

STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN FÜR DIE ROTEHORNINSEL IN MAGDEBURG

Fortschreibung 2015

Zusammenfassung

Inhaltsverzeichnis

1. Anlass der Fortschreibung 2015.....	2
2. Methodik und grundsätzliche Ziele des Städtebaulichen Rahmenplans....	3
3. Kurzcharakteristik des Bearbeitungsgebietes.....	4
4. Inhalte des Städtebaulichen Rahmenplans für die Rotehorninsel Magdeburg 2015.....	5
4.1. Erläuterungen zu den Schwerpunktbereichen.....	5
4.1.1. Bereich A: Ersatzneubau Strombrückenzug/Verlängerung der Stadtpark- straße, nördlicher Kleiner Stadtmarsch mit Messeplatz „Max Wille“ und ehemaligem Zitadellen-Standort.....	5
4.1.2. Bereich B: südlicher Kleiner Stadtmarsch mit dem Gebiet um die Schleusenstraße.....	7
4.1.3. Bereich C: Winterhafen und Zollhafen, historische Eisenbahntrasse mit zugehörigen Brücken und Gelände des ehemaligen Mittelwerks/ Munitionsdepots (städtischer Bauhof und ehemaliges Eisenbahner- Klubhaus).....	8
4.1.4. Bereich D: Kulturdenkmal Stadtpark Rotehorn.....	9
4.2. Grundzüge der verkehrlichen Entwicklung.....	12

1. Anlass der Fortschreibung 2015

Der letzte Stand des städtebaulichen Rahmenplans für die Rotehorninsel Magdeburg, welcher auf einer Vorplanung von 1992 und der ersten Planfassung von 1998 basierte, war 2006 erarbeitet worden mit einem voraussichtlichen Geltungszeitraum von etwa 10 bis 15 Jahren. Seit dieser Zeit sind in einigen Teilbereichen Entwicklungen eingetreten, welche jetzt zu einer Ergänzung oder Neuausrichtung damaliger Zielvorstellungen Anlass geben. Dies betrifft im Besonderen die inzwischen detaillierten Planungen für den Ersatzneubau des Strombrückenzuges und die anschließende Verlängerung der Stadtparkstraße, den Aktualisierungsbedarf für Zielstellungen in den Bereichen „Zitadellenhügel“/Messeplatz, für das Baugebiet an der Schleusenstraße und den ehemaligen Bauhof auf dem Gelände „Mittelwerk“ sowie eingetretene Veränderungen in Teilabschnitten des Stadtparks Rotehorn (Abbruch der Messehallen, Ruine der Gaststätte „Jägerhütte“ und bauliche Vorhaben zur Behandlung von Hochwasserschäden an Vereins- bzw. Gewerbebauten). Schließlich geben auch die Erfahrungen aus dem Hochwasserereignis 2013 Anlass zu einer Aktualisierung entsprechender Beurteilungen der örtlichen Situation.

bisheriger Planungsstand

gegenwärtige Erfordernisse

Hochwasserereignis 2013

Daneben sind in den letzten Jahren weitere Fachplanungen für Abschnitte des Bearbeitungsgebietes des Städtebaulichen Rahmenplans erarbeitet worden. Besonders aus dem Denkmalpflegerischen Rahmenplan für den Stadtpark Rotehorn (2006-2009) und aus den Planungen zum Stadthallenareal (Denkmalpflegerische Zielstellung/2005, Erhaltungs- und Restaurierungskonzept für den historischen Festplatz an der Stadthalle/2007) resultieren Notwendigkeiten, bisherige Einschätzungen mit nun vorliegenden, qualifizierteren Analyseergebnissen abzugleichen und die Zielbestimmungen dieser Fachplanungen in das Gesamtkonzept des Städtebaulichen Rahmenplans zu integrieren.

ergänzende bzw. detaillierende Fachplanungen

2. Methodik und grundsätzliche Ziele des Städtebaulichen Rahmenplans

Grundsätzlich dient der Rahmenplan als Instrument, für ein Gebiet Leitlinien künftiger Entwicklungen festzulegen (im Unterschied zu den grundstücksgenauen Festsetzungen des Bebauungsplans). Als informelle Planung besitzt der Rahmenplan keine Rechtskraft. Er dokumentiert vielmehr die freiwillige Zielsetzung und relevante Interessenlagen, welche nachfolgende Entscheidungsprozesse und Detailplanungen leiten.

