

## DOKUMENTATION

### Öffentliche Veranstaltungen zur „städtebaulichen Entwicklung der Mittelmole in Rostock-Warnemünde“

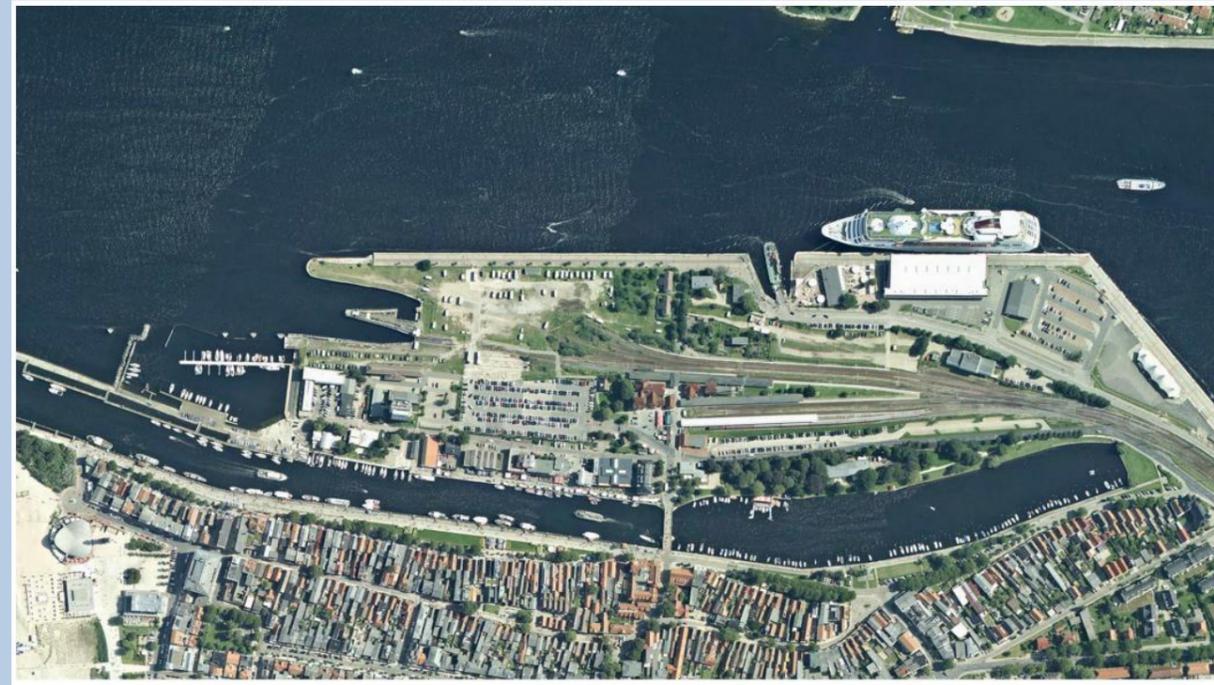
- Planungswerkstatt 1: „Städtebau und Ortsbild“
- Planungswerkstatt 2: „Künftige Nutzungen auf der Mittelmole“

am 16. und 17. Juli 2014 im Technologiezentrum Warnemünde

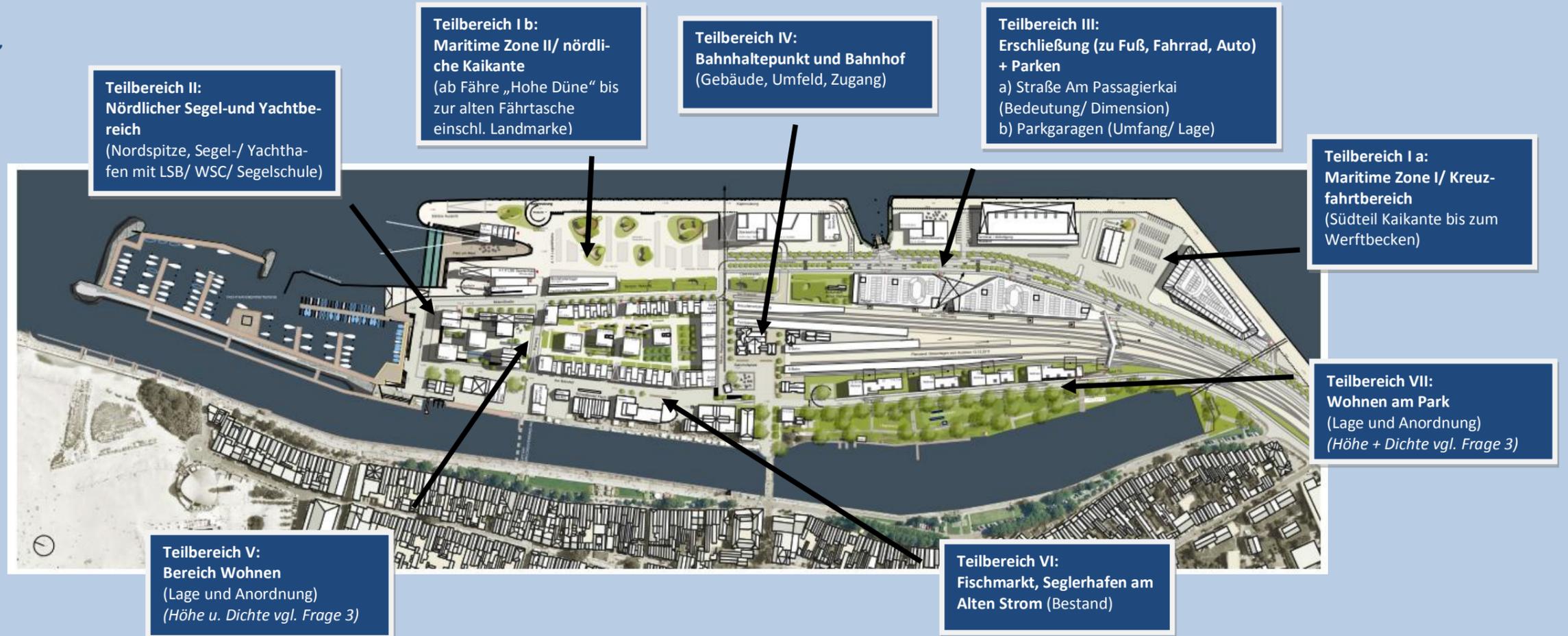
## INHALT

1. Ergebnisse der Planungswerkstätten im Überblick	2
2. Anlass, Ziel, Verfahren	7
3. Auswertung der Ergebnisse	8
2.1 Planungswerkstatt 1: „Städtebau und Ortsbild“	8
2.2 Planungswerkstatt 2: „künftige Nutzungen auf der Mittelmole“	17
4. Ausblick	24

Luftbild Mittelmole ,  
Stand: 2012

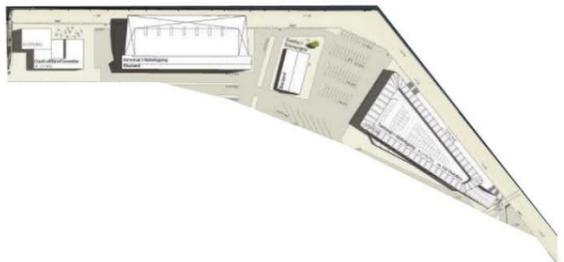
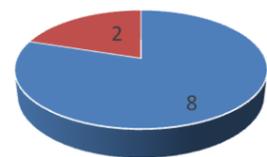
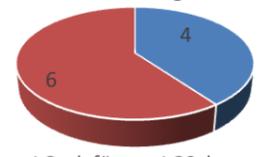
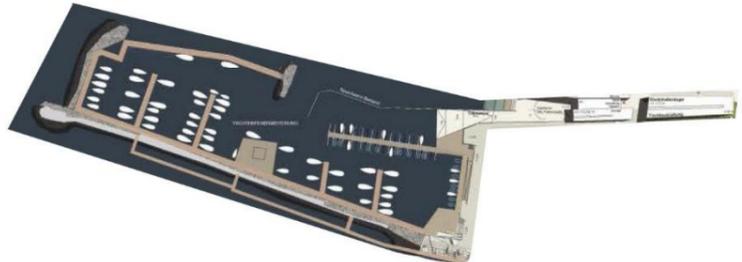
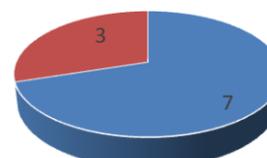
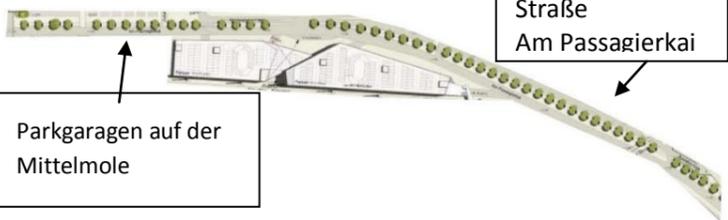
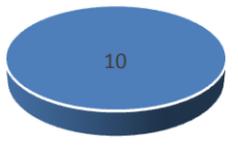


Funktionsplan Mittelmole ,  
Stand: 2014



# 1. ERGEBNISSE DER PLANUNGSWERKSTÄTTEN IM ÜBERBLICK

FRAGE: Mit welchen städtebaulichen Bestandteilen des vorliegenden Funktionsplans Mittelmole sind die Arbeitsgruppen und Teilnehmer im Grundsatz einverstanden und mit welchen nicht und warum?

<p><b>Teilbereich I a:</b> <b>Maritime Zone I / Kreuzfahrtbereich</b> (Südteil Kaikante bis zum Werftbecken)</p>  <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>Maritime Zone I /Kreuzfahrtbereich</b></p> <p>Entwicklung des Kreuzfahrerbereichs in Richtung Werft/ Werftbecken; durchgehende Begehbarkeit der Kaikante und dringend Landstromanschluss!</p> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>Abstimmung AGs</p>  <p>■ AGs dafür ■ AGs dagegen</p> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p><b>ABSTIMMUNG TEILNEHMER</b></p> <table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td>TN ENTHALTEN</td><td>1</td></tr> <tr><td>TN DAGEGEN</td><td>22</td></tr> <tr><td>TN DAFÜR</td><td>51</td></tr> </table> <p>■ TN dafür ■ TN dagegen ■ TN enthalten</p> </div>	TN ENTHALTEN	1	TN DAGEGEN	22	TN DAFÜR	51	<p><b>Teilbereich I b:</b> <b>Maritime Zone II / nördliche Kaikante</b> (ab Fähre „Hohe Düne“ bis zur alten Fährtasche einschl. Landmarke)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>Maritime Zone II /nördliche Kaikante (einschl. Landmarke)</b></p> <p>Altes Fährbecken in der Struktur/ Kontur erhalten; Ansatz ‚Connexeum‘ für Freiflächenplanung aufgreifen; keine Schiffsliegeplätze für Kreuzfahrer; durchgehende Begeh- und Beispielbarkeit der Kaikante!</p> <p>Verträgliche Einordnung eines niedrig geschossigen Veranstaltungszentrums/ SBZ!</p> </div>  <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>Abstimmung AGs</p>  <p>■ AGs dafür ■ AGs dagegen</p> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p><b>ABSTIMMUNG TEILNEHMER</b></p> <table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td>TN DAGEGEN</td><td>40</td></tr> <tr><td>TN DAFÜR</td><td>34</td></tr> </table> <p>■ TN dafür ■ TN dagegen</p> </div>	TN DAGEGEN	40	TN DAFÜR	34
TN ENTHALTEN	1										
TN DAGEGEN	22										
TN DAFÜR	51										
TN DAGEGEN	40										
TN DAFÜR	34										
<p><b>Teilbereich II:</b> <b>Nördlicher Segel- und Yachtbereich</b> (Nordspitze, Segel-/ Yachthafen mit LSB/ WSC/ Segelschule)</p>  <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>Nördlicher Segler- und Yachtbereich</b></p> <p>Das gesamte nördliche Areal dem Segel-/ Yachtbereich zuordnen mit Platz und gastronomischen Angebot!</p> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>Abstimmung AGs</p>  <p>■ AGs dafür ■ AGs dagegen</p> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p><b>ABSTIMMUNG TEILNEHMER</b></p> <table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td>TN DAGEGEN</td><td>18</td></tr> <tr><td>TN DAFÜR</td><td>56</td></tr> </table> <p>■ TN dafür ■ TN dagegen</p> </div>	TN DAGEGEN	18	TN DAFÜR	56	<p><b>Teilbereich III:</b> <b>Erschließung (zu Fuß, Fahrrad, Auto) + Parken</b> a) Straße Am Passagierkai (Bedeutung/ Dimension) b) Parkgaragen (Umfang/ Lage)</p>  <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>Am Passagierkai</b></p> <p>Straße als Allee ausgestalten; ab Fähre „Hohe Düne“/ Bahnhof nur Anliegerverkehre im nördlichen Bereich der Mittelmole.</p> <p><b>Parken auf der Mittelmole</b></p> <p>Keine hohen Parkgaragen (max. 3-4 Geschoss; große Mengen an Stellplätze gehören an den Ortseingang oder in den Bereich des Werftbeckens!</p> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>Abstimmung AGs</p>  <p>■ AGs dafür</p> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p><b>ABSTIMMUNG TEILNEHMER</b></p> <table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td>TN DAGEGEN</td><td>70</td></tr> <tr><td>TN DAFÜR</td><td>74</td></tr> </table> <p>■ TN dafür ■ TN dagegen</p> </div>	TN DAGEGEN	70	TN DAFÜR	74		
TN DAGEGEN	18										
TN DAFÜR	56										
TN DAGEGEN	70										
TN DAFÜR	74										

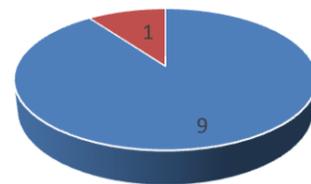
**Teilbereich IV:**  
**Bahnhaltepunkt und Bahnhof**  
(Gebäude, Umfeld, Zugang)



**Bahnhof und Bahnhofsumfeld**

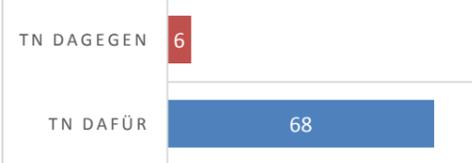
Berücksichtigung des historischen Ensembles, von Sichtbeziehungen und einer attraktiven Fußgängerachse; angrenzende Neubebauung nicht zu dicht und zu hoch!

Abstimmung AGs



■ AGs dafür ■ AGs dagegen 1

**ABSTIMMUNG TEILNEHMER**



■ TN dafür ■ TN dagegen

**Teilbereich V: Bereich Wohnen**  
**(Lage und Anordnung): geplante Anordnung und Höhe der Wohnbebauung**  
(Höhe u. Dichte vgl. Frage 3)

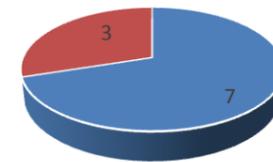


**Bereich Wohnen (Lage und Anordnung)**

Niedrigere (max. bis 4 Gesch.) und weniger kompaktere Bebauung, keine Blockrandbebauung, Wohnbebauung mit „Durchblicken“, keine Wohnbebauung an der Nordspitze, teilw. Funktionsunterlagerungen im Erdgeschoß!

