukturen wie Bahnanlagen, WCC mit Andienungs- und Lieferverkehr sowie den Fährbetrieb aufnehmen. Die Eisenbahnverkehrsanlagen des Bahnhofs Warnemünde werden von der DB umgestaltet, so dass hier außerdem Flächen frei werden, die im Rahmen der Neuordnung der Mittelmole als Flächenpotenzial zur Verfügung stehen (siehe Punkte 3.2 und 3.3.7).

Im nördlichen, weniger verlärmten Teilgebiet sollen die vorhandenen Nutzungen (Einzelhandel, Dienstleistung, maritimes Gewerbe sowie Boots- und Segelsport) erhalten, um Hotel- und Beherbergungsgewerbe ergänzt und unter Berücksichtigung ihrer kleinteiligen Struktur sowie der geplanten Wohnnutzung erweitert werden.

Für die Wohn- und Mischnutzung sollen die teilnehmenden Büros ein attraktives Gebäudeensemble mit optimaler Erschließung entwickeln (siehe Punkt 4.2), das einem städtebaulichen Gestaltungskonzept und unverwechselbarem Leitbild folgt. Die Ausloberin erwartet Entwürfe, die ein spannungsreiches, identitätsstiftendes Erscheinungsbild für die Mittelmole erzeugen und die Silhouette von Warnemünde maßvoll ergänzen. Dabei sollen die verschiedenen Nutzungen und einzelne Gebäudeteile bzw. -eingänge deutlich ablesbar sein, um die Eigenständigkeit des Projekts bzw. seiner Einzelelemente hervorzuheben und innerhalb des Ensembles differenzierbare Bereiche zu schaffen. Im Vordergrund der Quartierskonzeption steht die Entwicklung eines Orts, der eine hohe Nutzungs- und Aufenthaltsqualität bietet.

Die Ausloberin erwartet von den Teilnehmenden ein städtebauliches Konzept, das den Bereich der Mittelmole unter Beachtung der funktionalen Erfordernisse mit dem Ziel einer konfliktfreien Nutzungsmischung entwickelt. Außerdem soll das Konzept die Anforderungen an den baulichen Schall- und den Hochwasserschutz berücksichtigen.

Das städtebauliche Konzept muss wirtschaftlich realisierbar sein und soll eine flexible stufen- bzw. abschnittsweise Umsetzung gewährleisten.

Aus dem Wettbewerbsergebnis sollen städtebauliche Gebietskategorien hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung ableitbar sein. Das endgültige Maß der baulichen Nutzung ist ein wesentliches Erkenntnisziel des Wettbewerbs.

Neben städtebaulichen, freiraumplanerischen, architektonischen, funktionalen und wirtschaftlichen Aspekten ist die baurechtliche Realisierbarkeit des Entwurfskonzepts ein wesentliches Kriterium in der Beurteilung der Beiträge.

### **Denkmalschutz**

Die Nachbarschaft zum Denkmalsbereich Am Strom ist zu berücksichtigen. Zudem ist die Umgebung der Einzeldenkmale sorgfältig zu gestalten; insbesondere ist der Bahnhofsvorplatz von Bebauung freizuhalten und das Umfeld des Gebäudes der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger aufzuwerten.

### **Ufersicherung**

In Abhängigkeit von vorhandenen und zukünftigen wasserseitigen und ufernahen Nutzungen ist zu beachten, dass die Ufersicherung (Erreichbarkeit des Ufers bzw. von Sicherungsanlagen wie z.B. Spundwänden) gewährleistet bleibt.

### **Ökologie und Klimaschutz**

Bei der Planung der Neubebauung sind folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

- Ausrichtung und günstiges Verhältnis Hüllfläche zu Rauminhalt (kompakte Bauweise/ökologisch sinnvolles A/V-Verhältnis)
- Dachbegrünungen können die ökologischen, funktionalen und ästhetischen Werte der Wohnumfeldgestaltung erhöhen
- zukunftsweisende energetische Netzkonzepte

Angestrebt wird eine zukunftssichere Minimierung der Energiebedarfsdeckung aus fossilen Primärenergieträgern als Beitrag zur Energiewende. Daher sollen für die Energieversorgung des Wettbewerbsgebiets lokale regenerative Energieformen in erheblichem Maße genutzt werden. Neben der Prüfung von Möglichkeiten der Solar-Energienutzung sind – auch im Hinblick auf Hitzewellen im Hochsommer – Bauformen mit hohen energetischen Standards erwünscht. Varianten einer beispielhaft fortschrittlichen, ökologisch orientierten Energieversorgung sind zu überprüfen. Auch im Hinblick auf eine mögliche Fernwärmeversorgung sind Nahwärmekonzepte auf KWK-Basis in Betracht zu ziehen.

#### 4.1.2 Wohnnutzung und Immissionsschutz

Auf den Flächen der städtischen Wohnungsgesellschaft WIRO im nördlichen Bereich der Mittelmole sollen Wohngebäude für etwa 100 - 300 Wohneinheiten entstehen.

Um im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens die städtebaulichen Potenziale des Standorts auszuloten, ist die Anzahl der zu planenden Wohneinheiten flexibel gehalten. Die Mindestanzahl der Wohneinheiten (100) resultiert neben wirtschaftlichen Überlegungen aus dem Anspruch, eine für das Funktionieren des neuen Wohnquartiers und zur Schaffung eines differenzierten Wohnungsangebots erforderliche Mindestanzahl von Wohnungen zu realisieren. Die Höchstzahl wird durch die Lärmsituation, die unterzubringenden Nebenflächen (inkl. notwendiger Stellplätze, siehe Anlage 24), sowie die erforderlichen Freiflächen determiniert. Die Anzahl der geplanten Wohneinheiten ist ein wichtiges Erkenntnisziel des Verfahrens und soll aus dem städtebaulichen Konzept hervorgehen.

Es soll ein stadträumlich attraktives, generationsgemischtes und urbanes Wohnquartier mit hohem Identifikationspotenzial sowie einem differenzierten und vielfältigen Wohnungsangebot für unterschiedliche Zielgruppen entwickelt werden.

Für die Wohngebäude ist die entwurfsabhängige Anzahl an Eingängen/Erschließungskernen darzustellen. Die Mindestgröße der Wohnungen sollte 50 m<sup>2</sup> betragen.

Zwischen dem Bedarf an zusätzlichem Wohnraum und der Lärmbelastung der Mittelmole gibt es einen Zielkonflikt: Einerseits besteht ein erhöhter Bedarf an zusätzlichen Wohnungen bei knappen Erweiterungs- und Neubaumöglichkeiten in Warnemünde und die Forderung nach der Wiedernutzung gebrauchter Siedlungsflächen vor der Neuinanspruchnahme von Landschaftsflächen. Andererseits ist die Mittelmole Lärm- und Emissionsbelastungen durch den weiter steigenden (Schiffs-)Verkehr und den Kreuzschiffahrtsbetrieb, den Bahnverkehr und das vorhandene Gewerbe sowie Veranstaltungen ausgesetzt.

Um die überwiegend durch Schifffahrt und Gewerbe geprägte Umgebung der Mittelmole (Seekanal, Kreuzschiffahrt, Fähr- und Werftbetrieb) zu sichern und auch einen zukünftigen Ausbau zu ermöglichen, wird eine Wohnbebauung in unmittelbarer Nähe zum Kreuzfahrtterminal z.B. durch „Heranrücken“ der Wohnbebauung auf die ehemaligen Bahnflächen bzw. unmittelbar an den Seekanal im Hinblick auf die Lärm- und Luftbelastungen ausgeschlossen. Die Wohnbebauung ist in konfliktärmeren Bereichen anzuordnen. Sie muss den sich aus der Lärmimmission ergebenden Anforderungen an den baulichen Schallschutz entsprechen. In diesem Zusammenhang wird daher ausdrücklich auf die Einhaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen verwiesen (siehe Punkt 3.5.9).

Die Planungen für das Wettbewerbsgebiet müssen der Lärmbelastung durch entsprechende Gebietsausweisungen und die Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen und -auflagen Rechnung tragen.

Für die Neuplanungen sind darüber hinaus die während der Liegezeiten der Kreuzfahrtschiffe emittierten schwefel- und feinstaubhaltigen Abgase zu beachten.

#### 4.1.3 Einzelhandel, Beherbergung, Gastronomie und Dienstleistung

Am Fischmarkt und im Bereich des Kreuzfahrtterminals sind rund 2.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche vorhanden. Eine Erweiterung der Verkaufsfläche auf insgesamt ca. 3.000 m<sup>2</sup> wird als verträglich eingeschätzt. Verkaufsflächen sollten in Verlängerung der Achse Mühlenstraße – Kirchenplatz – Drehbrücke im Bereich der Bahnhofsachse angeordnet werden.

Die Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel im Wettbewerbsgebiet ist aufgrund der Erschließungssituation der Mittelmole und den der exponierten Lage der Halbinsel geschuldeten Anforderungen an die städtebauliche Qualität der Neubebauung ausgeschlossen.

Für zusätzliche Beherbergungsflächen ist derzeit eine Kapazitätserweiterung um maximal 200 - 300 Hotelbetten verträglich. Die Anordnung von Ferienwohnungsanlagen wird ausgeschlossen.

Die Erweiterung der Kapazitäten gastronomisch genutzter Flächen ist konzeptabhängig im Rahmen einer Angebotsplanung möglich. Gleiches gilt für zusätzliche Dienstleistungsflächen, die an dieser Stelle derzeit nicht nachgefragt werden.

Eine Realisierung der oben genannten Nutzungsarten ist erwünscht, darf aber nicht Voraussetzung für die Entwicklung der übrigen Flächen sein (z.B. im Sinne einer zur Realisierung der Wohnbebauung erforderlichen Schallschutzbebauung).

#### **4.1.4 Kultur und Tourismus**

Auf der Mittelmole soll die Ansiedlung eines für Bewohner und Touristen attraktiven, überwiegend durch Aktivitäten der örtlichen Kulturträger getragenen Zentrums mit einem ganzjährig nutzbaren, multifunktionalen Veranstaltungsraum für bis zu 200 Personen ermöglicht werden.

Die Ausloberin erwartet weiterhin Vorschläge für der hochwertigen Wasserlage entsprechende, wirtschaftlich tragbare touristische Angebote, die auch durch die Einwohner nutzbar sind und der Belebung insbesondere in der Vor- und Nachsaison dienen.

