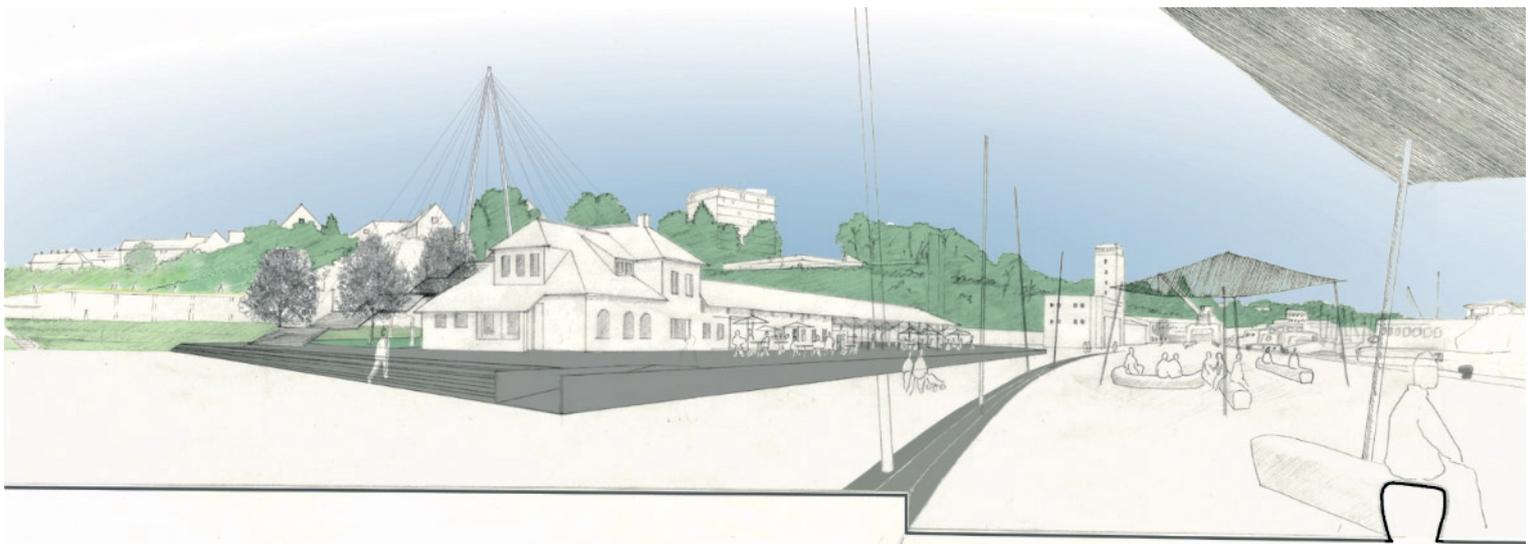


SASSNITZ AUF RÜGEN

Offene Stadt – Grüne Stadt
zwischen Ostsee und Nationalpark



Rahmenplankonzept Sassnitz – Stadthafen

Rahmenplankonzept – Inhalt

Dokumentation Rahmenplankonzept

Wettbewerbsaufgabe – Auszug	4
Wettbewerbsergebnis – Gestaltungsplan	5
Rahmenplankonzept	6
Städtebauliche Einbindung	7
Gestaltungsplan	9
Nutzungsplan	11
Baufelder	13
Verbindung Hafenplatz – Oberstadt	14
Treppenvarianten	15
Konstruktionsvarianten	17
Anhang – Parkhaus Hafen	18
Anhang – Pläne zum Verkehrskonzept (nachrichtlich)	19

Impressum

Auftragnehmer

Arge

Reidemeister – Böhning – Köpp Architekten

Fugmann – Janotta Landschaftsplaner

Berlin

Auftraggeber

BIG–STÄDTEBAU MECKLENBURG-VORPOMMERN GmbH

Treuhänderischer Entwicklungsträger der Stadt Sassnitz

Stralsund

Berlin, September 2003

Ziel und Aufgabenstellung

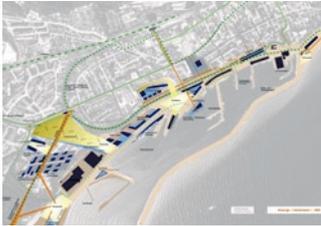
Die städtebaulich-architektonische Entwicklung des Stadthafens und des Kistenplatzes sind für die weitere Zukunft der Stadt von größter Bedeutung. Mit ihnen verbinden sich auch Hoffnungen für die wirtschaftliche und touristische Entwicklung der Stadt. Der in den Jahren 2001/2002 durchgeführte Realisierungswettbewerb sollte die Frage nach der zukünftigen Funktion der Stadtbereiche Stadthafen und Kistenplatz im Gesamtstadtgefüge, ihrer Verzahnung und ihrer Anbindung an die übrige Stadt beantworten und Wege zur Erreichung dieses Zieles aufzeigen.