Wohnen grundsätzlich

Abstimmung AGs



■ AGs dafür ■ AGs dagegen 3

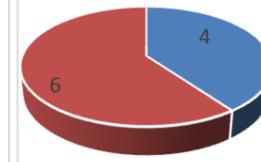
**ABSTIMMUNG TEILNEHMER**



■ TN dafür ■ TN dagegen

Geplante Anordnung

Abstimmung AGs



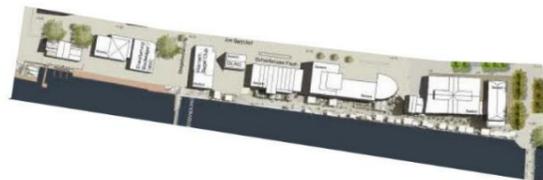
■ AGs dafür 4 ■ AGs dagegen 6

**ABSTIMMUNG TEILNEHMER**



■ TN dafür ■ TN dagegen

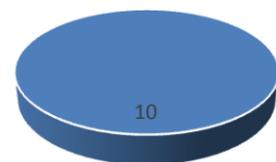
**Teilbereich VI:**  
**Fischmarkt, Seglerhafen am Alten Strom**  
(Bestand)



**Fischmarkt, Seglerhafen am Alten Strom**

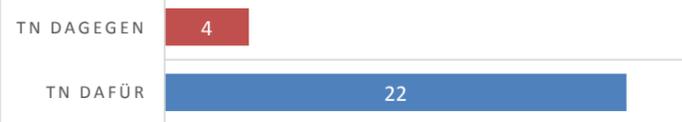
Erhalt des Bestandes am Alten Strom; Durchgängige Erleb- und Begehbarkeit der Wasserkante, inkl. Lösung einer „Durchwegungsmöglichkeit“ des WSC-Geländes; neue 2. Querung Alten Strom problematisch, jedoch Lösung langfristig vorsehen!

Abstimmung AGs



■ AGs dafür 10

**ABSTIMMUNG TEILNEHMER**



■ TN dafür ■ TN dagegen

**Teilbereich VII:**  
**Wohnen am Park (Lage und Anordnung)**  
(Höhe + Dichte vgl. Frage 3)

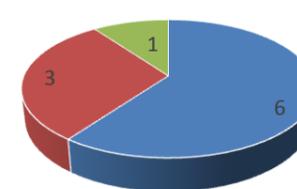


**Wohnen am Park**

Keine Wohnbebauung am Park; wenn Wohnen dann nur eine kleinteilige Wohnbebauung mit wenigen Gebäuden und einer geringen Gebäudehöhe (max. 3-Geschosse)!

Stärkung des Parkcharakters; Ausdehnung der Grünfläche!

Abstimmung AGs



■ AGs dafür ■ AGs dagegen ■ AG unentschieden 1

**ABSTIMMUNG TEILNEHMER**



■ TN dafür ■ TN dagegen ■ TN enthalten

**FRAGE: Mit welchen städtebaulichen Bestandteilen des vorliegenden Funktionsplans Mittelmole sind die Arbeitsgruppen und Teilnehmer im Grundsatz einverstanden und mit welchen nicht und warum ?**

- ⇒ Die Frage, nach welchem städtebaulichen Leitbild sich die Mittelmole künftig entwickeln soll und welche Qualitäten dabei eine tragende Rolle spielen soll, wurde sehr unterschiedlich durch die AGs und Teilnehmer beantwortet: „...vom zeitgemäßen, modernen Städtebau über maritimen Städtebau bis hin zum historisierenden Städtebau“.
- ⇒ Welche Gebäudehöhen im Zuge der baulichen Entwicklung der Mittelmole verträglich sind, wurden von Seiten der Teilnehmer sehr einheitlich beantwortet. Es gab ein sehr eindeutiges Votum für eine grundsätzlich niedrigere Bebauung gegenüber den geplanten Gebäudehöhen. Die künftige Bebauung sollte in der Regel 3- bis max. 4-Geschosse betragen.
- ⇒ Auch bei der Frage, welche Bebauungsdichte für das neue Quartier auf der Mittelmole gegenüber der geplanten als verträglich eingestuft wird, gab es ein vergleichsweise klares Votum für eine insgesamt geringere Bebauungsdichte als im Funktionsplan dargestellt ist. Es wird eine tendenziell aufgelockerte und weniger kompakte Neubebauung gewünscht. Eine Mehrheit der Teilnehmer lehnt eine solitäre Wohnbebauung an der Nordspitze ab.
- ⇒ Ähnlich wie bei der Frage nach einem städtebaulichen Leitbild wurde die Frage, welche Architektursprache die Neubebauung auf der Mittelmole aufgreifen sollte, ebenso gegensätzlich und uneinheitlich beantwortet. Es gibt keine klare oder mehrheitliche Position für eine Architektursprache oder -form. Hier gehen die Meinungen von moderner Architektur, über maritime Architektur, „Hundertwasserarchitektur“ bis hin zu historisierender Architektur, die sich an der alten Bebauung Warnemündes orientieren sollte. Tendenziell wurde eher eine kleinteilige, historisierende Architektursprache gewünscht.
- ⇒ Bei der Frage nach den künftig zu berücksichtigenden Blick- und Wegebeziehungen und zu gewährleistenden Zugänglichkeiten gab es durchgehend klare Positionen, d.h. Zugänglichkeit aller Kaikanten, Anlage eines geschlossenen Rundweges, Ausbildung einer Querung über die Gleisanlagen im Süden der Mittelmole, Freihalten wichtiger Blickbeziehungen zum Seekanal und zum Alten Strom sowie perspektivisch eine 2. Überquerungsmöglichkeit über den Alten Strom anlegen.

**FRAGE: In enger Beziehung und Abhängigkeit zu den städtebaulichen Fragestellungen stehen die grundsätzlichen Einstellungen zu den künftigen Kernnutzungen und deren Verortung auf der Mittelmole. Welche Nutzungen sollten nach Meinung der AGs und Teilnehmer auf der Mittelmole vorhanden sein und warum?**

**1. Kreuzfahrerbetrieb:**

Für diese Nutzung auf der Mittelmole haben sich **alle 9 AGs** dafür ausgesprochen;

Der Kreuzfahrtbetrieb soll sich jedoch ausschließlich auf den südlichen Kaiabschnitt ab Fähre „Hohe Düne“ beschränken und sich in Richtung Werft/ Werftbecken entwickeln: Diese Position hat eine **sehr hohe Gewichtung (35 Pkte.)**

**2. Veranstaltungsflächen (außen):**

Die geplante Lage und Größe der vorgesehenen Veranstaltungsflächen haben **alle 9 AGs** befürwortet.

Jedoch strukturelle Berücksichtigung und nachvollziehbare Einbindung des alten Fährbeckens sowie verträgliche Einordnung eines Veranstaltungsgebäudes (konkrete Lage noch unklar): diese Anforderung hat eine **sehr hohe Gewichtung (40 Pkte.)** erhalten.

**3. Promenaden, Rundwege, gestaltete Platzflächen:**

Die geplante Lage und Anordnung der vorgesehenen Promenaden, Rundwege und Platzflächen haben **alle 9 AGs** befürwortet.

Ein durchgehender und geschlossener Rundweg, der entlang der Kaikanten als Promenade ausgebildet ist, hat eine **hohe Gewichtung (22 Pkte.)** erhalten.

**4. Wohnen auf der Mittelmole**

Für die Nutzung „Wohnen“ auf der Mittelmole haben sich **8 AGs dafür** und **1 AG dagegen** ausgesprochen.

Für ein (eingeschränktes) „Wohnen am Park“ haben sich **6 AGs dafür** und **3 AGs dagegen** ausgesprochen

**5. Segel- und Yachthafen**

Für die geplante Lage und Anordnung der Segel- und Yachthafennutzung haben sich **alle 9 AGs** dafür ausgesprochen

Die Stärkung der vorhandenen Segel- und Sportnutzung ist an der vorgesehenen Stelle sehr wichtig und wurde durch den Funktionsplan gut gelöst, einschl. Umzug LSB/ Segelschule; die Beurteilung hat eine **sehr hohe Gewichtung (33 Pkte.)** erhalten.

**6. Kultur- und Veranstaltungszentrum**

Für eine Einordnung eines „Kultur- und Veranstaltungszentrums“ auf der Mittelmole haben sich **8 AGs dafür** ausgesprochen, **1 AG war unentschieden**:

Ein möglicher Standort eines neuen Veranstaltungszentrums im Bereich der Fähre „Hohe Düne“ hat eine **niedrige Gewichtung (9 Pkte.)** erhalten, ein Standort im Bereich der nordöstlichen Spitze der Mittelmole („Platz am Meer“) i.V. mit dem Ansatz „Conexeum“ hat eine **mittlere Gewichtung (16 Pkte.)** erhalten.

**7. Begrünung und Grünflächen (u.a. Park am alten Strom):**

Für eine umfangreiche Begrünung und Anlage/ Erhalt von Grünflächen auf der Mittelmole haben sich **alle 9 AGs** dafür ausgesprochen;

Den Park am Alten Strom in hoher Qualität erhalten, weiterentwickeln und gestalten sowie seine Funktion stärken hat eine **hohe Gewichtung (29 Pkte.)** erhalten.

### 8. Einzelhandel, Gastronomie, Hotel:

Für eine Einordnung weiterer Einzelhandels- und Gastronomienutzungen haben sich **alle 9 AGs** ausgesprochen.

Für eine Einordnung weiterer Hotelnutzungen haben sich **5 AGs dafür** und **4 AGs dagegen** ausgesprochen.

### 9. Parkplätze / ruhender Verkehr:

Die Einordnung von Parkplatzflächen für den Bereich Wohnen (Generell unterirdisch) haben **alle 9 AGs** befürwortet und halten es erforderlich.

Die Einordnung öffentlicher Stellplätzen in Parkhäusern auf der Mittelmole **befürworten 6 AGs; 3 AGs sind dagegen**.

Wenn öffentliches Parken, dann in niedriggeschossigen, gering dimensionierten Parkhäusern sowie in Tiefgaragen; diese Position hat eine **mittlere Gewichtung (15 Pkte.)** erhalten.

### 10. Verkehrsflächen für die Erschließung der Mittelmole

Für die Straße Am Passagierkai als Haupterschließungsstraße für die Mittelmole haben sich **8 AGs dafür** und **1 AG dagegen** ausgesprochen.

- ⇒ Welche Nutzungen auf der Mittelmole werden bislang nicht oder zu wenig bei den Planungen berücksichtigt? Vor allem Kulturangebote, ein multifunktionales Kultur- und Begegnungszentrum sowie ein Mehr an touristischen, saisonverlängernden Maßnahmen fehlen der Mehrheit der Teilnehmer in den bisherigen Planungen.
- ⇒ Bei der Frage nach der bisherigen Nutzungsverteilung zeigten sich die AGs im Grundsatz mehrheitlich mit der geplanten Anordnung und Verteilung der Nutzungen einverstanden. Jedoch haben sich die AGs mehrheitlich gegen eine Wohnbebauung an der Nordspitze der Mittelmole ausgesprochen; dieser Bereich sollte vornehmlich dem Seelbereich zugeordnet werden.
- ⇒ Die Beantwortung der Frage nach einer gewünschten Anzahl von Wohnungen auf der Mittelmole hat ein sehr uneinheitliches Ergebnis hervorgebracht sowohl AGs wie auch die Teilnehmer hatten teilweise sehr unterschiedliche Auffassungen. Das Hauptgewicht der Wunschangaben liegt zwischen 200 und 300 WE.
- ⇒ Hinsichtlich der Frage nach weiteren Einzelhandels- und Gastronomieflächen auf der Mittelmole wurde sich mehrheitlich für ein begrenzten und maßvollen Einzelhandelsbesatz, der im Bereich der Erdgeschosszonen des Bahnhofsumfeldes liegen sollte, sowie für ein Mehr an Gastronomie an attraktiven Stellen ausgesprochen.
- ⇒ Die Frage, welche künftigen Freiflächen auf der Mittelmole für welche Nutzungsmöglichkeiten und -anforderungen vorgesehen und gestaltet werden sollten, wurde mehrheitlich mit einer grundsätzlichen Bestätigung der im Funktionsplan ausgewiesenen Veranstaltungflächen im Nordosten, der Plätze am Bahnhof und der vorgesehenen Promenaden und Rundwege beantwortet. Dabei sollte die Nordspitze zugunsten der Freiflächen von Wohnbebauung freigehalten werden, die Fährtaschen nachvollziehbar in die Planungen eingebunden werden sowie eine zusammenhängende und attraktive Gestaltung des Rundweges und der Promenaden umgesetzt werden?

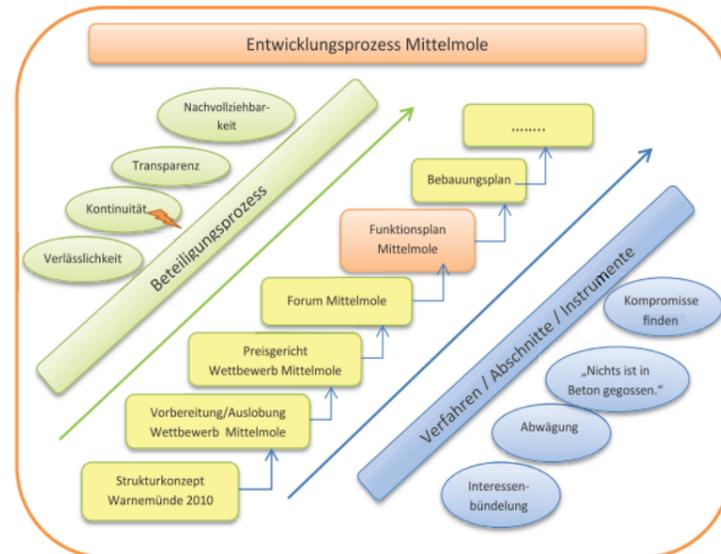


Impressionen aus den Planungswerkstätten

## 2. ANLASS, ZIEL, VERFAHREN

Bereits auf dem öffentlichen Bürgerforum am 14. April 2014 im Technologiezentrum Warnemünde wurden in Anbetracht der in Teilen sehr kontrovers diskutierten und auch insgesamt strittigen Aspekte des vorliegenden Funktionsplanes zur Entwicklung der Mittelmole zwei öffentliche Planungswerkstätten angekündigt, die am 16. und 17. Juli im Technologiezentrum Warnemünde zu den vornehmlich kritisierten Kernthemen: „Städtebau und Ortsbild“ und „Künftige Nutzungen auf der Mittelmole“ durchgeführt wurden.

Die inhaltlichen Ergebnisse der Diskussion wie auch die Einbettung des präsentierten Funktionsplanes in das Gesamtverfahren wurden ausführlich dokumentiert und dargestellt. Insbesondere die verschiedenen hierbei vorgebrachten Kritikpunkte sowohl in Bezug auf die ggf. nicht oder nicht ausreichend berücksichtigten inhaltlichen Aspekte der Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbes zur Mittelmole aus 2012 als auch von Zielvorgaben des Strukturkonzeptes Warnemünde von 2011 bilden den inhaltlichen Ausgangspunkt der beiden öffentlichen Planungswerkstätten.