Die Planung einer Sporthalle im Wettbewerbsgebiet wird ausgeschlossen, da sich eine solche für den Standort Parkstraße in Planung befindet. Vom Neubau einer rein auf kulturelle Angebote ausgerichteten Veranstaltungshalle auf der Mittelmole sieht die Ausloberin ebenfalls ab, da diese in direkter Konkurrenz zu den in der Hansestadt Rostock bereits vorhandenen Veranstaltungsstätten und -angeboten stünde.

#### **4.1.5 Hafenbezogene Nutzungen am Seekanal**

Der Seekanal darf in seiner Funktion als Seewasserstraße auch bei weiter ansteigender Nutzung durch den Schiffsverkehr durch die Entwürfe nicht eingeschränkt werden.

Die Lage der Fährtaschen für die Fähre nach Hohe Düne ist zu erhalten. Für die auf die Fähre wartenden Kfz muss eine Aufstell- und Abfertigungsspur mit einer Länge von mindestens 150 m angeordnet werden. Zudem ist die fuß- und radläufige Anbindung an die Fähre zu gewährleisten; geeignete Bereiche für wartende Passagiere sind vorzuhalten.

Die Kaikante des Seekanals ist als Hafenfläche zu sichern und zugänglich zu machen. Die Bedingungen für den Kreuzfahrtbetrieb sind entsprechend seiner touristischen Bedeutung zu verbessern.

Die Anbindung der Liegeplätze P1 - P6 im Nordosten der Mittelmole ist landseitig in einer Tiefe von mindestens 15 m zuzüglich zweier 30 m breiter Wendebereiche für Lkw und Busse sicherzustellen.

Der Liegeplatz P1 - P6 soll auch zukünftig kleinen bis mittelgroßen Kreuzfahrtschiffen (z.B. derzeit „Deutschland“/„AidaCARA“) für „Stop-over-Anläufe“ ohne Passagierwechsel sowie Ausflugschiffen, Großseglern und hafenbetriebstechnisch erforderlichen Schiffen zur Verfügung stehen. Die Kaisituation ist auf diese Schiffsarten auszurichten.

Zur Abfertigung der Kreuzfahrtschiffe ist eine durchgängige zweispurige Befahrbarkeit sowie die Verfügbarkeit von Abstellspuren erforderlich.

Warnemünde etabliert sich zunehmend auch als Passagierwechselfhafen mit der damit verbundenen höheren Wertschöpfung. Die erforderlichen Flächen für Kreuzfahrtlogistik und ruhenden Verkehr im südöstlichen Teil der Mittelmole im Bereich der Liegeplätze P7 und P8 sind zu ordnen, zu erweitern und innerhalb des Wettbewerbsgebiets zu optimieren.

Aufgrund der Anforderungen aus dem parallelen Passagierwechsel zweier Großschiffe an P7 und P8 sind hier 1.300 Pkw-Stellplätze erforderlich; davon 1.190 Langzeitstellplätze für die Pkw der Kreuzfahrtpassagiere bei Eigenan- und -abreise. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Langzeitstellplätze außerhalb der Mittelmole untergebracht werden. Unter Berücksichtigung der Pkw, die durch Dienstleister zu Langzeitstellplätzen außerhalb der Mittelmole gefahren und zur Rückgabe an die Reisenden am Endtag der Reise wieder

nach Warnemünde gebracht werden, sind jedoch rund 600 Pkw-Stellplätze in Terminalnähe vorzuhalten; darunter 40 Mitarbeiter-, 20 Taxi- sowie 50 Kurzzeitstellplätze für das Absetzen und Abholen von Kreuzfahrtpassagieren. Des Weiteren sind Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten für 50 Reisebusse sowie 25 Lkw-Stellplätze zur Ver- und Entsorgung der Kreuzliner bereitzuhalten. Diese Flächen sind saisonal für das Kreuzfahrtgeschäft vorzuhalten und sollen in den übrigen Zeiten für andere Nutzungen zur Verfügung stehen. Die Ausloberin begrüßt Vorschläge für die Mehrfachnutzung dieser Flächen.

Die Möglichkeiten zur Anordnung eines weiteren Großschiffs Liegeplatzes im Bereich des Werftbeckens außerhalb des Wettbewerbsgebiets werden zurzeit durch die Ausloberin geprüft. Aktuell wird davon ausgegangen, alle straßenverkehrlichen Funktionen dieses Liegeplatzes außerhalb des Wettbewerbsgebiets sicherzustellen. Weiterhin wird davon ausgegangen, dass im Bereich des dann teilverfüllten Werftbeckens langfristig ein Teil der oben genannten Stellplätze untergebracht werden kann, so dass sich der Pkw-Stellplatzbedarf im Bereich der P 7 und P 8 gegebenenfalls reduziert.

Für die Passagiere ist eine attraktive fußläufige Anbindung in Richtung Bahnhof und Ortszentrum sowie in Richtung des ÖPNV-Verknüpfungspunkts Nordkreuz sicherzustellen. Der Kreuzfahrtbereich ist an mindestens zwei geeigneten Stellen ebenerdig an den durch die DB geplanten Bahnsteig 6 anzubinden. Bei der Planung sind die für den Kreuzfahrtbetrieb erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen einzukalkulieren. Die Barrierewirkung der Sicherheitsanlagen ist weitgehend zu minimieren, um eine größtmögliche Erlebbarkeit der Uferzonen zu gewährleisten.

Konzepte zur ganzjährigen Belebung und Nutzung des Kreuzfahrtareals außerhalb der Kreuzfahrtsaison werden begrüßt.

#### **4.1.6 Sportboot- und Yachthafen sowie Segel- und Sportschulbereich**

Der Segelsportbereich ist zur Standortqualifizierung Warnemündes und entsprechend seiner ganzjährigen und somit saisonverlängernden touristischen Potenziale angemessen zu entwickeln und repräsentativ zu gestalten. Die Gebäude und Flächen der Landessportschule des LSB MV sind unter Einbeziehung angrenzender Bereiche neu zu ordnen. Dabei ist zu beachten, dass der LSB MV den Standort der Landessportschule in den nächsten Jahren als Bundesstützpunkt Nachwuchssegeln, als Landesleistungszentrum Segeln und als Aus- und Fortbildungszentrum modernisieren und erweitern will. Hiermit einhergehend hat der LSB MV die Absicht, auf seinem Grundstück seine Übernachtungskapazitäten auf ca. 120 Betten zu erhöhen und auch das Angebot für Schulungsräume zu verbessern. Bei einem Neu- bzw. Umbau der Landessportschule können eine Bruttogeschosfläche von etwa 3.000 m<sup>2</sup> für Unterbringung, Schulung, Verwaltung etc. und Lagerflächen von ca. 500 m<sup>2</sup> angenommen werden. Weiter benötigt der LSB etwa 500 m<sup>2</sup> in einer für die Unterbringung von Booten geeigneten Halle oder unter einem Schleppdach mit einer Höhe von ca. 5 m sowie den Erhalt wassernaher Flächen als Jollenliegeplätze und Logistikflächen in Größe der derzeit genutzten 2.400 m<sup>2</sup> sowie eine Slipanlage.

Darüber hinaus sollen Flächen für ein maritimes Servicezentrum, das auch von den lokalen Wassersportvereinen genutzt werden kann, einkalkuliert werden. Der veranschlagte Bedarf beläuft sich auf ca. 200 m<sup>2</sup> Bruttogeschosfläche für Sanitär-, Schulungs- Vereins- und Verwaltungsräume sowie Lagerflächen in gleicher Größenordnung.

Die Ausloberin erwartet Vorschläge für eine Neuordnung des Segelsportbereichs, die aber nicht Voraussetzung für die Entwicklung der übrigen Flächen auf der Mittelmole sein darf.

Im Umfeld des Segelsportareals sind zudem Flächen vorzusehen, die zur Warnemünder Woche und für hochrangige nationale und internationale Meisterschaften (IDM, EM, WM) ergänzend genutzt werden können. Im Bereich der Mittelmole sind daher geeignete, gegebenenfalls temporär umzuwidmende Flächen (ca. 3.000 m<sup>2</sup> für das bis zu 4-mal jährliche Aufstellen von Zelten, ca. 3.000 m<sup>2</sup> für die zeitgleiche Unterbringung von Caravans sowie weitere ca. 2.000 m<sup>2</sup> als Logistikflächen) vorzusehen.

Die Erschließung des Segelsportareals sowie die Zugänglichkeit der Wasserkanten für Segler und Trailer sowie die für einen Trailershuttle erforderlichen Logistikflächen sind sicherzustellen (siehe Punkt 3.4.3).



PARKSCHIENEN-AUTOMAT

## 4.2 Verkehrsplanerische Zielsetzung

Grundsätzlich müssen die Konzeptvorschläge zur verkehrsinfrastrukturellen Neuordnung im Planungsraum die Anbindung und Erreichbarkeit der vorhandenen und geplanten Nutzungen entsprechend ihrer unterschiedlichen Bedürfnisse sicherstellen. Dabei sind private Nutzungen bzw. Flächen (z.B. Bahnanlagen) und Hafenanlagen von den öffentlich gewidmeten Verkehrsanlagen (z.B. Erschließungsstraße) eindeutig abzugrenzen.

Neben der besonderen Beachtung der Sicherheit aller zukünftigen Verkehrsteilnehmer im Wettbewerbsgebiet ist das Augenmerk auch auf die Funktions- bzw. Leistungsfähigkeit der zukünftigen Verkehrsanlagen zu richten. Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen ist mindestens überschlägig zu ermitteln und begründet nachzuweisen (z.B. ausreichende Breite von Gehwegen für Fußgängerströme, Dimensionierung von Straßenknotenpunkten).

Anforderungen an die wesentlichen verkehrlichen Funktionen sind im Folgenden aufgeführt; weitere erforderliche Funktionen wie z.B. Rettungswege sind ebenfalls zu berücksichtigen.

### 4.2.1 Planungen der DB

Die von der DB geplante Umgestaltung der Bahnanlagen und das jüngst fertiggestellte Nordkreuz sind zu berücksichtigen (siehe Punkt 3.3.7).

Für die Errichtung eines neuen Stellwerks, nach dessen Inbetriebnahme das vorhandene Stellwerk im südöstlichen Teil der Mittelmole abgebrochen werden kann, ist eine – vorzugsweise auf Höhe des jetzigen Stellwerks – an den Bahngleisen gelegene, über eine öffentliche Straße anfahrbare Fläche zur Errichtung eines Stellwerks mit ca. 300 m<sup>2</sup> Grundfläche sowie von 6 Pkw-Stellplätzen vorzusehen.