Die aus dem Wettbewerbsbeitrag des 1. Preisträgers resultierenden Leitlinien der städtebaulich-freiraumplanerischen Entwicklung haben sich als tragfähig erwiesen. Im Rahmen eines umsetzungsorientierten Rahmenplankonzeptes für den Bereich Stadthafen/Teil der Oberstadt/Kistenplatz, basierend auf dem Wettbewerbsergebnis und begleitet von vier Workshops mit Vertretern der städtischen Ämter, Stadtvertretern, Grundeigentümern und Akteuren, wurden unter der Leitung der BIG-Städtebau M-V GmbH im Wesentlichen folgende Teilbereiche und Detailfragen vertiefend behandelt und weitgehendes Einvernehmen erzielt:

- Überprüfen der Flächenverfügbarkeit, Zuordnung von öffentlichen und privaten Flächen, Nutzungsinhalte und deren Angemessenheit
- Nutzungskatalog mit festen, variablen und temporären Nutzungen
- Festlegen der Baufelder
- Anbindung Oberstadt - Stadthafen
- Verkehrskonzept (s. gesondertes Gutachten Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover)

Wettbewerbsaufgabe – Auszug



- *Starke optische und verkehrliche Verbindung zur Ober- und Unterstadt aus den topografischen Möglichkeiten entwickeln*
- *eine intensive Bebaubarkeit im Hafen als auch auf der Höhe des Plateaus*
- *differenzierte öffentliche Räume*

Sassnitz ist eine Hafen- und Fährstadt auf Deutschlands größter Insel Rügen und hat ca. 12.000 Einwohner. Im Stadthafen vollzog sich seit 1990 ein tiefgreifender struktureller Wandel. Von diesen Veränderungen sind Nutzungen, Baulichkeiten, Verkehrserschließungen und Eigentum betroffen. Die städtebaulich-architektonische Entwicklung des Stadthafens und des Kistenplatzes sind für die weitere Zukunft der Stadt von größter Bedeutung. Mit ihnen verbinden sich auch Hoffnungen für die wirtschaftliche und touristische Entwicklung der Stadt.

Es wird erwartet, dass mit dem Wettbewerbsergebnis Voraussetzungen und Grundlagen geschaffen werden, für ein verbessertes Stadtmarketing und für ein verbessertes Investitionsklima sowohl für die jetzigen Eigentümer als auch für weitere öffentliche und private Investoren.

Der Wettbewerb soll die Frage nach der zukünftigen Funktion der Stadtbereiche „Stadthafen“ und „Kistenplatz“ im Gesamtstadtgefüge, seiner Verzahnung und Anbindung an die übrige Stadt beantworten und Wege zur Erreichung dieses Zieles aufzeigen. Das Leitbild für die zukünftige Stadtentwicklung lautet „Sassnitz – die weiße Stadt am Meer als bedeutender Wirtschaftsstandort sowie Kur- und Erholungsort“.

Preisgerichtsprotokoll – Auszug

Die Verfasser entwickeln ein stadträumliches Konzept in Verbindung mit einer Strategie, das als Raum-Zeit-Konzept vorhandene Stadtstrukturen als

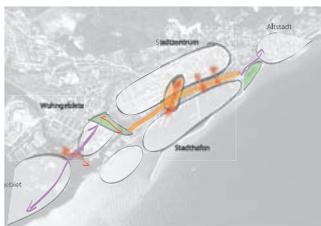
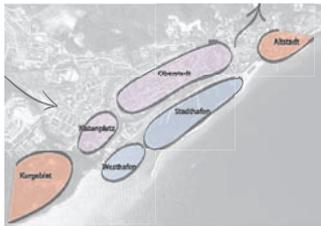
stimulierende Elemente aufnimmt und sie zum Ausgangspunkt weiterer Entwicklung in Phasen macht. In diesem Sinne ermöglicht der Plan unterschiedliche zeitliche und räumliche Verwirklichungsszenarien.