Mit dem Städtebaulichen Rahmenplan für die Rotehorninsel wird eine aktuelle Zusammenstellung von Erhaltungs- und Entwicklungszielen für diesen Planungsraum angestrebt (im Unterschied zu einer Gegenüberstellung von Bestandssituation und Entwurf bzw. geplantem Zielzustand). Für nachfolgende planerische Detaillierungen (Objektplanungen) werden so Prämissen und Leitlinien vorgegeben, Wechselwirkungen zwischen unterschiedlichen Fachzielen dargestellt und ggf. besondere Notwendigkeiten vertiefender Untersuchungen oder auch kommunalpolitischer Positionierungen aufgezeigt. Damit sind Vorstellungen, Abwägungen und endgültige Festlegungen nachvollziehbar und transparent begründet, womit der Rahmenplan auch der Öffentlichkeitsbeteiligung dient.

Im Gegensatz zum Denkmalpflegerischen Rahmenplan, welcher in besonderem Maße auf analytischen Vorarbeiten basiert (Quellenrecherche und -auswertung, fachkundige Bestandserfassung und -beurteilung), beziehen sich die Aussagen des Städtebaulichen Rahmenplans auf die Beurteilung der gegenwärtigen Situation und daraus abzuleitender Potentiale und Erfordernisse. Besonderes Gewicht hat dabei die Aufnahme und Zusammenführung von Informationen aus unterschiedlichsten Fachbereichen. Dazu wurden im Bearbeitungszeitraum der hier vorgelegten Aktualisierung des Städtebaulichen Rahmenplans für die Rotehorninsel Magdeburg in größerem Umfang Abstimmungen und Informationsgespräche geführt.

3. Kurzcharakteristik des Bearbeitungsgebietes

Unter dem umgangssprachlichen Arbeitsbegriff „Rotehorninsel“ beinhaltet des Bearbeitungsgebiet des Städtebaulichen Rahmenplans die südlichen Bereiche der Magdeburger Elbinsel zwischen den Flussläufen der Strom- und der Alten Elbe (Kleiner Werder, Kleiner Stadtmarsch, Zoll-/Winterhafen, Stadtpark Rotehorn). Das Gebiet umfasst eine Fläche von etwa 225 ha, wovon ein Anteil von ungefähr 80% durch das Kulturdenkmal Stadtpark Rotehorn eingenommen wird (Geltungsbereich des Denkmalflegerischen Rahmenplans).

**topographische
Gliederung und Größe
des Bearbeitungs-
gebietes**

Aus der topographischen Situation resultieren Beschränkungen der verkehrlichen Erschließung (Anbindung Strombrückenweg, nachrangige Erschließung über die Sternbrücke und die Brücke am Cracauer Wasserfall) sowie eine besondere Hochwasserbeeinflussung. Während durch das Elbhochwasser von 2002 die entsprechenden Beurteilungen aus der Zeit um 1900 Bestätigung fanden, überstieg das außergewöhnliche Hochwasser von 2013 die bis dahin beobachteten Fluthöhen. Durch die Nutzungsanalyse als Bestandteil des Denkmalflegerischen Rahmenplans war schon 2006 nachgewiesen worden, in welcher komplexen Weise das Bewusstsein um dieses Gefährdungspotential frühere Bestrebungen zur Ausgestaltung des Stadtparks, aber auch der Lenkung von Nutzungsinteressen bestimmt hatte. Seit den 1960er/1970er Jahren bis in die jüngste Zeit hinein sind diese Rücksichten vernachlässigt und in der Folge einige dem Standort nicht entsprechende Baumaßnahmen bzw. Nutzungsansiedlungen realisiert worden. Die Neudefinition des Schutzzieles (Bemessungspegel) nach dem Hochwasser 2013 erzwingt hier einen deutlichen Kurswechsel. Der größte Teil des Bearbeitungsgebietes kann heute nicht mehr als hochwassersicher gelten.

Hochwasserbeeinflussung

Neben denkmalflegerischen und wasserrechtlichen Aspekten sind außerdem wesentliche naturschutzfachliche Schutzausweisungen zu berücksichtigen. Das Bearbeitungsgebiet ist Bestandteil des UNESCO-Biosphärenreservates „Flusslandschaft Elbe“, unmittelbar angrenzend ist das Schutzgebiet „Stromelbe im Stadtzentrum Magdeburg“ des Europäischen Netzwerks „NATURA 2000“ gemäß Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH) ausgewiesen.