Optional behält sich die Bahn den Erhalt des bestehenden Stellwerks vor.

### 4.2.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

In das Verkehrskonzept des Wettbewerbsgebiets ist ein ÖPNV-Erschließungspunkt für eine Buslinie zu integrieren, der durch Fuß- und Radwegeverbindungen mit den wichtigen Ausgangs-, Ziel- und Anbindungspunkten auf der Mittelmole (z.B. Drehbrücke, Fähre von/nach Hohe Düne) verbunden ist.

### 4.2.3 Fußgänger- und Radverkehr

Die Ausloberin erwartet eine optimale Ausgestaltung des Fuß- und Radwegenetzes im Wettbewerbsgebiet, das ebenfalls eine Verknüpfung zum unmittelbaren Umfeld und an die Uferbereiche vorsehen soll und eine bessere Besucherlenkung ermöglicht. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die fußläufige Anbindung der Mittelmole zum Ortskern auch zukünftig hauptsächlich über die Drehbrücke am Alten Strom erfolgen soll.

Die vorhandene fußläufige Erschließung des gesamten Areals ist weiterzuentwickeln und mit Rundwegen und Querverbindungen auszugestalten. Das Prinzip der kurzen Wege ist in Bezug auf die Ver- und Anbindung insbesondere zwischen den einzelnen verkehrsinfrastrukturellen Funktionen und Anlagen wie z.B. Bahnhof und Fähre Hohe Düne sowie Warnemünde Cruise Center aber auch zwischen den zu planenden Neubauten, dem Bahnhof sowie dem Ortszentrum anzuwenden.

Die bereits bestehende – zurzeit jedoch nicht dem gewünschten repräsentativen Charakter der Mittelmole entsprechende – städtebaulich übergeordnete Bahnhofsachse soll von den Teilnehmenden weiter qualifiziert und in ihrer Attraktivität gesteigert werden. Insbesondere der Bahnhofsvorplatz und die Verbindungen in Richtung Drehbrücke/Ortszentrum und in Richtung Kreuzschiffahrtsterminal/ Fähre Hohe Düne sind aufzuwerten und zu verbessern.

In diesem Zusammenhang ist die Berücksichtigung der denkmalschutzbezogenen Ziele für den Bahnhofsvorplatz an sich erforderlich, ebenso wie eine Auseinandersetzung mit den konfliktträchtigen Kreuzungsbereichen in den Straßen Am Bahnhof und Am Passagierkai (siehe Punkte 3.3.7 und 3.5.6). Für

die Kreuzungssituationen ist eine für alle Verkehrsteilnehmer eindeutige und sichere Lösung zu planen, die auch große Besucherströme berücksichtigt.

Entwurfsideen zur Gestaltung und zum Verlauf der Bahnhofsachse sollen Aussagen zum Umgang mit dem Fußgängertunnel treffen, der heute die fußläufige Verknüpfung zwischen Bahnhof und Kreuzfahrtterminal ermöglicht. Im Zuge der geplanten Umgestaltung der Eisenbahnverkehrsanlagen des Bahnhofs (inkl. Rückbau der ungenutzten Gleisanlagen im Norden des Bahnhofsgebäudes) ist der Rückbau dieser Unterführung geplant.

Die fuß- und radläufige Verbindung um das Südende des Alten Stroms ist im Zuge der Entwicklung der Mittelmole und dem Ausbau der Bahnhofsrückanlage zu stärken. Dafür sind, insbesondere im Bereich des Spüldurchlasses unter Beachtung der Planungen der DB AG, ausreichende Flächen sicherzustellen (siehe Punkt 3.3.7). Gleichwohl ist hier zu berücksichtigen, dass der Alte Strom mitsamt seiner Uferbefestigungen unter Denkmalschutz steht.

Zur Verbindung der touristisch relevanten Bereiche Alter Strom und Neuer Strom und in Bezug auf die weitere Entwicklung des Wettbewerbsgebiets als maritimem Erlebnisbereich ist eine Fußgängerquerung der S- und Fernbahnschienen angedacht. Diese zweite fußläufige Querung würde – insbesondere nach Schließung des Bahnübergangs zur Alten Bahnhofstraße – attraktive Rundwege, eine Entlastung der Drehbrücke und auch zukünftig eine direkte Verbindung des südlichen Ortszentrums mit dem Planungsareal ermöglichen. Die Teilnehmenden sind angehalten, Vorschläge für eine solche Querung zwischen dem Südende der Mittelmole und dem alten Bahnübergang zu entwickeln. Dabei ist zu beachten, dass eine ebenerdige Schrankenlösung seitens des Bahnbetriebs nicht umsetzbar ist.

#### 4.2.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Durch den Bau des Nordkreuzes mit der Überquerung der Bahngleise in Höhe des S-Bahnhaltepunkts Warnemünde Werft erfolgt die verkehrliche Hauptschließung des Wettbewerbsgebiets zukünftig auf der östlichen Seite der Bahngleise (Straße am Passagierkai). Über die Straße Am Passagierkai soll nicht nur der Zubringerverkehr für die Kreuzfahrtschiffe und für die Fähre zur Hohen Düne, sondern möglichst auch der übrige Kfz-Verkehr abgewickelt werden, um den Ortskern vom Durchfahrtsverkehr zu entlasten. Die Straße Am Passagierkai soll über die Bahnhofsachse hinweg nach Norden verlängert werden und damit auch den nördlichen Bereich der Mittelmole erschließen (siehe Punkt 4.1.5).

Für die zurzeit baulich und verkehrlich unzureichend gestalteten Kreuzungssituationen der Kreuzungspunkte Am Passagierkai/Fähranleger und Am Bahnhof/Bahnhofsvorplatz/Drehbrücke sind Lösungen zu entwickeln. Diese sind in die Neugestaltung der Verkehrsinfrastruktur einzubeziehen (siehe Punkt 4.2.3).

Die Straße Am Bahnhof ist als zweite Zuwegung für die Mittelmole zu erhalten. Diese zusätzliche Erschließung soll gegebenenfalls eine Anfahrbarkeit der Nutzungen zwischen dem Alten Strom und dem Bahngelände ermöglichen und zur Verfügung stehen, falls die Straße Am Passagierkai nicht befahrbar sein sollte (z.B. bei einem Unfall). Die Befahrbarkeit sollte durch geeignete, verkehrsberuhigende Maßnahmen eingeschränkt werden (siehe Punkt 4.3).

#### 4.2.5 Ruhender Pkw-Verkehr

Für das Wettbewerbsgebiet soll ein zusammenhängendes Stellplatzkonzept erarbeitet werden, das sich mit verhältnismäßigem Aufwand in das bestehende Parkleitsystem Warnemündes integrieren lässt. Die heute auf der Mittelmole vorhandene Anzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze (520) ist zu erhalten; ebenso die Anzahl der nutzungsbezogenen im Bereich der Landessportschule (43), im Bereich der Hafennutzung am Alten Strom (24) und im Bereich des Bahnhofs (14) angeordneten Parkplätze sowie sonstige private, gegebenenfalls neu zu ordnende oder zu verlagernde Parkplätze für vorhandene Nutzungen. Diese sind räumlich sinnvoll zuzuordnen. Für das WCC besteht ein gegenüber dem Bestand erhöhter Stellplatzbedarf, der sinnvoll in die Gesamtplanung zu integrieren ist (siehe Punkt 4.1.5). Die für Neu- und Ersatzbauten erforderlichen zusätzlichen Stellplätze sind auf Grundlage der Stellplatzsatzung der Hansestadt Rostock zu konzipieren (siehe Anlage 24).

---

---

Größere Stellplatzanlagen für den allgemeinen Bedarf sollten wegen ihrer Lärm- und Emissionsbelastung ebenso wie die kreuzfahrtbezogenen Stellplätze vorzugsweise südöstlich auf der Mittelmole im Einzugsbereich der Straße Am Passagierkai angeordnet werden. Die Teilnehmenden sind aufgefordert, ortsbildverträgliche und attraktive Lösungen für die Unterbringung der Vielzahl an Fahrzeugen zu entwickeln. Nördlich des Bahnhofs sollten nur die notwendigen Stellplätze für Anlieger, Segler und die dort neu anzusiedelnden Wohn- und Gewerbenutzungen geschaffen werden.

#### **4.2.6 Taxi-Stellplätze**

In unmittelbarer Umgebung des Bahnhofs ist ein Taxistand für 5 Wagen anzuordnen. Des Weiteren sind im Bereich des Kreuzfahrtterminals Stellplätze für Taxen zu konzipieren (siehe Punkt 4.1.5).

#### **4.2.7 Stellplätze für Reisebusse**

Das Konzept für Reisebusse im Städtereiseverkehr in der Hansestadt Rostock sieht für den Bereich der Straße Am Bahnhof südlich des Bahnhofsvorplatzes 3 - 4 Ein-/Ausstiege vor. Die Teilnehmenden sind aufgefordert, diese Flächen unter Berücksichtigung geeigneter Alternativstandorte sinnvoll einzuordnen. Im Bereich des Kreuzfahrtterminals sind Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten für bis zu 50 Reisebusse vorzusehen (siehe Punkt 4.1.5).

#### **4.2.8 Flächen für die verkehrliche Ver- und Entsorgung**

Entsprechend der vorhandenen und geplanten Nutzungen auf der Mittelmole sind erforderliche Fahr- bzw. Stellflächen für grundsätzliche verkehrliche Ver- und Entsorgung (z.B. Ladezonen für Einzelhandelsbereiche oder größere Müllstellplätze) zu berücksichtigen.

Insbesondere ist die Anbindung der hafenbezogenen Nutzungen sowie deren Ver- und Entsorgung zu gewährleisten (siehe Punkt 4.1.5).

#### **4.2.9 Abstellanlage für Fahrräder**

Für Fahrradabstellanlagen sind ausreichende Flächen vorzusehen.

#### **4.2.10 Belange mobilitätseingeschränkter Personen**

Anforderungen, die sich aus den Belangen mobilitätseingeschränkter Menschen ergeben, sind in die Gestaltung der verkehrlichen Anlagen zu integrieren.