„Entwicklungsprozess Mittelmole“ - Stationen des Planungsprozesses  
Intentionen zum Beteiligungsprozess und zum bisherigen Verfahren

Mit diesem speziellen Format der Planungswerkstätten soll der Beteiligungsprozess im Rahmen des Entwicklungsvorhabens Mittelmole richtungsweisend fortgesetzt und zugleich einen Impuls zur Fortführung eines inhaltlichen konstruktiven und kreativen Diskurses über die problematisch angesehenen Bereiche ermöglicht werden.

Der zur Diskussion stehende Funktionsplan ist aus dem Siegerentwurf des von der Hansestadt Rostock ausgelobten städtebaulichen Ideenwettbewerbs hervorgegangen, dem wiederum die Ergebnisse und Zielstellungen des Strukturkonzeptes Warnemünde zur Mittelmole zugrundeliegen. Der Funktionsplan soll die Grundlage für das anstehende Bebauungsplanverfahren bilden und zunächst die künftige städtebauliche Grundstruktur darstellen sowie Aussagen über die künftigen Nutzungen treffen.



Die 1. Planungswerkstatt behandelte das Thema „Städtebau auf der Mittelmole“ und hierbei vertiefend u.a. die Aspekte „städtebauliche Struktur und Dichte, Gebäudehöhen, Landmarke, städtebauliches Leitbild“ und die 2. Planungswerkstatt das Thema „Nutzungen auf der Mittelmole“ und hierbei vertiefend u.a. die Aspekte „Anordnung und Verteilung der Nutzungen, „Wohnen auf der Mittelmole“, Veranstaltungsflächen und Einbindung der Fahrtschen, Zugänglichkeiten der Kaikanten“.

Zur ersten Planungswerkstatt sind rund 100 Teilnehmer und zur der am darauf folgenden Tag durchgeführten Werkstatt rd.90 Teilnehmer der Einladung des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft gefolgt.

In den jeweils etwa 4 Stunden andauernden Veranstaltungen haben sich die in zehn bzw. neun Arbeitsgruppen aufgeteilten Teilnehmer sehr aktiv und engagiert eingebracht, haben kritisch und konstruktiv die einzelnen beplanten Teilbereiche diskutiert und anschließend bewertet. Darüber hinaus wurden auch vielfach neue Hinweise und konkrete Vorschläge zur Veränderung der vorliegenden Planungen eingebracht.

Das gewählte Beteiligungsformat der Planungswerkstatt hat bei (fast) allen Beteiligten hinsichtlich der notwendigen Konkretisierung der problematisch angesehenen Aspekte und Teilbereiche der vorliegenden Planung als auch hinsichtlich eines strukturierten und konstruktiven Dialogs eine hohe Zustimmung erfahren. Sowohl das Thema als auch die Durchführungsmethodik der beiden Planungswerkstätten haben sich unterscheiden, wobei sich die jeweilige Durchführungsmethodik an dem zu behandelnden Thema ausgerichtet hat.

Um die Thematik und die Einzelaspekte im Rahmen von unterschiedlich besetzten Arbeitsgruppen ziel- und ergebnisorientiert diskutieren und bearbeiten zu können, wurde für die 1. Planungswerkstatt die Methodik „Planning-for-real“ genutzt, wobei nicht das Ziel verfolgt werden sollte, die Vision der Mittelmole gemeinschaftlich in Form von Modellen nachzubauen, sondern vielmehr die Diskussion über die speziellen Aspekte des Städtebaus im anschaulichen 3-D-Format anhand von vorbereiteten Arbeitsmodellen verdeutlichen zu können, was unter den jeweiligen Aspekten, Kritikpunkten und Wunschvorstellungen zum gewünschten oder nicht gewünschten Städtebau zu verstehen ist.

Die 2. Planungswerkstatt wurde demgegenüber nach dem Prinzip der „World-Cafés“ durchgeführt, wobei alle (neun) Arbeitsgruppen die gleichen Leitfragen anhand von strukturierten Protokollplakaten und anhand von Grundlagenplänen (Freiflächenkonzept) bearbeiten mussten.

### 3. AUSWERTUNG DER ERGEBNISSE

#### 3.1 Planungswerkstatt 1: „Städtebau und Ortsbild“

Städtebauliches Thema: künftige städtebaulichen Grundstruktur der Mittelmole (Zuordnung von Flächen, Gebäuden und Funktion)  
Grundlage: vorliegender „Funktionsplan“ (2014) auf Grundlage des städtebaulichen Wettbewerbsergebnisses Mittelmole (2012)  
Ergebnisauswertung von: 10 Arbeitsgruppen mit insgesamt 74 aktiv mitgewirkten Teilnehmern (insgesamt an der Werkstatt teilgenommen: 93 Teilnehmer gemäß Unterschriftenliste)

**FRAGE 1: Welche Bestandteile der vorliegenden Planung sind aus Ihrer Sicht im Großen und Ganzen OK bzw. werden weniger kritisch gesehen und welche Bestandteile werden kritisch gesehen und warum (Begründung)?**

<b>Teilbereich I a:</b> <b>Maritime Zone I/ Kreuzfahrtbereich</b> (Südteil Kaikante bis zum Werftbecken)	<b>Teilbereich I b:</b> <b>Maritime Zone II/ nördliche Kaikante</b> (ab Fähre „Hohe Düne“ bis zur alten Fährtasche einschl. Landmarke)
<p>✓ <u>Für das grundsätzliche OK zu den vorliegenden Planungen zum Teilbereich <b>maritime Zone I / Kreuzfahrtbereich</b> haben sich ausgesprochen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 8 AGs dafür</li> <li>- 2 AGs dagegen <span style="margin-left: 100px;"><u>Verhältnis TN insgesamt: 51 (ja) : 22 (nein) : 1 (Enthaltung)</u></span></li> </ul> <p>✓ <u>Wesentliche / mehrfache Anmerkungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Insgesamt Verlagerung oder Erweiterung des Kreuzfahrtbetriebs in Richtung Werft sowie Werftbecken mit in die Planungen einbeziehen, ggf. Teilverfüllung.</li> <li>- Kein Parkhaus im neuen Terminal, Fläche ist zu wertvoll; Terminalgebäude mit Parkhaus zu hoch (max. 3-Gesch.)</li> <li>- Landstromanschluss schaffen</li> <li>- Durchgehende Begehbarkeit der Kaikante bzw. durchgehenden Rundweg ermöglichen; keine Kreuzfahrer an der nördlichen Kaikante.</li> </ul>	<p>✓ <u>Zum Aspekt „Landmarke“ wurde sich wie folgt ausgesprochen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mehrheitlich wurde sich gegen eine Landmarke grundsätzlich, an der dieser Stelle und/ oder gegen die Höhe ausgesprochen</li> <li>- 10 AGs gegen eine Landmarke <span style="margin-left: 100px;"><u>Verhältnis TN insgesamt: 4 (ja) : 70 (nein)</u></span></li> </ul> <p>⇒ <b>Kommentare u. Begründungen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ passt nicht zur Struktur von Warnemünde, Charakter von Warnemünde wird beschädigt, geringere Höhe u. anderer Standort, kein Gebäude über 3-Geschosse, verschandelt Silhouette</li> </ul> <p>✓ <u>Zum <b>übrigen Bereich nördl. Kaikante, einschl. Fährbecken</b> haben sich grundsätzlich ausgesprochen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 4 AGs dafür</li> <li>- 6 AGs dagegen <span style="margin-left: 100px;"><u>Verhältnis TN insgesamt: 34 (ja) : 40 (nein)</u></span></li> </ul> <p>✓ <u>Wesentliche / mehrfache Anmerkungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Auf der nördlichen Kaikante ganzjährige Bepflanzung ermöglichen; wasserseitige Eventfläche; keine Kreuzfahrer</li> <li>- Platz zum Flanieren, Schiffe gucken und verweilen; maritimen Charakter in diesem Bereich erhalten.</li> <li>- Altes Fährbecken in der Struktur/ Kontur erhalten; Fährtaschen optisch erhalten, jedoch nicht funktional; als Flachwasserbecken erhalten; terrassenförmige Freiflächengestaltung; Ansatz ‚Connexeum‘ aufgreifen; Historie berücksichtigen, d.h. alten Kran und Anschlussgleise mit einbeziehen, techn. Denkmal.</li> <li>- Bisherige Freiflächenplanung ist ok.</li> <li>- Staffelgebäude in der vorliegenden Planung weglassen; geplantes Gebäude an der Stelle ist zu dominant, eher kleineres Gebäude; kein Gebäude an dieser Stelle über 1,5 / 3-Geschosse.</li> <li>- Nordspitze von Bebauung freihalten, kein Gebäude nördl. Fähre Hohe Düne an der Kaikante</li> </ul> <p>Errichtung eines attraktiven, nicht zu hohen Veranstaltungsgebäude an der Fährtasche „Hohe Düne“; ein SBZ oder Kulturzentrum sollte nördlich der Fähre „Hohe Düne“ realisieren werden, ggf. ein Schiffsbegrüßungsbau.</p>

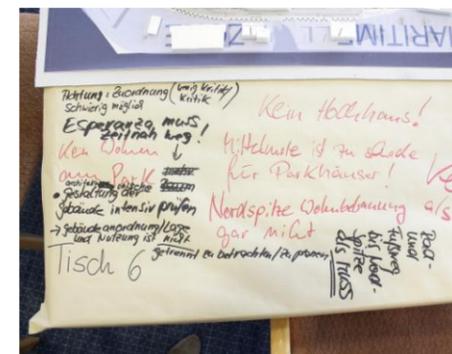
<b>Teilbereich II:</b> <b>Nördlicher Segel- und Yachtbereich</b> (Nordspitze, Segel-/ Yachthafen mit LSB/ WSC/ Segelschule)	<b>Teilbereich III:</b> <b>Erschließung (zu Fuß, Fahrrad, Auto) + Parken</b> a) Straße Am Passagierkai (Bedeutung/ Dimension) b) Parkgaragen (Umfang/ Lage)
<p>✓ Für das grundsätzliche OK zu den vorliegenden Planungen zum <b>Segel-/ Yachtbereich</b> haben sich ausgesprochen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 7 AGs dafür</li> <li>- 3 AGs dagegen</li> <li>- <b>Verhältnis TN insgesamt: 56 (ja) : 18 (nein)</b></li> </ul> <p>✓ <b>Wesentliche / mehrfache Anmerkungen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Marina/ Yachthafen nach NO erweitern, nördlicher Bereich dem Segelbereich zuordnen, das gesamte nördliche Areal für WSC, LSB + Segelschule, WSC + LSB sollten zusammen bleiben.</li> <li>- Neue Sportschule nicht höher als Bestand errichten.</li> <li>- Ein Café mit Aussicht an diesem Standort vorsehen.</li> </ul>	<p>✓ Für das grundsätzliche OK zu den vorliegenden Planungen für <b>a) die Straße Am Passagierkai</b> haben sich ausgesprochen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 10 AGs dafür</li> </ul> <p>⇒ <b>Kommentare u. Begründungen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rad- u. Fußwege haben Priorität vor Autoverkehr auf der Mittelmole.</li> <li>○ Ab Fähre Hohe Düne nur Anliegerverkehre.</li> </ul> <p>✓ Für das grundsätzliche OK der vorliegenden Planung für <b>b) die Parkgaragen (an dieser Stelle)</b> haben sich ausgesprochen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 5 AGs dafür</li> <li>- 5 AGs dagegen</li> <li>- <b>Verhältnis TN insgesamt: 40 (ja) : 33 (nein) : 1 (Enthaltung)</b></li> </ul> <p>✓ <b>Wesentliche / mehrfache Anmerkungen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die geplanten Parkgaragen an den Ortseingang von Warnemünde platzieren, die Flächen sind zu wertvoll für das Parken.</li> <li>- Andere Orte für Stellplätze außerhalb der Mittelmole prüfen; es fehlt ein Gesamtkonzept, das die Grundsatzfrage klärt: wie viele Stellplätze sollen auf die Mittelmole?</li> <li>- Geplante Parkgaragen sind zu massiv, zu hoch, sie verstellen die Blickbeziehungen; max. 3-Geschosse hoch, 3-Geschosse unter die Erde, grundsätzliche sollte das Parken unter die Erde.</li> <li>- Wenn Parken ebenerdig auf der Mittelmole, dann in jedem Fall begrünt.</li> <li>- Sinnvoll wäre die Verlagerung des Parkens in den Bereich Werft / Werftbecken.</li> </ul>



Zunächst geht es um die künftige städtebauliche Grundstruktur der Mittelmole, d.h. Zuordnung von Flächen, Gebäuden und Funktion

Frage 1: Welche Bestandteile der vorliegenden Planung sind aus Ihrer Sicht im großen und ganzen OK bzw. werden weniger kritisch gesehen und welche Bestandteile werden kritisch gesehen und warum (Begründungen)?

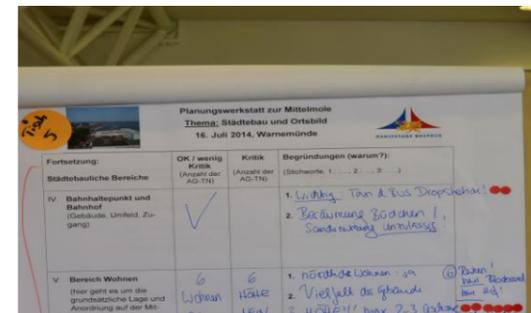
Städtebauliche Bereiche	OK / wenig Kritik (Anzahl der AG-TN)	Kritik (Anzahl der AG-TN)	Begründungen (warum?): (Stichworte 1, 2, ...)
I. Maritime Zone: Süd	1	1	1. Überlagerung d. Bereichs durch Richtung d. Markt 2. Struktur d. Bereichs (Planung) 3. Struktur d. Bereichs (Planung)
II. Kreuzfahrtsbereich (Großer Ausweichbereich, Gebäude/ Terminals, Anbindung)	1	1	1. Anbindung d. Bereichs 2. Anbindung d. Bereichs
III. Maritime Zone: Nord	1	1	1. Anbindung d. Bereichs 2. Anbindung d. Bereichs



