

Bauherr: Hanse- und Universitätsstadt Rostock
Der Oberbürgermeister
Büro des Oberbürgermeisters
Fachbereich BUGA
Warnowufer 65
18057 Rostock

Auftragnehmer: Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16
18055 Rostock
Deutschland

Vorhaben: Neubau Warnowbrücke in Rostock

Proj- Nr. [IL]: 2019-0500

Phase : 7. Fachplanung UVP-Bericht
Besondere Leistungen
1.02 Stadtbildanalyse

Planer: i.A. Architekt & Stadtplaner Dipl.-Ing. Carsten Nielsen
Blücherstraße 40
18055 Rostock
E-Mail: carsten-nielsen@inros-lackner.de
Telefon: +49-381-4567-992
Mobil: +49-176-20990796

Proj.-Nr. [intern]: 2020-14 WSA

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung und Aufgabenstellung der Besonderen Leistung ‚Stadtbildanalyse‘	3
2. Beschreibung der Methodik: Bearbeitungsschritte, Analyse und Bewertung	3
3. Erfassung der besonderen Merkmale des Rostocker Stadtbildes	4
3.1 Entwicklung des Stadtgrundrisses und der Geschichte des Stadthafens im Einwirkungsbereich der geplanten Brücke	4
3.1.1 Ausgewählte Abbildungen des Stadtgrundrisses	5
3.2 Entwicklung des Stadtgrundrisses und der Geschichte Gehlsdorfs im Einwirkungsbereich der geplanten Brücke	7
3.3 Stadtansichten - Wahrnehmungsebenen und deren Bestandteile, Varianz und Dauer	8
3.3.1 Anblick von der Gehlsdorfer Seite:	8
3.3.2 Ausgewählte Abbildungen der Stadtsilhouette von der Gehlsdorfer Seite	9
3.3.3 Anblick Gehlsdorfs von der Stadtseite:	11
3.3.4 Ausgewählte Abbildungen der Ansicht Gehlsdorfs von der Stadthafenseite	12
3.4 Denkmalgeschützte bauliche Anlagen	14
3.5 Schifffahrt und Seezeichen	15
3.6 Verkehrseinrichtungen und Verbindungen	15
4. Planung	18
4.1 Aufgabenstellung des Auftraggebers	18
4.2 Beschreibung des Ingenieurbauwerks	18
4.3 Technische Daten	19
5. Analyse	21
5.1 Darstellung der Wirkung im Umfeld durch Visualisierung	21
5.1.1 Standorte der Visualisierung	21
5.1.2 Wahrnehmungsräume	22
5.2 Beurteilungsmatrix zur Einschätzung des Einflusses auf das Stadtbild	23
5.3 Bewertung der Visualisierungen	24
5.3.1 Warnowquerung Pkt 1_200921_005	24
5.3.2 Warnowquerung Pkt 3_200921_005	25
5.3.3 Warnowquerung Pkt 4_200921_007	26
5.3.4 Warnowquerung Pkt 5_200921_007	27
5.3.5 Warnowquerung Pkt 7_200921_008	28
5.3.6 Warnowquerung Pkt 8_200921_007	29
5.3.7 Warnowquerung Pkt 9_200921_006	30
6. Reduzierung des Eingriffes und Gestaltung des Bauwerkes	31
6.1 Eingriffsreduzierung	31
6.2 Bauwerksgestaltung	32
7. Zusammenfassung	33

1. Einleitung und Aufgabenstellung der Besonderen Leistung ‚Stadtbildanalyse‘

Jede städtische Planung macht eine Analyse des Betrachtungsgebietes erforderlich. Eine Analyse der Bestandssituation ist mehr als die Darstellung der bestehenden Gebäude im Stadtgrundriss. Sie ist eine Art „Ortskunde“, die herausarbeitet, wie die Entwicklungsphasen die Raumstruktur und den Baubestand in einem Stadtgebiet verändert haben und welche besonderen Merkmale das Bild der Stadt prägen.

Das Ziel dieser Stadtbildanalyse besteht in der Bewertung der Auswirkungen des geplanten Brückenbauwerkes auf das Rostocker Stadtbild in einem definierten Betrachtungsraum.

Diese Bewertung bezieht sich allein auf das Untersuchungsziel „Stadtbild“. Die Abwägung mit anderen Zielen und Schutzgütern ist nicht Gegenstand dieser Ausarbeitung und obliegt im Rahmen der UVP der Umweltplanung.

2. Beschreibung der Methodik: Bearbeitungsschritte, Analyse und Bewertung

Zu Beginn dieser Stadtbildanalyse erfolgt die Beschreibung des Stadtbildes und seiner Entstehung bis zum heutigen Zeitpunkt vor der Errichtung der Brücke. Es werden die maßgeblichen Faktoren herausgearbeitet, welche das Stadtbild prägen.

Im Anschluss daran erfolgt die Beschreibung der Baumaßnahme. Dabei werden die wesentlichen Vorgaben der Aufgabenstellung und die technischen Parameter der Brücke vorgestellt.

Zur Auseinandersetzung mit den verschiedenen Erscheinungsbildern der Brücke im Stadtbild wurden sechs Visualisierungen aus den Blickwinkeln lt. Lageplan der Visualisierungsstandorte angefertigt. Diese Visualisierungen werden Grundlage der weiteren Analyse. Sie werden in Bezug auf Ihren Einfluss auf das Stadtbild mit Hilfe einer eigens aufgestellten Matrixform bewertet. Die Bewertung der Einflüsse für jede Visualisierung erfolgt auf verschiedenen Wahrnehmungsebenen.

Zur Ermittlung der Einwirkungen bzw. Beeinträchtigungen wird insbesondere auf das Kriterium der Verunstaltung abgestellt. *Eine Verunstaltung ist eine für den durchschnittlich gebildeten, für ästhetische Eindrücke offenen Betrachter ohne weitere erkennbare Störung des Gesamteindrucks.*

Die Eingriffsstärke der Wirkung der Brücke wird dabei in Relation zu der Empfindlichkeit des Einwirkungsraumes gesetzt, um den Einfluss auf das Stadtbild festzustellen und eine objektive und wiederholbare Beurteilung möglich zu machen.

Anschließend erfolgt eine Aufstellung der bisherigen Maßnahmen zur Reduzierung des Eingriffes und der Gestaltung des Bauwerkes mit dem Ziel der Einfügung der Brücke in das Stadtbild.

Zuletzt erfolgt eine Zusammenfassung des Ergebnisses mit einer abschließenden Bewertung sowie Empfehlungen für weitere Maßnahmen.

3. Erfassung der besonderen Merkmale des Rostocker Stadtbildes

3.1 Entwicklung des Stadtgrundrisses und der Geschichte des Stadthafens im Einwirkungsbereich der geplanten Brücke (Auszüge aus Wikipedia)

Im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit waren Handel und Verkehr der Stadt auf den Hafen ausgerichtet. Dies zeigt sich unter anderem daran, dass mehr Tore der Rostocker Stadtbefestigung zum Hafen führten, als in das mecklenburgische Hinterland. Vor sieben dieser zwölf „Strandtore“ lag eine Kaufmannsbrücke (Landungsbrücke). (...)

Hauptexportgut Rostocks zur Zeit der Hanse und in der frühen Neuzeit war Bier. Mit dem Niedergang der Hanse, der Verlagerung des Welthandels in den Atlantik und einem verheerenden Stadtbrand 1677 verlor der Rostocker Hafen an Bedeutung.

Als 1850 die englische Navigationsakte fiel, erlebte die Rostocker Schifffahrt eine zweite Blüte. Die 24.156 Tonnage-Lasten des Jahres 1850 verdoppelten sich bis 1870.[1] 1877 war in Rostock mit 369 Schiffen die größte Handelsflotte des Ostseeraumes beheimatet.[1] Ab 1855 war der Rostocker Hafen durch die Friedrich-Franz-Eisenbahn mit einer Hafenbahn an das Eisenbahnnetz angebunden. Ebenfalls 1850 wurde die Neptun-Werft gegründet, die 1851 den ersten eisernen Schraubendampfer Deutschlands, die „Erbgroßherzog Friedrich Franz“, baute. Im Zuge der Industrialisierung ab Mitte des 19. Jahrhunderts wichen die Strandwerften und der Fischerhafen, die Strandtore wurden bis auf das Mönchentor abgerissen.

Um 1910 wurde der westliche Teil des Stadthafens unterhalb der Fischerbastion ausgebaut und die Fahrrinne von 4,5 auf 6 Meter vertieft.[1] Auf drei Kilometer Länge wurde der Kai befestigt, 100 Hektar Industriegelände angelegt. Bereits 1885 war hier die Hafenbahn der Lloydbahn in Betrieb genommen worden. Ausgeführt wurden besonders landwirtschaftliche Produkte Mecklenburgs, eingeführt unter anderem englische Steinkohle. In den 1930er Jahren entstanden mehrere markante, mit Backstein verkleidete, moderne Silos aus Stahlbeton, von denen zwei noch heute stehen. Gemeinsam mit im Stil der Silos gebauten modernen Bürogebäuden prägen sie das Bild des östlichen Hafengeländes. 1938 betrug der Umschlag 363.000 Tonnen.[2]

Nach der Deutschen Teilung wurde Rostock zum zentralen Umschlagplatz des Seehandels der DDR ausgebaut. 1960 wurde in Petersdorf, einem Ort am südlichen Breitling, östlich der Warnow der Überseehafen Rostock neu angelegt, ein Fischereihafen wurde in Marienehe eingerichtet. Die Bedeutung des alten Stadthafens für den Seeverkehr ging wesentlich zurück. Lediglich Kohle- und Getreideumschlag mit kleineren Schiffen und Militärtransporte der sowjetischen Streitkräfte wurden bis 1989 hier abgewickelt. Dennoch galt der Stadthafen weiterhin, wie auch der Überseehafen, als Grenz- und Sperrgebiet und wurde deshalb mit großen Zäunen von der Stadt abgeschirmt, er war von Privatpersonen nicht zu betreten.