### 4.3 Freiraumplanerische Zielsetzung

Eine qualitativ hochwertige Planung der Freiräume ist ein wesentliches Element der Standortqualifizierung des zukünftigen Quartiers. Für das Wettbewerbsgebiet soll ein zusammenhängendes Freiflächen- und Begrünungskonzept erarbeitet werden, das als einen Schwerpunkt die Neuanpflanzung von Bäumen vorsieht. Die Ausloberin erwartet, dass die Außenräume des Planungsgebiets eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen, den formulierten Bebauungsstrukturen gerecht werden und die anzustrebende städtebauliche Qualität unterstützen.

Die Planung einer funktionalen und dem angestrebten Charakter der Mittelmole entsprechend gestalteten Durchwegung des gesamten Areals ist ein wesentlicher Bestandteil der Wettbewerbsaufgabe. In diesem Zusammenhang sollen qualitativ wertvolle Frei- und Grünflächen, Platz- und Promenadenbereiche entstehen, die Erholungs-, soziale, kulturelle und repräsentative Funktionen übernehmen. Zudem erwartet die Ausloberin, dass die Wasserkanten, beispielsweise durch eine Flaniermeile oder einen Rundweg, weitestgehend zugänglich bleiben bzw. gemacht werden. Die Kai- und Hafenanlagen sind als Teil des Freiflächenkonzepts dem Bedarf des Hafensbetriebs entsprechend anzupassen und gleichwohl als ganzjährig flexibel nutzbare Bereiche mit urbanem Charakter auszubilden.

Insgesamt sind die Freiflächen zusammenhängend erlebbar und möglichst barrierefrei zu gestalten.

Die südlich der Bahnhofsachse entlang dem Alten Strom gelegene öffentliche Grünanlage soll aufgewertet werden und kann, auch als Ausgleich für die geplante Bebauung, in Richtung der Bahnlinie erweitert werden. Die Straße Am Bahnhof soll zwar erhalten bleiben, könnte aber z.B. durch geeignete Maßnahmen verkehrsberuhigt (siehe Punkt 4.2.4) werden. Die Grünfläche soll an die Bahnhofsachse bzw. den Bahnhofsvorplatz angebunden werden.

Für die in der Grünanlage vorhandenen Gebäude und Nutzungen sind geeignete Vorschläge zur weiteren Entwicklung bzw. Verlagerung zu machen. Eine Verlagerung der vorhandenen Wassersportvereine in den Bereich des Seglerareals im Norden der Mittelmole ist denkbar (siehe Punkt 4.1.6). Die bestehende Nutzung des südlichen Alten Stroms für kleine Segelschulboote (Optimisten) sowie eine wasser-nahe Unterbringung dieser kleinen Boote soll weiterhin möglich sein. Außerdem gibt es Interesse an einer Nutzung für Vereine und für kleinere soziale und kulturelle Veranstaltungen (siehe Punkt 4.1.4). Erwünscht ist eine Belebung des Parks ohne Beeinträchtigung der Grünanlagen. Das am Süden des Alten Stroms gelegene Sportbootareal soll erhalten bleiben und kann unter Berücksichtigung der Grünflächen und im Hinblick auf die Vorgaben des Denkmalschutzes weiterentwickelt werden.

Der städtebaulich markante Kontrast zwischen dem grünen Ufer im Park und dem steinernen, bebauten Ufer an der Stromwestseite ist von besonderem Reiz und sollte erhalten und gestärkt werden.

Im Bereich der Wohnbebauung sind neben privaten Freibereichen vielseitig nutzbare Grün- und Freiräume mit halböffentlichem Charakter und hoher Aufenthaltsqualität für die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner zu entwickeln.

Private Grünflächen sind getrennt darzustellen. Eine Isolierung bzw. Abgrenzung des Wohnquartiers gegenüber dem städtischen Umfeld ist nicht gewünscht.

Gemäß LBauO Mecklenburg-Vorpommern sind ausreichend große Kinderspielflächen nachzuweisen.



---

## 5 VERFAHRENSGRUNDLAGEN

---

### 5.1 Ausloberin

Ausloberin des Wettbewerbs ist die

**Hansestadt Rostock**  
Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft  
Holbeinplatz 14  
18069 Rostock

In Zusammenarbeit mit der

**WIRO Wohnen in Rostock Wohnungsgesellschaft mbH**  
Lange Straße 38  
18055 Rostock

### 5.2 Verfahrensmanagement

Die inhaltliche und fachliche Betreuung sowie die Organisation des Verfahrens erfolgen durch:

**D&K drost consult GmbH**  
Kajen 10  
D-20459 Hamburg  
Tel.: +49 40 36 09 84-0  
Fax: +49 40 36 09 84-11  
E-Mail: [info@drost-consult.de](mailto:info@drost-consult.de)  
Internet: [www.drost-consult.de](http://www.drost-consult.de)

### 5.3 Verfahrensaufgabe

Die Hansestadt Rostock plant eine umfassende Umstrukturierung und Entwicklung der an exponierter Stelle im Seebad Warnemünde gelegenen und ca. 21 ha großen Mittelmole.

Die Mittelmole ist das traditionelle Entrée für Warnemünde und die Hansestadt Rostock an der Mündung der Warnow in die Ostsee. Das Areal wird vor allem durch das Kreuzfahrtterminal mit seinen Kaianlagen und Liegeplätzen, den Fähranleger zur Hohen Düne, den Segelhafen, den S- und Fernbahnhof Warnemünde, aufgegebene Fähr- und Bahnanlagen, Brachflächen, Stellplatzanlagen sowie eine Grünanlage am Alten Strom geprägt. Seit ihrer Entstehung nimmt die Mittelmole vor allem Verkehrsfunktionen auf, die nicht nur in einem engen und funktionalen Zusammenhang mit dem Stadtteil Warnemünde, sondern auch mit der Hansestadt Rostock insgesamt stehen. Heute beeinträchtigen funktionale und gestalterische Defizite die Mittelmole als Eingangsbereich zum Seebad und zur Hansestadt Rostock. Gleichzeitig stellen freiwerdende, ehemals für den Eisenbahnfährverkehr genutzte Flächen auf der Mittelmole ein wertvolles Potenzial für den aufgrund der naturräumlich geprägten Umgebung in seinem Flächenwachstum sehr begrenzten Ortsteil Warnemünde dar.

Die Mittelmole soll zu einem attraktiven, repräsentativen und funktionsadäquaten Anlaufpunkt für das Seebad Warnemünde entwickelt werden. Die Stadt Rostock plant, die vorhandenen hafenbezogenen und touristischen Nutzungen wie Kreuzfahrtwesen, Segelsport und Ausflugswesen weiter zu qualifizieren und ergänzende touristische Nutzungen sowie Gastronomie, Beherbergung und Einzelhandel auszubauen. Unter Berücksichtigung der Lärmimmission und des Hochwasserschutzes soll in einem Teilbereich ein Wohnquartier zur ganzjährigen Belegung der Mittelmole konzipiert werden. Zudem beabsichtigt die Stadt, die Freiräume im Wettbewerbsgebiet in ihrer Funktion als wassernahe Erholungs- und Erlebnisbereiche entsprechend zu entwickeln. Die Verkehrsfunktionen auf der Mittelmole sollen so gestaltet und in die künftigen Strukturen eingebettet werden, dass ein nutzungsgemischter und attraktiver Standort entsteht, der den historischen Ortskern ergänzende Nutzungen aufnimmt.

Insgesamt soll die Mittelmole zu einem Ort mit vielfältigen Funktionen und einer repräsentativen städtebaulichen und architektonischen Gestaltung entwickelt werden, welche der Bedeutung Warnemündes als historischem Fischerort, als modernem Seebad und als überregional bekanntem Ausflugsziel für Tages- und Erholungsgäste gleichermaßen gerecht wird.

Ziel der Neuordnung und -gestaltung des Planungsgebiets ist die Konzeption einer flexiblen und zukunfts-offenen städtebaulichen Lösung für die Mittelmole zur Vorbereitung des Bebauungsplanverfahrens, dessen inhaltliche Bearbeitung nach Beendigung des Wettbewerbs Mitte 2012 beginnen soll.

## 5.4 Verfahrensgrundlagen

Das Verfahren wird als zweiphasiger städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt. Die erste Phase des Wettbewerbs ist offen. Für die zweite, nicht offene Phase werden bis zu 15 Teilnehmerinnen und Teilnehmer ausgewählt.

Die Auslobung erfolgt gemäß der „RPW 2008“. Die Lösung der Aufgabe soll in zwei Bearbeitungsphasen gefunden werden. Das Verfahren ist anonym und die Verfahrenssprache ist deutsch.

Verfahrensteilnehmer, Preisrichterinnen und Preisrichter, sachverständige Beraterinnen und Berater sowie sonstige Personen erklären sich durch ihre Mitwirkung am Verfahren mit den genannten Bedingungen einverstanden.

Der Wettbewerbsausschuss der Architektenkammer Mecklenburg-Vorpommern hat Kenntnis vom Inhalt der Auslobung erhalten und beratend mitgewirkt. Die Auslobung wurde dort unter der Nummer **16/2011** registriert.

## 5.5 Teilnahmebedingungen/Teilnahmeberechtigung

### Erste Phase

Die erste Phase des Wettbewerbs ist offen. Sie beschränkt sich auf die Darstellung eines grundsätzlichen, städtebaulichen Lösungsansatzes in Form einer Ideenskizze (siehe Punkt 5.9 Leistungen des Verfahrens).

Der Zulassungsbereich umfasst die Mitgliedsstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) sowie Staaten der Vertragsparteien des WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen (GPA).

Als Berufsqualifikation wird der Beruf der Stadtplanerin/des Stadtplaners oder der Architektin/des Architekten gefordert. Teilnahmeberechtigt ist jeder, der nach den Architektengesetzen der Länder berechtigt ist, die Berufsbezeichnung Architektin/Architekt bzw. Stadtplanerin/Stadtplaner zu tragen oder nach den EG-Richtlinien, insbesondere der Berufsanerkenntnisrichtlinie (2005/36/EG) berechtigt ist, in der Bundesrepublik Deutschland als Architektin/Architekt bzw. Stadtplanerin/Stadtplaner tätig zu werden.

Juristische Personen sind zugelassen, wenn sie für die Durchführung der Aufgabe einen verantwortlichen Berufsangehörigen gemäß vorangegangenen Satz benennen.