Die Vernetzung der Teile der Stadt in den unterschiedlichen Ebenen (Oberstadt – Kistenplatz – Dwasienden / Hafenslinie und Wasserkante / Oberstadt und Wasserkante) ist zentrales Anliegen und verwirklicht sich in differenzierter Weise, jeweils sensibel auf topografische, visuelle oder andere Ereignisse reagierend.

Trennen und Verbinden bedeuten Stärkung der Teile in ihrer Individualität und führen logischer Weise zu neuen Raumelementen, wie dem Terrassenpark und der Folge von definierten Plätzen am Wasser. Diese stellen neue Perspektiven, Horizontbeziehungen und Verbindungen her. So entsteht an der Einfahrt zum Ortskern ein breites Fenster zur Ostsee. An der Uferseite entwickeln sich jeweils an den Schnittstellen der Verbindungen Oberstadt – Hafen – Wasserkante eine Folge von Plätzen mit verschiedenen Charakteren, die die Länge der Uferlinie wohltuend gliedern. Die vorhandenen topografischen Besonderheiten werden erhalten, gestärkt und in neue Sinnbezüge geordnet. Als kritisch werden die ungenügende Verbindung zwischen Hotelplatz (Rügenreis) und Stadtplatz, die überzogene Gasse zwischen Bahnhof und Wasser sowie die raumbegleitende, unnötige Glaskante am Terrassenpark angesehen. Angezweifelt wird auch die Lage des Yachthafens.

Das Verkehrskonzept mit seinen östlichen und westlichen Anbindungen (teilweise neu gestaltet) sowie den Zuordnungen des ruhenden Verkehrs überzeugen als Prinzip. Der Durchgangsverkehr wird jedoch als Mangel angesehen. Insgesamt wird eine Strukturierung der Stadt vorgeschlagen, die deren vorhandene Teile verändert, neu deutet und neu ordnet und so zu einem veränderten Gesicht am Wasser führt. Ähnlich dem stadträumlichen Konzept organisiert sich das funktionelle Konzept weitgehend als lebendiges Mischkonzept von Wohnen, Gewerbe und Kurbetrieb.

Vorhandene Strukturen (Fischerei, Hafen, ehemaliger Fährhafen usw.) werden erhalten, nutzungsge- stärkt und erweitert. ...