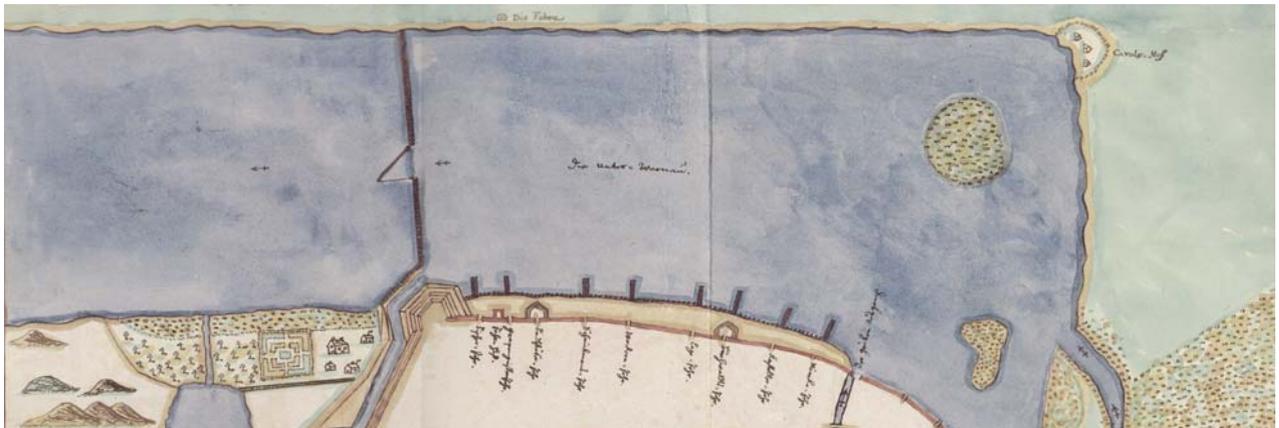
Das Gebiet des Stadthafens wurde ab 1991 von Hafenanlagen befreit und nach und nach zu einer Bummelmeile mit Restaurants, Clubs, Theaterspielstätten und Einzelhandel, auch im Bereich Schiffszubehör, umgebaut. Die Infrastruktur wurde umfassend erneuert. Zeugen der Umschlagtechnik vergangener Tage sind zwei Portalkrane aus den 1960er Jahren und ein Brückenkran aus den 1950er Jahren auf der Haedgehalbinsel. Im Haedgehafen liegen einige kleine, noch fahrbereite Museumsschiffe.

Heute werden die Liegeplätze für Arbeitsschiffe, kleine bis mittelgroße Passagierschiffe, Flussschiffe, den Orts- und Nahverkehr sowie für Yachten genutzt. Der maximal zulässige Tiefgang beträgt 6,4 Meter.

[Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Rostocker_Stadthafen]

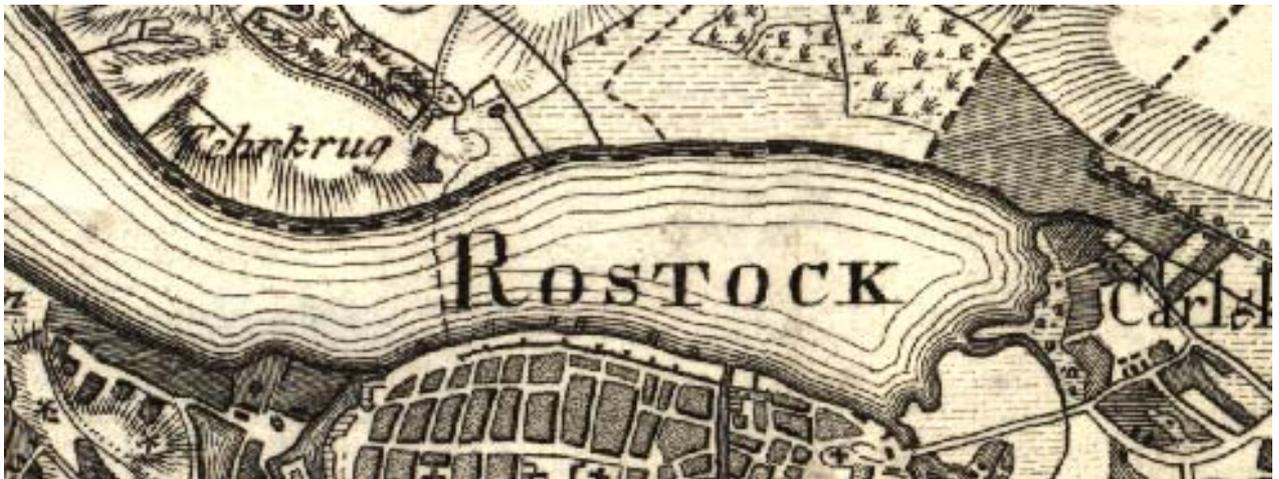
3.1.1 Ausgewählte Abbildungen des Stadtgrundrisses

1700



Quelle: Rostock- Wall um 1700 Hoinckhusen

1788



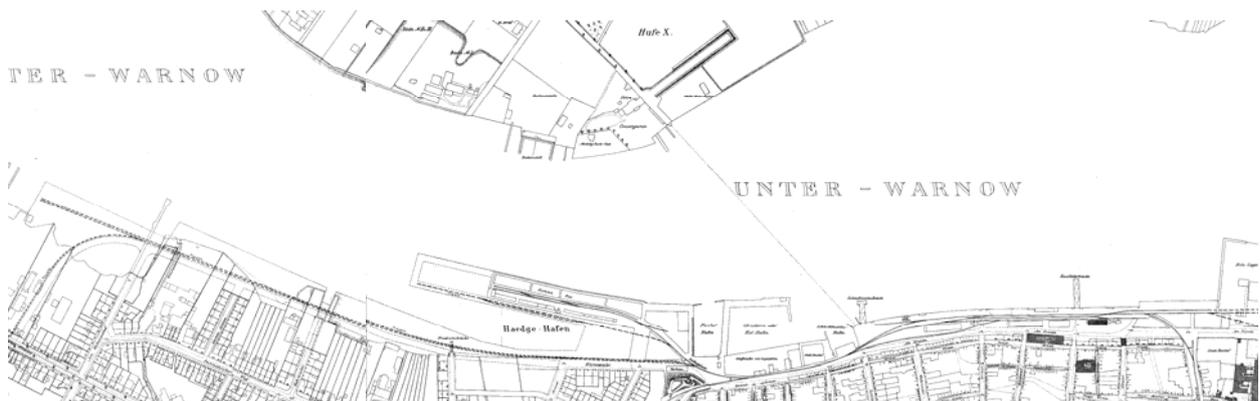
Quelle: Schmettausche Karte

1884



Quelle: Kgl Preuss Landes-Aufnahme, Meßtischblatt

1911



Quelle Plan v. Rostock 1:2000, Vermessungsamt Rostock

1938



1938 Kgl Preuss Landes-Aufnahme, Meßtischblatt, Fortschreibung

1989



Quelle: Generalbebauungsplan Rostock AfS

3.2 Entwicklung des Stadtgrundrisses und der Geschichte Gehlsdorfs im Einwirkungsbereich der geplanten Brücke (Auszüge aus Wikipedia)

„Als Michkhelestorpe (Michaelsdorf) wurde der Ort erstmals 1285 erwähnt.[2] 1913 wurde Michaelsdorf eine selbstständige Kirchgemeinde und am 8. März 1934 in die Stadt Rostock eingemeindet.

Im 19. Jahrhundert wurde Gehlsdorf ein beliebtes Wohnviertel für wohlhabendere Rostocker. So wählten Schiffskapitäne Gehlsdorf als Alterssitz und Reeder bauten sich herrschaftliche Häuser. In Gehlsdorf befindet sich der Michaelshof Rostock, eine kirchliche Einrichtung für Menschen mit Behinderungen, und das Zentrum für Nervenheilkunde der Universität Rostock, das aus der Nervenheilanstalt Gehlsheim entwickelt wurde.

Nach 1990 wurde der Baubestand saniert und es wurden neue Baugebiete ausgewiesen.

Quelle: [https://de.wikipedia.org/wiki/Gehlsdorf_\(Rostock\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Gehlsdorf_(Rostock))

Seit der Wandlung Gehlsdorfs vom Vorstadtdorf zur beliebten Wohngegend wuchs die Bedeutung dieser Uferzone für die Öffentlichkeit. Der erste Schritt zur Aufwertung war die Schaffung der ca. 1 km langen bestehenden Uferpromenade.

Zu Zeiten der DDR boten diese Wassersportklubs die einzige Möglichkeit, die Altstadt vom Wasser aus zu erleben. Die direkte Lage am Wasser, das Yachtliegeplatzangebot mit Altstadtblick, relative Abgeschiedenheit bei gleichzeitiger guter Verkehrsanbindung (u.a. Fähre) gegenüber dem Stadtzentrum führten nach 1990 zu umfangreichen Sanierungsmaßnahmen und Neubautätigkeiten. Zahlreiche Gebäude mit immer mehr Geschossen sind entstanden und haben den Anblick der Gehlsdorfer Seite von der Stadthafenseite nachhaltig verändert.

Das 1893 erbaute Alte Fährhaus am Fährberg 1 steht unter Denkmalschutz und prägt mit seiner überwiegend zweigeschossigen Fachwerkarchitektur den Raum um den unteren Bereich der Straße Fährberg. Das Gebäude wurde bis heute durch verschiedene An- und Umbauten erweitert. Aufgrund der Hanglage dominiert es städtebaulich diesen Ort, erreicht aber durch die vielgestaltigen Anbauten keine Solitärwirkung.

Die bestehende Uferpromenade mit anschließendem Wellenweg wurde entsprechend der Absicht des „Landschaftsplanes der HRO“ in den 90er Jahren nach Stilllegung der Deponie Dierkow in östlicher Richtung bis zur Kreuzung Hinrichsdorfer Straße um ca. 1,5 km verlängert. Eine Weiterführung dieser Uferpromenade in Richtung Norden (Langenort) ist bereits durch die Bebauungspläne „Gehlsdorfer Nordufer“ sowie „Ehemaliger Marinestützpunkt Gehlsdorf“ planungsrechtlich festgeschrieben und im Geltungsbereich des letztgenannten Bebauungsplans schon praktisch umgesetzt.

Bemerkenswert ist die gleichzeitige Entwicklung der Vegetation auf der Gehlsdorfer Seite. Innerhalb von 150 Jahren hat sich aus der niedrigen Busch- und Strauchvegetation eine Baumvegetation ausgebildet, welche eine Höhe von 30 – 40 m erreicht hat und selbst die höheren Teile der bestehenden Bebauung vollständig umrahmt.