Arbeitsgemeinschaften von Teilnahmeberechtigten sind zugelassen und müssen als solche in der Verfassererklärung kenntlich gemacht werden. Ein federführender Ansprechpartner muss dabei benannt werden. Im Falle einer Arbeitsgemeinschaft ist gemeinsam ein Wettbewerbsbeitrag abzugeben. Zudem ist eine gemeinsame Erklärung der Teilnehmenden zu unterzeichnen (siehe Anlage 1). Nicht-vorliegen kann zum Ausschluss des Wettbewerbsbeitrags der Arbeitsgemeinschaft führen.

Die Fachberatung durch eine Landschaftsarchitektin/einen Landschaftsarchitekten wird empfohlen.

## Zweite Phase

Nach Beurteilung der in der ersten Phase eingereichten Lösungsansätze werden bis zu 15 Teilnehmerinnen und Teilnehmer anonym durch das unter Punkt 5.6 aufgeführte Preisgericht für die zweite, nicht offene Phase ausgewählt.

## 5.6 Preisgericht

### Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter

Ralph Müller	Hansestadt Rostock, Leiter Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft
Prof. Christiane Thalgot	freischaffende Architektin und Stadtplanerin, München
Lutz Braun	freischaffender Architekt und Stadtplaner, Neubrandenburg
Jörn Janssen	freischaffender Verkehrsplaner, Hannover
Michael Kaschke	freischaffender Landschaftsarchitekt, Hamburg

### Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter

Roland Methling	Hansestadt Rostock, der Oberbürgermeister
Ralf Zimlich	WIRO Wohnen in Rostock Wohnungsgesellschaft mbH, Vorsitzender und Sprecher der Geschäftsführung
Dr. Steffen Wandschneider	Vorsitzender Stadtentwicklungsausschuss Bürgerschaft Rostock
Alexander Prechtel	Vorsitzender des Ortsbeirats Seebad Warnemünde, Diedrichshagen

### Stellvertretende Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter

Anja Epper	Hansestadt Rostock, Bauassessorin Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft
Konrad Rothfuchs	freischaffender Verkehrsplaner, Hamburg
Eckhardt Rohde	freischaffender Architekt und Stadtplaner, Dresden (ständig anwesend)
Tobias Micke	freischaffende Landschaftsarchitektin, Berlin

### Stellvertretende Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter

Holger Matthäus	Hansestadt Rostock, Senator für Bau und Umwelt
Christian Jentzsch	WIRO Wohnen in Rostock Wohnungsgesellschaft mbH
NN	Stadtentwicklungsausschuss Bürgerschaft Rostock
Regine Pentzien	stellvertretende Vorsitzende des Ortsbeirats Seebad Warnemünde, Diedrichshagen

### Sachverständige

Uta Janssen	Hansestadt Rostock, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft
Marlies Strauß	Hansestadt Rostock, Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege
Michaela Raddatz	Hansestadt Rostock, Tief- und Hafengebäudeamt
Reno Rudek	Hansestadt Rostock, Tief- und Hafengebäudeamt
Peter Writschan	Hansestadt Rostock, Amt für Kultur und Denkmalpflege
Sven Schmeil	Hansestadt Rostock, Amt für Umweltschutz
Dr. Brigitte Preuß	Hansestadt Rostock, Amt für Umweltschutz, Amtsleiterin
Gisbert Knorr	Hansestadt Rostock, Amt für Schule und Sport
Roland Löbel	Hansestadt Rostock, Bauamt, Bereich Bauordnung
Gisbert Ruhnke	Hansestadt Rostock, Hafen- und Seemannsamt, Amtsleiter Hafenkapitän
Thomas Biebig	HERO Hafen-Entwicklungsgesellschaft mbH
Thomas Dürre	WIRO Wohnen in Rostock Wohnungsgesellschaft mbH

## 5.7 Bearbeitungshonorare und Preise

In der ersten Phase des Wettbewerbs werden keine Bearbeitungshonorare und Preisgelder ausgeschüttet.

Für die zweite Phase des Wettbewerbs stellt die Ausloberin folgende Wettbewerbssumme bereit:

**Gesamtsumme 64.000,- Euro (netto)**

Alle an der zweiten Phase teilnehmenden Büros erhalten ein Bearbeitungshonorar von je 2.000,- Euro (netto) für die Erfüllung der in der Auslobung definierten Leistungen (siehe Punkt 5.9).

Für die Preise der zweiten Phase stehen 30.000,- Euro (netto) zur Verfügung.

1. Preis 17.000,- Euro (netto)
2. Preis 10.500,- Euro (netto)
3. Preis 6.500,- Euro (netto)

Das Preisgericht ist berechtigt, durch einstimmigen Beschluss eine andere Aufteilung der Preisgelder vorzunehmen.

Die Auszahlung der Honorare und Preisgelder erfolgt gegen Rechnungsstellung der Teilnehmenden im Anschluss an den Wettbewerb. In den Summen ist die Mehrwertsteuer nicht enthalten, sie ist gesondert in Rechnung zu stellen. Informationen zur Rechnungsstellung werden mit dem Protokoll zur Preisgerichtssitzung versandt.

## 5.8 Termine des Verfahrens

### 5.8.1 Erste Phase

#### Ausgabe der Verfahrensunterlagen und Registrierung

Die Auslobung wird ab dem **14.12.2011** zur Veröffentlichung im EU-Amtsblatt versendet und steht gemeinsam mit den Anlagen der ersten Phase (siehe Punkt 5.10) ab dem **19.12.2011** auf [www.drost-consult.de](http://www.drost-consult.de) im Projektbereich zum Download zur Verfügung.

Für einen Zugang zum Projektbereich ist im Vorfeld online ein Registrierungsformular auszufüllen. Mit der Registrierung erhalten die Teilnehmenden Zugangsdaten für den Projektbereich des Wettbewerbs, in dem die Auslobungsunterlagen und die zur Bearbeitung der ersten Wettbewerbsphase erforderlichen Anlagen zum Download zur Verfügung stehen. Die kostenfreie Registrierung ist ab dem **19.12.2011** möglich. Die Teilnehmenden sind verpflichtet, die vorgenannte Internetseite während des Verfahrens bis zu dessen Abschluss regelmäßig auf neue Inhalte zu überprüfen.

#### Schriftliche Rückfragen

Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, schriftliche Rückfragen zur Auslobung an

**D&K drost consult GmbH**  
Kajen 10  
D-20459 Hamburg  
Tel.: +49 40 36 09 84-0  
Fax: +49 40 36 09 84-11  
E-Mail: [info@drost-consult.de](mailto:info@drost-consult.de)  
Internet: [www.drost-consult.de](http://www.drost-consult.de)

zu stellen. Die Fragen müssen dort bis zum **10.01.2012, 12:00 Uhr**, eingegangen sein. Eine schriftliche Beantwortung erfolgt nach Abstimmung voraussichtlich bis zum **17.01.2012** unter [www.drost-consult.de](http://www.drost-consult.de) im Projektbereich.

### Abgabe der Arbeiten

Einlieferungstermin für die Arbeiten der ersten Phase ist der **31.01.2012, 15:00 Uhr**. Alle Unterlagen sind zu richten an:

**D&K drost consult GmbH**  
Kajen 10  
D-20459 Hamburg  
Tel.: +49 40 36 09 84-0  
Fax: +49 40 36 09 84-11  
E-Mail: [info@drost-consult.de](mailto:info@drost-consult.de)  
Internet: [www.drost-consult.de](http://www.drost-consult.de)

Als Zeitpunkt der Ablieferung gilt im Falle der Einlieferung durch einen Zustelldienst der Tagesstempel, unabhängig von der Uhrzeit; bei persönlicher Ablieferung der auf der Empfangsbestätigung vermerkte Zeitpunkt.

Die Teilnehmenden sorgen dafür, dass sie den Nachweis über die rechtzeitige Einlieferung führen können. Da der (Datums-/Post-/Tages-) Stempel auf dem Versandgut oder der Begleitzettel ein Datum aufweisen kann, das nach dem Abgabetermin liegt, ist der Einlieferungsschein maßgebend. Einlieferungsscheine sind daher bis zum Abschluss des Verfahrens aufzubewahren und auf Anforderung vorzulegen.

Die Verpackungen der Wettbewerbsbeiträge müssen zur Wahrung der Anonymität in verschlossenem Zustand, mit Kennzahl und ohne Absender oder sonstige Hinweise auf die Verfasserinnen und Verfasser mit dem Vermerk „**Mittelmole Rostock-Warnemünde – erste Phase**“ eingereicht werden.

Zur Wahrung der Anonymität ist bei der Zusendung durch Post, Bahn oder andere Transportunternehmen als Absender die Anschrift der Ausloberin zu verwenden. Die Einlieferung muss für den Empfänger porto- und zustellungsfrei erfolgen.

### Preisgerichtssitzung

Das Preisgericht tagt voraussichtlich am **23.02.2012** in Rostock. Die Ausloberin benachrichtigt alle Teilnehmenden unmittelbar nach dieser Veranstaltung über die Entscheidung des Preisgerichts.

Das abschließende Protokoll der Preisgerichtssitzung wird allen Verfahrensbeteiligten im Projektbereich unter [www.drost-consult.de](http://www.drost-consult.de) als Download zur Verfügung gestellt.

### 5.8.2 Zweite Phase

#### Schriftliche Rückfragen

Die teilnehmenden Büros der zweiten Phase haben die Möglichkeit, schriftliche Rückfragen an

**D&K drost consult GmbH**  
Kajen 10  
D-20459 Hamburg  
Tel.: +49 40 36 09 84-0  
Fax: +49 40 36 09 84-11  
E-Mail: [info@drost-consult.de](mailto:info@drost-consult.de)  
Internet: [www.drost-consult.de](http://www.drost-consult.de)

zu stellen. Die Fragen müssen voraussichtlich in der **12. KW 2012** dort eingegangen sein. Ein genauer Termin wird nach der Preisgerichtssitzung der ersten Phase bekanntgegeben. Eine schriftliche Beantwortung erfolgt nach Abstimmung voraussichtlich in der **13. KW 2012** unter [www.drost-consult.de](http://www.drost-consult.de) im Projektbereich.