<b>Teilbereich IV:</b> <b>Bahnhaltepunkt und Bahnhof</b> (Gebäude, Umfeld, Zugang)	<b>Teilbereich V:</b> <b>Bereich Wohnen</b> (Lage und Anordnung) (Höhe u. Dichte vgl. Frage 3)
<p>✓ Für das grundsätzliche OK zu den vorliegenden Planungen zum Bereich <b>Bahnhof und Umfeld</b> haben sich ausgesprochen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 9 AGs dafür</li> <li>- 1 AGs dagegen</li> <li>- <u>Verhältnis TN insgesamt:</u> 68 (ja) : 6 (nein)</li> </ul> <p>✓ <u>Wesentliche / mehrfache Anmerkungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die geplante Umgestaltung des Bahnhofbereiches und die neue Ladenzeile ist positiv, ebenso dass der „Budenzauber“ verschwindet; die Trennung nördlicher (Verkehrsfunktion) vom südlichen Bahnhofplatz (Fußgängerfunktion) ist positiv.</li> <li>- Künftig sollten keine Sondernutzungen im Bahnhofsumfeld zugelassen werden.</li> <li>- Das direkte Bahnhofsumfeld sollte wie ein „Atrium“ geplant werden.</li> <li>- Die neu geplanten Wohngebäude am Bahnhof sind zu hoch und zu dicht/ kompakt.</li> <li>- Der Bahnhofstunnel muss weg, anstelle sollte eine breite Fußwegachse zwischen Fähranleger Hohe Düne und Bahnhofsbrücke angelegt werden.</li> <li>- Denkmalschutzbelange beim Bahnhofsensemble berücksichtigen, Sichtbeziehung auf historisches Gebäude berücksichtigen.</li> <li>- Erhalt des alten Lokschuppens.</li> </ul>	<p>✓ Für das grundsätzliche OK für das <b>Wohnen in diesem Bereich</b> auf der Mittelmole haben sich ausgesprochen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 7 AGs dafür</li> <li>- 3 AGs dagegen</li> <li>- <u>Verhältnis TN insgesamt:</u> 51 (ja) : 23 (nein)</li> </ul> <p><b>Kommentare u. Begründungen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wohnen auf der Mittelmole ist ok; bezahlbaren Wohnraum sowie speziell Wohnungen für Familien errichten; keine Ferienwohnungen zulassen.</li> <li>- Die geplante Anzahl von Wohnungen reduzieren; nicht zu viele Wohnungen errichten; keine eintönige Wohnbebauung, auf Vielfalt der Wohngebäude achten.</li> </ul> <p>✓ Für das grundsätzliche OK für die <b>geplante Anordnung der Wohnbebauung</b> (einschl. Höhe) auf der Mittelmole haben sich ausgesprochen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 4 AGs dafür</li> <li>- 6 AGs dagegen</li> <li>- <u>Verhältnis TN insgesamt:</u> 22 (ja) : 52 (nein)</li> </ul> <p><b>Kommentare u. Begründungen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Künftige Wohnbebauung nicht so dicht und kompakt bauen; geplante Anordnung ändern mit Blickbeziehungen zum Ort und innerhalb des Wohnkomplex eine öffentliche Ost-West-Verbindungen herstellen.</li> <li>- Keine Blockrandbebauung; Blockbebauung ist zu isoliert, hat keine Sichtachsen; keine Wohnhofbebauung; Blockrandbebauung ja, jedoch mit Durchlässen und keine Wohnbebauung im Hof; Freiraum schaffen zwischen nördlichen und südlichen Teil der Wohnbebauung; keinen südlichen Wohnriegel ausbilden.</li> <li>- Wohnbebauung am Bahnhof der Struktur den vorhandenen Gebäuden anpassen; max. 2-Geschosse, 2-3 Geschosse, 2-4 Geschosse (12-13m).</li> <li>- Keine Wohnbebauung auf der Nordspitze; Segeln statt Wohnungsbau an der Nordspitze; Wohnen an der Nordspitze ist ok, jedoch nicht so hoch und so kompakt.</li> <li>- Wohnen mit Funktionsunterlagerungen im Bereich Bahnhof; am Bahnhof keinen Wohnbauriegel, ggf. zurück versetzen.</li> </ul>



<b>Teilbereich VI:</b> <b>Fischmarkt, Seglerhafen am Alten Strom</b> (Bestand)	<b>Teilbereich VII:</b> <b>Wohnen am Park</b> (Lage und Anordnung) (Höhe + Dichte vgl. Frage 3)
<p>✓ <u>Für das grundsätzliche OK zu den vorliegenden Planungen zum Bereich <b>Fischmarkt/ Segler-hafen Am alten Strom</b> haben sich ausgesprochen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 10 AGs dafür</li> <li>- <u>Verhältnis TN insgesamt:</u> 70 (ja) : 4 (nein)</li> </ul> <p>✓ <u>Wesentliche / mehrfache Anmerkungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhalt des Bestandes am Alten Strom, einschließlich der vorhandenen Nutzungen, jedoch Abriss des Scandlines-Gebäudes.</li> <li>- Durchgängige Erleb- und Begehbarkeit der Wasserkante, inkl. Lösung für eine „Durchwegungsmöglichkeit“ des WSC-Geländes.</li> <li>- Verschiebung einer neuen Querung über den Alten Strom für Fußgänger nach Norden ohne Einschränkungen der Schifffahrt; eine neue 2. Querung langfristig vorsehen; eine 2., nördliche gelegene Querung des alten Stroms ist problematisch.</li> <li>- Kühlmöglichkeiten für die Fischerei am Alten Strom berücksichtigen.</li> <li>- Die alten Kutter und Kutterliegeplätze erhalten; Kuttermuseum anlegen.</li> </ul>	<p>✓ <u>Für das grundsätzliche OK für das <b>Wohnen am Park</b> haben sich ausgesprochen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 6 AGs dafür</li> <li>- 3 AGs dagegen</li> <li>- 1 AG unentschieden</li> <li>- <u>Verhältnis TN insgesamt:</u> 37 (ja) : 36 (nein) : 1 (Enthaltung)</li> </ul> <p>✓ <u>Wesentliche / mehrfache Anmerkungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wohnbebauung an dieser Stelle ist grundsätzlich wegen der Bedarfslage für bezahlbaren Wohnraum OK, nicht nur in Warnemünde.</li> <li>- An dieser Stelle nur eine lockere Bebauung errichten; keine Wohnblocks; kleinteilige Wohnbebauung am Park; sensible Bebauung; wenige Gebäude.</li> <li>- Wenn Wohnungsbau an dieser Stelle, dann nur 1-2 Geschosse; max. 3-Geschosse.</li> <li>- Den Parkcharakter erhalten und ausbauen; die Stärkung des Parks sollte Präferenz haben, insofern Vergrößerung der Park- u. Grünfläche.</li> <li>- Keine Wohnbebauung am Park; Wohnen an dieser Stelle ist überflüssig, da verlärmter Bereich und er liegt in einer zentralen Sichtachse am Alten Strom.</li> <li>- Den Standort für kleinteilige Beherbergung vorsehen.</li> </ul>



## Vorläufiges zusammenfassendes Fazit zu FRAGE 1:

**FRAGE 1: Welche Bestandteile der vorliegenden Planung sind aus Ihrer Sicht im Großen und Ganzen OK bzw. werden weniger kritisch gesehen und warum?**

### Teilbereich I a: Maritime Zone I/ Kreuzfahrtbereich (Südteil Kaikante bis zum Werftbecken)

- ✓ Die vorliegenden Planungen zu dem Bereich **Maritime Zone / Kreuzfahrtbereich** werden von der deutlichen Mehrheit der AGs und Teilnehmer grundsätzlich befürwortet.
- ✓ Viele Positionen der AGs verweisen darauf, dass der Kreuzfahrtbereich sich in Richtung Werft entwickeln sollte und dass die Planungen dabei das Werftbecken konkret mit einbeziehen sollte (einschl. für Kfz-Parkmöglichkeiten).
- ✓ Die Abfertigungsgebäude bzw. der neue Kreuzfahrtterminal sollten eine Gebäudehöhe von 3- bis 4-Geschosse nicht übersteigen sowie die Parkmöglichkeiten für Kreuzfahrtbesucher sollten nicht an dieser Stelle im neuen Terminalgebäude platziert werden.

### Teilbereich I b: Maritime Zone II/ nördliche Kaikante (ab Fähre Hohe Düne bis zur alten Fährtasche & Landmarke)

- ✓ Fast alle Teilnehmer haben sich gegen die Planung einer Landmarke an der **nördliche Kaikante** als mehrgeschossiges Hochhaus ausgesprochen = ein eindeutiges Votum gegen eine Landmarke!
- ✓ Eine leichte Mehrheit der AGs bzw. der Teilnehmer waren gegen die vorliegende Freiflächenplanung mit dem Verweis auf eine stärkere strukturelle Berücksichtigung und Einbeziehung des alten Fährbeckens; die alten Anlagen, wie die alte Fährbrücke oder die Gleiskörper sollen in die künftige Freiflächengestaltung eingebunden werden; die Fläche sollte von einer mehrgeschossigen Bebauung freigehalten werden; eine Konkretisierung der Freiflächenplanung sollte über die Durchführung eines Wettbewerbes erfolgen.
- ✓ Die Mehrheit der Teilnehmer hat sich für die durchgängige Begehbarkeit der Kaikanten ausgesprochen und ihre Kernaussagen richten sich auf eine ganzjährige Bespielbarkeit der attraktiv gestalteten Freiflächen.

### Teilbereich II: Segel- und Yachtbereich (Nordspitze, Segel-/ Yachthafen mit LSB/ WSC/ Segelschule)

- ✓ Die vorliegenden Planungen zum **Segel- und Yachtbereich** werden von einer deutlichen Mehrheit der AGs und Teilnehmer grundsätzlich befürwortet.
- ✓ Eine Reihe von Positionen verweisen darauf – und die stehen im Zusammenhang mit der angrenzend geplanten Wohnbebauung –, dass die Nutzung der Nordspitze vornehmlich dem Segler- und Marina-Bereich sowie der öffentlichen Begehbarkeit zugeordnet wird und dass an dieser Stelle auf Wohnungsbau (Solitärgebäude) verzichtet werden sollte.

### Teilbereich III: a) Erschließung (zu Fuß, Fahrrad, Auto, Straße Am Passagierkai) (Bedeutung/ Dimension) und b) Parken/ Parkgaragen (Umfang/ Lage)

- ✓ Die vorliegenden Planungen zu **a) Erschließung der Mittelmole (Straße Am Passagierkai)** werden von der deutlichen Mehrheit der AGs und Teilnehmer grundsätzlich befürwortet.
- ✓ Hingegen die vorliegenden Planungen zum Bereich **b) Parken auf der Mittelmole** und speziell die Anordnung der Parkplätze in den großen Parkgaragen (im südlichen Auftaktbereich zur Mittelmole) werden von etwa der Hälfte der AGs und Teilnehmer abgelehnt bzw. kritisiert.
- ✓ Die meiste Kritik richtet sich gegen die Massivität der Unterbringung des ruhenden Verkehrs an dieser Stelle und gegen die Höhe der geplanten Parkhäuser. Die Überwiegende Mehrheit der Teilnehmer ist für eine

maximale Höhe von 3- bis 4-Geschosse. Insgesamt sollte der Großteil des ruhenden Verkehrs an den Ortseingang und/oder an das Werftbecken eingeordnet werden.

### Teilbereich IV: Bahnhofpunkt und Bahnhof (Gebäude, Umfeld, Zugang)

- ✓ Die vorliegenden Planungen zum **Bereich Bahnhof und Bahnhofsumfeld** (östlicher und westlicher Bahnhofsvorplatz) werden von der deutlichen Mehrheit der AGs und Teilnehmer grundsätzlich befürwortet.
- ✓ Jedoch sollten bei den weiteren Planungen eine besondere Berücksichtigung des Denkmalschutzes, der Sichtbeziehungen in Richtung Seekanal, der guten fußläufigen Verbindung vom Seekanal in Richtung Alt-Warnemünde und vor allem den angepasster Gebäudehöhen in diesem Bereich gelten.

### Teilbereich V: Bereich Wohnen (Lage und Anordnung) (Höhe und Dichte s. Frage 3)

- ✓ Die deutliche Mehrheit der AGs und Teilnehmer hat sich grundsätzlich für die Berücksichtigung der Funktion **Wohnen auf der Mittelmole** ausgesprochen.
- ✓ Hingegen werden von etwa zwei Drittel der AGs und Teilnehmer die vorliegenden Planungen hinsichtlich Lage und Anordnung (Block), Höhe und Kompaktheit (vgl. hierzu auch nachf. Frage 3a+3b) der vorgesehenen Wohnbebauung auf der Mittelmole abgelehnt bzw. kritisiert.
- ✓ Vornehmlich wird keine Blockrandbebauung bzw. keine geschlossene Wohnbebauung gefordert; es sollen vielmehr Durchlässe ebenso berücksichtigt werden wie eine geringere Gebäudehöhe (i.d.R. 3- bis 4-Geschosse) sowie eine geringere Kompaktheit und Dichte.
- ✓ Auf eine Wohnbebauung an der Nordspitze sollte zugunsten des Segler-/ Marina-Bereiches verzichtet werden, auf die Wohnbebauung an der Nordspitze nicht verzichten, dabei jedoch kleinere Gebäude damit Sichtbeziehungen nicht beeinträchtigt werden.
- ✓ Wohnbebauung mit Funktionsunterlagerung im Bereich des Bahnhofes, jedoch zurückhaltende max. 3-geschossige Bebauung.

### Teilbereich VI: Fischmarkt, Seglerhafen am Alten Strom (Bestand)

- ✓ Die vorliegenden Planungen zu dem Bestandsbereich **Fischmarkt, Seglerhafen am Alten Strom** werden von einer deutlichen Mehrheit der AGs und Teilnehmer grundsätzlich befürwortet.
- ✓ Eine Reihe von Forderungen richten sich darauf, dass die Kaikante der Mittelmole durchgängig begehbar sein sollte, ein Rundweg um die Mittelmole durchgängig angelegt werden sollte, dass Lösungen mit dem WSC bzgl. der perspektivischen Durchwegung gefunden werden sollten und dass eine 2. Querungsmöglichkeit über den Alten Strom grundsätzlich in Erwägung gezogen und geprüft werden sollte (vgl. hierzu auch Frage 4).

### Teilbereich VII: Wohnen am Park (Lage und Anordnung) (Höhe und Dichte s. Frage 3)

- ✓ Das Ergebnis der AGs bzw. der Teilnehmer zur Beurteilung einer Wohnungsbebauung am Park am Alten Strom ist zweigespalten, d.h. die vorliegenden Planungen für eine **Wohnbebauung am Park** werden von einer leichten Mehrheit der AGs befürwortet bzw. etwas weniger als die Hälfte aller Teilnehmer spricht sich gegen eine Wohnbebauung am Park aus. Die meiste Kritik richtet sich gegen die Höhe der geplanten Wohnbebauung und wenn Wohnungsbau an dieser Stelle, dann sollte es sich um eine lockere, wenig kompakte Wohnbebauung handeln.
- ✓ In jedem Fall soll der angrenzende „Park am Alten Strom“ nicht durch einen Wohnungsbau negativ beeinträchtigt werden.

**Fortsetzung PLANUNGSWERKSTATT 1 – „STÄDTEBAU UND ORTSBILD“**

Städtebauliches Thema: Städtebauliches Erscheinungsbild, Verträglichkeit von Gebäudehöhe u. Bebauungsdichte, welche Architektursprache und zu berücksichtigende Blick- und Wegebeziehungen sowie Zugänglichkeiten  
Grundlage: vorliegender „Funktionsplan“ (2014) auf Grundlage des städtebaulichen Wettbewerbsergebnisses Mittelmole (2012)  
Ergebnisauswertung von: 10 Arbeitsgruppen mit insgesamt 74 aktiv mitgewirkten Teilnehmern (insgesamt an der Werkstatt teilgenommen: 93 Teilnehmer gemäß Unterschriftenliste)

**FRAGE 2: Nach welchem städtebaulichen Leitbild sollte sich die Mittelmole entwickeln und welche Qualitäten sollen Bebauung und Freiflächen künftig aufweisen?**

Vorläufiges Fazit:

- ☞ Es gibt keine einhellige Meinung für ein konkretes städtebauliches Leitbild für die Mittelmole, d.h. vom zeitgemäßen, modernen Städtebau bis zum historisierenden Städtebau.
- ☞ Tendenziell wurde gegenüber der vorliegenden Planung ein weniger kompakterer Städtebau favorisiert.