3.3 Stadtansichten - Wahrnehmungsebenen und deren Bestandteile, Varianz und Dauer

Besondere Merkmale bebauter Gebiete machen die historische Kontinuität des Ortsbildes aus. Heute bilden sie in ihrer ortsspezifischen Kombination das individuelle Ortsbild. Sie machen in ihrer Gesamtwirkung die einmalige Ortspersönlichkeit aus.

3.3.1 Anblick von der Gehlsdorfer Seite:

Diese Ansicht der Stadt von dieser Seite weist eine charakteristische Silhouette auf, welche seit Jahrhunderten durch vier Wahrnehmungsebenen geprägt wird.

Ebene 1: Warnow mit Schifffahrt

Auf dieser Ebene findet ein täglicher Wandel statt. Bewegungen von Freizeitfahrzeugen und gewerblich genutzten Fahrzeugen prägen die Erscheinung eines Hafens und sind ständigen Änderungen unterworfen. Diese Bewegungen machen den besonderen optischen Reiz aus. Die Beobachtung dieser Bewegungen macht einen sehr großen Teil der visuellen Wahrnehmung aus.

Geprägt wird diese Ebene durch unterschiedlichste Schiffstypen und Schiffgrößen sowie deren Aufbauten (Masten, Segel, technische Einrichtungen) mit verschiedener Verweildauer. Das Temporäre gehört zum ureigensten Charakter dieser Ebene.

Wahrnehmbare Veränderungen in dieser Ebene erfolgen in Zeiträumen von Stunden bis hin zu einigen Wochen.

Ebene 2: Uferzone

Auf dieser Ebene mit ihren hafengewirtschaftlichen Nutzungen und Einrichtungen; bestehend aus Uferbefestigungen, Anlegestellen und Kaikanten, Krananlagen, Lagerhäusern, Lagerflächen und Werft- und Servicegebäuden findet ebenfalls wahrnehmbare Bewegung statt.

Diese Bewegung ist allerdings weniger offensichtlich, da diese teilweise durch die 1. Ebene verdeckt ist.

Die Position von Umschlag- und Lagergut, technischen Einrichtungen und festen Gebäuden variiert gering. Wahrnehmbare Veränderungen in dieser Ebene erfolgen in Zeiträumen von Wochen bis hin zu Monaten, viele festen Einrichtungen bleiben Jahre bestehen. Die Form der Elemente dieser Ebene variiert nutzungsbedingt sehr stark. Der starke Verschleiß erfordert Erneuerung oder Austausch gegen neue Technik, um die wechselnden Funktionen des Hafens übernehmen zu können.

Ebene 3: warnowseitige Bebauung der Stadt

Auf dieser Ebene befinden sich überwiegende niedrige, kleinteilige Gebäude. Die Gebäude folgen der leicht ansteigenden Topografie des Stadtreiefs und bilden so eine gestaffelte Stadtansicht. In dieser Ebene wechseln Fassaden und Dachflächen ab, welche sich gegenseitig verdecken. Einzelne Gebäude sind erkennbar, bilden aber miteinander eine Einheit.

Die Position und Anordnung der Tore, Handelshäuser und Wohngebäude ändert sich kontinuierlich, entfaltet aber kaum Außenwirkung. Durch Brandereignisse, notwendige Erneuerung und durch Kriege gab es Veränderungen, doch im Wesentlichen blieb das Erscheinungsbild bestehen.

Wahrnehmbare Veränderungen in dieser Ebene erfolgen in Zeiträumen von Jahrzehnten.

Ebene 4: Übertagende, prägende Gebäude

Auf dieser Ebene befinden sich Kirchtürme, Kirchenschiffe sowie die vielen kleineren Türme der Klöster und des Rathauses. Diese Gebäude bilden die eigentliche Silhouette, die charakteristische „Skyline“ Rostocks.

Die Position und Anordnung dieser Elemente hat sich nahezu gar nicht verändert. Einschneidende Verluste bzw. neue Formen brachten die Bombardierung im zweiten Weltkrieg und der Aufbau der Gebäude entlang der Langen Straße.

Wahrnehmbare Veränderungen in dieser Ebene erfolgen nur in Zeiträumen von Jahrhunderten.

3.3.2 Ausgewählte Abbildungen der Stadtsilhouette von der Gehlsdorfer Seite

Ca. 1560



Quelle: Holzschnitt [Autor unbekannt]

Ca. 1650



Quelle: HRO ca.1650, Ansicht [Georg Balthasar Probst]

Ca. 1800



Quelle: nicht bekannt, Winterliegeplätze auf der vereisten Warnow

1909



Quelle: Ansicht v d Warnow nachcoloriertes Foto [Autor unbekannt]

1940



Quelle: Marburger Archiv, Nr. 1.181.461

Ca. 2020



Quelle Inros Lackner SE, Fotos Legrand, 2020

3.3.3 Anblick Gehlsdorfs von der Stadtseite:

Die Silhouette der Gehlsdorfer Seite entwickelte sich anders als die der Stadtseite. Lange Zeit ein gering bebauter und spärlich bewachsener Landschaftsteil, entwickelte sich der Stadtteil Gehlsdorf seit dem 19. Jh zu einem Wohnviertel mit zahlreichen Standorten für Wassersportaktivitäten.

Dieser Anblick ist heute geprägt durch drei Wahrnehmungsebenen:

Ebene 1: Warnow mit Schifffahrt und umfangreiche Steganlagen

Auf dieser Ebene findet ebenfalls ein täglicher Wandel statt. Doch hier sind es die Fahrzeugbewegungen von privaten Freizeitfahrzeugen, welche die Erscheinung prägen. Sie sind ständigen Änderungen unterworfen und üben auch hier einen besonderen optischen Reiz aus. Die Beobachtung dieser Bewegungen macht einen sehr großen Teil der visuellen Wahrnehmung aus. Die Position der Steganlagen führt zu einer Verdeckung von Wasserflächen und der Ufervegetation (besonders des Schilfgürtels).

Wie auf der gegenüberliegenden Seite wird diese Ebene durch unterschiedlichste Schiffstypen und Schiffgrößen sowie deren Aufbauten (Masten, Segel, technische Einrichtungen) mit verschiedener Verweildauer geprägt. Das Temporäre gehört zum ureigensten Charakter dieser Ebene.

Wahrnehmbare Veränderungen in dieser Ebene erfolgen Zeiträumen von Stunden bis hin zu einigen Wochen.

Ebene 2: Uferzone

Auf dieser Ebene mit ihrer teilweise naturräumlich geprägten Erscheinung, aber auch kleineren Einheiten havenwirtschaftlicher Einrichtungen; bestehend aus Stränden, Schilfgürteln, Uferbefestigungen, Yacht- und Bootshäusern und gastronomischen Einrichtungen findet auch eine wahrnehmbare Bewegung statt. Diese Bewegung ist ebenfalls weniger offensichtlich, da diese teilweise durch die 1. Ebene verdeckt ist.

Die Positionen der Schiffe ändert sich jahreszeitenbedingt, im Winterhalbjahr befindet sich eine Vielzahl der Schiffe abgetakelt und abgedeckt an Land auf den freien Winterlagerplätzen oder in den Bootshäusern. Die Anordnung der technischen Einrichtungen und festen Gebäuden variiert gering.

Wahrnehmbare Veränderungen in dieser Ebene erfolgen in Zeiträumen von Wochen bis hin zu Monaten, viele festen Einrichtungen bleiben Jahre bestehen. Die Elemente dieser Ebene werden immer wieder verschleißbedingt erneuert oder gegen neue Technik ausgetauscht, um die wechselnden Funktionen der Yachthäfen übernehmen zu können.

Ebene 3: warnowseitige Bebauung Gehlsdorfs

Auf dieser Ebene befinden sich überwiegend niedrige, kleinteilige Gebäude. Die Gebäude folgen der leicht ansteigenden Topografie des Gehlsdorfer Hügels und bilden so eine gestaffelte, dörfliche bzw. parkähnliche Ansicht. In dieser Ebene wechseln Fassaden und Dachflächen ab. Einzelne Gebäude sind wahrnehmbar, bilden aber eingerahmt vom Grün der Bäume miteinander eine Einheit.

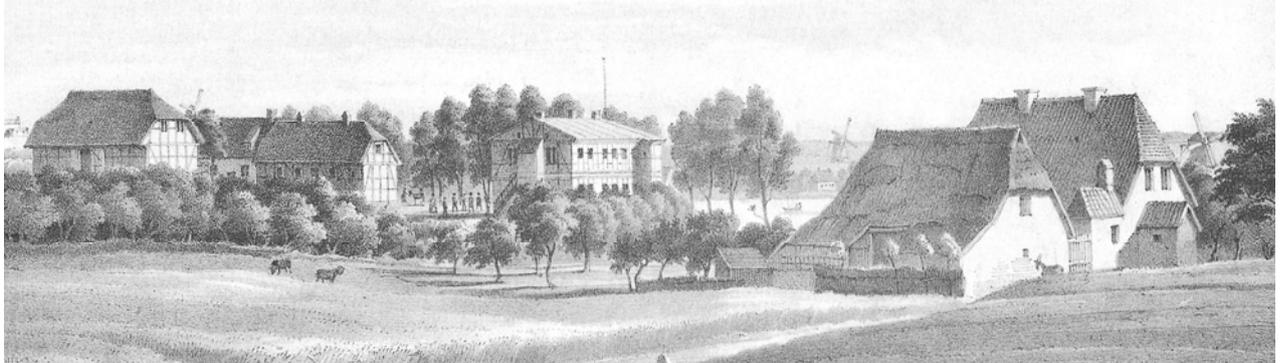
Die Position und Anordnung der Yacht- und Bootshäuser sowie der Wohngebäude ändert sich geringfügig. Es kommen kontinuierlich neue Gebäude hinzu, doch dieser Zuwachs entfaltet geringe Außenwirkung. Brandereignisse und notwendige Erneuerungen führen zu kleinen Veränderungen, doch im Wesentlichen blieb das Erscheinungsbild bestehen.

Wahrnehmbare Veränderungen in dieser Ebene erfolgen in Zeiträumen von Jahrzehnten.