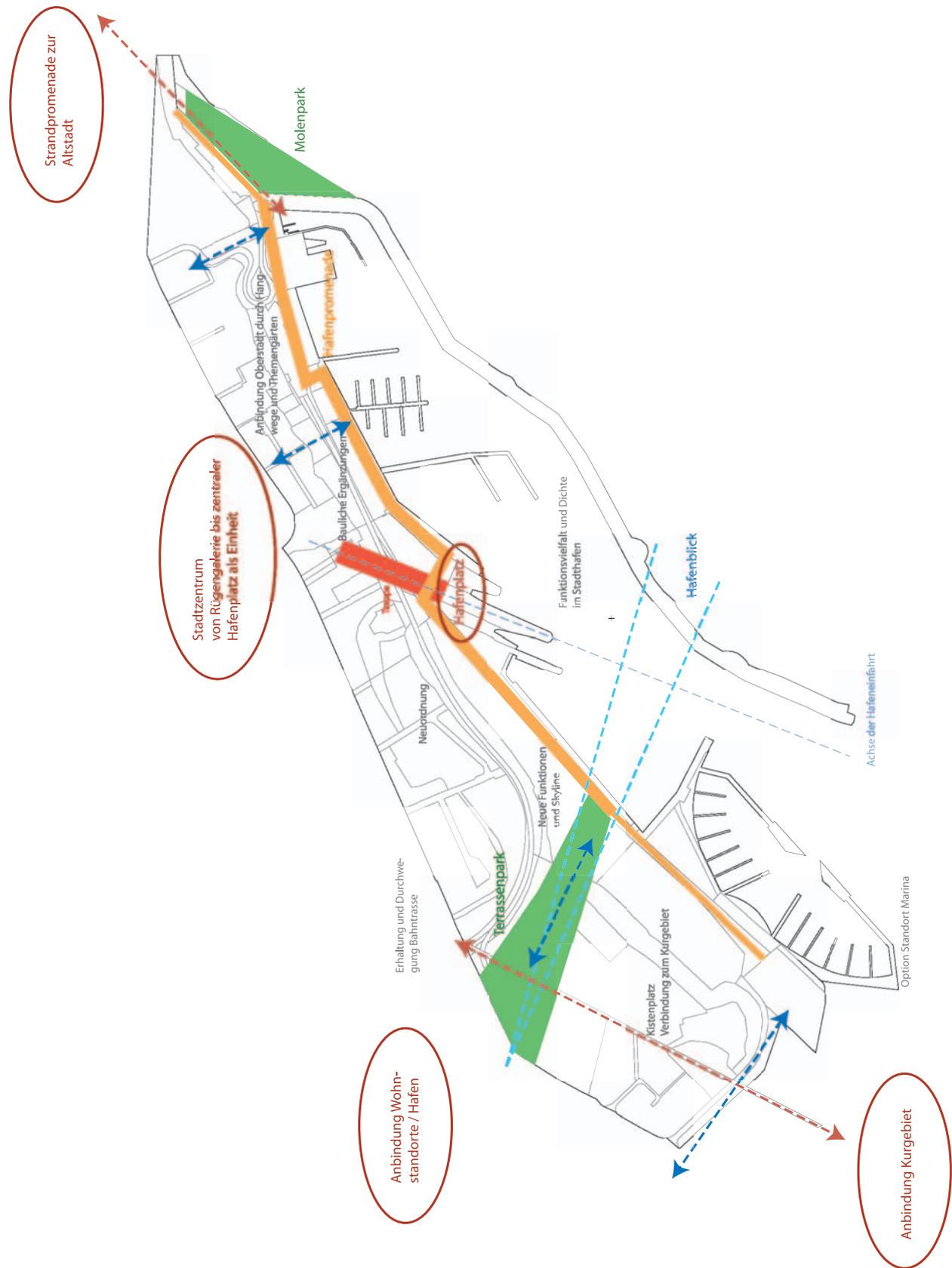
Leitziele – Stadthafen Sassnitz

Unter Berücksichtigung der nicht nur für Rügen einmaligen stadt- und landschaftsräumlichen Abfolge von Stadt-, Hang- und Hafenkante und der Lage zwischen Ostsee und Nationalpark werden:

- der Hafen als touristisches Ziel erschlossen und gleichrangig die Hafenspezifischen Nutzungen gesichert und verdichtet,
- vorrangig die Oberstadt/Kistenplatz und der Hafen – aber auch das weiter zu entwickelnde Kurgebiet - durch Wege und Blickbeziehungen physisch miteinander verbunden,
- brachliegende Flächen baulich entwickelt, insbesondere in den Bereichen Westhafen, Kistenplatz und „Transittrichter“, sowie
- die Verkehrsbeziehungen zwischen Oberstadt und Hafen verbessert, insbesondere die fußläufigen Verbindungen, der fließende Verkehr im Hafen reduziert, die Besucherströme gelenkt, der Fahr- und Fußgängerverkehr strukturiert.

Mittels ordnungsrechtlicher Interventionen und angemessener baulicher Maßnahmen werden dieser besondere Charakter und das Potential von

Sassnitz geschärft und der Stadt in der touristischen Vermarktung gegenüber den Mitbewerbern erhebliche Vorteile verschafft. Zudem ist die Attraktivität und Vitalität des Hafens die Voraussetzung für bauliche Investitionen entlang der Hafenlinie, im Bereich des Kistenplatzes sowie im und am „Transittrichter“.



Hafen

Die spezifische Hafenumgebung macht Sassnitz für Rügen-Touristen interessant und unverwechselbar. Die 1,8 km lange Hafenkante reicht vom Molenplatz bis zum westlichen Ende des Robbengeländes, dessen Lage noch einen öffentlichen Weg entlang des Ufers erlauben muss. Die Hafenkante ist eine Linie mit Versätzen, die gestalterisch besonders zu bearbeiten sind.

Der Schwerpunkt der Hafentwicklung findet zwischen den „grünen Flanken“ – dem Molenplatz/-park und dem Terrassenplatz/-park – statt. Hier entwickelt sich die Hafenkante zu einer „Flanier“-Meile mit unverwechselbarer Erlebnis- und Aufenthaltsqualität.

Voraussetzung ist der Erhalt des Hafens als Fischereistandort mit seinem typischen Treiben und dem daraus resultierenden Charme und Flair. Vorhandene Flächenressourcen werden für eine kleine Marina genutzt, um Seglern und Sportbootfahrern den dringend benötigten Haltepunkt zu bieten. Die Option für den Bau einer großen Marina im Westhafen vor der kleinen Mole bleibt davon unberührt.