Es wurden darüber hinaus eine Reihe allgemeiner Hinweise und Teilanforderungen formuliert:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Warnemünde soll unverwechselbar bleiben; es soll lebenswert, kulturvoll, gesund, ästhetisch sein.</li> <li>⇒ Es ist keine Beliebigkeit in der Bebauung zuzulassen; Unterschiedliche Bereiche mit unterschiedlichen Strukturen.</li> <li>⇒ Die Mittelmole soll keine Touristenklave werden, sondern soll sich in den Ort einfügen; der Maritimen Charakter soll erhalten bleiben</li> <li>⇒ Angepasster maritimer Städtebau; zurückhaltender, an die Freiflächen angepasster Städtebau; moderner maritimer, regionaler Städtebau; moderner Städtebau aber in Struktur und Proportionen im Kontext zum gegenüberliegenden Bereich am Alten Strom.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Zeitgemäßer Städtebau; anspruchsvoller Städtebau, d.h. auch keine Wohnblocks, Mietwohnungsbau und keine Eigentumswohnungen.</li> <li>⇒ Städtebau gemäß vorliegendem Konzept, jedoch Blockrandbebauung mit „Durchblicken“.</li> <li>⇒ Maßstäblichkeit beachten; Harmonie mit altem Städtebau; Übertragung und Fortführung des Flairs der Alexandrinenstraße; Kleinteiligkeit aufnehmen, aber keine „Kapitänshäuser“ und keine Einfamilienhäuser sondern Mietshäuser.</li> <li>⇒ Kein „Molenungeheuer“; „Wohlfühl-Oase“ und keine Eventmeile.</li> <li>⇒ Zu entwickeln sind auf der Mittelmole: Maritimes Sportzentrum, maritime Eventmeile und maritimer Tourismus; Stärkung der Freizeit-, Erlebnis-/ Kulturangebote sowie ganzjährige Nutzung der Freiflächen, nicht nur für und mit Touristen.</li> <li>⇒ Qualität der Freiflächen (Park) sichern und verbessern; anspruchsvolle Freiflächengestaltung/ Landschaftsarchitektur entwickeln; Altbaumbestand erhalten.</li> </ul>

**FRAGE 3a: Welche Gebäudehöhen sind für die Mittelmole verträglich, ggf. an unterschiedlichen Stellen, und warum?**

Vorläufiges Fazit:

- ☞ Es gibt klare und mehrheitliche Positionen zu einer insgesamt niedrigeren Bebauungshöhe als geplant (einschl. Parkhausbereich)
- ☞ Mehrheitlich liegt die Höhe zwischen 3- bis 4-Geschosse
- ☞ Eindeutigkeit besteht in der Ablehnung einer Hochhausdominate
- ☞ Die Bebauungshöhe im nördlichen und westlichen (Wohn-) Bereich soll insgesamt niedriger als im östlichen und südlichen Teilbereich sein.

Als Einzelanforderungen wurden darüber hinaus formuliert:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Keine Veränderung / Beeinträchtigung der Warnemünder Silhouette; keine Hochhausdominate; nicht hoch, aber mit Ausstrahlung; vertikale „Kammstruktur“ entwickeln.</li> <li>⇒ 2- bis 4-Geschosse variabel; i.d.R. 2+1 Etage, max. 3+1 Etage; nördl. Bereich 2- bis 3-Geschosse, 3- Geschosse im Westen, max. 4-Geschosse im Osten der geplanten Wohnbebauung; insgesamt max. 3-Geschosse (ca. 13m); Gebäudehöhe soll von Westen nach (Am alten Strom) nach Osten (Seekanal) ansteigen von 2- auf 3-Geschosse.</li> <li>⇒ Im Kernbereich max. 4-Geschosse (höher passt nicht zu Warnemünde), am Alten Strom 3-Geschosse; gesamtes neues Wohnquartier lieber 12- als 16m.</li> <li>⇒ Wohnquartier 3-4-Geschosse, nördl. Solitäre (max. 2 Stücke) mit 6- bis 7- Geschossen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Absolute Höhen für die gesamte Bebauung festlegen: 16m bis max. 16,50m + niedriger gestaffelt, d.h. für Wohnbebauung 3+Staffel bis 4+Staffel, Scandlines ok (29m), ansonsten 16m, Parkbereich niedriger als 16m, Gebäude an der Fähre Hohe Düne max. 23m (Torsituation).</li> <li>⇒ Unterschiedliche Höhen, d.h. im Norden höher (etwa Höhe Scandlines-Gebäude), im Süden 2- bis 3-Geschosse.</li> <li>⇒ Südöstlicher Bereich max. Höhe gemäß Kreuzfahrtterminal; hohe Parkhäuser weitestgehend vermeiden (max. 3- Geschosse); Parkhäuser niedriger, möglichst Tiefgaragen.</li> <li>⇒ Wohnen am Park soll 2- bis 3-Geschosse umfassen; Wohnen am Park soll nur 1- bis 2- Geschosse betragen, z.B. für Beherbergungsgewerbe.</li> </ul>

**FRAGE 3b: Welche Bebauungsdichte empfinden Sie für das neue Quartier auf der Mittelmole als verträglich?**

Vorläufiges Fazit:

- ☞ Es gibt eine mehrheitliche Position zur einer insgesamt etwas geringeren Bebauungsdichte als geplant
- ☞ Tendenziell sprechen sich mehr Teilnehmer für eine möglichst von Bebauung freizuhaltende Nordspitze bzw. Reduzierung der „solitär“ Bebauung in diesem Bereich aus

Als Einzelanforderungen wurden darüber hinaus formuliert:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Als Flächenverhältnis sollte angestrebt werden: 40% Bebauung zu 60% Freiflächen bzw. bis zu 50% Bebauung, 50% Freiflächen; differenzierten städtebaulichen Ansatz verfolgen.</li> <li>⇒ Bebauungsdichte gemäß Konzept vs. Bebauungsdichte reduzieren.</li> <li>⇒ Eine Kleinteiligkeit der Bebauung sollte angestrebt werden; kein geschlossenes Blockquartier; kleinteilige Bebauung mit Blickbeziehungen versus ausgewogene Strukturen gemäß vorliegendem Konzept (Block schafft Wohnruhe).</li> <li>⇒ Keine geschlossene Blockrandbebauung sondern aufgelockerte Bebauung und keine Riegelbebauung; es sollte eine aufgelockerte Bebauung entstehen, die mehr Blickbeziehungen berücksichtigt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Im Wohnquartier keine Bebauung in den Höfen zulassen sondern mehr Grüngestaltung; mittleren Wohnbereich von Wohnbebauung freigehalten, stattdessen parkähnliche Freifläche für Bewohner zwischen nördliches u. südliches Baufeld anlegen.</li> <li>⇒ Vor allem Blickbeziehungen von der Bahnhofsbrücke – Bahnhof zum Seekanal freigehalten u.a. durch breite Sichtachsen.</li> <li>⇒ Freihalten der Nordspitze von Wohnbebauung; Schaffung eines zusammenhängenden Hafenplatzes; an der Nordspitze nur 2 Solitäre errichten.</li> <li>⇒ Wohnen am Park. Nur mit wenigen und niedrig- geschossigen Gebäuden, d.h. mindestens 1 Gebäude weniger als geplant.</li> </ul>

**FRAGE 3c Welche Architektursprache wünschen Sie sich für die Mittelmole?**

Vorläufiges Fazit:

- ☞ Es gibt keine klaren oder mehrheitlichen Positionen zu einer bestimmten Architektursprache oder Architekturform für die Mittelmole.
- ☞ Die Positionen sind in Teilen gegensätzlich, d.h. von moderner Architektur, über maritime Architektur bis hin zu historisierender Architektur.
- ☞ Mehrheitlich ist der „Tenor“ für eher kleinteilige, abwechslungsreichere Strukturen.
- ☞ Tendenziell lässt sich aus den Antworten der AGs eine mehrheitliche Haltung zu einer bekannten, kleinteiligen, historisierenden und „heimeligen“ Architektursprache ausmachen.

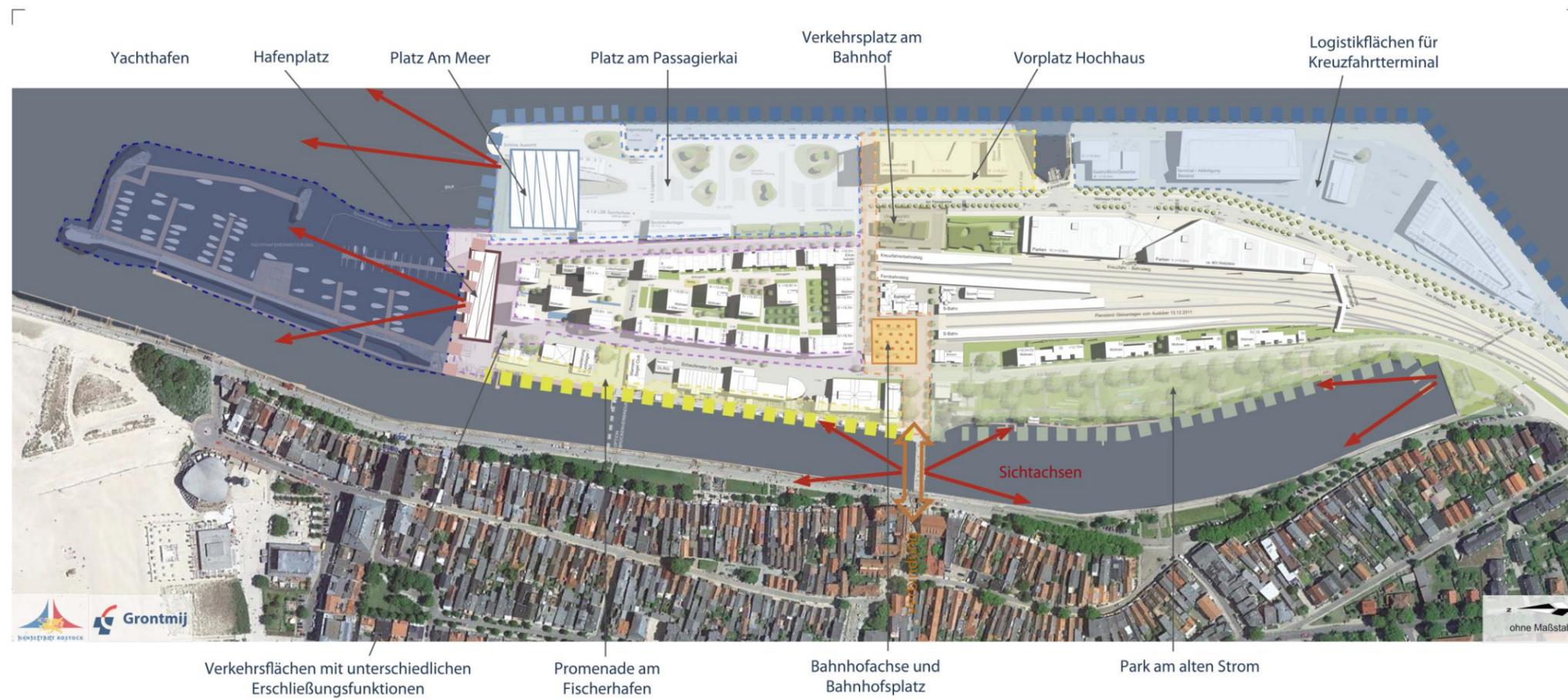
Folgende AG-Positionen wurden im Einzelnen formuliert:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Keine futuristische Bauweise, keine Glasfassaden; Leichtigkeit der Architektur, strukturierte Fassaden.</li> <li>⇒ Schöne Architektur, Durchführung von Architekturwettbewerbe; Kunst am Bau mit einbeziehen.</li> <li>⇒ Architektonisches „Highlight“ an der Nordspitze realisieren, jedoch max. 3-Geschosse; besondere Architektur realisieren mit Erhalt der Blickbeziehungen und „authentisch“ bleiben.</li> <li>⇒ Kleinteilige Architektur aber nicht historisierend; keine kompakten Gebäude; lockere Architektur; keine Einheitsarchitektur.</li> <li>⇒ Moderne Architektur; moderne „angepaßte“ Architektur; moderne Architektur mit abwechslungsreicher, vertikaler Fassadengliederung; moderne Bäderarchitektur, aber auf Warnemünde zugeschnitten; moderne Architektur, aber Maßstäblichkeit + Materialität an die historische Bebauung anpassen; Architektur in Abwandlung/ Anlehnung an historischen Bestand.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Hundertwasserarchitektur, hist. Kapitänshäuser und „Warnemünder Barock“ vs. moderne Architektur (z.B. Fr.-Franz-Str. 44/45).</li> <li>⇒ Backsteinarchitektur und historisierende Bauformen; keine mediterane Architektur; keine Speicher- / Backsteinarchitektur; Anmutung von Abfolge von Einzelhäusern; keine „Kapitänshäuser“ vs. „Wohnen am Park“ als Kapitänshäuser.</li> <li>⇒ Bei der Architektur hellen (roten) Backstein, Backsteinbänder und/oder gelben Klinker verwenden.</li> <li>⇒ Keine Flachdächer (Vorbild „Nördliche Altstadt“); schräge Dachformen vs. Staffelgeschoss vs. Gründächer vs. begehbare Dächer; Satteldächer; Kapitänsgiebel (Alexandrinenstr.).</li> <li>⇒ Gebäudelängen reduzieren, Vorbild „Schillerstraße“.</li> <li>⇒ Keinen „Lichtenhagen-Nachbau“, keine Betonwinkelarchitektur“.</li> <li>⇒ Parkhäuser sind grundsätzlich ok, aber „frische Gestaltung“, z.B. Begrünung; Funktionale Gebäude sind zu verstecken (z.B. Parkhäuser).</li> </ul>

**FRAGE 4 Welche Blick- u. Wegebeziehungen sind Ihnen bei der Entwicklung wichtig und warum? Welche Zugänglichkeiten von Frei- und Platzflächen, Kaikanten sollten künftig gewährleistet und ausgebildet sein?**

Vorläufiges Fazit:

- ☞ Es gibt eine mehrheitliche Position zu der Berücksichtigung von mehr Blickbeziehungen, vor allem im Zentrum der Mittelmole, sowie die Berücksichtigung von mehr „Durchlässigkeit“im neuen Wohnquartier.
- ☞ Es gibt ein klares und fast einstimmiges Votum für die Zugänglichkeit aller Kaikanten bzw. für die Anlage eines geschlossenen Rundweges auf der Mittelmole.
- ☞ Ferner gibt es ein eindeutiges Votum für eine Querung der Bahnleise am Südende des Alten Stroms, u.a. zur Realisierung eines fußläufigen und mit Fahrrädern benutzbaren Rundweges.
- ☞ Tendenziell sprechen sich mehr Teilnehmer für eine 2. Querung des Alten Stroms aus, sehen aber zzt. mehr Schwierigkeiten als Lösungen.