Überragende, prägende Gebäude der Ebene 4 fehlen vollständig. Dadurch weist die Gehlsdorfer Seite keine unverwechselbare „Skyline“ auf und entfaltet demzufolge keine Eigenständigkeit.

3.3.4 Ausgewählte Abbildungen der Ansicht Gehlsdorfs von der Stadthafenseite

1803



Quelle: Rettungsanstalt zu Gehlsdorf, Lithografie [J.Gottfried Tiedemann]

Ca. 1931



Quelle: nicht bekannt

1950/55



Quelle: Marburger Archiv, LA 3168/15

Ca.1985



Quelle: Facebook, Foto Igor Pätzel

1995



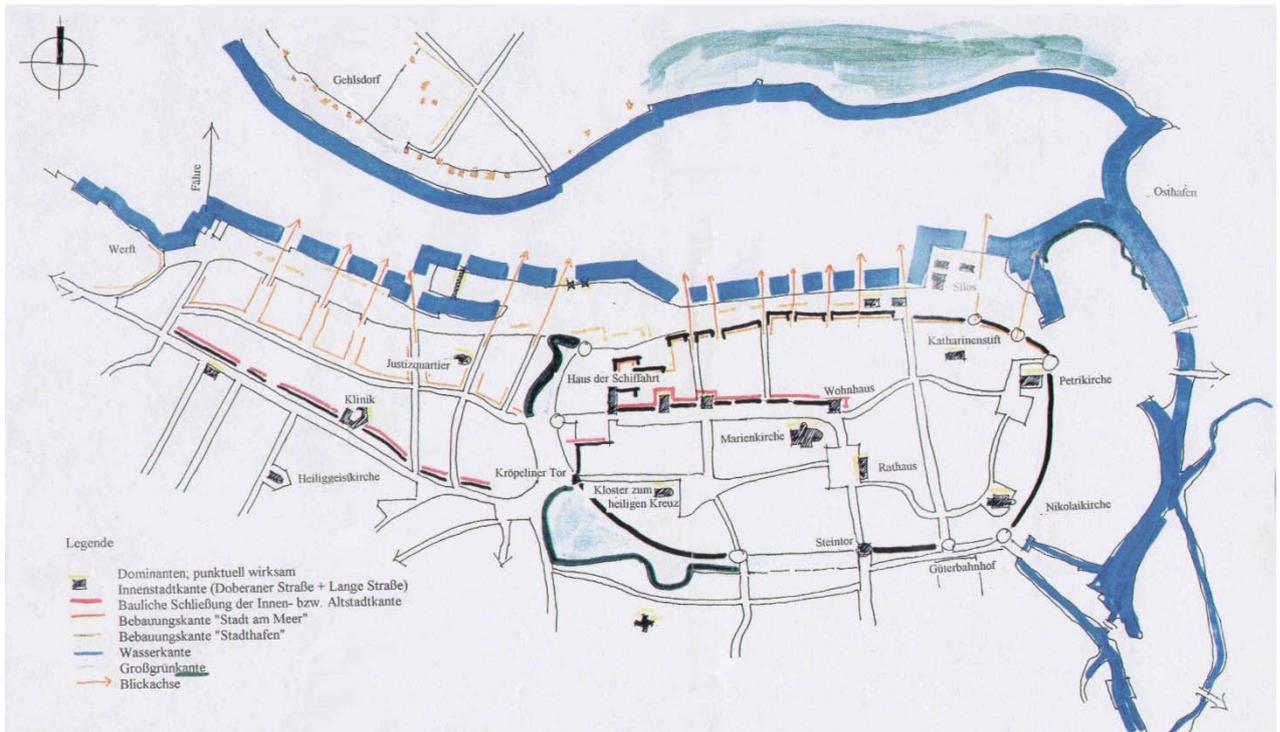
Quelle: Fotomontage Carsten Nielsen, Ansichten Mitte 1990er Jahre

2020



Quelle: Inros Lackner SE, Fotos Legrand, 2020

Die beschriebenen Ebenen sind auf der nachfolgenden Abbildung zusammengefasst.

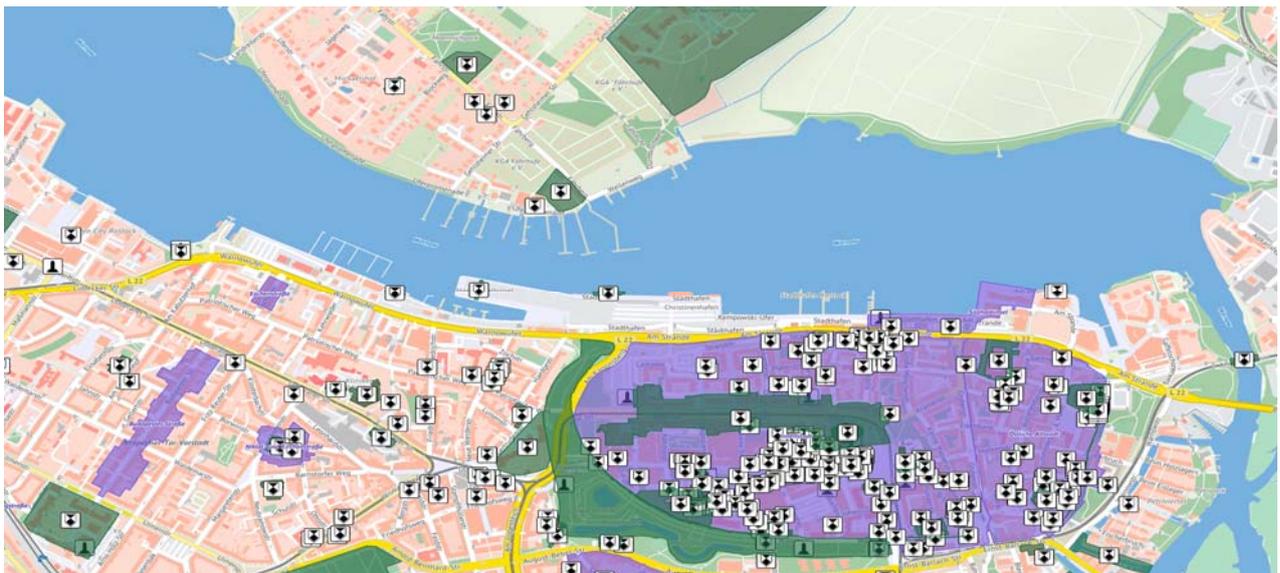


Einflüsse auf das Stadtbild, (Quelle: Amt für Stadtplanung, HRO, Rahmenplan von 1995, S.11)

3.4 Denkmalgeschützte bauliche Anlagen

Einen guten Überblick über herausragende Gebäude mit starker Fernwirkung und historischer Bedeutung gibt die Karte der denkmalgeschützten Gebäude aus dem Rahmenplan Stadtzentrum.

Es ist deutlich zu erkennen, dass die gesamte Hafenkante nicht unter Schutz steht. Erst südlich der Straße ‚An der Warnow‘ und auf dem Stadthügeln sind diese Gebäude zu finden.



Quelle: Karte Baudenkmale, Denkmalbereiche, Denkmal 20.12.2020, Geoport Rostock



Quelle: Fotos Dampfähre nach Abfahrt, Blick vom Stadthafen, 1916

Die Bedeutung dieser Fährverbindung und ihre technische Ausstattung ist auf den folgenden Fotos gut erkennbar.



Quelle: Foto Rostocker Hafen um 1930, Blick auf St. Marien, Fähranleger Stadtseite



Quelle: Lubi alter Hafen, Otte Urban HRO, Böhm-Luftbild, ca.1937

4. Planung

4.1 Aufgabenstellung des Auftraggebers

(Auszüge aus dem Vertrag zwischen der RGS und Bietergemeinschaft sbp + IL INROS LACKNER SE vom 19.12.2019)

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock, vertreten durch die Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH (RGS) beabsichtigt im Rahmen der innerstädtischen Entwicklungen um die Unterwarnow im Bereich des sogenannten "Rostocker Ovals" und als einem wesentlichen Baustein der BUGA 2025 den Neubau einer Gehweg- und Radwegbrücke über die Warnow im Stadtzentrum von Rostock. Die Verbindung soll sich vom Stadthafen (Stadtteil Stadtmitte) über die Warnow in Richtung des nördlich gelegenen Stadtteils Gehlsdorf erstrecken. Der Stadthafen und das Gehlsdorfer Ufer werden aktuell räumlich durch die bis zu 560 m breite Warnow getrennt. Eine Führung der Fußgänger und Radfahrer entlang der bestehenden Wege um das aufgeweitete östliche Warnowgebiet herum ist sehr lang. Um beide Bereiche nicht nur zur Durchführung der Bundesgartenschau 2025 besser zu verknüpfen, entstand das Konzept, beide Ufer dauerhaft mit einer Brücke zu verbinden.

Die Warnow ist in diesem Abschnitt aktuell eine Bundeswasserstraße mit Einstufung als Gewässer I. Ordnung und wird wasserverkehrlich insbesondere durch Wassersportler genutzt. Bei der alljährlichen traditionellen Großveranstaltung "Hanse Sail" nutzt auch eine Vielzahl von Großseglern diesen Bereich.

Diese Brücke ist so zu dimensionieren, dass sie leicht und elegant wirkt und sich stadtplanerisch einordnet, so dass die Anforderungen an eine barrierefreie Nutzung erfüllt sind und gestalterische Besonderheiten zur Einbindung in die historische Stadt-Silhouette erfüllt werden.

...

Zusätzlich soll sie einen hohen Symbolwert für die BUGA 2025 darstellen. Zur Sicherstellung des wassergebundenen Verkehrs auf der Unterwarnow müssen sowohl die Durchfahrbarkeit der Brücke in einem festen Teilabschnitt für kleine und mittlere Schiffe als auch die Querung der Brückentrasse für größere Schiffe in einem beweglichen Teilabschnitt der Brücke unmittelbar an der Kaikante des Stadthafens gewährleistet werden.