### Abgabe der Arbeiten

Der Einlieferungstermin für die Arbeiten der zweiten Phase wird voraussichtlich in der **17. KW 2012** liegen. Letzter Abgabetermin für das Modell liegt voraussichtlich in der **18. KW 2012**. Die genauen Termine werden nach der Preisgerichtssitzung der ersten Phase bekanntgegeben. Alle Unterlagen sind zu richten an:

**D&K drost consult GmbH**  
Kajen 10  
D-20459 Hamburg  
Tel.: +49 40 36 09 84-0  
Fax: +49 40 36 09 84-11  
E-Mail: [info@drost-consult.de](mailto:info@drost-consult.de)  
Internet: [www.drost-consult.de](http://www.drost-consult.de)

Als Zeitpunkt der Ablieferung gilt im Falle der Einlieferung durch einen Zustelldienst der Tagesstempel, unabhängig von der Uhrzeit; bei persönlicher Ablieferung der auf der Empfangsbestätigung vermerkte Zeitpunkt.

Die Teilnehmenden sorgen dafür, dass sie den Nachweis über die rechtzeitige Einlieferung führen können. Da der (Datums-/Post-/Tages-) Stempel auf dem Versandgut oder der Begleitzettel ein Datum aufweisen kann, das nach dem Abgabetermin liegt, ist der Einlieferungsschein maßgebend. Einlieferungsscheine sind daher bis zum Abschluss des Verfahrens aufzubewahren und auf Anforderung vorzulegen.

Die Verpackungen der Wettbewerbsbeiträge und Modelle müssen zur Wahrung der Anonymität in verschlossenem Zustand, mit Kennzahl und ohne Absender oder sonstige Hinweise auf die Verfasserinnen und Verfasser mit dem Vermerk „**Mittelmole Rostock-Warnemünde – zweite Phase**“ eingereicht werden. Die Modelle sind transportsicher zu verpacken.

Zur Wahrung der Anonymität ist bei der Zusendung durch Post, Bahn oder andere Transportunternehmen als Absender die Anschrift der Ausloberin zu verwenden. Die Einlieferung muss für den Empfänger porto- und zustellungsfrei erfolgen.

### Preisgerichtssitzung/Wettbewerbsergebnis

Das Preisgericht tagt voraussichtlich am **24.05.2012** in Rostock. Die Ausloberin benachrichtigt alle Teilnehmenden unmittelbar nach der Veranstaltung über die Entscheidung des Preisgerichts.

Das abschließende Protokoll der Preisgerichtssitzung wird allen Verfahrensbeteiligten im Projektbereich unter [www.drost-consult.de](http://www.drost-consult.de) als Download zur Verfügung gestellt.

### Ausstellung der Ergebnisse

Die Ergebnisse des Wettbewerbs werden öffentlich ausgestellt. Sobald Ort und Termin der Ausstellung feststehen, werden diese bekanntgegeben.

## 5.9 Leistungen des Verfahrens

Die Pläne sind nicht genordet darzustellen. Es ist die Quer-Ausrichtung zu verwenden, welche die Anlage 4 vorgibt.

Jeder Verfahrensteilnehmer darf nur eine Arbeit einreichen. Jede Arbeit darf nur eine Lösung enthalten.

Die folgenden Vorgaben bezüglich Blattformat und Anzahl der zugelassenen Pläne/Erläuterungsblätter sind zwingend einzuhalten. Darüber hinausgehend eingereichte Leistungen werden nicht berücksichtigt.

Die geforderten Leistungen sind jeweils an der rechten oberen Ecke jeder Zeichnung und jeder Textseite durch eine Kennzahl aus sechs verschiedenen arabischen Ziffern (1 cm hoch/insgesamt 6 cm breit) zu kennzeichnen. Als Kennzahl dürfen weder Datum der Abgabe, Zahlenreihen noch Geburtsdaten der Verfasserinnen und Verfasser gewählt werden.

Alle Planbeschriftungen sind in Druckschrift und der Erläuterungsbericht nur in deutscher Sprache anzufertigen. Die Präsentationszeichnungen sind ungefaltet und gerollt einzureichen.

### 5.9.1 Leistungen der Ersten Phase – Ideenskizze und Piktogramme

#### 1. Entwurfsplan als Ideenskizze (DIN-A0-Blatt, Querformat) M 1 : 1000

Als **städtebaulicher Rahmenplan** zur Verdeutlichung der übergeordneten Funktionszusammenhänge mit der Darstellung von Baukörpern und Freiraum. Der Rahmenplan soll die Leitidee des Entwurfs und insbesondere konzeptionelle Aussagen zu den folgenden Aspekten darstellen:

- städtebauliche Struktur (Baukörper und Geschossigkeit mit Gelände- und Gebäudehöhenangaben in m HN)
- Nutzungen
- Interne Verkehrserschließung und Anbindung des Planungsraums an die Umgebung (inkl. ruhendem Verkehr)
- Strukturierung der Grün- und Freiflächen (inkl. Uferbereichen)

Zudem sind **Piktogramme im Maßstab 1 : 2.500** zu erarbeiten (darzustellen auf dem selben DIN-A0-Blatt, siehe Hängeplan), welche die nachfolgenden Aspekte mit der vorgegebenen farblichen Ausweisung darstellen:

##### Piktogramm Nutzungen landseitig:

Wohnen	rot (RGB 255/0/0)
Gewerbe/Büro	gelb (RGB 255/255/0)
Beherbergung/Hotel	orange (RGB 253/164/3)
Gastronomie/Kultur	violett (RGB 119/86/164)

##### Piktogramm Nutzungen wasserseitig:

Kreuzschifffahrt	blau (RGB 0/176/240)
Boots- und Segelsport	hellblau (RGB 139/225/255)

##### Piktogramm Verkehr:

Erschließung Kfz-Verkehr/Parkierung	hellgrau (RGB 191/191/191)
Erschließung Fußgänger/Radfahrer	rosa (RGB 255/102/255)
Fährbetrieb	türkis (RGB 0/208/158)

##### Piktogramm Freiraum:

Öffentliche Grünflächen	grün (RGB 9/241/48)
Private Grünflächen	dunkelgrün (RGB 0/176/80)
Öffentliche Plätze/Flächen	hellgrün (RGB 186/222/96)

Zur Konkretisierung der Entwurfsvorstellungen und Erläuterung aller für eine Beurteilung maßgeblichen Hinweise der städtebaulichen, gestalterischen und funktionalen Lösungen sind auf dem DIN-A0-Blatt textliche Erläuterungen zu geben.

#### 2. Verfassererklärung inkl. Nachweis der Teilnahmeberechtigung (Eintrag Kammermitgliedschaft)

Abzugeben auf beigefügtem Vordruck, unterschrieben mit Angabe aller an der Entwurfslösung beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, in einem separaten, verschlossenen, undurchsichtigen Umschlag, der lediglich mit der Beschriftung „Verfassererklärung“ und der Kennzahl versehen ist. (siehe Anlage 1).

### 3. Verpflichtungserklärung zur Nutzung digitaler Daten

Das beigefügte Formblatt der Verpflichtungserklärung ist während des Rückfragenkolloquiums unterschrieben abzugeben (siehe Anlage 2).

### 4. Liste der eingereichten Unterlagen

#### 5. Digitale Unterlagen

Der unter 1. aufgeführte Plan ist ebenfalls digital auf einer CD-ROM abzugeben. Der Präsentationsplan muss als .jpg-Datei („Qualität maximal“, Baseline optimiert im CMYK-Modus mit 150 dpi) und als .pdf-Datei abgespeichert sein.

Der digitale Präsentationsplan ist ohne Kennzahl zu speichern, diese ist auf der CD-ROM zu vermerken.

#### Hängeplan

Zur Präsentation der Ideenskizze steht je teilnehmendem Büro eine Gesamtfläche mit den Maßen 1,20 m Breite und 0,90 m Höhe zur Verfügung.

Der Plan ist nicht genordet darzustellen. Es ist die Ausrichtung zu verwenden, welche die Anlage 4 vorgibt und die unten vorgegebene Blattaufteilung zu übernehmen.

DIN A0 Querformat (120 x 90 cm)	
Entwurfsplan (M 1:1000)	
Piktogramm Nutzungen landseitig (M 1:2500)	Piktogramm Freiraum (M 1:2500)
Piktogramm Nutzungen wasserseitig (M 1:2500)	Textliche Erläuterung
Piktogramm Verkehr (M 1:2500)	

## 5.9.2 Leistungen der Zweiten Phase - Städtebauliches Konzept

### 1. Schwarzplan

**M 1 : 2000**

Darstellung der Bebauungsstruktur zur Verdeutlichung der übergeordneten Funktionszusammenhänge.

### 2. Lageplan

**M 1 : 1000**

Darstellung der Bebauungsstruktur und der städtebaulichen Zusammenhänge mit konzeptionellen Aussagen zu:

- der städtebaulichen Struktur (Baukörper und Geschossigkeit mit Gelände- und Gebäudehöhenangaben in m HN)
- Anzahl der Miet- bzw. Wohneinheiten pro Baukörper
- Hochwasserschutzlinie und -anlagen
- Realisierungsstufen bzw. Bauabschnitte

### 3. Entwurfsplan

**M 1 : 500**

Als Funktions- und Rahmenplan mit der Darstellung von Baukörpern und Freiraum sowie konzeptionellen Aussagen zu:

- der internen Verkehrserschließung und Anbindung des Planungsraums an die Umgebung (inkl. Führung Rad- und Fußverkehr sowie ruhendem Verkehr mit Angabe der Zu-/Abfahrten der Parkierung)
- der Strukturierung sowie funktionalen Ausstattung von Grün- und Freiflächen (inkl. Uferbereichen und Spielflächen)
- privaten und öffentlichen Freiflächen
- Abstandsflächen

### 4. Strukturdarstellungen/Piktogramme

**M 1 : 2000**

Zur Verdeutlichung der Entwurfsidee sind Strukturdarstellungen bzw. Piktogramme gefordert, aus denen die jeweils unterschiedlichen Nutzungstypologien des Wettbewerbsgebiets nach der folgenden Strukturierung und farblichen Abgrenzung hervorgehen:

#### Piktogramm Nutzungen landseitig:

Wohnen	rot (RGB 255/0/0)
Gewerbe/Büro	gelb (RGB 255/255/0)
Beherbergung/Hotel	orange (RGB 253/164/3)
Gastronomie/Kultur	violett (RGB 119/86/164)

#### Piktogramm Nutzungen wasserseitig:

Kreuzschiffahrt	blau (RGB 0/176/240)
Boots- und Segelsport	hellblau (RGB 139/225/255)
Ausflugschiffe, Schlepper etc.	dunkelblau (RGB 0/107/188)

#### Piktogramm Verkehr:

Erschließung Kfz-Verkehr	hellgrau (RGB 191/191/191)
Parkierung Pkw	dunkelgrau (RGB 105/105/105)
Parkierung Reisebusse	ocker (RGB 204/153/0)
Aufstellfläche Taxen	braun (RGB 124/59/6)
Erschließung Fußgänger/Radfahrer	rosa (RGB 255/102/255)
Fährbetrieb	türkis (RGB 0/208/158)

#### Piktogramm Freiraum:

Öffentliche Grünflächen	grün (RGB 9/241/48)
Private Grünflächen	dunkelgrün (RGB 0/176/80)
Öffentliche Plätze/Flächen	hellgrün (RGB 186/222/96)

### 5. Schnitte und Ansichten

**M 1 : 500**

Alle zum Verständnis des Konzepts erforderlichen und den Bezug zur Umgebung verdeutlichende Schnitte und Ansichten, inkl. der folgenden entwurfsrelevanten Teilbereiche des Wettbewerbsgebiets:

- wasserseitige Entrée-Situation
- Bahnhofsachse mit Bahnhofsumfeld
- Wohnquartier

Sämtliche Schnitte sind mit Höhenangaben (bezogen auf NHN) zu versehen.