Folgende AG-Positionen wurden im Einzelnen formuliert:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Mehr Blickbeziehungen zum Alten Strom und zum Seekanal berücksichtigen; freie Sicht von der Bahnofsbrücke zum Seekanalberücksichtigen; Blickbeziehungen vom Bhf.-Umfeld zum historischen Ortskern und Seekanal freihalten / entwickeln.</li> <li>⇒ Blickbeziehungen in Nord-Süd-Richtung in Verlängerung der Erschließungsachse ermöglichen; von vielen Stellen auf der Mittelmole „Schiffe gucken“ (Hauptattraktion) ermöglichen; mehr „Durchblicke“ beim neuen Wohnquartier; attraktive Ost-West-Achse herrichten, d.h. Seekanal/ Hohe Düne-Fähre – Bahnhof – Bahnofsbrücke – Ortskern.</li> <li>⇒ Rundum öffentliche Zugänglichkeit der Wasserkante als Promenaden entwickeln; öffentliche Begehbarkeit aller Kaikanten ermöglichen, Ausnahmen nur in „begründeten“ Einzelfällen; geschlossener Rundweg wichtig, auch über das Gelände des WSC.</li> <li>⇒ Radweg bis an die Nordspitze; geschlossener Rundweg wichtig und erforderlich, deshalb auch Brücke über die Gleise am Südende errichten; unbedingt Querung über die Gleisanlagen entwickeln; Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Gleisanlagen in Richtung Kreuzfahrtterminal/ Parkhaus und in Richtung Park am alten Strom entwickeln; Fußgänger- und Radfahrerbrücke am Südende über die Gleisanlagen, ggf. südlicher als geplant errichten; Querung der Gleise im Bereich altes Zollhaus mit Rampe und Aufzug entwickeln.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Zusätzliche Querungsmöglichkeit über den Alten Strom; 2. Querung über den Alten Strom sichern und die Erschließung daraufhin abstimmen; Option Querung des Alten Stroms sichern; 2. Brücke über den Alten Strom sinnvoll, Lösung jedoch schwierig; neue Brückenkonstruktion über den Alten Strom darf Schifffahrt auf dem Alten Strom nicht beeinträchtigen, führt zudem evtl. zu veränderten Laufwegen; neue Brücke evtl. weiter nördlicher, z.B. am Ende der Hafenmeile bzw. vor Sportboothafen.</li> <li>⇒ Keine 2. Querung Alter Strom im Norden wegen Schiffsverkehr, stattdessen eine 2. Fußgängerbrücke direkt südl. angrenzend an die bestehende Bahnofsbrücke.</li> <li>⇒ Erhalt des Parks am Alten Strom; Erweiterung des Parkbereiches und des öffentlichen Grüns; Verzicht auf die Wohnbebauung am Park zugunsten der Parkentwicklung.</li> <li>⇒ Schaffung städtebaulich wirksames Grün schaffen, kein Alibigrün.</li> <li>⇒ Straße Am Passagierkai als attraktive Straße mit Alleincharakter entwickeln.</li> <li>⇒ Altes Fährbecken sollte in seiner Struktur erkennbar bleiben, unter Einbeziehung der alten Fährbrücke und den alten Gleiskörpern; altes Fährbecken und alte Anlagen sollen in die Freiflächenplanung integriert werden.</li> </ul>



Übersichtspläne/Plangrundlagen für die Planungswerkstätten

### 3.2 Planungswerkstatt 2: „künftige Nutzungen auf der Mittelmole“

Städtebauliches Thema: Zukünftige Nutzungen von Flächen und Gebäuden , ihr Umfang und räumliche Zuordnung  
Grundlage: vorliegender „Funktionsplan“ (2014) auf Grundlage des städtebaulichen Wettbewerbsergebnisses Mittelmole (2012)  
Ergebnisauswertung von: 9 Arbeitsgruppen mit insgesamt 65 aktiv mitgewirkten Teilnehmern (TN der Arbeitsgruppe 5 wurden zu Beginn auf die übrigen AGs verteilt); (insgesamt an der Werkstatt teilgenommen: 79 Teilnehmer gemäß Unterschriftenliste); (vergebene Gewichtungen (Pkte.) durch die AGs.: niedrige Gewichtung: 1-10 Pkte; mittlere Gewichtung 11-20 Pkte.; hohe Gewichtung 21-30 Pkte., sehr hohe Gewichtung > 31Pkte.)

#### FRAGE 1: Welche Nutzungen sollen Ihrer Meinung nach unbedingt auf der Mittelmole vorhanden sein und warum?

1. Kreuzfahrerbetrieb (einschl. Abfertigung, Logistik, Parkplätze)	3. Promenaden, Rundwege, gestaltete Platzflächen (Kaikanten, Querverbindungen, Plätze)
<p><u>Grundsätzlich für die Nutzung „Kreuzfahrerbetrieb“ und den vorgesehenen Standort haben sich ausgesprochen:</u>                      ⇒ Alle 9 AGs dafür</p> <p><u>Von den AGs und Teilnehmern gab es folgende wesentliche Hinweise, Vorgaben und/ oder Einschränkungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Kreuzfahrtbetrieb ausschließlich südl. der Fähre „Hohe Düne“ ! D.h. Ausweitung des Kreuzfahrtbetriebes in Richtung Werft + Werftbecken; keine Kreuzfahrer nördlich des Fähranlegers.</li> <li>⇒ <b>(sehr hohe Gewichtung: 35 Punkte)</b></li> <li>⇒ Keine Einschränkungen der öffentlichen Nutz- und Begehrbarkeit im Bereich nördl. Kaikante, Freihalten der Sichtbeziehungen auf den Seekanal.</li> <li>⇒ Reduzierung der Emissionen durch Filteranlagen, Landstromanschlüsse.</li> <li>⇒ Keine große Anzahl von Kfz-Stell-plätzen im Bereich des neuen Terminals; auf das Mindestmaß reduzierte Stellplätze; nur notwendige Anzahl; Alternativstandorte für Stellplätze prüfen, vorzugsweise unter die Erde, ansonsten außerhalb der Mittelmole.</li> </ul>	<p><u>Grundsätzlich für die Lage und Anordnung der vorgesehenen Promenaden, Rundwege und Platzflächen haben sich ausgesprochen:</u>                      ⇒ Alle 9 AGs dafür</p> <p><u>Von den AGs und Teilnehmern gab es folgende wesentliche Hinweise, Vorgaben und/ oder Einschränkungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Eine durchgehende Promenade entlang der Kaikanten als Rundweg hat eine sehr hohe Priorität.</li> <li>⇒ <b>(hohe Gewichtung: 22 Punkte)</b></li> <li>⇒ Wichtige Wegeverbindung = Uferpromenade – Bahnhofsvorplatz – Weg durch den Park.</li> <li>⇒ Breite Flaniermeile zwischen Bahnhof und Wohnbebauung; zwei Ost-West-Achsen anstreben, d.h. im Bereich Bahnhof und eine nördlich davon; öffentliche „Durchwegungen“ des Wohnbereiches berücksichtigen.</li> <li>⇒ Anbindung an bestehendes Wegenetz berücksichtigen.</li> <li>⇒ Rundweg auch für Fahrradfahrer wichtig vs. Fuß- und Radweg getrennt ausbilden.</li> <li>⇒ Querung der Gleisanlagen an der Südspitze Alter Strom ist sehr wichtig!</li> <li>⇒ Grundsätzlich 2. Querung über den alten Strom anstreben vs. keine 2. Brücke über den Alten Strom; Standort für die 2. Querung zzt. noch offen halten (ggf. direkt südl. jetziger Brücke); optimalen Standort für 2. Querung ermitteln (Antritte Freihalten!).</li> </ul>
2. Veranstaltungsflächen (außen) (u.a. für Events, Kultur, Regatten, Sport)	4. Wohnen (hierbei geht es nicht um Umfang bzw. um die Anzahl von WE)
<p><u>Grundsätzlich für die Lage und Größe der vorgesehenen Veranstaltungsflächen haben sich ausgesprochen:</u>                      ⇒ Alle 9 AGs dafür</p> <p><u>Von den AGs und Teilnehmern gab es folgende wesentliche Hinweise, Vorgaben und/ oder Einschränkungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Berücksichtigung und Einbindung der alten Fährtasche im Rahmen der Freiflächengestaltung ! D.h. u.a. Struktur erhalten, optisch nachvollziehbar gestalten, historische Details einbeziehen, nur Verfüllung wenn nötig, Flachwasserbecken, mit / ohne Terrassenausbildung.</li> <li>⇒ <b>(sehr hohe Gewichtung: 40 Punkte)</b></li> <li>⇒ Veranstaltungsfläche ganzjährig nutzen, auch außerhalb Warnemünder Woche u. HanseSail.</li> <li>⇒ Angepasstes Veranstaltungsgebäude mit Bühne errichten.</li> <li>⇒ Ausgestaltung der Fläche mit Gebäude (ggf. Übernachtung) und verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten für Veranstaltungen durch Wettbewerb klären.</li> <li>⇒ „Platz am Meer“ mit attraktiver Verweilfunktion (z.B. Galerie, Museum).</li> <li>⇒ Ausgestaltung der Veranstaltungsfläche mit mehr Grün.</li> </ul>	<p><u>Grundsätzlich für die Nutzung „Wohnen auf der Mittelmole“ haben sich ausgesprochen:</u>                      ⇒ 8 AGs dafür und 1 AG dagegen</p> <p><u>Von den AGs und Teilnehmern gab es folgende wesentliche Hinweise, Vorgaben und/ oder Einschränkungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Eine Wohnbebauung am Park, wird kritisch gesehen (Sichtbeziehungen, Lärm)</li> <li>⇒ <b>(6 AGs für (eingeschränktes) Wohnen und 3 AGs gegen Wohnen am Park)</b></li> <li>⇒ Angestrebt werden sollte eine eingeschränkte Wohnnutzung, d.h. weniger dicht, nachrangiges Wohnen gemäß Strukturkonzept; lockere Wohnbebauung, Gebäudehöhen beachten (2- bis 4-Geschosse).</li> <li>⇒ Nachhaltige Belebung durch Mietwohnungsbau; Potenzialflächen für Wohnungsbau nutzen; Wohnen im Kontext von Lärmimmissionen möglich (Hbg. Leitfaden).</li> <li>⇒ Keine Ferienwohnungen und keine Eigentumswohnungen auf der Mittelmole errichten.</li> <li>⇒ Nutzungsmix bei der Belegung berücksichtigen; familien- und singlefreundlich (mit Spielplatz), altengerecht; bezahlbarer Wohnraum; Nutzungsmischung mit anderen Nutzungen; Funktionsunterlagerung zumindest an den Hauptwegeachsen.</li> <li>⇒ Kein Wohnungsbau an der Nordspitze der Mittelmole.</li> <li>⇒ Anstelle Wohnbauflächen ganzjähriger Campingplatz .</li> </ul>

5. Segel- und Yachthafen (einschl. Segelschule, Sportzentrum)	7. Begrünung und Grünflächen (u.a. Park am alten Strom, Alleen, Baugruppen, etc.)
<p><u>Grundsätzlich für die Lage und Anordnung der vorgesehenen Segel- und Yachthafennutzung haben sich ausgesprochen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Alle 9 AGs dafür</li> </ul> <p><u>Von den AGs und Teilnehmern gab es folgende wesentliche Hinweise, Vorgaben und/ oder Einschränkungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Stärkung der vorhandenen Segel-/ Sportnutzungen; gut gelöst im Funktionsplan, einschl. Umzug LSB/ Segelschule</li> <li>⇒ <b>(sehr hohe Gewichtung: 33 Punkte)</b></li> <li>⇒ Neue Segelschule zwischen Yachthafen und Wohnbebauung einordnen.</li> <li>⇒ Entwicklungsmöglichkeiten der Einrichtungen/ Nutzungen berücksichtigen.</li> <li>⇒ Soll so bleiben wie heute auch, da altes Fährbecken erst einmal offen bleibt und es kein Wohnen hier geben soll.</li> <li>⇒ Durchgängige maritime Nutzung vom Ostufer/ Alter Strom bis Westufer / Seekanal.</li> </ul>	<p><u>Grundsätzlich für eine <b>umfangliche Begrünung und Anlage/ Erhalt von Grünflächen</b> auf der Mittelmole haben sich ausgesprochen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Alle 9 AGs dafür</li> </ul> <p><u>Von den AGs und Teilnehmern gab es folgende wesentliche Hinweise, Vorgaben und/ oder Einschränkungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Park am Alten Strom in hoher Qualität erhalten und gestalten (u.a. mit Spielplätzen); keine zusätzliche Gastronomie im Park; Stärken der Parkfunktion am Alten Strom durch Erweiterung des Grünbereichs, Parkweg und allgemeinen Spielplatz anlegen; Baracken aus dem Park entfernen.</li> <li>⇒ <b>(hohe Gewichtung: 29 Punkte)</b></li> <li>⇒ Statt Wohnen im Park Freizeiteinrichtungen für Kinder- und Jugendliche einordnen (z.B. Skaterbahn, Basketballplatz, ggf. Kita).</li> <li>⇒ Kein Wohnen am Park vs. angemessene Wohnbebauung.</li> <li>⇒ Taucher- und Kutterverein aus dem Park innerhalb der Mittelmole verlegen; Auftakt des Parks an der Brücke; Bootsverleih ja, aber weitere Nutzungen fraglich.</li> <li>⇒ Touristische Erlebnispfade anlegen.</li> <li>⇒ Insgesamt mehr Grün vorsehen.</li> <li>⇒ Mehr Grün im Wohnbereich; gestaltete Innenbereiche; mehr Grün und Bäume auf die Rückseite der vorhandenen Bebauung am Alten Strom.</li> <li>⇒ Freiflächen sinnvoll begrünen; städtebaulich wirksame Grünflächen anlegen und keine „Alibibegrünungen“ und keine „Grün-Inselchen“.</li> <li>⇒ Begrünte Parkhäuser und Straße Am Passagierkai als Allee gestalten.</li> <li>⇒ Begrünte Event-Flächen gemäß Funktionsplan (Baum-Inseln) werden begrüßt.</li> </ul>
6. Kultur- und Veranstaltungszentrum (für ca. 200 Personen)	8. Einzelhandel, Gastronomie, Hotel
<p><u>Grundsätzlich für die Nutzung und Einordnung eines „Kultur- und Veranstaltungszentrums“ auf der Mittelmole haben sich ausgesprochen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ 8 AGs dafür, 1 AG unentschieden</li> </ul> <p><u>Von den AGs und Teilnehmern gab es folgende wesentliche Hinweise, Vorgaben und/ oder Einschränkungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Nordöstliche Lage im Bereich Fähranleger Hohe Düne ein Bürgerbegegnungszentrum, Platz für Vereine (als Ersatz z.B. für Taucher- u. Kutterverein u.ä.) am Standort „Landmarke“; Einordnung in die Nähe des Bahnhofs (kurze Wege, Parkmöglichkeiten).</li> <li>⇒ <b>(niedrige Gewichtung: 8 Punkte)</b></li> <li>⇒ Nördliche Lage im Bereich Fährtasche, im Bereich „Platz am Meer“, in Verbindung mit dem Conexeum auf die Nordspitze, mit Aussichtsplattform.</li> <li>⇒ <b>(mittlere Gewichtung: 16 Punkte)</b></li> <li>⇒ Ein Standort für ein Veranstaltungszentrum auf der Mittelmole ist prädestiniert wegen Bahnanbindung, maritimer Lage; die vorhandene städtebauliche Struktur sollte eine gute Einordnung ermöglichen; genaue Lage und Größe müssen noch definiert werden.</li> <li>⇒ Lokschuppen als Gebäude für Kultur, Ausstellungen, Veranstaltungen nutzen.</li> <li>⇒ Veranstaltungszentrum für Theater, kleine Komödie Fotoausstellung, Kino, Vereinsarbeit, Segler, OBR, Trachtengruppen, Fährmuseum, nutzen; mit Freilichtbühne; als Multifunktionsgebäude.</li> <li>⇒ Standort muss nicht zwingend auf die Mittelmole (Kosten? Größe?).</li> <li>⇒ Veranstaltungszentrum als touristischer Anziehungspunkt; für ganzjährige Nutzung/ Saisonverlängerung; gibt nichts Adäquates in Warnemünde.</li> </ul>	<p><u>Grundsätzlich für die Einordnung von Einzelhandelsnutzungen und Gastronomie auf der Mittelmole haben sich ausgesprochen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Alle 9 AGs dafür</li> </ul> <p><u>Grundsätzlich für die Einordnung einer Hotelnutzung nur im Rahmen einer Sportnutzung auf der Mittelmole haben sich ausgesprochen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ 5 AGs dafür und 4 AGs dagegen</li> <li>⇒ Von den AGs und Teilnehmern gab es folgende weitere wesentliche Hinweise, Vorgaben und/ oder Einschränkungen:</li> <li>⇒ Kleinteilige Einzelhandelsflächen (max. 1.000 m<sup>2</sup>); Nahversorger möglichst in Bahnhofsnähe konzentrieren; als Funktionsunterlagerung beim Wohnen (EG-Bereich), u.a. Lebensmittel, Segler-/ Sportbedarf.</li> <li>⇒ Einzelhandel räumlich definieren, jedoch begrenzen; Einordnung des Einzelhandels an städtebaulicher Struktur ausrichten.</li> <li>⇒ Ausrichtung Einzelhandel, Gastronomie, Hotel gemäß Strukturkonzept.</li> <li>⇒ Einzelhandel und Gastronomie belebt, befördert Aufenthalts- u. Lebensqualität.</li> <li>⇒ Gastronomie entlang des Rundwegs (kein Fastfood) anlegen, Gastronomie mit Aussichtspunkt.</li> <li>⇒ Wenn Hotel/ Beherbergung dann nur im Zusammenhang mit Sportnutzung, nur Sporthotel (LSB), Sporthotel innerhalb der Saison, öffentliches Hotel außerhalb der Saison.</li> </ul>