**naturschutzfachliche
Aspekte**

4. Inhalte des Städtebaulichen Rahmenplans für die Rotehorninsel Magdeburg 2015

Nach räumlicher Situation, aktuellem Handlungsbedarf und spezifischen Verknüpfungen lassen sich die Zielbestimmungen und Empfehlungen des Städtebaulichen Rahmenplans in vier Schwerpunktbereiche zusammenfassen:

Schwerpunktbereiche

- A) Ersatzneubau Strombrückenzug/Verlängerung der Stadtparkstraße, nördlicher Kleiner Stadtmarsch mit Messeplatz „Max Wille“ und ehemaligem Zitadellen-Standort
- B) südlicher Kleiner Stadtmarsch mit dem Gebiet um die Schleusenstraße
- C) Winterhafen und Zollhafen, historische Eisenbahntrasse mit zugehörigen Brücken und Gelände des ehemaligen Mittelwerks/Munitionsdepots (städtischer Bauhof und ehemaliges Eisenbahner-Klubhaus)
- D) Kulturdenkmal Stadtpark Rotehorn

4.1. Erläuterungen zu den Schwerpunktbereichen

4.1.1. Bereich A: Ersatzneubau Strombrückenzug/Verlängerung der Stadtparkstraße, nördlicher Kleiner Stadtmarsch mit Messeplatz „Max Wille“ und ehemaligem Zitadellen-Standort

Bereits in der vorangegangenen Fassung des Städtebaulichen Rahmenplans für die Rotehorninsel war das Vorhaben eines Neubaus des Strombrückenzuges berücksichtigt und als Planungskorridor grob markiert worden. Im Bearbeitungszeitraum der Fortschreibung des Rahmenplans fanden entsprechend dem Planungsverlauf zu diesem Bauvorhaben weitere Ausdifferenzierungen dieser Darstellungen statt, bis schließlich der gegenwärtig gültige Stand integriert werden konnte (Planungsstand 02.02.2015). Wesentliche Wirkungen dieses Vorhabens auf den Betrachtungsraum des Städtebaulichen Rahmenplans sind:

- Realisierung der Verlängerung der Stadtparkstraße bis zur neuen Strombrücke als Haupterschließungsstraße für den Stadtpark Rotehorn und die Anlieger am Kleinen Stadtmarsch gemäß der Zielstellung bisheriger Fassungen des Städtebaulichen Rahmenplans für die Rotehorninsel (unter Entwicklung der Straße

Verlängerung der
Stadtparkstraße

Am Kleinen Stadtmarsch als demgegenüber nachrangige, hauptsächlich dem Fußgänger- und Radverkehr bestimmte Trasse); Fassung der Verlängerung der Stadtparkstraße in Entsprechung des bereits vorhandenen, südlichen Abschnitts mit beidseitigen Baumreihen (Linden-Allee)

- wesentliche Veränderung der räumlichen Situation um die Bastion Kronprinz als Rest der Magdeburger Zitadelle (Wirkungen auf bisherige Vorstellungen zu deren touristischer Erschließung)
- Änderung der Anbindung der Straße Am Winterhafen an das neue Brückenbauwerk über die Zoll- und die Alte Elbe, Beeinträchtigung der Platanen-Allee an der Straße Am Winterhafen (eine der historischen Zufahrten zum Stadtpark Rotehorn)

ehemalige Zitadelle

Allee Am Winterhafen

Für den Messeplatz „Max Wille“ und die sich nördlich anschließende Freifläche (Anschüttung zum Strombrückenzug) hatte bereits der Städtebaulicher Rahmenplan in der Fassung von 1998 Entwicklungsziele in einem hohen Detaillierungsgrad von Inhalten und graphischer Darstellung enthalten (Neuordnung und gestalterische Aufwertung des Messeplatzes, Schaffung von Pkw-Stellflächen und Umgestaltung der Anschüttung am Strombrückenzug zum Aussichtsplateau unter Bezugnahme auf die besondere stadtgeschichtliche Bedeutung des einstigen Standorts der Zitadelle). Die vertiefende Studie „Sanierung des Messeplatzes Magdeburg“ (2010) hatte allerdings den Nachweis erbracht, dass die Erfordernisse des dortigen Veranstaltungsbetriebes mit der angestrebten Neustrukturierung und Ausgestaltung der Platzfläche nicht in Einklang zu bringen sind. Außerdem werden zur Deckung des Bedarfs an Besucher-Parkplätzen weit umfangreichere Flächen benötigt, als früher im Rahmenplan skizziert. Diese Untersuchungsergebnisse sowie die inzwischen weiter präziserte Entwurfsplanung zum Ersatzneubau Strombrückenzug veranlassen zu einer Überarbeitung der ambitionierten Planungsziele von 1998, welche bis jetzt auch im Städtebaulichen Rahmenplan (2006) grundsätzlich beibehalten worden waren. Mit der Aufnahme der aktuellen Entwurfsplanung (Vorzugsvariante, Stand 02/2015) werden mit dem Städtebaulichen Rahmenplan in der Fassung 2015 die Entwicklungsziele für diesen Bereich aktualisiert. Während der Messeplatz seiner Bestimmung entsprechend weitgehend unverändert in seiner Ausdehnung erhalten bleibt, ist nun die Einordnung von Pkw-Stellplätzen an der verlängerten Stadtparkstraße sowie nördlich des Stromrückenzuges vorgesehen. Der Aussichtsplatz (Entwurfstitel „Forum Zitadellum“) soll in abgewandelter Form und unter Optimierung des Zugangs von der Strombrücke zum Eingang Messeplatz eine Neugestaltung erfahren. Außerdem ist in Fortführung ähnlicher Vorstellungen der bisherigen Fassungen des Städtebaulichen Rahmenplans eine Aufwertung des Ufers am Zollhafen durch kleine Aussichtsplattformen beabsichtigt.