Das künftige Brückenbauwerk soll im Norden auf der Seite des Stadtteils Gehlsdorf von der Straße "Am Fährberg" als Geh- und Radweg sowie für Wartungszwecke mit Dienstfahrzeugen erreichbar und überfahrbar sein. Auf der Südseite soll eine verkehrliche Anbindung (Geh- und Radweg, einschließlich Dienstfahrzeuge für Wartungszwecke) an den uferparallelen Geh- und Radweg zur Warnow sowie aus Richtung Innenstadt über die Straße "Am Strande" geschaffen werden.

4.2 Beschreibung des Ingenieurbauwerks

(Auszug aus dem Vertrag zwischen der RGS und Bietergemeinschaft sbp + IL INROS LACKNER SE vom 19.12.2019)

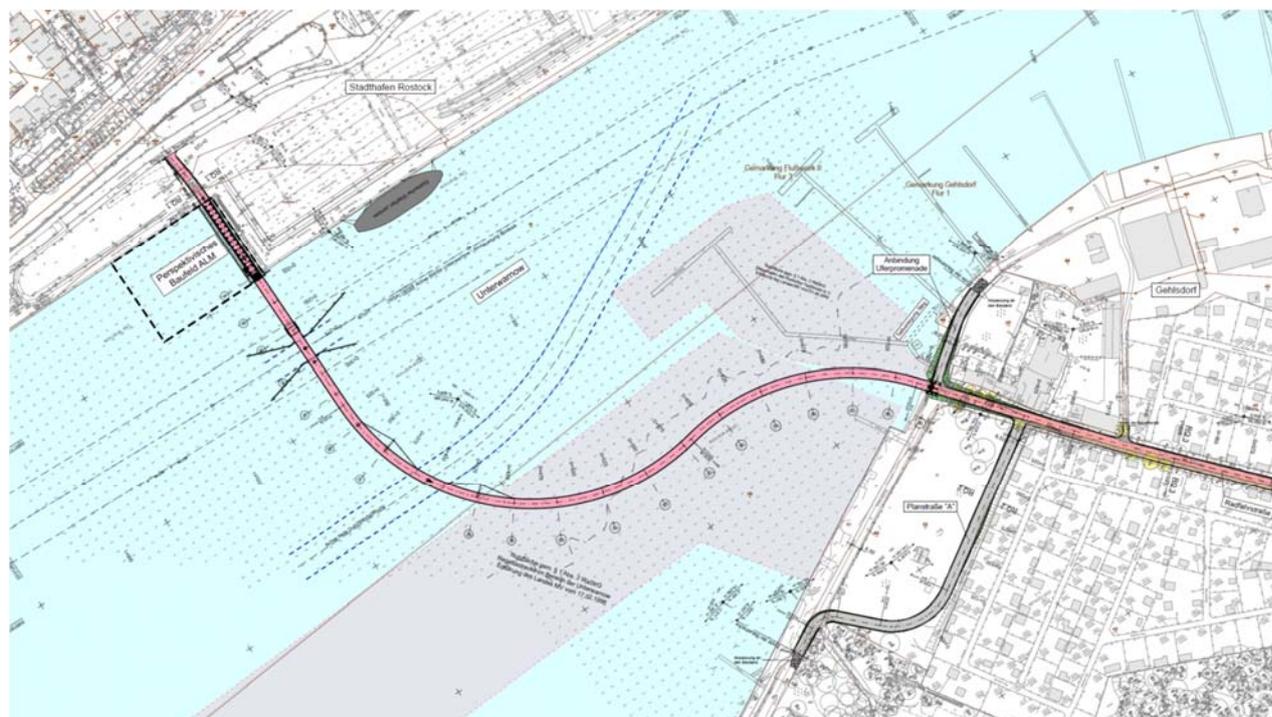
Als erste Studie im Rahmen der Bewerbung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock für die Bundesgartenschau 2025 wurde die Konzeptstudie "Brückenschlag Warnow-Rund" von sbp im Mai 2018 erstellt. Diese liegt der Angebotsabfrage zur Kenntnis bei und enthält erste Ideen zur Linienführung der Brücke, zur Aufteilung der Verkehrsströme auf dem Wasser sowie einige Varianten zur Ausbildung, zur Konstruktion und zum Tragwerk. Die Studie beinhaltet bereits die Unterteilung des Bauwerkes in einen festen und einen beweglichen Brückenteil. Der bewegliche Brückenteil wird auf der südlichen Brückenseite in Stadthafennähe notwendig, um die Erreichbarkeit der Liegeplätze östlich der Brücke für größere und insbesondere höhere Schiffe zu ermöglichen.

4.3 Technische Daten

(Auszug aus dem Vertrag zwischen der RGS und Bietergemeinschaft sbp + IL INROS LACKNER SE vom 19.12.2019)

<i>Bauwerksname</i>	<i>Warnowbrücke</i>
<i>Projektbezeichnung</i>	<i>Neubau Warnowbrücke in Rostock</i>
<i>Brückenklasse</i>	<i>Geh- und Radwegbrücke</i>
<i>Dienstfahrzeug</i>	<i>gem. Vorgaben des AG im "LB Tragwerksplanung"</i>
<i>Gesamtlänge</i>	<i>ca.500 m</i>
<i>Breite zwischen den Geländern</i>	<i>6,00 m</i>
<i>Brückenfläche</i>	<i>ca. 3.000 m²</i>
<i>Lichte Höhe und Weite für Fahrrinne unter festem Brückenteil</i>	<i>Durchfahrtshöhe mindestens 10 m bei MW (schiffbarer Wasserstand), lichte Weite mindestens 30 m</i>
<i>Lichte Höhe und Weite für Fahrrinne am beweglichen Brückenteil</i>	<i>Variante A - 30 m und Variante B - 20 m, jeweils ohne Höhenbegrenzung</i>

Das Mittelwasser (MW) wird im Bereich der Warnow mit 507 cm vom Pegel PNP -5, 14 m. Ü. HN angegeben.



Quelle: Lageplan Variante 3, 2020-07-08_Päsentation BUGA_LFB

Ergänzende Daten (Auszug aus 2020-07-08_Präsentation BUGA_LFB):

Gesamtlänge	1.063 m
Bauwerksgestaltung	mehrfeldriges schlankes Tragwerk mit fester Durchfahrt und einem beweglicher Brückendurchfahrt; Gesamtbrückenlänge L= 541,16 m
Anbindung Gehlsdorf	tangentiale Anschluss an die Straße Fährberg.
Anbindung Stadthafen	tangentiale Anschluss in Richtung Schnickmannstraße.
Schutzgut Kultur	1,5 m Abstand zum Alten Fährhaus Fährstraße Lage analog Bestand, Bäume im Bereich des nicht geschützten Anbaus werden gefällt, Fährhaus (Anbau) hohe Sichtbeeinträchtigung, Denkmalbereich (Haupthaus) Straße geringfügig höher (Böschungsabstand geringer als bei allen anderen Varianten)

5. Analyse

5.1 Darstellung der Wirkung im Umfeld durch Visualisierung

5.1.1 Standorte der Visualisierung

Die folgende Darstellung zeigt die Standorte für die Brückenvisualisierung für die stadträumliche Untersuchung der Auswirkungen des Neubaus Warnowbrücke.



Quelle: 2020-04-21_Anlage_Lageplan Visualisierungstandorte, Inros Lackner SE

Die Standorte befinden sich an den Adressen:

1. Schokoladerie de Prie (Warnowufer59)
2. Mitte Ausflugsterrasse Altes Fährhaus (Fährberg1)
3. Östlich Hechtgrabenbrücke
4. Stadtpark (am Nordwestschwenk des Warnowrundweges)
5. Silohalbinsel (Nordwestecke)
6. zwischen historischem Hafenkran und Steganlage
7. Fischerbastion

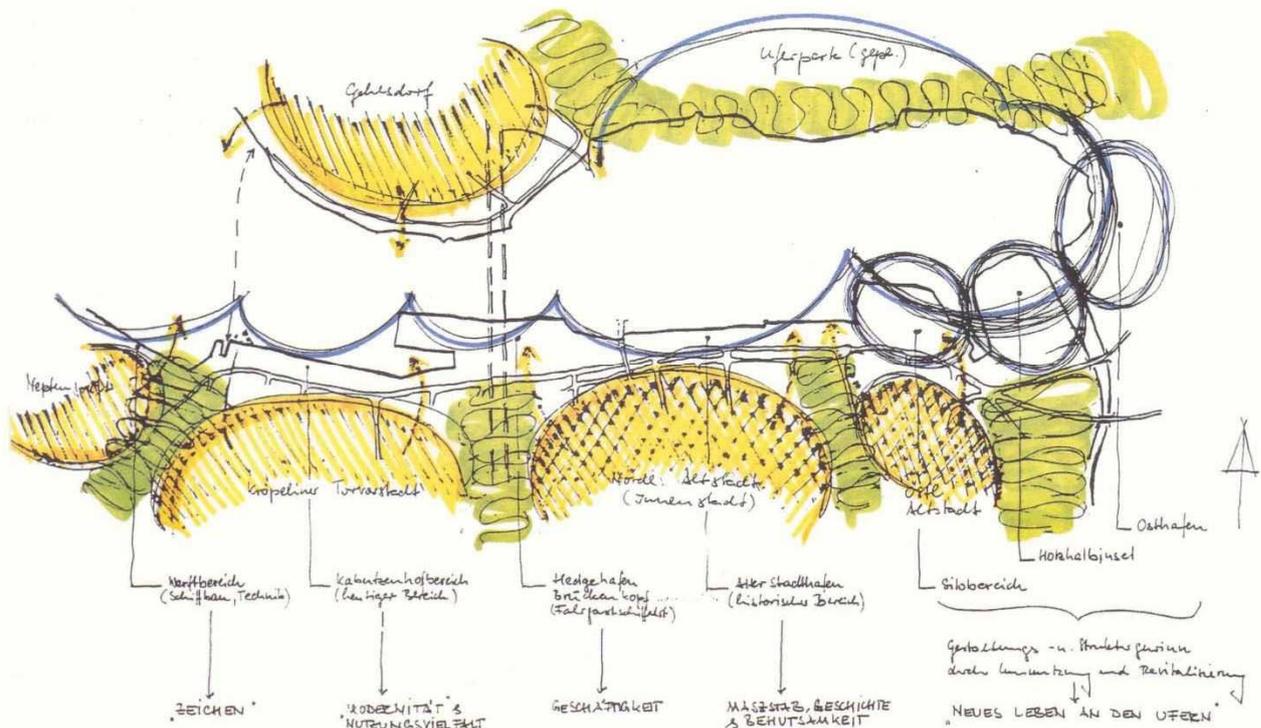
Die Visualisierungen erfolgten immer aus Augenhöhe in etwa 1,50m Höhe über Gelände.
Die Begründung der Standortwahl ist mit den Fachämtern Amt 45, Amt 61, Amt 67, Amt 73 und dem FB BUGA abgestimmt worden.