9. Parkplätze / ruhender Verkehr	10. Verkehrsflächen für die Erschließung der Mittelmole
<p><u>Grundsätzlich für die Einordnung von Parkplätzen für den Bereich Wohnen (generell unterirdisch) auf der Mittelmole haben sich ausgesprochen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Alle 9 AGs dafür</li> </ul> <p><u>Grundsätzlich für die Einordnung von öffentlichen Parkhäuser auf der Mittelmole haben sich ausgesprochen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ 6 AGs dafür und 3 AGs dagegen</li> </ul> <p><u>Von den AGs und Teilnehmern gab es folgende wesentliche Hinweise, Vorgaben und/ oder Einschränkungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Wenn öffentliches Parken, dann in niedriggeschossigen, gering dimensionierten Parkhäusern (begrünte) und/oder in Tiefgaragen am Südende der Mittelmole.</li> <li>⇒ <u>(mittlere Gewichtung: 15 Punkte)</u></li> <li>⇒ Alternativen unter der Erde/ Tiefgaragen prüfen.</li> <li>⇒ Keine Kfz-Stellplätze „unter freiem Himmel“ auf der Mittelmole.</li> <li>⇒ Keine zusätzlichen Parkhäuser auf der Mittelmole, sondern am Ortsrand von Warnemünde gemäß neuem Parkplatzkonzept.</li> </ul>	<p><u>Grundsätzlich für die Haupteerschließung über die Straße Am Passagierkai haben sich ausgesprochen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ 8 AGs dafür und 1 AG dagegen</li> </ul> <p><u>Von den AGs und Teilnehmern gab es folgende wesentliche Hinweise, Vorgaben und/ oder Einschränkungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Erschließungsachse als Allee gestalten sowie attraktiv für Fußgänger und Radfahrer ausbilden.</li> <li>⇒ Erschließungsprinzip gemäß Funktionsplan ist ok; Haupteerschließung bis Bahnhof, danach nur Anliegerverkehr; Bushaltestelle/ Shuttle-Haltestelle auf der Ostseite des Bahnhofs einordnen.</li> <li>⇒ Für Fußgänger großzügige und attraktive „Traverse“ als Ost-West-Achse ausbilden.</li> <li>⇒ Die vorgesehene Wendeschleife für Busse vorverlegen.</li> </ul>



*Impressionen aus Planungswerkstätten*

## Vorläufiges zusammenfassendes Fazit zu FRAGE 1

(alle relevanten Pläne und Tischnotizen sind im Anhang ausgewiesen):

### FRAGE1: Welche Nutzungen sollen Ihrer Meinung nach unbedingt auf der Mittelmole vorhanden sein und warum?

#### 1. Nutzung Kreuzfahrerbetrieb (einschl. Abfertigung, Logistik, Parkplätze)

- ✓ Die Nutzung des südöstlichen Teils der Mittelmole im Bereich der Kaikante (zwischen Straße Am Passagierkai und Kaianlage) für den Kreuzfahrerbetriebes wird von allen AGs und der Mehrheit der Teilnehmer grundsätzlich befürwortet !
- ✓ Die Beschränkung des Kreuzfahrerbetriebes auf den südöstlichen Teil, d.h. südlich des Fähranlegers „Hohe Düne“ wird begrüßt, weil dadurch die durchgehende öffentliche Zugänglichkeit der Kaikante und der freie Ausblick auf das Wasser ermöglicht werden.
- ✓ Die Erweiterung des Kreuzfahrtbetriebes (weitere Liegeplätze, Logistik, einschl. Unterbringung eines Großteils des ruhenden Verkehrs im Zusammenhang mit dem Kreuzfahrtbetriebes) sollte in Richtung Werft und Werftbecken erfolgen.

#### 2. Veranstaltungsflächen (außen) (u.a. für Events, Kultur, Regatten, Sport)

- ✓ Die Lage und Größe der im Funktionsplan vorgesehenen Veranstaltungsflächen vor allem im nordöstlichen Bereich der Mittelmole werden von allen AGs und der Mehrheit der Teilnehmer befürwortet !
- ✓ Vor allem soll der Bereich des alten Fährbeckens im Rahmen einer künftigen Freiflächengestaltung in seiner Struktur erhalten und optisch nachvollziehbar gestaltet werden sowie die vorhandenen historische Details in die Planungen einbezogen werden. Der Ansatz eines „Conexeums“ sollte bei den weiteren Planungen mitberücksichtigt werden.
- ✓ Die konkrete Ausgestaltung der Frei- und Veranstaltungsfläche sowie die Möglichkeiten der hier einzuordnenden Nutzungen sollte im Zuge eines Landschaftswettbewerbes geprüft und entwickelt werden (u.a. mit oder ohne eingepasstes Gebäude, Flachwasserbecken, Ausbildung von Freiterrassen o.ä.).

#### 3. Promenaden, Rundwege, gestaltete Platzflächen (Kaikanten, Querverbindungen, Plätze)

- ✓ Die im Funktionsplan vorgesehene Zugänglichkeit aller Kaikanten in Form von Promenaden, Flaniermeilen sowie eines zusammenhängenden und geschlossenen Rundwegs über die Mittelmole wird von allen AGs und der Mehrheit aller Teilnehmer befürwortet. Für den Bereich des WSC sollte perspektivisch eine einvernehmliche Lösung gefunden werden.
- ✓ Ebenso besteht allgemeine Zustimmung zu den insgesamt vorgesehenen Platz- und Freiflächen (Bahnhofplätze, Veranstaltungsflächen).
- ✓ Die südliche Querung über die Bahngleise am Südende des Alten Stroms wird von der Mehrheit der Teilnehmer als wichtiges Bindeglied des Rundwegs sowie auch als wichtige Verbindung zwischen Park am Alten Strom und Kreuzfahrtbereich eingestuft.
- ✓ Eine 2. Querung über den alten Strom wird zzt. als nicht umsetzbar eingestuft, jedoch sollte sowohl eine mögliche Lage als auch mögliche realisierbare Anlaufpunkte für eine Querung eingeplant werden.

#### 4. Wohnen (hierbei geht es nicht um Umfang bzw. um die Anzahl von WE)

- ✓ „Wohnen auf der Mittelmole“ wird im Grundsatz von fast allen AGs und Teilnehmern aus verschiedenen Gründen (mit Verweis auf das Strukturkonzept) befürwortet, jedoch in einem geringen Umfang als geplant!
- ✓ Einhelligkeit besteht ebenfalls darin, dass es sich um bezahlbaren Mietwohnungsbau handeln sollte (keine Eigentumswohnungen, keine Ferienwohnungen) sowie um ein differenziertes Wohnungsangebot für Familien, Singles als auch für Senioren.
- ✓ Der Hauptstandort für das Wohnen im zentralen Bereich der Mittelmole wird von der Mehrheit befürwortet.
- ✓ Das Wohnen an der Nordspitze und besonders das Wohnen am Park wird demgegenüber von einem Großteil der Teilnehmer als äußerst kritisch beurteilt (Umfang, Höhe, Lage).

#### 5. Segel- und Yachthafenbereich (einschl. Segelschule, Sportzentrum)

- ✓ Alle AGs und die Mehrheit der Teilnehmer haben sich für die geplante zusammenhängende Anordnung der Segel- und Yachthafennutzung (LSB, Segelschule) an der Nordspitze Mittelmole zustimmend ausgesprochen.

#### 6. Kultur- und Veranstaltungszentrum (für ca. 200 Personen)

- ✓ Für die Einordnung eines neuen großen, attraktiven, multifunktionalen Kultur- und Veranstaltungszentrum für mindestens 200 Personen auf der Mittelmole haben sich alle AGs und die Mehrheit der TN ausgesprochen.
- ✓ Es gibt von Seiten der TN zwei favorisierte Standorte: ein Teil der AGs und TN favorisieren einen Standort eines Veranstaltungszentrums an der Nordspitze der Mittelmole in Verbindung mit dem Ansatz des „Conexeums“ und einer Aussichtsplattform.
- ✓ Der zweite favorisierte Standort für ein multifunktionales Begegnungs- und Veranstaltungszentrums, in dem nicht nur die auf der Mittelmole zu verlagernden Vereine ggf. unterzubringen wären sondern auch weitere kulturelle Angebote. Der Standort würde sich auch wegen der Nähe zum Bahnhof anbieten.

#### 7. Begrünung und Grünflächen (u.a. Park am alten Strom, Alleen, Baugruppen, etc.)

- ✓ Alle AGs und die Mehrheit der TN haben sich für eine umfängliche Begrünung ausgesprochen sowie die Anlage neuer und Stärkung vorhandener Grünanlagen.
- ✓ Vor allem wurde sich mit einer hohen Gewichtung für den Erhalt und die Stärkung der Grünanlage „Park am Alten Strom“ ausgesprochen. Seine Funktion soll durch die Erweiterung der Grünanlage gestärkt werden, die die Einordnung einer Spielplatzanlage sowie die Beseitigung der vorhandenen Bebauung vorsieht.
- ✓ Deutliche Uneinigkeit besteht nach wie vor bei den AGs und Teilnehmern bei der Frage, ob eine Wohnbebauung am Park angestrebt werden sollte.

### 8. Einzelhandel, Gastronomie, Hotel

- ✓ Für eine maßvolle zusätzliche Einordnung von Einzelhandel und Gastronomie auf der Mittelmole haben sich alle AGs und die Mehrheit der TN ausgesprochen, wobei die Vorgaben des Strukturkonzeptes, insbesondere hinsichtlich des Umfangs von zusätzlicher Verkaufsfläche (max. 1.000 m<sup>2</sup>), zu berücksichtigen ist.
- ✓ Für eine zusätzliche Hotelnutzung auf der Mittelmole haben sich etwa die Hälfte der AGs ausgesprochen, wobei eine Hotelnutzung nur im Zusammenhang mit Sport bzw. Segelsport (Sporthotel) akzeptabel wäre.

### 9. Parkplätze / ruhender Verkehr

- ✓ Alle AGs und die Mehrheit der TN haben sich für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs im Zusammenhang mit der Wohnfunktion in Tiefgaragen unter dem Wohnbereich ausgesprochen. Hingegen nur 2/3 der AGs und etwa 50% der TN haben sich für die Unterbringung von öffentlichen Parkplätzen in Parkgaragen auf der Mittelmole ausgesprochen.
- ✓ Wenn öffentliche Parkplätze auf der Mittelmole realisiert werden sollen, dann in niedriggeschossigen und gering dimensionierten Parkgaragen (max. 3-Geschosse) am Süden der Mittelmole.
- ✓ Öffentliche Parkplätze sollen grundsätzlich am Ortseingang gemäß Parkraumkonzept Warnemünde untergebracht werden oder in dem weiterzuentwickelnden Bereich des Werftareals bzw. des Werftbeckens.

### 10. Verkehrsflächen für die Erschließung der Mittelmole (u.a. Haupterschließung, Straße Am Passagierkai, etc.)

- ✓ Die Mehrheit der AGs und der TN haben sich für eine künftige Haupterschließung der Mittelmole über die Straße Am Passagierkai ausgesprochen.
- ✓ Auch das weitere geplante Erschließungsprinzip für die Mittelmole wird mehrheitlich befürwortet, d.h. ab dem Bahnhof in Richtung Norden sind nur Anlieferverkehre (für Anwohner und Zulieferer) zulässig; Vorrang haben sollen hier Fußgänger und Radfahrer, Straßen sind entsprechend zu gestalten; Haupterschließung nur bis zur Wendeschleife im Bereich des Bahnhofs, bis hier fahren Busse, Taxis und der Individualverkehr.



*Impressionen aus den Planungswerkstätten*

**Fortsetzung PLANUNGSWERKSTATT 2 – „Künftige Nutzungen auf der Mittelmole“**

Städtebauliches Thema: Zukünftige Nutzungen von Flächen und Gebäuden , ihr Umfang und räumliche Zuordnung  
Grundlage: vorliegender „Funktionsplan“ (2014) auf Grundlage des städtebaulichen Wettbewerbsergebnisses Mittelmole (2012)  
Ergebnisauswertung von: 9 Arbeitsgruppen mit insgesamt 65 aktiv mitgewirkten Teilnehmern (TN der Arbeitsgruppe 5 wurden zu Beginn auf die übrigen AGs verteilt); (insgesamt an der Werkstatt teilgenommen: 79 Teilnehmer gemäß Unterschriftenliste)

**FRAGE 2a: Welche der o.g. Nutzungen wurden Ihrer Meinung nach nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt? Welche Nutzungen sollen bei der Entwicklung keine oder nur untergeordnete Berücksichtigung finden und warum?**

Vorläufiges Fazit:

- ☞ Es gibt deutliches Votum für ein Mehr an kulturellen Angeboten, für ein multifunktionales Kultur- und Begegnungszentrum sowie für ein Mehr an touristischen, saisonverlängernden
- ☞ Maßnahmen und Attraktionen auf der Mittelmole.
- ☞ Weitere zu berücksichtigende Nutzungen sind mehrheitlich Kinder-/ Jugend- bzw. Bildungseinrichtungen sowie Spiel-, Sport- und Freizeitanlagen auf der Mittelmole.

