

anhören & mitreden

WIRO im Dialog. Wohnen am neuen Werftdreieck

4. Öffentliche Veranstaltung

am 13.06.2017 von 18.00 bis 20.30 Uhr

im Campus Ulmenstraße der Universität Rostock

Dokumentation der Veranstaltung

Herr Zimlich, Vorsitzender Geschäftsführer der WIRO, begrüßte die ca. 80 Teilnehmer zur 4. Öffentlichen Veranstaltung zum Wohnen am neuen Werftdreieck und äußerte sich erfreut über die rege Teilnahme.



Der Moderator **Herr Schultz** (FIRU mbH) gab einen kurzen Rückblick über die bisherige Bürgerbeteiligung und erläuterte Ziel und Ablauf der Veranstaltung: Zum Einen sollten die bisherigen Ergebnisse der Gutachten zu Verkehr und Schallimmissionen vorgestellt werden und zum Anderen der Funktionsplan des Architektenbüros Albert Wimmer ZT-GmbH erläutert werden.



Herr Bock vom Büro BDC Dorsch Consult erläuterte anhand einer Präsentation das Vorgehen und die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens (*Präsentation siehe Anhang*). Das Gutachten wurde vom Büro BDC Dorsch Consult in Abstimmung mit dem Amt für Verkehrsanlagen erstellt.



Zum Verkehrsgutachten kamen aus dem Publikum folgende Fragen und Anmerkungen:

Frage: Das Linksabbiegen aus der Tankstelle und den Grundstückszufahrten nördlich der Werftstraße ist aufgrund des Verkehrs häufig nicht möglich. Wie wird dies mit dem neuen Verkehrskonzept berücksichtigt?

Antwort Herr Bock: Das Problem ist den Planenden bekannt. Durch die neuen Ampelanlagen sollen Lücken im Autoverkehr entstehen, in denen die Werftstraße frei sein wird. Die genaue Berechnung erfolgt in der Detailplanung.

Frage: Warum sind keine Kreisverkehre geplant? Wird es für Fußgänger weiterhin möglich sein, die Grünphase auf Knopfdruck anzufordern?

Antwort Herr Bock: Kleine Kreisverkehre sind für die vorhandenen Verkehrsstärken nicht leistungsfähig genug und für große Kreisverkehre reicht der Platz nicht aus. Die Regelung der Ampelphasen für Fußgänger wird Aufgabe der Detailplanung sein.

Frage: Wird die neue Planstraße A zwei- oder vierspurig sein?

Antwort Herr Bock: Die Planstraße A wird vierspurig sein. Hinzu kommen Abbiegespuren an den Kreuzungen.

Frage: Ist in der Berechnung der Verkehrsmengen das neue Kreuzungsbauwerk Evershagen berücksichtigt?

Antwort Frau Schröder (Amt für Verkehrsanlagen): Das Verkehrsmodell beruht auf den Maßnahmen, die bereits beschlossen sind. Das „Mobilitätskonzept Zukunft“ der Stadt Rostock ist gegenwärtig in Arbeit. Wenn es beschlossen wird, werden auch die prognostizierten Verkehrsmengen sinken.

Herr Wagner vom Büro Wagner Planungsgesellschaft, das für die Bauleitplanung am Werftdreieck zuständig ist, stellt in Vertretung die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung vor (*Präsentation siehe Anhang*). Das Gutachten wurde vom Büro LAIRM Consult in Abstimmung mit dem Amt für Umweltschutz erstellt.



Zum Lärmgutachten kamen aus dem Publikum folgende Fragen und Anmerkungen:

Frage: Von Lkws auf der Lübecker Straße sind regelmäßig Erschütterungen in den Häusern südlich der Straße zu spüren. Ist es möglich, dort aus Lärmschutzgründen Tempo 30 einzuführen?

Antwort Herr Tiburtius (Amt für Verkehrsanlagen):

Die Erschütterungen werden vor allem durch den schlechten Zustand der Fahrbahn hervorgerufen. Es ist geplant die Fahrbahn der Lübecker Straße zu erneuern. Dabei soll lärmreduzierender Asphalt verwendet werden, so dass sich die Belastung für die Anwohner reduzieren wird. Die Lübecker Straße (L22) ist aber eine Landesstraße. Bisher fehlt eine rechtliche Grundlage, um dort Tempo 30 einzuführen. Hier müsste der Bundesgesetzgeber erst die rechtlichen Voraussetzungen schaffen.

Frage: Inwieweit wird die Schadstoffbelastung durch den Verkehr bei der Planung berücksichtigt?

Antwort Herr Wagner: Dies wird im Bauleitplanverfahren geprüft. Es hat bereits erste Abstimmungen mit dem Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG) gegeben, ggf. sind vertiefende Gutachten hierzu erforderlich.

Frage: Warum wird die Heinkelmauer nicht als Schallschutzwand erhalten?

Antwort Herr Wagner: Der Schallschutzeffekt ist durch die vorhandenen Öffnungen in der Wand sehr gering. Zum Umgang mit der Heinkelmauer wird auf die Erläuterungen von Herrn Frischauf und der WIRO im weiteren Verlauf der Veranstaltung verwiesen.

Frage: Warum werden unterschiedliche Baugebiete (Allgemeines Wohngebiet, evtl. Mischgebiet, Urbanes Gebiet) festgesetzt? Damit wären auch höhere Lärmwerte an den Wohnungen zulässig.