**Freiflächenplanung in
Verbindung mit dem
Brückenbau-
Vorhaben**

4.1.2. Bereich B: südlicher Kleiner Stadtmarsch mit dem Gebiet um die Schleusenstraße

Von besonderem Stellenwert innerhalb dieses Schwerpunktbereiches ist das Areal nördlich und südlich der Schleusenstraße. Gegenüber bisherigen Vorstellungen zur Nutzung ist hier eine Aktualisierung bauleitplanerischer Vorgaben entsprechend neuen Entwicklungsperspektiven anzuraten (Bebauungsplan 250-1 „Kleiner Stadtmarsch/Stadtpark“). Zum jetzigen Zeitpunkt können die Anforderungen auf der Ebene des Städtebaulichen Rahmenplans über die strukturelle Einordnung (Abstandstreifen des B-Plangebietes) und die verkehrliche Anbindung (Erschließung über die Stadtparkstraße) hinaus noch nicht weiter spezifiziert werden. Als visionäres Element der früheren Planfassungen wird die Option der Errichtung einer Fußgängerbrücke zwischen diesem Bereich und dem Fürstenwall über die Strom-Elbe hinweg (in Sichtachse der Türme des Klosters Unser Lieben Frauen) beibehalten. Die früher angedachte Fortführung nach Süden bis zum ehemaligen Eisenbahner-Klubhaus soll mit Rücksicht auf die besondere topographische Situation (Querung des Bereichs Zollhafen/Kommandantenteich als Engstelle des Hochwasserabflusses der Rotehorninsel) und auf naturschutzfachliche Wertigkeiten in diesem Bereich jedoch nicht weiterverfolgt werden.

**Aktualisierungsbedarf
der Bauleitplanung**

Im Ergebnis der Analysen des Denkmalpflegerischen Rahmenplans für den Stadtpark Rotehorn (2006-2009) wurde in diesem Schwerpunktbereich ein besonderer Wert vorhandener Grünstrukturen bestätigt. Die (teils erneuerte) Straßenbaumpflanzungen entlang der Stadtparkstraße sowie am Elbufer/Am Kleinen Stadtmarsch sowie die Baumpflanzungen in der Flucht des früheren Schleusenkanals und an dessen Mündung (Aussichtsplatz gegenüber dem Fürstenwall) sind entstehungsgeschichtlich und funktional mit der Anlage des Stadtparks verbunden. Sie sollten deshalb als Zubehörungen des Kulturdenkmals behandelt werden. Bisherige Zielsetzungen des Städtebaulichen Rahmenplans lassen sich damit vereinbaren und werden beibehalten (Fußweg in der Achse des Schleusenkanals zu einem neuen Aussichtspunkt an der Zoll-Elbe, Rückbau der „Begradigungsstraße“ der Straße Am Kleinen Stadtmarsch bei der Mündung des ehemaligen Schleusenkanals in die Strom-Elbe). Ähnlich wie beim einstigen Standort der Zitadelle im Schwerpunktbereich A wird auch hier die Etablierung einer Information über die Geschichtlichkeit des Ortes angeregt.

**historische
Grünstrukturen**

4.1.3. Bereich C: Winterhafen und Zollhafen, historische Eisenbahntrasse mit zugehörigen Brücken und Gelände des ehemaligen Mittelwerks/ Munitionsdepots (städtischer Bauhof und ehemaliges Eisenbahner-Klubhaus)

Im Bereich Winter- und Zollhafen wird die Bezugnahme auf die touristische Markensäule „Blaues Band“ als grundsätzliches Leitmotiv für diesen Abschnitt des Städtebaulichen Rahmenplans aufrechterhalten. Untersetzt durch die Analysen des Denkmalpflegerischen Rahmenplans für den Stadtpark Rotehorn (2006-2009) ist hier die besondere Wertigkeit der Platanen-Allee entlang der Straße Am Winterhafen als eine weitere Zubehörung des Stadtparks Rotehorn hervorzuheben. Die Einflussnahmen im Zuge des Ersatzneubaues Strombrückenzug werden aus der entsprechenden Fachplanung übernommen.