Der ehemalige Glasbahnhof mit seiner momentanen Nutzung als Unterwasser-Meeresmuseum, das U-Boot sowie das kleine Stadtmuseum und in der Planung befindliche Einrichtungen wie die Robbenstation am südwestlichen Ende des Hafens stellen publikumswirksame Punkte über die gesamte Länge des Hafens dar. Diese können durch weitere touristische und gastronomische Einrichtungen in bestehenden oder noch zu errichtenden Bauten ergänzt werden.

Dem Fuß- und Fahrradverkehr wird innerhalb des Hafens der Vorrang gegeben (s. Auszug Verkehrskonzept). Der Kfz-Verkehr wird, neben den bestehenden Zufahrten (Straße der Jugend, Hafenstraße), über eine auf der ehemaligen Bahntrasse verlaufende Straße an der Hangkante entlang geführt, in deren Verlängerung ein Parkhaus (s. Anhang) angeordnet ist. Durch die Führung des gewerblichen Verkehrs im Bereich des Hafenplatzes über eine Querspange in die neue Trasse, wird eine Verkehrsberuhigung des östlichen Hafenbereichs erreicht. Der gewerblich bedingte Verkehr wie z. B. Anlieferung wird durch diese Maßnahmen nicht behindert.

Zentraler Hafenplatz mit Treppe zur Oberstadt

Der Hafenplatz wird zum zentralen, lebendigen Ort der neuen „Hafenpromenade“. Er markiert etwa die Mitte der gesamten Hafelänge und leitet von dem dicht genutzten östlichen Teil des Hafens in den ausgedehnten und heute weitgehend brachliegenden Westhafen über. Mit einer Größe von ca. 10.000 m² eignet er sich für Veranstaltungen wie Hafenfeste, Konzerte etc.

Die entscheidende Maßnahme in diesem Zentrumsbereich ist die Herstellung einer direkten fußläufigen Verbindung in Form einer Treppe, die den oben gelegenen „Rügenplatz“ (zwischen Kur- und Rügenhotel) mit dem Hafenplatz verbindet. Damit wird erstmals die Oberstadt einschließlich des Geschäftszentrums großzügig an den Hafen angebunden. Diese neue Treppe endet auf einem Podest von 70 cm Höhe, das den zu erhaltenden Alten Bahnhof umgibt. Im Zusammenspiel mit dem Terrassengarten an der Nordseite des Hafenplatzes und dem Glasbahnhof stellt das Podest die Raumkanten des Hafenplatzes her. Durch den Umbau des Alten Bahnhofs zur Markthalle, können die dem zukünftigen Hafenflair nicht zuträglichen Imbissbuden gebündelt und eine weitere Attraktion geschaffen werden.

Die Erneuerung und eventuelle Erweiterung des Bahnhofsgebäudes bietet zudem Platz für weitere Angebote wie Touristeninfo, Ticketschalter, Betreuung Reisegruppen und Gastronomie, besonders im Zusammenhang mit dem Wendepunkt der Touristenbusse und den Anlegestellen eines Teils der Fahrgastschiffahrt an der Kaimauer.



Stadthafen Sassnitz

Hafenstadt zwischen Ostsee und Nationalpark



Stadt Sassnitz auf Rügen
Mecklenburg-Vorpommern

Terrassenpark und -platz

Der Terrassenpark vermittelt zwischen den Höhenniveaus der Oberstadt/Kistenplatz und des Hafens. Die ca. 3,0 ha große Parkanlage stuft sich durch Abflachen und Profilierung des Hanges terrassenförmig zum Hafen ab. Behindertengerechte Rampen und Treppen überbrücken die Höhendifferenz von insgesamt 29 m.

Dieser Park bildet ein repräsentatives Entree der Stadt und gestattet für Ankommende den ersten Blick auf Ostsee und Hafen. Auch stellt er ein attraktives Erholungsangebot für die jenseits der Stralsunder Straße lebende Wohnbevölkerung dar. Den Prinzipien der Nachhaltigkeit in Bezug auf Pflege- und Unterhaltungsaufwand, Angemessenheit in Bezug auf Größe und Inhalte soll bei der Gestaltung Rechnung getragen werden.

Gestaffelte Spielangebote für Jugendliche und Kinder aller Altersstufen sollen innerhalb des nördlichen Gehölzbereiches untergebracht werden.

Der als private Fläche mit öffentlichem Wegerecht auszuweisende Platz am Fuß des Terrassenparks soll mit einfachen Mitteln hergerichtet werden. Der ca. 10.000 m² große Platz eignet sich als Stellfläche für temporäre Einrichtungen (z. B. Open-Air-Kino, mobiles Theater, Sportveranstaltungen), gegebenenfalls auch als zusätzliche Parkmöglichkeit bei größeren Veranstaltungen im Hafenbereich.