Die Durchführung der Visualisierungen erfolgte durch die Fa. ArchLab Dresden im Auftrag der Inros Lackner SE im September 2020.

5.1.2 Wahrnehmungsräume

Die Wahrnehmungsräume für diese Standorte erstrecken sich über die drei bzw. vier Ebenen, welche unter 3.3.1 und 3.3.3 beschrieben wurden. Abweichend davon gibt es noch bei den Standorten 1 und 4 den Hintergrund der offenen Warnow mit dahinterliegender Kontur der Dierkower Höhe oder der Kröpeliner Tor Vorstadt nach Osten und Westen.

Die benachbarten Stadtteile und deren Einwirkzonen können auf dem nachfolgenden Bild gut nachvollzogen werden:



Analyseskizze 'Einwirkzonen der benachbarten Stadtteile', (Quelle: Amt für Stadtplanung, HRO, aus der Aufgabenstellung zum Wettbewerb Stadthafen Rostock 2000 aus dem Jahre 1994)

5.2 Beurteilungsmatrix zur Einschätzung des Einflusses auf das Stadtbild

Zur Einschätzung der Wirkung der geplanten Brückenanlage auf das Stadtbild werden die einzelnen Visualisierungen auf Ihre Eingriffsstärke auf die beeinflussten Zonen untersucht.

Die Untersuchung der Zonen erfolgt getrennt nach Wahrnehmungsebenen. Für jede einzelne der unter 3.3.1 und 3.3.3 beschriebenen Ebenen erfolgt eine separate Bewertung.

Es wird in diesem Zusammenhang noch einmal auf die Ausführung in Kapitel 1 verwiesen. Die Matrix beurteilt weder die gestalterische Qualität des Bauwerks ‚Brücke‘ noch die funktionalen Zusammenhänge des Stadthafens.

Matrix:

Beurteilung des Einflusses			Empfindlichkeit der beeinflussten Zonen		
			hoch	mittel	gering
(rot gefärbte Zellen repräsentieren einen nachteiligen Effekt,			<ul style="list-style-type: none"> - Wohnflächen mit Blick und Garten ausgerichtet zum Vorhaben - besondere öffentliche Orte, die von vielen Besuchern genutzt werden - Orte, die aufgrund ihres Blickes aufgesucht werden 	<ul style="list-style-type: none"> - Gewerbe- und Industriegebiete - Schulen - Sportanlagen - andere Orte, bei denen der Blick keine besondere Rolle spielt 	<ul style="list-style-type: none"> - Straßen und Schienensysteme mit Blick auf das Vorhaben, auf denen der Beobachter das Vorhaben passiert und bei dem der Blick untergeordnete Bedeutung aufweist
grün gefärbte Zellen repräsentieren einen vorteilhaften Effekt,					
blau gefärbte Zellen repräsentieren keine Beeinträchtigung)					
Eingriffsstärke	stark negativ	Das Vorhaben verursacht eine starke Verunstaltung des existierenden Bildes	starker nachteiliger Einfluss	starker bis mittlerer nachteiliger Einfluss	mittlerer nachteiliger Einfluss
	moderat negativ	Das Vorhaben verursacht eine wahrnehmbare Verunstaltung des Bildes	starker bis mittlerer nachteiliger Einfluss	mittlerer nachteiliger Einfluss	niedriger nachteiliger Einfluss
	gering negativ	Das Vorhaben verursacht eine kaum wahrnehmbare Verunstaltung des Bildes	mittlerer nachteiliger Einfluss	niedriger nachteiliger Einfluss	neutral
	neutral	Das Vorhaben verursacht weder eine Verunstaltung noch eine Verbesserung des Bildes	neutral	neutral	neutral
	gering positiv	Das Vorhaben verursacht eine kaum wahrnehmbare Verbesserung des Bildes	mittlerer vorteilhafter Einfluss	niedriger vorteilhafter Einfluss	neutral
	moderat positiv	Das Vorhaben verursacht eine wahrnehmbare Verbesserung des Bildes	mittlerer bis hoher vorteilhafter Einfluss	mittlerer vorteilhafter Einfluss	niedriger vorteilhafter Einfluss
	stark positiv	Das Vorhaben verursacht eine starke Verbesserung des existierenden Bildes	hoher vorteilhafter Einfluss	mittlerer bis hoher vorteilhafter Einfluss	mittlerer vorteilhafter Einfluss

Abbildung: Matrix zur Einschätzung der Wirkung auf das Stadtbild

5.3 Bewertung der Visualisierungen

Hinweis: Die hier abgebildeten Visualisierungen dienen der Zuordnung der Bilder. Zur besseren Nachvollziehbarkeit ist ein großformatiger Satz der Fotos dieser Analyse hinzuzufügen.

(alle Visualisierungen: Fotodesign-Legrand@t-online.de; Planer: IL und sbp: www.inros-lackner.de und www.sbp.de; 3D Visualisierung: www.archlab.de)

5.3.1 Blick von Pkt. 1 (Bild ‚Warnowquerung Pkt 1_200921_005‘)



Quelle: Fotodesign-Legrand@t-online.de; Planer: IL und sbp: www.inros-lackner.de und www.sbp.de; 3D Visualisierung: www.archlab.de

Zuordnung gem. Beurteilungsmatrix:

Einfluss auf Ebene 1 (Warnow mit Schifffahrt und umfangreiche Steganlagen):

- **neutral**

Die Brückenkontur ist im Gesamtbild gar nicht oder nur mit großer Mühe wahrnehmbar.

Einfluss auf Ebene 2 (Uferzone):

- **neutral**

Die Brückenkontur ist im Gesamtbild nur mit Mühe wahrnehmbar.

Einfluss auf Ebene 3 (warnowseitige Bebauung der Stadt bzw. Gehlsdorfs):

- **neutral**

Die Brücke verstellt keine wichtigen Blickbeziehungen auf die Silhouette.

Einfluss auf Ebene 4 (Überragende, prägende Gebäude; auf Gehlsdorfer Seite nicht vorhanden):

- **neutral**

Die Brücke zerteilt das Stadtbild nicht irreversibel in zwei Hälften. Die Brückenkontur, von der Stadthafenseite Richtung betrachtet, durchbricht nicht die Silhouette der Dierkower Höhe oder der Gehlsdorfer Hangseite, da die Brücke niedriger verläuft.

5.3.2 Blick von Pkt. 3 (Bild ‚Warnowquerung Pkt 3_200921_005‘)



Quelle: Fotodesign-Legrand@t-online.de; Planer: IL und sbp: www.inros-lackner.de und www.sbp.de; 3D Visualisierung: www.archlab.de

Zuordnung gem. Beurteilungsmatrix:

Einfluss auf Ebene 1 (Warnow mit Schifffahrt und umfangreiche Steganlagen):

- mittlerer nachteiliger Einfluss

Die Fahrbahn und die Pylone unter der Fahrbahn sind wahrnehmbar. Aufgrund der hohen Empfindlichkeit der beeinflussten Zone (Orte, von vielen Besuchern genutzt werden und die aufgrund Ihres Blickes aufgesucht werden), ist eine geringe wahrnehmbare Beeinflussung als mittlerer nachteiliger Einfluss zu bewerten.

Einfluss auf Ebene 2 (Uferzone):

- neutral

Die Pylone oberhalb und die aufgeklappte Fahrbahn ordnen sich in das Bild der Masten, Schiffe und Kräne ein, überragen die Stadtsilhouette aber nicht.

Einfluss auf Ebene 3 (warnowseitige Bebauung der Stadt bzw. Gehlsdorfs):

- neutral

Die Brücke verstellt keine wichtigen Blickbeziehungen auf die Silhouette.

Einfluss auf Ebene 4 (Überragende, prägende Gebäude; auf Gehlsdorfer Seite nicht vorhanden):

- neutral

Die Brücke zerteilt den Stadtbildraum der Warnow nicht irreversibel in zwei Hälften. Die Brückenkontur, von der Gehlsdorfer Seite betrachtet, durchbricht nicht die Silhouette des Stadtzentrums, da die Brücke niedriger verläuft.

5.3.3 Blick von Pkt. 4 (Bild ‚Warnowquerung Pkt 4_200921_007‘)



Quelle: Fotodesign-Legrand@t-online.de; Planer: IL und sbp: www.inros-lackner.de und www.sbp.de; 3D Visualisierung: www.archlab.de

Zuordnung gem. Beurteilungsmatrix:

Einfluss auf Ebene 1 (Warnow mit Schifffahrt und umfangreiche Steganlagen):

- mittlerer nachteiliger Einfluss

Die Fahrbahn und die Pylone unter der Fahrbahn sind weiterhin wahrnehmbar. Aufgrund der größeren Entfernung ist die Wahrnehmbarkeit jedoch geringer als an Pkt. 3.

Aufgrund der hohen Empfindlichkeit der beeinflussten Zone (Orte, von vielen Besuchern genutzt werden und die aufgrund Ihres Blickes aufgesucht werden), ist eine geringe wahrnehmbare Beeinflussung als mittlerer nachteiliger Einfluss zu bewerten.

Einfluss auf Ebene 2 (Uferzone):

- neutral

Die Pylone oberhalb und die aufgeklappte Fahrbahn ordnen sich in das Bild der Masten, Schiffe und Kräne ein, überragen die Stadtsilhouette aber nicht.

Einfluss auf Ebene 3 (warnowseitige Bebauung der Stadt bzw. Gehlsdorfs):

- neutral

Die Brücke verstellt keine wichtigen Blickbeziehungen auf die Silhouette.

Einfluss auf Ebene 4 (Überragende, prägende Gebäude; auf Gehlsdorfer Seite nicht vorhanden):

- neutral

Die Brücke zerteilt den Stadtbildraum der Warnow nicht irreversibel in zwei Hälften. Die Brückenkontur, von der Gehlsdorfer Seite betrachtet, durchbricht nicht die Silhouette des Stadtzentrums, da die Brücke niedriger verläuft.