### 6. Liberoblatt

Zur Erläuterung und Darstellung der entwurfsbestimmenden Leitidee sind frei wählbare Skizzen und Details in angemessenem Maßstab sowie 2 Visualisierungen darzustellen. Die Visualisierungsstandorte sind der Anlage 31 zu entnehmen. Die Visualisierungen sollen aus Augenhöhe erfolgen.

## 7. Erläuterungsbericht

Der Erläuterungsbericht soll die Entwurfsvorstellungen erläutern und alle für eine Beurteilung maßgeblichen Hinweise der städtebaulichen, gestalterischen und funktionalen Lösungen enthalten, die nicht aus den Zeichnungen hervorgehen (max. 2 DIN-A4-Seiten).

## 8. Prüfpläne

Für die Vorprüfung ist zusätzlich zu den Präsentationsplänen ein Plan-Satz Prüfpläne (gefaltet) mit allen zur Berechnung notwendigen Maßen und Angaben abzugeben. Die Darstellungen der Grundrisse, Schnitte und Ansichten müssen die zur Ermittlung der Flächen und des umbauten Raums erforderlichen Aussagen treffen. In den Prüfplänen muss eine Grundvermessung der zur Berechnung notwendigen Längen und Höhen enthalten sein.

Für die Vorprüfung sind in den Prüfplänen zur eindeutigen Abgrenzung die Flächenarten (nach DIN 277) wie folgt zu kennzeichnen:

### Nutzungen landseitig:

Wohnen	rot (RGB 255/0/0)
Gewerbe/Büro	gelb (RGB 255/255/0)
Beherbergung/Hotel	orange (RGB 253/164/3)
Gastronomie/Kultur	violett (RGB 119/86/164)

### Nutzungen wasserseitig:

Kreuzschiffahrt	blau (RGB 0/176/240)
Boots- und Segelsport	hellblau (RGB 139/225/255)
Ausflugsdampfer	dunkelblau (RGB 0/107/188)

### Verkehr:

Erschließung Kfz-Verkehr	hellgrau (RGB 191/191/191)
Parkierung Pkw	dunkelgrau (RGB 105/105/105)
Parkierung Reisebusse	ocker (RGB 204/153/0)
Aufstellfläche Taxen	braun (RGB 124/59/6)
Erschließung Fußgänger/Radfahrer	rosa (RGB 255/102/255)
Fährbetrieb	türkis (RGB 0/208/158)

### Freiraum:

Öffentliche Grünflächen	grün (RGB 9/241/48)
Private Grünflächen	dunkelgrün (RGB 0/176/80)
Öffentliche Plätze	hellgrün (RGB 186/222/96)

Die Prüfpläne sollen mit den vorgegebenen farbigen Flächenbelegungen zusätzlich als .dxf/.dwg-Dateien abgegeben werden, so dass ein digitales Aufmaß der Flächen durch die Vorprüfung möglich ist (keine Layout-Dateien).

## 9. Flächenberechnungen

Die Flächenberechnungen sind auf den vorbereiteten Berechnungsblättern abzugeben (Berechnungen gem. DIN 277, siehe Anlage 32).

## 10. Arbeitsmodell

**M 1 : 1000**

Auf einer separat gelieferten Einsatzplatte ist ein Arbeitsmodell anzufertigen, das sich in das vorhandene Umgebungsmodell einsetzen lässt. Das Modell ist transportsicher zu verpacken und mit dem Vermerk „Mittelmole Rostock-Warnemünde – zweite Phase“ zu versehen. Die Kennzahl ist unter der Einsatzplatte aufzubringen.

### 11. Verfassererklärung

Abzugeben auf beigefügtem Vordruck, unterschrieben mit Angabe aller an der Entwurfslösung beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, in einem separaten, verschlossenen, undurchsichtigen Umschlag, der lediglich mit der Beschriftung „Verfassererklärung“ und der Kennzahl versehen ist. (siehe Anlage 17).

### 12. Verpflichtungserklärung zur Nutzung digitaler Daten

Das beigefügte Formblatt der Verpflichtungserklärung ist während des Rückfragenkolloquiums unterschrieben abzugeben (siehe Anlage 18).

### 13. Liste der eingereichten Unterlagen

#### 14. Digitale Unterlagen

Alle unter 1. bis 9. aufgeführten Leistungen sind auf einer CD-ROM abzugeben. Die Präsentationspläne müssen als .jpg-Dateien („Qualität maximal“, Baseline optimiert im CMYK-Modus mit 150 dpi) und als .pdf-Dateien abgespeichert sein. Die Prüfpläne sollen mit den in Punkt 8 genannten farbigen Flächenbelegungen zusätzlich als .dxf-/ .dwg-Dateien hinterlegt werden, so dass ein digitales Aufmaß der Flächen durch die Vorprüfung möglich ist (keine Layout-Dateien).

### Hängeplan

Zur Präsentation der Wettbewerbsarbeiten steht je teilnehmendem Büro eine Gesamtfläche mit den Maßen 3,60 m Breite und 1,80 m Höhe zur Verfügung.

Die Pläne sind nicht genordet darzustellen. Es ist die Ausrichtung zu verwenden, welche die Anlage 4 vorgibt.

<p>DIN A0 Querformat (120 x 90 cm)</p> <p>Lageplan (M 1:1000)</p>	<p>DIN A0 Querformat (120 x 90 cm)</p> <p>Entwurfsplan Teil 1 (M 1:500; nördliche Hälfte des Wettbewerbsgebiets)</p>	<p>DIN A0 Querformat (120 x 90 cm)</p> <p>Entwurfsplan Teil 2 (M 1:500; südliche Hälfte des Wettbewerbsgebiets)</p>
<p>DIN A0 Querformat (120 x 90 cm)</p> <p>Schwarzplan (M 1:2000)</p> <p>Strukturdarstellungen (M 1:2000)</p>	<p>DIN A0 Querformat (120 x 90 cm)</p> <p>Schnitte/Ansichten (M 1:500)</p>	<p>DIN A0 Querformat (120 x 90 cm)</p> <p>Liberblatt (inkl. 2 Visualisierungen)</p>

## **5.10 Verfahrensunterlagen**

### **5.10.1 Erste Phase**

#### **Digitale Anlagen**

1. Verfassererklärung (inkl. Nachweis der Teilnahmeberechtigung, .pdf)
2. Verpflichtungserklärung (.pdf)
3. Auslobung (.pdf)
4. Auszug DSGK mit Abgrenzung des Wettbewerbsgebiets und Verortung der Einzeldenkmäler (.dwg)
5. Flächennutzungsplan (.pdf)
6. Höhenplan (.dwg)
7. Luftbild (.tiff)
8. Strukturkonzept Rostock-Warnemünde (.pdf)
9. Übersicht Geräuschquellen (.pdf)
10. Übersichtsplan Verkehr (.pdf)
11. Bestandsplan Stellplätze (.pdf)
12. Gebäudenutzung (.pdf)
13. Übersicht Hafenanlagen/Liegeplätze (.pdf)
14. Unterlagen Umbau der Bahnanlagen (.dwg, .pdf)
15. Eigentümerstruktur (.pdf)
16. Bestandsfotos (.jpg)

### **5.10.2 Zweite Phase**

#### **Einsatzplatte für den Modellbau**

#### **Digitale Anlagen**

17. Verfassererklärung (.pdf)
18. Verpflichtungserklärung (.pdf)
19. Auszug Digitales 3D-Stadtmodell (.dwg)
20. Aufstellungsbeschluss (.pdf)
21. Ortsbildanalyse (.pdf)
22. Altlastenverdachtsflächen (.pdf)
23. Landesbauordnung Mecklenburg Vorpommern (.pdf)
24. Stellplatzsatzung (.pdf)
25. Baumbestandsplan (inkl. Naturdenkmal, .pdf, .dwg)
26. Baumschutzsatzung (pdf)
27. Grünflächengestaltungssatzung (.pdf)
28. Spielflächensatzung (.pdf)
29. Planunterlagen Nordkreuz (.dwg)
30. Tourismuskonzept (.pdf)
31. Visualisierungsstandorte (.pdf)
32. Berechnungslisten (werden nachgereicht )

## **5.11 Vorprüfung**

Die Vorprüfung erfolgt durch

#### **D&K drost consult GmbH**

Kajen 10

D – 20459 Hamburg

Tel.: +49 40 36 09 84-0

Fax: +49 40 36 09 84-11

E-Mail: [info@drost-consult.de](mailto:info@drost-consult.de)

Internet: [www.drost-consult.de](http://www.drost-consult.de)

Die eingereichten Wettbewerbsarbeiten werden anhand von Prüfkriterien durch die Vorprüfung und die sachverständigen Beraterinnen und Berater geprüft. Die Prüfung erfolgt ohne Bewertung, die dem Urteil des Preisgerichts vorgehen könnte, als Fakten-Prüfung und Beschreibung der jeweiligen Wettbewerbslösung.