Leitmotiv „Blaues Band“

Platanen-Allee

Von großem historischen Wert ist auch die Eisenbahntrasse über die Rotehorninsel mit ihren drei Brückenbauwerken (Fortführung der Strecke Berlin-Potsdam als erster Eisenbahnverbindung Preußens bis nach Magdeburg). Die frühere Intention, diese Trasse als Teilstück einer übergeordneten Radverkehrsverbindung zu entwickeln, war schon im Städtebaulichen Rahmenplan von 2006 kritisch beurteilt worden (Hochwasserabhängigkeit einer Benutzung der Hubbrücke, unzureichende Planungssicherheit auf Grund der Eigentumsverhältnisse). Der erfolgte Rückbau von Gleisanlagen, die Widmung der Bahntrasse als Ausgleichsfläche und der drängende Sanierungsbedarf besonders der östlichen Brücke über die Alte Elbe laufen Erhaltungszielen als technisches Denkmal und Überlegungen einer Einbindung in örtliche Wegestrukturen entgegen. Im Städtebaulichen Rahmenplan wird auf diese Wertigkeiten, aber auch die jüngeren Entwicklungen hingewiesen, um eine bewusster Wahrnehmung dieser Potentiale und ihrer Gefährdung zu befördern.

ehemalige Eisenbahntrasse und Brücken

Ebenfalls dem Schwerpunktbereich C zugeordnet wird das Gelände des ehemaligen Mittelwerkes (bzw. Munitionsdepots) bzw. des städtischen Bauhofes südlich des Winterhafens. Zwar ist jenes mit der denkmalrechtlichen Abgrenzung des Stadtparks Rotehorn diesem Kulturdenkmal zugeordnet, bildet aber in Bezug auf entstehungsgeschichtliche Hintergründe ein von der öffentlichen Parkanlage zu separierendes Areal (ursprünglich Befestigungsanlage in Verbindung mit der Eisenbahntrasse, später militärische Versorgungseinrichtungen). Auf Grund eingeleiteter Nutzungsaufgabe wird dieses Gelände im Städtebaulichen Rahmenplan als Entwicklungsbereich gekennzeichnet. Sein Umfang und die periphere Lage am Rand des öffentlichen Parks lassen eine Einbeziehung des Areals in Entwicklungsvorstellungen im Interesse struktureller Verbesserungen für die Naherholung und den Tourismus im Gebiet wünschenswert erscheinen (Ausweichparkplatz bei Veranstaltungen, zusätzlicher Caravanstellplatz in zentrumsnaher Lage). Der Umstand, dass es sich hierbei nicht um eine kommunale Liegenschaft handelt, steht einer raschen Umsetzung solcher Vorstellungen allerdings

ehemaliges Mittelwerk

entgegen. Die Darstellungen des Städtebaulichen Rahmenplans bleiben hierzu deshalb auf Aspekte struktureller Einordnung (Grünbereiche zum angrenzenden Park) und verkehrlicher Anbindung (Erschließung von der Straße Am Winterhafen aus) vorerst beschränkt.

4.1.4. Bereich D: Kulturdenkmal Stadtpark Rotehorn

Mit der Fassung des Städtebaulichen Rahmenplans von 2015 können vertiefende Fachplanungen integriert werden, welche in den zurückliegenden Jahren für diesen Schwerpunktbereich erarbeitet wurden. Insbesondere ist hier auf die Beurteilungen sowie die Zielsetzungen von Erhaltungs- und Entwicklungsmaßnahmen zu verweisen, welche im Zielkonzept des Denkmalflegerischen Rahmenplans Stadtpark Rotehorn (2009) für den in 24 Teilbereiche untergliederten Geltungsbereich detailliert dargelegt sind. Von besonderer Bedeutung sind außerdem die Resultate der analytischen Vorarbeiten zum Denkmalflegerischen Rahmenplan in Bezug auf die Teilaspekte Nutzungen und verkehrliche Erschließung (2007). Die dort dokumentierten Erkenntnisse zu ursprünglichen Intentionen bei der Anlage des Stadtparks, späteren Erfahrungen und Steuerungsversuchen sowie Beurteilungen der Auswirkungen jüngerer Ansiedelung oder Erweiterungen von Nutzungen, sollten zu einer verbesserten Entscheidungssicherheit im Bewusstsein um die (von der topographischen Situation besonders geprägten) Wirkungsbeziehungen unterschiedlicher Interessenlagen beitragen. In der aktuellen Situation sind in dieser Hinsicht besonders herauszustellen:

**Denkmalflegerischer
Rahmenplan mit
Zielkonzept**

- Grundsätzlich sind Einrichtungen, welche als privatwirtschaftliche Unternehmungen oder auf Initiativen von Vereinen und anderen Gruppierungen im Stadtpark Rotehorn etabliert werden, strikt den Zielsetzungen des Denkmalflegerischen Rahmenplans zum Schutz und zur Entwicklung dieses Gartendenkmals zu unterwerfen. Dies bedeutet im Besonderen, dass neue Nutzungsformen oder -einrichtungen nur zulässig sind, wenn sie direkt oder indirekt keine Beschädigungen des Kulturdenkmals verursachen und zu gegebener Zeit rückstandslos wieder entfernt werden können. Auch für die Zulässigkeit einer Benutzung von Teilflächen des Stadtparks Rotehorn für Veranstaltungen ist das positive Ergebnis einer Prüfung der Denkmalverträglichkeit unabdingbare Grundvoraussetzung.
- Einen Konzentrationspunkt objektbezogener Freizeitnutzungen sowie gastronomischer Angebote stellt traditionell begründet das sogenannte Stadthallenareal mit dem historischen Festplatz am Adolf-Mittag-See und dem Umfeld der Hyparschale dar. Für die Entwicklung dieses Bereiches sind grundlegende Vorstellungen sowie detaillierte Maßnahmen in der "Gartendenkmalflegerischen Zielstellung Stadthallenareal" (2005) und dem "Erhaltungs- und Restaurierungskonzept für den historischen Festplatz" (2007) definiert. Mit dem

**Denkmalverträglich-
keit von Nutzungen**

**nördlicher Konzen-
trationspunkt für
Nutzungen und
Gastronomie**

während der Erarbeitung des Städtebaulichen Rahmenplans 2015 erfolgten Abbruch der Messehallen an der Hyparschale können nun für diese Teilfläche entsprechende Zielsetzungen, welche in besonderem Maße aus dem Verkehrskonzept für den Stadtpark Rotehorn resultieren, planerisch konkretisiert und für die Umsetzung vorbereitet werden. Deshalb ist der Abschnitt um die Hyparschale als ein weiterer Entwicklungsbereich gekennzeichnet.

- Für weitere Objekte werden im Städtebaulichen Rahmenplan ebenfalls die Zielsetzungen früherer Planungen aufgenommen. So war für die Gaststätte „Jägerhütte“ eine grundsätzliche Divergenz zwischen den Erfordernissen eines wirtschaftlichen Betriebs an diesem Standort und den Zielsetzungen der über einen langen Zeitraum hinweg entwickelten Zielstellungen zur verkehrlichen Entwicklung innerhalb des Stadtparks Rotehorn dargelegt worden. Die Empfehlung des Denkmalpflegerischen Rahmenplans (2009), diesen Standort bei Nutzungsaufgabe zurückzubauen, kann nun, nachdem die Brandruine nach Beendigung des Pachtverhältnisses an die Stadt zurückfiel, umgesetzt werden. Für das Fort XII wurden mit dem Denkmalpflegerischen Rahmenplan (2009) auf der Grundlage bis dahin nicht berücksichtigter Forschungsergebnisse Modifikationen der Erhaltungs- und Entwicklungsziele angeregt. Mit der beabsichtigten Restaurierung dieser bedeutsamen gartenkünstlerischen Inszenierung eines ehemaligen Festungswerkes ist der Erhalt der um 1988 eingebauten Baracke mit Zufahrtsrampe nicht vereinbar. Daher wurde auch für dieses Objekt ein Rückbau bei Nutzungsaufgabe empfohlen. Möglichkeiten zur Einordnung eines Ersatzneubaues für den weiteren gastronomischen Betrieb an diesem Standort wurden geprüft, hätten aber in jedem Fall erneut eine schwerwiegende Störung der denkmalgeschützten Situation verursacht und werden deshalb nicht weiterverfolgt. Eine temporäre Nutzung des Fort XII für besondere Veranstaltungsformate erschien dagegen auch nach der garten- denkmalpflegerischen Instandsetzung bisher vorstellbar, wird aber nun in Ermangelung eines zweiten Rettungsweges ordnungsrechtlich ausgeschlossen.
- Intensive Untersuchungen richteten sich seit längerem auf das Wassersportareal an der Alten Elbe zwischen Cracauer Überfallwehr und Südspitze der Elbinsel. Die entsprechenden Ergebnisse wurden ebenfalls im Denkmalpflegerischen Rahmenplan (2009) zusammengeführt. Nach den darauf basierenden Zielvorstellungen ist einerseits ein Fortbestand der Nutzungen durch den Vereinssport mit direkter Beziehung zum Wassersport auf der Elbe erwünscht, da nur dadurch ein Fortbestand der bau- und ortsgeschichtlich wertvollen, historischen Vereinsgebäude in ihrem ursprünglichen Umfang gesichert werden kann. Dagegen wurde auf die mit Erhaltungs- und Entwicklungszielen des Denkmalpflegerischen Rahmenplans kaum in Einklang zu bringenden, seit etwa 1960 etablierten und ab 1990 teils noch intensivierten Nutzungen hingewiesen. Neben dem Rückbau der Objekte Seilerweg 3 und 5