5.3.4 Blick von Pkt. 5 (Bild ‚Warnowquerung Pkt 5_200921_007‘)



Quelle: Fotodesign-Legrand@t-online.de; Planer: IL und sbp: www.inros-lackner.de und www.sbp.de; 3D Visualisierung: www.archlab.de

Zuordnung gem. Beurteilungsmatrix:

Einfluss auf Ebene 1 (Warnow mit Schifffahrt und umfangreiche Steganlagen):

- mittlerer nachteiliger Einfluss

Die Fahrbahn und die Pylone unter der Fahrbahn sind schwach wahrnehmbar. Aufgrund der geringeren Entfernung ist die Wahrnehmbarkeit jedoch größer als an Pkt. 1.

Es ist zu erwarten, dass die Brücke durch die Einschnürung des Fahrwassers an der Durchfahrt und die Einführung von Brückenöffnungszeiten die Frequenz der Schiffsfahrten verändert und dadurch einen anderen Schiffsbetrieb, insbesondere für Segelschiffe und den östlich befindlichen Yachtcharter verursacht.

Aufgrund der hohen Empfindlichkeit der beeinflussten Zone (Orte, von vielen Besuchern genutzt werden und die aufgrund Ihres Blickes aufgesucht werden), ist eine wahrnehmbare Beeinflussung als mittlerer nachteiliger Einfluss zu bewerten.

Einfluss auf Ebene 2 (Uferzone):

- mittlerer nachteiliger Einfluss

Die Pylone oberhalb und die aufgeklappte Fahrbahn ordnen sich in das Bild der Masten, Schiffe und Kräne ein. Sie überragen die Baumsilhouette von Gehlsdorf, sind aber aufgrund der Farbgebung kaum zu erkennen.

Einfluss auf Ebene 3 (warnowseitige Bebauung der Stadt bzw. Gehlsdorfs):

- neutral

Die Brücke verstellt keine wichtigen Blickbeziehungen auf die Silhouette.

Einfluss auf Ebene 4 (Überragende, prägende Gebäude; auf Gehlsdorfer Seite nicht vorhanden):

- neutral

Die Brücke zerteilt den Landschaftsraum der Warnow nicht irreversibel in zwei Hälften. Die Brückenkontur, von der Stadthafenseite betrachtet, durchbricht nicht die Baumsilhouette Gehlsdorfs, da die Fahrbahn niedriger verläuft.

5.3.5 Blick von Pkt. 7 (Bild ‚Warnowquerung Pkt 7_200921_008‘)



Quelle: Fotodesign-Legrand@t-online.de; Planer: IL und sbp: www.inros-lackner.de und www.sbp.de; 3D Visualisierung: www.archlab.de

Zuordnung gem. Beurteilungsmatrix:

Einfluss auf Ebene 1 (Warnow mit Schifffahrt und umfangreiche Steganlagen):

- mittlerer nachteiliger Einfluss

Die Fahrbahn und die Pylone unter der Fahrbahn sind schwach wahrnehmbar. Aufgrund der geringeren Entfernung ist die Wahrnehmbarkeit jedoch größer als an Pkt. 1, 4 und 5.

Aufgrund der hohen Empfindlichkeit der beeinflussten Zone (Orte, von vielen Besuchern genutzt werden und die aufgrund Ihres Blickes aufgesucht werden), ist eine geringe wahrnehmbare Beeinflussung als mittlerer nachteiliger Einfluss zu bewerten.

Einfluss auf Ebene 2 (Uferzone):

- mittlerer nachteiliger Einfluss

Die Pylone oberhalb und die aufgeklappte Fahrbahn ordnen sich in das Bild der Masten, Schiffe und Kräne ein. Sie überragen die Baumsilhouette von Gehlsdorf bzw. der Dierkower Höhe nicht. Aufgrund der Farbgebung sind sie schwach wahrnehmbar, können aber leicht mit der Stadtbeleuchtung oder anderen Elementen auf der Stadthafenseite verwechselt werden.

Einfluss auf Ebene 3 (warnowseitige Bebauung der Stadt bzw. Gehlsdorfs):

- neutral

Die Brücke verstellt keine wichtigen Blickbeziehungen auf die Silhouette.

Einfluss auf Ebene 4 (Überragende, prägende Gebäude; auf Gehlsdorfer Seite nicht vorhanden):

- neutral

Die Brücke zerteilt den Landschaftsraum der Warnow nicht irreversibel in zwei Hälften. Die Brückenkontur, von der Stadthafenseite betrachtet, durchbricht nicht die Baumsilhouette Gehlsdorfs, da die Fahrbahn niedriger verläuft.

5.3.6 Blick von Pkt. 2 (Bild ‚Warnowquerung Pkt 8_200921_007‘)



Quelle: Fotodesign-Legrand@t-online.de; Planer: IL und sbp: www.inros-lackner.de und www.sbp.de; 3D Visualisierung: www.archlab.de

Zuordnung gem. Beurteilungsmatrix:

Einfluss auf Ebene 1 (Eigener Uferbereich, Warnow mit Schifffahrt und umfangreiche Steganlagen):

- mittlerer nachteiliger Einfluss

Die Fahrbahn und die Pylone unter der Fahrbahn sind wahrnehmbar. Aufgrund der geringeren Entfernung ist die Wahrnehmbarkeit größer als an allen anderen Blickpunkten.

Aufgrund der hohen Empfindlichkeit der beeinflussten Zone (Orte, von vielen Besuchern genutzt werden und die aufgrund Ihres Blickes aufgesucht werden), ist eine geringe wahrnehmbare Beeinflussung als mittlerer nachteiliger Einfluss zu bewerten.

Einfluss auf Ebene 2 (gegenüberliegende Uferzone):

- neutral

Die Pylone oberhalb und die aufgeklappte Fahrbahn ordnen sich in das Bild der Masten, Schiffe und Kräne ein. Sie überragen die Stadtsilhouette nicht. Aufgrund der Farbgebung sind sie schwach wahrnehmbar, können aber leicht mit den Masten der näher liegenden Segelboote im Vordergrund auf der Gehlsdorfer Seite verwechselt werden.

Einfluss auf Ebene 3 (warnowseitige Bebauung der Stadt bzw. Gehlsdorfs):

- neutral

Die Brücke verstellt keine wichtigen Blickbeziehungen auf die Silhouette. Es erfolgt eine Teilabdeckung von neuen Gebäuden auf den sogenannten Silo- und Holzhalbinseln. Diese Gebäude sind jedoch neueren Datums (2000-2020 errichtet) und sind (noch) nicht als stadtbildprägend einzuordnen.

Einfluss auf Ebene 4 (Überragende, prägende Gebäude):

- neutral

Die Brücke zerteilt den Landschaftsraum der Warnow nicht irreversibel in zwei Hälften. Die Brückenkontur, von der Gehlsdorfer Seite betrachtet, durchbricht nicht die Stadtsilhouette, da die Fahrbahn niedriger verläuft.

5.3.7 Blick von Pkt. 6 (Bild ‚Warnowquerung Pkt 9_200921_006‘)



Quelle: Fotodesign-Legrand@t-online.de; Planer: IL und sbp: www.inros-lackner.de und www.sbp.de; 3D Visualisierung: www.archlab.de

Zuordnung gem. Beurteilungsmatrix:

Einfluss auf Ebene 1 (Warnow mit Schifffahrt und umfangreiche Steganlagen):

- starker nachteiliger Einfluss

Die notwendige Anrampung vor den Widerlagern bis zur Kaikante ist wahrnehmbar und verdeckt einen Teil des Sichthorizontes der Passanten.

Die Fahrbahn und die Pylone unter der Fahrbahn sind deutlich wahrnehmbar. Aufgrund der geringeren Entfernung ist die Wahrnehmbarkeit jedoch erheblich größer als an Pkt. 5.

Aufgrund der hohen Empfindlichkeit der beeinflussten Zone (Orte, von vielen Besuchern genutzt werden und die aufgrund Ihres Blickes aufgesucht werden), ist eine starke wahrnehmbare Beeinflussung als starker nachteiliger Einfluss zu bewerten.

Durch den Neubau des geplanten ALM (Archäologisches Landesmuseum) ist allerdings mittelfristig eine Reduzierung bis Neutralisierung dieses Einflusses zu erwarten.

Einfluss auf Ebene 2 (Uferzone):

- stark positiver Einfluss

Die aufgeklappte Fahrbahn ordnet sich nicht in das Bild der Masten, Schiffe und Kräne ein. Sie überragt die Baumsilhouette von Gehlsdorf deutlich und ist durch ihre Farbgebung klar zu erkennen. Da die Fahrbahn aber den überwiegenden Zeitraum der Nutzung nicht aufgeklappt ist, wird sie überwiegend genauso wenig wahrgenommen wie die feste Fahrbahn.

Es ist davon auszugehen, dass diese Klappbrücke, wie alle anderen Klappbrücken auch, anwesende Passanten fasziniert und eine hohe Anziehungskraft ausübt. Es ist bekannt, dass sich zu Brückenzeiten Schaulustige sammeln und die Aktion als willkommene Abwechslung und Bereicherung wahrnehmen.

Das Bauwerk bereichert damit den Stadthafen durch eine Attraktion, welche durch ihren Schifffahrtsbezug und optisch wahrnehmbare Bewegungen im Wasserbereich des Hafens bei gleichzeitiger Interaktion mit den Schiffen selbst kontinuierlich belebend wirkt.

Einfluss auf Ebene 3 (warnowseitige Bebauung der Stadt bzw. Gehlsdorfs):

- neutral

Die Brücke verstellt keine wichtigen Blickbeziehungen auf die Baumsilhouette von Gehlsdorf.