Im Einzelnen wurden folgende Hinweise und Vorgaben von nicht oder nur unzureichend berücksichtigten Nutzungen abgegeben:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Saisonverlängernde Maßnahmen (ganzjährig, attraktives Highlight, Aquarium, interaktives Museum, Grenze DDR/ Flucht); Strukturkonzept nur teilw. berücksichtigt; fehlende Vernetzung mit dem Tourismuskonzept; attraktive Anlegestelle für Schiffsverkehre nach Rostock; Tourismus eher fördern als die Funktion Wohnen; keinen „Dino-Park“ oder „Fantasia-Land“ o.ä.; keine Hotels.</li> <li>⇒ Mehr Kunst und kulturelle Einrichtungen; Kunstangebote sind leider zu untergeordnet, es fehlt ein kulturelles Zentrum (à la Conexeum) bzw. Gemeinschaftszentrum; das Fährbecken mit Bürgerzentrum verbinden.</li> <li>⇒ Grün- und Veranstaltungsflächen müssen differenziert gestaltet werden (z.B. Wasserspiele); einen Erlebnisbereiche für die Sinne schaffen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Die Einordnung eines Bildungscampus (Schule/ Kindergarten) vorsehen; Bildungseinrichtungen zur ganzjährigen Belegung (z. B. Kita); mehr Sportanlagen, Spielplatz bzw. öffentliche Sport-/ Freizeitanlagen (Skater, Boul, u.ä.).</li> <li>⇒ Eisenbahnhistorie, alter Fußgängertunnel als techn. Denkmal erhalten; insgesamt Förderung/ Bewahrung maritimes Erbe.</li> <li>⇒ Mehr Einzelhandel auf der Mittelmole, weil es Attraktivität schafft, weil er die Erdgeschosszonen belebt; wohnungsnah Infrastruktur und öffentliche Toiletten.</li> <li>⇒ Das Parken sollte eine untergeordnete Rolle spielen; es sind zu viele Kfz-Stellplätze am Südende der Mittelmole, Parken und Einzelhandel nur maßvoll entwickeln</li> <li>⇒ Fischerei-Standort aufwerten und erweitern; Logistikflächen für Schiffsausrüster vorsehen</li> </ul>

**FRAGE 2b: Wie sollten Ihrer Meinung nach die Nutzungen auf der Mittelmole verteilt werden? Z.B. wo sollen die Frei- und Veranstaltungsflächen, wo die Wohnbauflächen, wo die Grünflächen angelegt sein und warum?**

Vorläufiges Fazit:

- ☞ Die überwiegende Mehrheit der AGs und Teilnehmer sind mit der geplanten Nutzungsverteilung auf der Mittelmole im Grundsatz einverstanden
- ☞ Entgegen der Planungen werden vornehmlich die Wohnbebauung auf der Nordspitze („Quintett“) infrage gestellt; die Flächen sollten vornehmlich dem Segelbereich und den Veranstaltungsflächen zugeordnet werden.

Im Einzelnen wurden zur geplanten Nutzungsverteilung von den AGs folgende Hinweise gegeben:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Grundsätzlich ist die geplante Nutzungsverteilung in Ordnung (4x).</li> <li>⇒ Im Grundsatz ist die Nutzungsverteilung in Ordnung, jedoch mit veränderter Gewichtung, d.h. keine Kreuzfahrer auf Liegeplätze 1 – 6 sowie das Wohnquartier auf der Nordspitze verkleinern und dafür die Flächen dem Segelbereich und für „Eventflächen“ zuordnen.</li> <li>⇒ Das Wohnen ausschließlich auf den Bereich nördlich des Bahnhofs beschränken.</li> <li>⇒ Das Wohnquintett an der Nordspitze sollte zugunsten des Segelbereiches entfallen, kein Wohnen an der Nordspitze.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Die Kaikante nördlich der Fährtasche „Hohe Düne“ ist ausschließlich Veranstaltungsfläche.</li> <li>⇒ Einen durchgehenden Promenadenrundweg anlegen.</li> <li>⇒ Gewerbliche Funktionsunterlagerungen in den Randbereichen des neuen Wohngebietes ermöglichen.</li> <li>⇒ Den LSB nicht verlagern, sondern an der bestehenden Stelle belassen.</li> <li>⇒ Überprüfung des Umfanges der für Kfz-Stellplätze vorgesehenen Parkhausflächen; diese sollten in jedem Fall reduziert (unterirdisch, nach Süden verlegen, an den Ortseingang/ Werftstandort) und für andere Nutzungen vorgesehen werden.</li> </ul>

**FRAGE 2c: Wie viele Wohnungen sollten Ihrer Meinung nach auf der Mittelmole entstehen und wo??**

Vorläufiges Fazit:

- ☞ Alle AGs haben diese Frage mit Angaben zur Anzahl von zu errichtenden Wohneinheiten beantwortet.
- ☞ 3 AGs haben sich bis zu einer max. Anzahl von 300 WE ausgesprochen; 2 AGs haben eine Anzahl von 200 bis 250 WE angegeben und 2 AGs sprechen sich für eine Richtgröße von bis zu 150 WE aus;
- ☞ 2 AGs haben sich dafür ausgesprochen, dass die zu errichtende WE-Anzahl sich aus dem zulässigen Bauvolumen, der Höhe und Dichte und den Vorgaben (Wohnungsschlüssel der WIRO) richten soll.

Von den AGs wurden im Einzelnen folgende Vorgaben oder Hinweise zur anzustrebenden Wohnungsanzahl auf der Mittelmole gegeben:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Maximal 300 WE</li> <li>⇒ Entscheidend ist das Bauvolumen (Höhe und Dichte); Zahl der Wohnungen ergibt sich in Abhängigkeit der Wohnungsgröße = ca. 250 WE.</li> <li>⇒ Max. 200-250 WE + Kita</li> <li>⇒ 100 bis 300 WE (s. Strukturkonzept) vs. kein Wohnen auf der Mittelmole, Standort ist Funktionsareal für Bahn, Kreuzfahrer, Fähre,....</li> <li>⇒ Innerhalb einer AG: bis max. 400 WE = 1 Stimme, bis max. 300 WE = 5 Stimmen, bis max. 100 WE = 1 Stimme.</li> <li>⇒ Nur 100 WE</li> <li>⇒ Max. 150 WE</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ 100 bis 150 WE; bei einer städtebaulichen Verträglichkeit auch variable Anzahl.</li> <li>⇒ Kein Wohnen an der Nordspitze.</li> <li>⇒ „Wohnen am Park“ kleinteilige Wohnbebauung = 5 bis 6 Gebäude mit max. 2-Geschossen.</li> <li>⇒ Wohngebäude im Zentrum sollten max. 3- bis 4-Geschosse (+ Staffelgeschoss).</li> <li>⇒ Keine Anzahl als Dogma; nur so viele WE wie in diesem Bereich bei niedriger und lockerer Bebauung möglich sind.</li> </ul>

**FRAGE 2d: Sollten zusätzliche Einzelhandels-, Gastronomie- bzw. Dienstleistungsflächen entstehen? Und wenn ja, wo sollten diese auf der Mittelmole entstehen bzw. angeordnet werden?**

Vorläufiges Fazit:

- ☞ Die Mehrheit der AGs hat sich für einen begrenzten und maßvollen Einzelhandelsbesatz auf der Mittelmole ausgesprochen, der sich auf die Erdgeschosszonen der Wohnbebauung und den Bahnhofsbereich konzentrieren soll.
- ☞ Mehrheitlich wurde sich für mehr Gastronomie auf der Mittelmole ausgesprochen, jedoch an ausgewählten, attraktiven Standorten und keine „Fastfood-Angebote“.

Im Einzelnen wurden folgende Hinweise gegeben:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Mehr Einzelhandel und Gastronomie (mit Aussichtspunkt) führt zur ganzjährigen Belebung und stärkt den Tourismus auf der Mittelmole.</li> <li>⇒ Gastronomie klein aber fein; Spitzengastronomie mit Seeblick; nördlich Bahnhof kleinteilige Gastronomie; Gastronomie im Alten Stellwerk sowie Gastronomie entlang des neuen Rundweges;</li> <li>⇒ Gastronomie beim Seglerhafen, bei Karl's und an der Veranstaltungsfläche.</li> <li>⇒ Einzelhandel auf den Bahnhofsbereich konzentrieren; kleinteiligen Einzelhandel zulassen sowie wohnverträgliches Gewerbe.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Zusätzliche Einzelhandelsflächen zu den jetzt geplanten: d.h. 1000 m<sup>2</sup> Einzelhandel + 1.500 m<sup>2</sup> für Gastronomie + Gewerbe.</li> <li>⇒ Nutzungs-Mix im Wohnquartier.</li> <li>⇒ Nur wenig zusätzlichen Einzelhandel und nur auf die Nahversorgung konzentrieren; Dienstleistungen nur für Anlieger und Anwohner.</li> <li>⇒ Ideen und Hinweise aus dem Tourismuskonzept aufgreifen, z.B. das Thema Gesundheitswirtschaft, Heilwasser-Therme (mit zusätzlichen Caravan-Stellplätzen), jedoch kein 2. Samoa.</li> </ul>

**FRAGE 3: Für welche Nutzungsmöglichkeiten sollten Freiflächen vorgesehen werden? Und was soll dort stattfinden? Welche Flächen sollten künftig als Freiflächen gestaltet werden? Welche Freiflächenqualitäten sollten dabei Berücksichtigung finden bzw. wie sollten diese aussehen?**

Vorläufiges Fazit:

- ☞ Die Mehrheit der AGs und TN haben sich für die im Nordosten ausgewiesene Veranstaltungsfläche ausgesprochen, die eine kreative, freizeitbezogene Ausstattung sowie ansprechende Gestaltung erfahren soll, die für Großveranstaltungen aber auch für „Alltagsnutzungen“ geeignet ist.
- ☞ Die Mehrheit der AGs und TN befürwortet die im Funktionsplan dargestellte Anordnung und Dimensionierung der Freiflächen. Dabei sind die alten Fährtaschen in die Freiflächenplanung nachvollziehbar einzubeziehen.
- ☞ Die Mehrheit der AGs und TN spricht sich für eine qualitative Ausstattung der großen Freiflächen aus wie auch die Rundwege und Promenaden mit ausreichenden Sitzgelegenheiten ausgestattet sein sollen.

Im Einzelnen wurden folgende Hinweise gegeben:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Die vorgesehenen Frei-/ Eventflächen auf der Mittelmole sollen für Großveranstaltungen aber auch für Alltagsnutzung angelegt werden, z.B. für Platzkonzerte, Boule, Schach, Modellbau, Sport,</li> <li>⇒ Rollschuhlaufen, Skaten, Eisbahn, Gymnastik, Malkurse u.ä.; die große Veranstaltungsfläche soll sowohl als Stellfläche bei Regatten hergerichtet werden als auch für Open-Air-Konzerte, für WM 2018-Public-Viewing konzipiert werden.</li> <li>⇒ Die geplante Freiflächenanordnung, d.h. u.a. die Veranstaltungsflächen an der Nordostseite, ist in Ordnung.</li> <li>⇒ Die alten Fährtaschen sollen so gut wie möglich in ihrer Struktur erhalten bleiben sowie ggf. bewässert und begehbar sein (z.B. als Terrassen).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Die Freiflächen sollen möglichst viel Grün sowie Sitzgelegenheiten zum Verweilen aufweisen. Sie sollen flexibel, behinderten-, alten- und kindergerecht gestaltet sein und sollten so wenig wie möglich eingezäunt werden.</li> <li>⇒ An dem Rundweg über die Mittelmole sollen ausreichend Sitzmöglichkeiten vorgesehen werden.</li> <li>⇒ Der Bahnhofsvorplatz soll als attraktive Freifläche gestaltet werden.</li> <li>⇒ Der Park am Strom soll erweitert werden, ohne Wohnfunktion und Gebäuden.</li> <li>⇒ Die nördliche Wohnbaufläche soll als Freifläche in Form eines „Dünengartens“ angelegt werden sowie im alten Fährbecken sollte die „Kong Frederik“ liegen können.</li> <li>⇒ Die große Freifläche oder Teile davon sollte als Caravan-Parkplatz, z.B. für eine Heilwassertherme genutzt werden; diese Nutzung der großen Freiflächen wird innerhalb der AG als kritisch gesehen.</li> </ul>

## 4. AUSBLICK

Alle Ergebnisse der beiden Planungswerkstätten wurden auf Basis der ausgefüllten Protokollblätter, der bearbeiteten Arbeitsmodelle und Grundlagenpläne sowie der auf den „Tischdecken“ vermerkten Notizen und Hinweise aus den einzelnen Arbeitsgruppen ausgewertet. Die zusammenfassenden Ergebnisse sind in der vorliegenden Dokumentation dargestellt.

Zur Nachvollziehbarkeit der durchgeführten Auswertung wurden alle Ergebnisse der jeweiligen Arbeitsgruppen festgehalten und sind in der separaten Anlage zu dieser Dokumentation vollständig abgebildet.

Die vorliegende Auswertung und Dokumentation nebst Anlagen werden zum einen als „Download“ auf der Internetseite der Hansestadt Rostock ([www.Rostock.de](http://www.Rostock.de)) zur Verfügung gestellt. Die Dokumentation wird aber auch den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Veranstaltung per E-Mail direkt zugeschickt, sofern die entsprechende Empfänger-Adresse in den ausgelegten Teilnehmerlisten vermerkt wurde. Zum anderen kann auf Nachfrage die Dokumentation als ausgedruckte Fassung über das zuständige Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft bezogen werden.

Wie auf den Planungswerkstätten und in den Medien bereits angekündigt wurde, werden die Ergebnisse der beiden Planungswerkstätten im Rahmen einer Ausstellung präsentiert und können im Zusammenhang mit einer Auftaktveranstaltung öffentlich diskutiert werden.

Die Ausstellung wird voraussichtlich ab Ende September in der ehemaligen Wagenhalle auf der Mittelmole zu sehen sein. Die genauen Termine und Besichtigungszeiten werden rechtzeitig öffentlich bekannt gegeben.

Darüber hinaus zeichnet sich ab, dass auch vor dem Hintergrund der vorliegenden Ergebnisse der beiden Planungswerkstätten weiterführende öffentliche Arbeitskreise eingerichtet werden. Insbesondere zu den nach wie vor kritisch beurteilten Fragestellungen und Aspekten, wie u.a. „Struktur und Umfang des Wohnens auf der Mittelmole“ oder „die Nutzung und Gestaltung der Frei- und Veranstaltungsflächen“ werden weiterführende öffentliche Arbeitskreise eingerichtet, in denen diese Themen weiter diskutiert und bearbeitet werden können.

Die vorgesehenen Arbeitskreise finden im Rahmen der Fortführung einer aktiven Bürgerbeteiligung und –mitwirkung zur Entwicklung der Mittelmole zeitnah im Anschluss an die Ausstellung statt. Genauere Angaben zu Veranstaltungsort und Terminierung der jeweiligen Arbeitskreise werden rechtzeitig bekannt gegeben.