**Beurteilung der
Gaststätte
„Jägerhütte“**

**Vorstellungen zum
Fort XII**

**Einschätzungen und
Ziele zum Wasser-
sportareal an der
Alten Elbe**

zur Sicherung bzw. Instandsetzung des Parkteils „Gralswerder“ bildet die Vervollständigung eines öffentlich nutzbaren Fußweges am Ufer der Alten Elbe entlang eine Forderung des Denkmalpflegerischen Rahmenplans, welche in den Städtebaulichen Rahmenplan übernommen wird. Dagegen werden die Empfehlungen des Denkmalpflegerischen Rahmenplans für weitere Objekte (Rückbau des Olympiastützpunktes Seilerweg 23, Nutzungsänderung des Bootshauses Seilerweg 21/jetziges Schulungszentrum sowie Aufgabe des Hotels Seilerweg 19) durch Entscheidungen der jüngsten Zeit bzw. sich nun abzeichnende Entwicklungen (Wiederaufbau oder Neubau nach Hochwasserschäden 2013) in Frage gestellt und deshalb mit Rücksicht auf den begrenzten zeitlichen Geltungsrahmen des Städtebaulichen Rahmenplans vorerst zurückgestellt bzw. darin nicht aufgenommen.

- Neben dem Flächenverlust durch Überbauung und den weiteren, damit verbundenen Beeinträchtigungen des Stadtparks Rotehorn als Gartendenkmal und als öffentliche Naherholungsanlage, stellen vor allem die Wirkungen auf die verkehrliche Situation grundsätzliche Kriterien einer Beurteilung von Nutzungen im Park dar. So folgt der Städtebauliche Rahmenplan auch in Bezug auf die Objekte des Universitätssportclubs an der Strom-Elbe und des Sportplatzes auf der Seilerwiese den entsprechenden Feststellungen des Denkmalpflegerischen Rahmenplans, welche eine Begrenzung des baulichen Maßes, aber auch des mit dem Betrieb dieser Einrichtungen verbundenen motorisierten Individualverkehrs und des ruhenden Verkehrs beinhalten. (Für die beiden genannten Objekte ist nach den Zerstörungen durch das Hochwasser 2013 eine bauliche Instandsetzung bzw. Neubebauung vorgesehen, für welche aber zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Städtebaulichen Rahmenplans 2015 noch keine konkreten Planungen vorlagen.)

Wirkung auf die verkehrliche Entwicklung als prioritäres Kriterium der Beurteilung von Nutzung

4.2. Grundzüge der verkehrlichen Entwicklung

Die Vorstellungen zur weiteren verkehrlichen Entwicklung im Bearbeitungsgebiet werden im Beiplan Verkehr zum Städtebaulichen Rahmenplan 2015 dargestellt. Die seit Jahrzehnten verfolgte Absicht, individuellen Pkw-Verkehr nach Möglichkeit aus dem Stadtpark Rotehorn fernzuhalten, bleibt auch weiterhin bestimmend. Wesentlicher Kerninhalt der Bestrebungen ist die Einrichtung eines zentralen Besucherparkplatzes, welcher den Suchverkehr und das Problem des unerlaubten Parkens in vielen Bereichen des Stadtparks künftig minimieren soll. Der während der Bearbeitungszeit des Städtebaulichen Rahmenplans erfolgte Abbruch der Messehallen an der Hyparschale ermöglicht nun die Bereitstellung eines größeren Areals für diesen Zweck. Mit dem dort zu schaffenden Parkplatz können etliche nur provisorisch eingerichtete und oft denkmalschädigend wirksame Stellflächen abgelöst werden. Damit ist ein fundamentales Element der strukturellen Ausstattung des bedeutendsten Naherholungsortes der Stadt endlich in einer Form realisierbar, wie es bereits seit den 1970er Jahren angestrebt worden war.