## 5.12 Beurteilungskriterien

Die Beurteilung erfolgt nach den Kriterien

### Formalleistungen

Bewertungsmerkmale:

- Termingerechte Abgabe
- Leistungs- und Programmerfüllung
- Einhaltung der Grundstücksgrenzen

### Städtebauliches Konzept

Bewertungsmerkmale:

- Einfügen in das städtebauliche Umfeld
- Schaffung eines ablesbaren Quartiers „Mittelmole“
- Straßenraumbildende Qualität der Bebauung
- Gestaltung und Zugänglichkeit der Erdgeschosszone
- Wirkung der Gebäudesilhouetten/Gesamtsilhouette im Verhältnis zum Ortskern
- Orientierung zum öffentlichen Raum
- Sichtachsen und Blickbeziehungen
- Besonnung/Verschattung
- Idee, Image und Identifikationspotenzial
- Lärmschutz
- Außenwirkung und Adressbildung
- Gestaltungselemente (Material, Konstruktion)
- Denkmalschutz

### Freiraumplanerisches Konzept

Bewertungsmerkmale:

- Funktionalität der Außenanlagen
- Attraktivität, Verknüpfung und Nutzbarkeit der Freiräume
- Gestalterische Qualität der Übergänge zum öffentlichen und zum privaten Raum
- Gestalterische Qualität von Uferzonen

### Funktionales Konzept

Bewertungsmerkmale:

- Gesamtorganisation und Flexibilität des Nutzungskonzepts
- Funktionalität des Erschließungskonzepts (inkl. ruhendem Verkehr)
- Funktionalität des Ver- und Entsorgungskonzepts (inkl. Anlieferung)
- Planungs- und bauordnungsrechtliche Realisierbarkeit
- Wirtschaftlichkeit
- Ökologie und Nachhaltigkeit

Das Preisgericht hat das Recht, die oben genannten Bewertungsmerkmale zu ergänzen, zu ändern oder zu modifizieren. Die dargestellte Reihenfolge der Aspekte ist nicht als Wertung zu betrachten.

### 5.13 Weitere Bearbeitung

Das Preisgericht gibt eine schriftliche Empfehlung zur weiteren Entwicklung und Bearbeitung der Aufgabe gemäß § 6 Abs. 2 RPW 2008 - Richtlinien für Planungswettbewerbe.

Die Ausloberin beabsichtigt, unter Würdigung der Empfehlungen des Preisgerichts und entsprechend der § 8 Abs. 2 RPW 2008 eine/n oder mehrere Preisträgerinnen/Preisträger der zweiten Phase mit der weiteren Bearbeitung des Funktionsplans zu beauftragen, sofern das Projekt umgesetzt wird, soweit kein wichtiger Grund einer Beauftragung entgegensteht und soweit mindestens eines der teilnahmeberechtigten Büros, dessen Arbeit mit einem Preis ausgezeichnet wurde, eine einwandfreie Ausführung der zu übertragenden Leistung gewährleistet.

Im Falle einer weiteren Bearbeitung werden durch den Wettbewerb bereits erbrachte Leistungen der Teilnehmenden bis zur Höhe der zuerkannten Preissumme nicht erneut vergütet, wenn der Wettbewerbse Entwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird.

Löst sich eine Arbeitsgemeinschaft nach der Preisverleihung auf, so ist die Ausloberin berechtigt, unbeschadet der urheberrechtlichen Auseinandersetzung innerhalb der Arbeitsgemeinschaft ein Mitglied oder mehrere Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft mit der dem Verfahren zugrunde liegenden Planungsaufgabe zu beauftragen.

### 5.14 Eigentum und Urheberrecht

Alle ausgezeichneten Arbeiten werden gemäß § 8 Abs. 3 RPW 2008 Eigentum der Ausloberin. Das Urheberrecht einschließlich des Schutzes gegen Nachbauen und das Recht auf Veröffentlichung der Entwürfe bleibt jedem Teilnehmenden erhalten. Die Ausloberin erwirbt gemäß § 8 Abs. 3 RPW 2008 das uneingeschränkte Nutzungsrecht an der gesamten Arbeit des mit der weiteren Bearbeitung beauftragten Architekten (auch soweit die Arbeit nicht vollständig und/oder nicht allein durch die Ausloberin realisiert wird). Die Ausloberin ist berechtigt, das Nutzungsrecht zu übertragen. Die Nutzung einer Arbeit ohne weitere Beauftragung regelt sich nach § 8 Abs. 3 RPW 2008.

Die Verfasserinnen/Verfasser und ihre Rechtsnachfolger sind verpflichtet, Abweichungen von der Arbeit zu gestatten. Dies gilt auch für das ausgeführte Werk. Unberührt bleibt § 14 des 2. Gesetzes über Urheberrecht und verwandte Schutzrechte (Urheberrechtsgesetz). Vor einer wesentlichen Änderung des ausgeführten Werks sind die Teilnehmenden, soweit zumutbar, zu hören. Vorschläge der Teilnehmenden sind zu berücksichtigen, soweit ihnen nicht nach Auffassung der Ausloberin wirtschaftlich, funktional oder konstruktiv bedingte Bedenken entgegenstehen, die mitzuteilen sind.

Unwesentliche Teillösungen anderer, nicht zur Ausführung bestimmter, jedoch ausgezeichneter Arbeiten, gelten als abgegolten und dürfen von der Ausloberin verwendet werden.

Die Ausloberin hat das Erstveröffentlichungsrecht. Sie ist berechtigt, die eingereichten Arbeiten des Verfahrens in angemessener Frist ohne weitere Vergütung zu veröffentlichen. Die Namen der Verfasserinnen/Verfasser, Mitarbeiterinnen/Mitarbeiter und Fachplanerinnen/Fachplaner werden genannt.

Für die Beschädigung oder den Verlust der eingereichten Arbeiten haftet die Ausloberin nur im Falle grob fahrlässigen Verhaltens.

### 5.15 Rücksendung der Arbeiten

Alle prämierten Arbeiten werden Eigentum der Ausloberin. Nicht prämierte Arbeiten werden im Anschluss an die Ausstellung kostenlos an die teilnehmenden Büros zurück gesandt.

## 5.16 Terminübersicht

### Erste Phase - Ideenskizze

Veröffentlichung der Unterlagen	ab	19.12.2011
Registrierung	ab	19.12.2011
Schriftliche Rückfragen	bis	10.01.2012, 12:00 Uhr
Abgabe der Wettbewerbsarbeiten	bis	31.01.2012, 15:00 Uhr
Preisgerichtssitzung		23.02.2012

### Zweite Phase - Städtebauliches Konzept

Die genauen Termine der zweiten Phase werden nach der Preisgerichtssitzung der ersten Phase bekanntgegeben.

Schriftliche Rückfragen	12. KW 2012
Abgabe der Wettbewerbsarbeiten	17. KW 2012
Abgabe der Modelle	18. KW 2012
Preisgerichtssitzung	24.05.2012

## 5.17 Vertraulichkeit

Die Verfahrensbeteiligten werden über sämtliche Inhalte der Auslobung und des Verfahrens Stillschweigen bewahren und diese Dritten bis zur Veröffentlichung des Verfahrensergebnisses durch die Ausloberin nicht zugänglich machen.

## 5.17 Sonstiges

Von einer individuellen Rücksprache der teilnehmenden Büros mit den jeweiligen Ämtern ist abzusehen. Fragen zu den Inhalten dieser Auslobung sind ausschließlich an

### D&K drost consult GmbH

Kajen 10  
D – 20459 Hamburg  
Tel.: +49 40 36 09 84-0  
Fax: +49 40 36 09 84-11  
E-Mail: [info@drost-consult.de](mailto:info@drost-consult.de)  
Internet: [www.drost-consult.de](http://www.drost-consult.de)

zu richten.

## NACHWEISE

---

### Abbildungen

*Abbildung 1, 8, 15, 16 und 26*

Bestandsfoto

Quelle: Hansestadt Rostock

*Abbildung 2*

Lage des Wettbewerbsgebiets in der Stadt

Quelle: Hansestadt Rostock, eigene Darstellung

*Abbildung 3*

Luftbild mit Verortung des Wettbewerbsgebiets

Quelle: Hansestadt Rostock, eigene Darstellung

*Abbildung 4*

Lageplan mit Abgrenzung des Wettbewerbsgebiets

Quelle: Hansestadt Rostock, eigene Darstellung

*Abbildung 5*

Übersicht zur Nutzung der Bestandsgebäude im Wettbewerbsgebiet in dessen Umgebung

Quelle: Hansestadt Rostock

*Abbildung 6, 10, 13, 14, 18 - 25 und 27 - 29*

Bestandsfoto

Quelle: D&K drost consult GmbH

*Abbildung 7 und 9*

Bestandsfoto

Quelle: ASK

*Abbildung 11*

Eigentumsverhältnisse im Wettbewerbsgebiet

Quelle: Hansestadt Rostock

*Abbildung 17*

Verortung der bzgl. des Fußgängerverkehrs und des motorisierten Verkehrs konfliktträchtigen Kreuzungsbereiche auf der Mittelmole

Quelle: Hansestadt Rostock, eigene Darstellung

---

---

## Literatur

Hansestadt Rostock, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft (Hrsg.):  
Strukturkonzept Warnemünde, Städtebauliche Rahmenplanung für Rostock-Warnemünde, Abschluss-  
bericht, Hamburg/Rostock 2011.

## Internet

<http://de.wikipedia.org/wiki/Rostock>  
<http://www.hohe-duene.de/>  
<http://www.m-vp.de/1049/>  
<http://www.rostock.de>  
<http://www.rostock-port.de/>

## **Herausgeberin**

### **Hansestadt Rostock**

Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft  
Holbeinplatz 14  
18069 Rostock

## **Organisation . Redaktion . Gestaltung**

### **D&K drost consult GmbH**

Uwe Drost, Christine Holewa  
Kajen 10, 20459 Hamburg  
Tel.: +49 40 36 09 84-0  
Fax: +49 40 36 09 84-11  
E-Mail: [info@drost-consult.de](mailto:info@drost-consult.de)  
Internet: [www.drost-consult.de](http://www.drost-consult.de)

## **Druck**

LD Medien- und Druckgesellschaft mbH, Hamburg



Redaktion . Konzept . Design

---

**D&K**  
drost consult

D&K drost consult GmbH  
Kajen 10, D-20459 Hamburg  
Tel. +49(40)360 984-0  
Fax +49(40)360 984-11  
[info@drost-consult.de](mailto:info@drost-consult.de)  
[www.drost-consult.de](http://www.drost-consult.de)