Antwort Herr Wagner: Im inneren Bereich der zukünftigen Bebauung werden die Immissionswerte für Allgemeine Wohngebiete eingehalten. Falls es Flächen gibt, in denen aus Gründen des Immissionsschutzes andere Baugebiete festgelegt werden, gelten dort auch die entsprechenden planungsrechtlichen Einschränkungen für die zulässige Art der baulichen Nutzung. In jedem Fall müssen entstehende Nutzungskonflikte im Bebauungsplan gelöst werden.

Herr Frischauf vom Büro Albert Wimmer ZT-GmbH Wien, das gemeinsam mit der Landschaftsarchitektin Frau Martha Schwartz, London mit dem 1. Preis im Wettbewerb ausgezeichnet wurde, erläuterte den Funktionsplan für das Werftdreieck anhand einer Präsentation (*siehe Anhang*).

Weiterhin stellt Herr Frischauf ein auf die Historie eingehendes Gestaltungskonzept vor und erläutert, wie mit der einsturzfährenden Heinkelmauer umgegangen werden kann.



In den nachfolgenden Diskussionsbeiträgen wurde das Konzept von allen Anwesenden ausdrücklich gelobt. Zu einigen Details gab es noch folgende Fragen und Anmerkungen:

Frage: Warum wird die Heinkelmauer abgerissen? Ist der Abriss tatsächlich billiger als der Erhalt bzw. Wiederaufbau der Heinkelmauer? Es wird zudem vorgeschlagen, an der Mauer urbane Gärten zu verankern und so nachzunutzen.

Antwort Herr Zimlich (WIRO): Zu dieser Frage sind bereits mehrere Gutachten erstellt worden. Höchstens 30% der Ziegel der Heinkelmauer könnten erhalten werden, der Rest der Ziegel ist nicht frostsicher. Zudem ist das Fundament der Mauer nicht rückverankert. Letztendlich hat das Bauministerium daher entschieden, dass die Mauer abgerissen werden kann. Die Mauer müsste neu errichtet werden und wäre so kein echtes Denkmal mehr. Der Abriss und die Umsetzung alternativer Konzepte würden nur einen Bruchteil der Kosten für den Erhalt bzw. Wiederaufbau der Heinkelmauer kosten. Diese Kosten würden die Gesamtkosten für das Projekt verteuern und damit letztlich auch höhere Mieten zur Folge haben. Die WIRO ist offen für Vorschläge zum Umgang mit der Geschichte des Ortes und der Heinkelmauer.

Frage: Reichen die Parkplätze für Besucher, Lieferanten usw. am Werftdreieck aus? Gibt es Möglichkeiten, das Parkplatzproblem in der Umgebung zu lösen?

Antwort Herr Frischauf: Für Besucher sind Parkplätze in den beiden Quartiersgaragen vorgesehen. Außerdem wird es Lieferzonen an den Häusern geben.

Ergänzung Herr Zimlich: Das Mobilitätsverhalten ändert sich gerade. Viele jüngere Menschen verzichten auf das Auto. Die WIRO strebt daher an, dass möglichst viele Bewohner ohne Auto in das neue Werftdreieck ziehen. Die Quartiersgaragen werden daher modular errichtet, um zu verhindern, dass die Stellplätze am Ende ungenutzt bleiben. Die Park- und Verkehrsprobleme in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt lassen sich durch die Planungen auf dem Werftdreieck aber nicht lösen.

Frage: Wird der Schall durch die Neubauten reflektiert und droht dadurch mehr Lärm an den Gebäuden auf der gegenüberliegenden Straßenseite (z. B. nördlich der Werftstraße oder südlich der Lübecker Straße)?

Antwort Herr Frischauf: Dieses Problem lässt sich durch die Fassadengestaltung vermeiden. Glatte Materialien und Oberflächen sind im Werftdreieck ohnehin nicht vorgesehen.

Frage: Wann wird der erste Spatenstich für das Vorhaben sein?

Antwort Herr Zimlich: So schnell wie möglich! Realistisch ist der Baubeginn im Jahr 2019, der Umbau der Verkehrsanlagen soll schon früher beginnen.

Frage: Gibt es die Möglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen direkt mit dem Auto bis zur Wohnung vorzufahren?

Antwort Herr Frischauf: Im Osten des Gebiets sind bestimmte Gebäude speziell für die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen vorgesehen. Dort bestehen sehr kurze Wege von der Quartiersgarage zu den Wohnungen.

Herr Jentzsch von der WIRO stellte den weiteren Zeitplan vor und bedankt sich bei allen Teilnehmern. Er betonte, dass die WIRO mit dem Verlauf des Bürgerdialoges und den Ergebnissen des Wettbewerbes sehr zufrieden sei und man nun zügig die Umsetzung des Projektes anstrebe.

Anlagen:

- Präsentation zum Verkehrsgutachten (Herr Bock, BDC Dorsch Consult),
- Präsentation zur schalltechnischen Untersuchung (Herr Wagner, Wagner Planungsgesellschaft),
- Präsentation und Imagefilm zum Funktionsplan (Herr Frischauf, Albert Wimmer ZT GmbH)
- Übersicht über die bisher erstellten Gutachten zum Funktionsplan.

© FIRU mbH am 19.06.2017