Grundmotiv

zentraler Besucherparkplatz

Im Zusammenhang mit dem Ersatzneubau der Strombrücke ist außerdem die Verlängerung der Stadtparkstraße vorgesehen. Damit wird die im späten 19. Jahrhundert als nordöstliche Zufahrt zum Stadtpark angelegte Straße komplettiert. Diese Entwicklung ermöglicht die ebenfalls seit längerem beabsichtigte Verkehrsberuhigung der Straße Kleiner Stadtmarsch als künftig hauptsächlich dem Fußgänger- und Radfahrverkehr vorbehaltene Uferstraße gegenüber der Altstadtsilhouette (unter Mitbenutzung durch den ÖPNV analog der bereits für die Sternbrücke praktizierten Verfahrensweise). Das Brückenbauvorhaben bedingt daneben auch eine Anpassung der Anbindung Am Winterhafen, die hier nachrichtlich aus der entsprechenden Entwurfsplanung übernommen wurde.

Entwicklungen der Stadtparkstraße und der Straße Kleiner Stadtmarsch

Beide Zufahrtswege (Kleiner Stadtmarsch und Am Winterhafen) werden unter Einschluss des Schwarzen Weges und des Abschnittes des Seilerweges nördlich der Seilerbrücke verbunden, wodurch die Erreichbarkeit des geplanten Parkplatzes über beide Wege sowie die Abfahrt in beide Richtungen ermöglicht ist. Die weiteren Wege in den Park (gemeint sind hier im Besonderen die Fahrwege/Straßen) werden konsequent abgesperrt mit Ausnahme des Wegezuges nahe der Alten Elbe (Südabschnitte Am Winterhafen und Seilerweg), welcher zur Erschließung des Wassersportareals an der Südspitze und anderer Anlieger an diesem Ort benötigt wird.

öffentliche Erschließungsrouten

Für weitere Objekte an verschiedenen Stellen des Stadtparks ist die Zugänglichkeit für einen begrenzten Personenkreis (Vereinsmitglieder, Anfahrt objektnaher Behindertenstellplätze) sowie den Liefer- und Versorgungsverkehr sicherzustellen (Universitäts-sportclub am Niemeyerweg, Café im Fort XII, gastronomische Einrichtungen in der Umgebung der Stadthalle und Segway-Verleih am Heinrich-Heine-Weg). Diesen Erfordernissen nachzukommen, gleichzeitig aber den allgemeinen Fahrverkehr (Motorisierter Individualverkehr) auszuschließen, stellt das fundamentale Problem

Regulierung des Fahrverkehrs im Stadtpark Rotehorn durch technisches Absperrsystem

bisheriger, seit Jahrzehnten geführter Erörterungen und Untersuchungen dar. Die „Anlieger frei-Regelung“ bleibt in der hier gegebenen Situation einer entsprechend erschlossenen, öffentlichen Parkanlage wirkungslos. Daher ist die Entwicklung und Installation eines technischen Absperrsystems unumgänglich, welches den Individualverkehr ausschließt. Ein Rückbau von Trassen ist im Park, aber auch für den Kleinen Stadtmarsch (mit Ausnahme der kurzen Begradigungsstrecke an der Mündung des ehemaligen Schleusenkanals) nicht vorgesehen, so dass jene auch weiterhin durch Rettungsfahrzeuge benutzt werden können. Diese Option muss ebenso wie die Benutzung der Wege im Stadtpark für die Unterhaltungspflege, aber auch eines Abschnitts des Kleinen Stadtmarschs für die Bewohner des sog. Winkelhausen-Wohnhauses (einschl. Ver- und Entsorgung sowie Lieferanten) bei der Konzeptionierung des Absperrsystems aufgenommen werden.

Der Städtebauliche Rahmenplan verdeutlicht in seinem Beiplan Verkehr die aus zahlreichen Untersuchungen und Teilplanungen entwickelten grundsätzlichen Intentionen zur verkehrlichen Entwicklung auf der Rotehorninsel. Er weist damit auf das Wirkunggefüge zwischen der zu Gunsten einer Qualitätssicherung des öffentlichen Erholungsortes beabsichtigten verkehrlichen Organisation und der Entwicklung von Liegenschaften bzw. Nutzungen innerhalb des Stadtparks hin. Schwerpunktbereiche planerischer Detaillierungen (Parkplatz und Erschließung im Bereich Hyparschale) sowie spezifische Fragestellungen zur technischen Ausführung des Absperrsystems werden für die Anschlussplanungen konkretisiert.