Einfluss auf Ebene 4 (Überragende, prägende Gebäude; auf Gehlsdorfer Seite nicht vorhanden):

- neutral

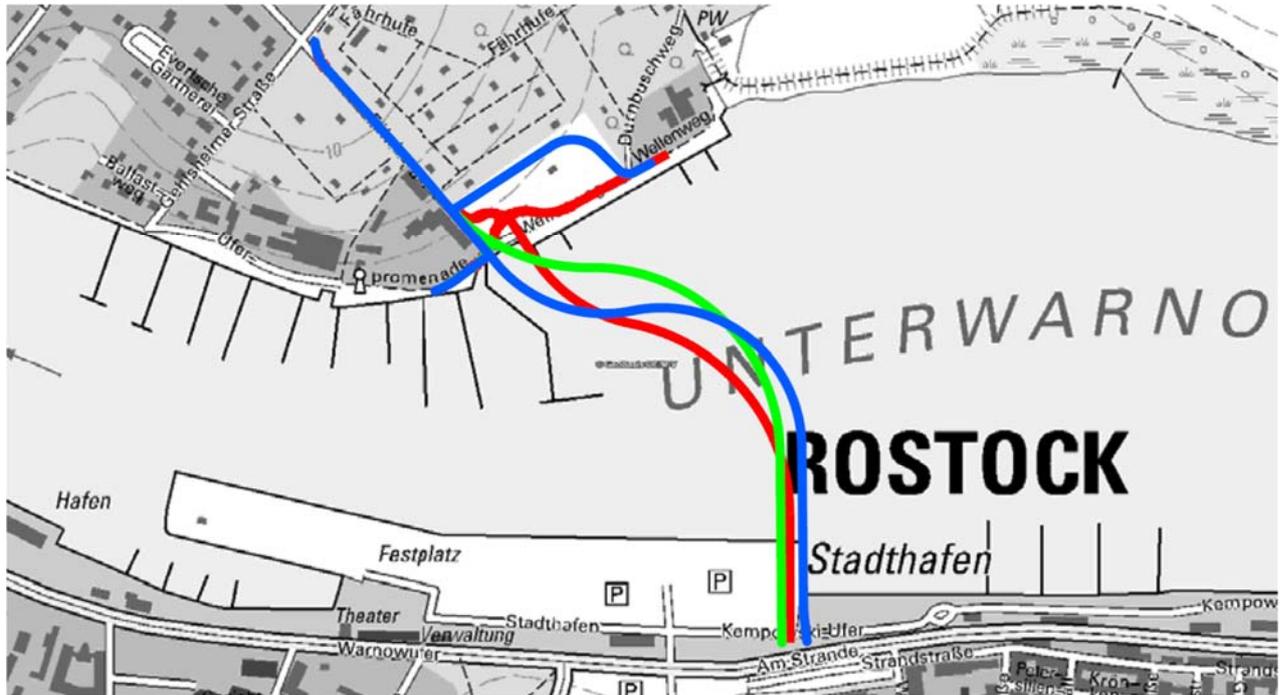
Die Brücke zerteilt den Landschaftsraum der Warnow nicht irreversibel in zwei Hälften. Die Brückenkontur, von der Stadthafenseite betrachtet, durchbricht nicht die Baumsilhouette Gehlsdorfs, da die Fahrbahn niedriger verläuft.

6. Reduzierung des Eingriffes und Gestaltung des Bauwerkes

6.1 Eingriffsreduzierung

Eine Planungsaufgabe wie die hier untersuchte verursacht immer Zielkonflikte. Im Rahmen der bisherigen Planung wurden mehrere Alternativen entwickelt und diskutiert.

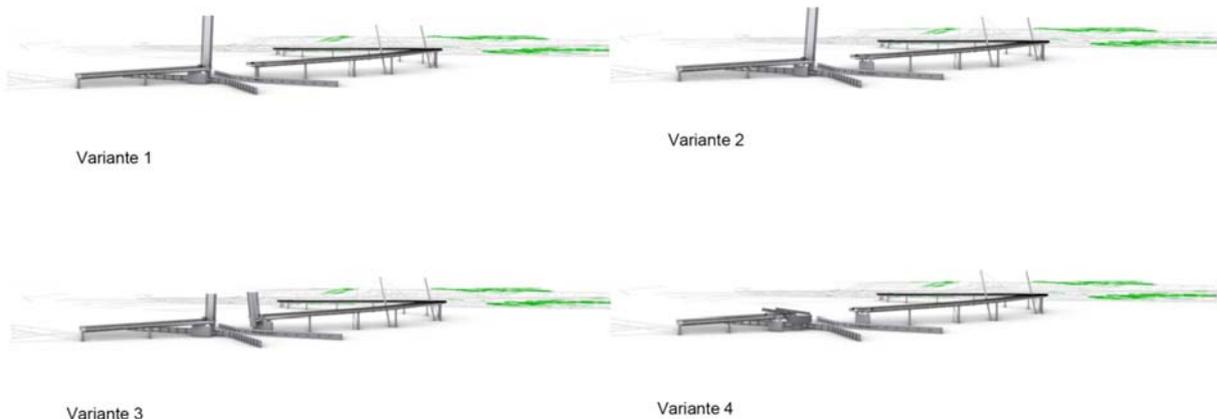
Neben der Suche nach dem optimalen Verlauf der Trasse wurden unterschiedliche Brückenöffnungen, Pfeilerabstände und Anordnungen der Betriebsräume der Brückenöffnungstechnik untersucht.



Quelle: Übersichtskarte Trassenfindung Inros Lackner SE

Im Rahmen der Trassenfindung wurden verschiedene Alternativen untersucht. Dabei wurde analysiert, wie die Lage der Trasse möglichst schonend und unauffällig im Stadtraum angeordnet werden kann.

Varianten bewegliche Brücke



Quelle: Varianten bewegliche Brücke ARGE sbp und Inros Lackner SE

Im Rahmen der Planung wurde untersucht, wie die Ausgestaltung der beweglichen Brücke mit ihren stadträumlich wirksamen Volumenkörpern auf das Mindestmaß an wahrnehmbaren Volumenkörpern reduziert werden kann.



Quelle: Varianten Öffnungsmechanismen bewegliche Brücke ARGE sbp und Inros Lackner SE

Im Rahmen der technischen Umsetzbarkeit wurde untersucht, welcher Öffnungsmechanismus funktional und gestalterisch optimal ist und welche Wahrnehmbarkeit dieser verursacht.

Die gewählten Varianten und Maßnahmen haben in Hinblick auf die Wirkung auf das Stadtbild zu einer starken Reduzierung der Wahrnehmbarkeit geführt.

Aus Sicht der Stadtbildanalyse erfolgte damit eine erhebliche Reduzierung der Wahrnehmbarkeit der Brückenanlage im Stadtbild und stellt damit aus Sicht des Verfassers eine umfangreiche, erfolgreiche Eingriffsreduzierung dar.

6.2 Bauwerksgestaltung

Das geplante Bauwerk ist keine reine Umsetzung einer infrastrukturellen und technischen Aufgabe. Eine Vielzahl von Details der geplanten Anlage wurden vor dem Hintergrund der visuellen Wahrnehmbarkeit auf ihre äußere Erscheinung überprüft und deren Wirkung schon im Planungsprozess reduziert.

Während des Entwurfsprozesses wurden statisch notwendige Bauteile optimiert. Die Form von Pfeilern, Fahrbahn, beweglichen Brückenteilen, Fundamenten, Widerlagern und Dalben für die Sicherheit von Schiffskörpern und Brückenbauteilen erfolgte mit der Prämisse, dass diese eine eigenständige und optisch gefällige Form erhalten sollen. Für das Bauwerk wurde eine eigenständige Formensprache entwickelt, welche einerseits einen Wiedererkennungseffekt hat, aber dennoch keine effekthaschende Auffälligkeit aufweist.

Das Bauwerk drängt sich nicht in den Vordergrund der visuellen Wahrnehmbarkeit. Für die Farbgestaltung wurden unauffällige, helle Farben gewählt.

Die notwendige Beleuchtung der Brücke soll ebenfalls zurückhaltend gewählt werden. Es wird davon ausgegangen, dass keine Lichtverschmutzung von privaten Grundstücken bei Nacht erfolgt und der Gesamteindruck der Warnow abends sich minimal verändert. Eine Angleichung an die bestehende Situation mit einem mittleren Maß an Helligkeit der citynahen Flächen mit mittlerer Abend- und geringer Nachtaktivität wird angestrebt.

Der Tatbestand einer Verunstaltung des Stadtbildes durch das Bauwerk kann aus Sicht des Verfassers nicht festgestellt werden.

7. Zusammenfassung

Die geplante Baumaßnahme entfaltet aus Sicht des Verfassers zweifelsfrei eine Wirkung auf das Stadtbild. Die Auswirkungen auf das Stadtbild konnten durch die vorliegenden Visualisierungen aus verschiedenen Blickwinkeln hinreichend beurteilt werden. Es wurden keine Aufnahmen aus unrealistischen (Frosch- oder Vogel-)Perspektiven oder mit realitätsfernen (Tele-) Brennweiten verwendet.

Die Größenordnung und Gestaltung des Planungsvorhabens erfolgte mit Augenmaß und ist für die Aufgabe angemessen. Das Bauwerk weist eine gestalterische Eigenständigkeit auf, ohne zu dominieren und abzulenken.

Im bisherigen Planungsprozess erfolgte durch Variantenvergleiche eine Entschärfung von Zielkonflikten. Die Maßnahmen zur Minimierung des Eingriffes führen zu einem angemessenen und passenden Ergebnis.

Die Lage des Bauwerkes nimmt mit ihren Anbindepunkten an die jeweiligen Uferzonen Bezug zu der Position der ehemaligen Fähranleger der Dampffähre auf. Bei entsprechender Dokumentation bei den Ausgrabungsarbeiten und später durch Beschilderung am Bauwerk kann im Zuge dieser Baumaßnahme ein aufklärender Beitrag für die historisch wichtige Verkehrsverbindung geleistet werden.

Fazit:

Der Charakter des Stadtbildes mit seiner Vielfalt, Eigenart und Schönheit wird durch das Bauwerk insgesamt nicht nachteilig verändert. Wichtige physische oder kulturellen Elemente werden nicht beeinträchtigt.

Die in den vorhergegangenen Abschnitten ausgeführten Betrachtungen weisen nach, dass die Auswirkungen der Baumaßnahme auf das Stadtbild gut vertretbar sind und nicht zu einer Verunstaltung führen.

Rostock, den 20.12.2020

i.A. Architekt & Stadtplaner Dipl.-Ing. Carsten Nielsen

Blücherstraße 40

18055 Rostock