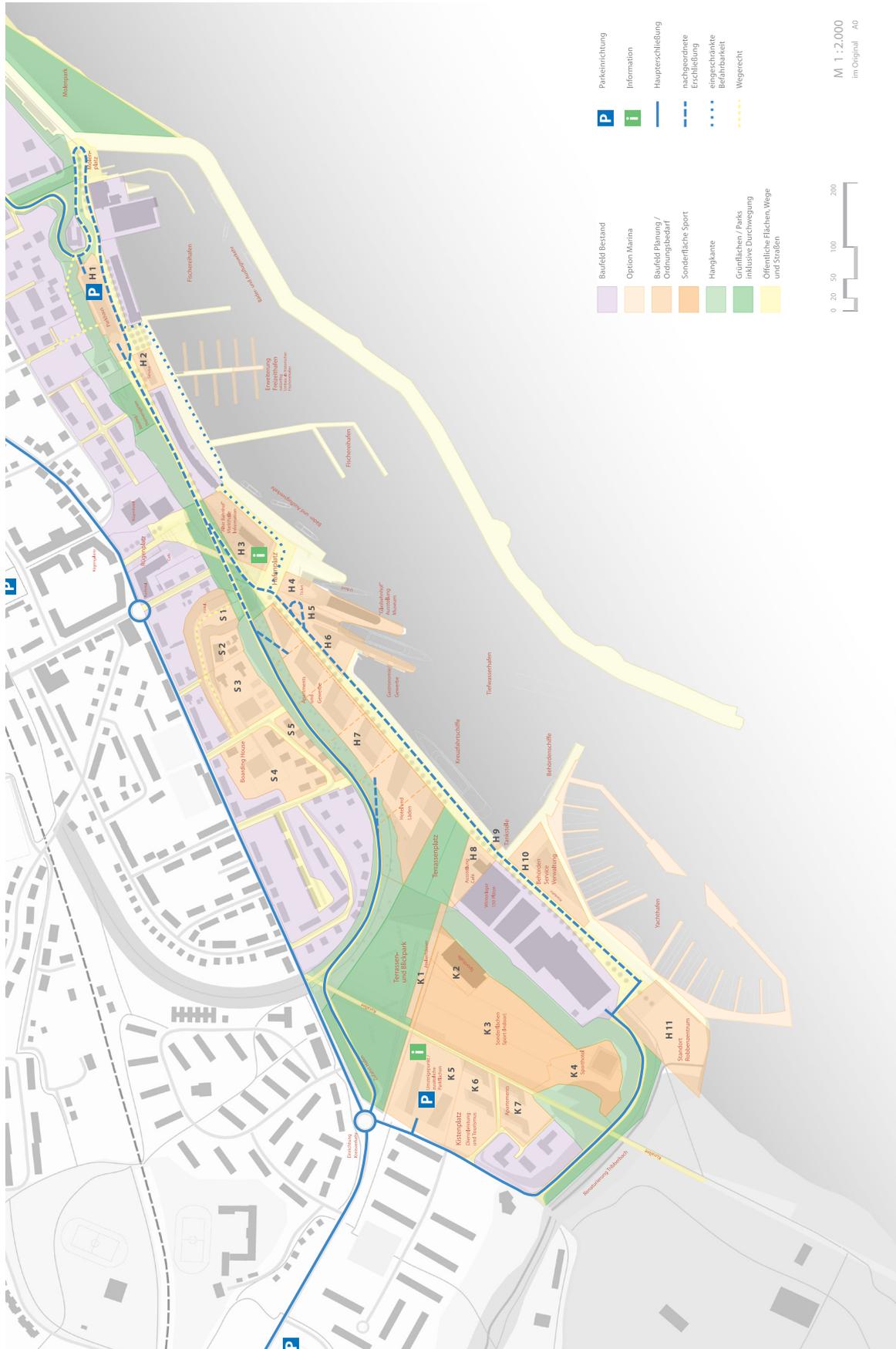
Wegeverbindungen

Neben dem Terrassenpark sollen weitere, im Wesentlichen schon heute bestehende Wegeverbindungen die Höhendifferenz zwischen Stadt und Hafen bequem und zum Teil behindertengerecht überbrücken.

Neben dem privaten Weg von der Villa Aegir zur Serpentine mit der Möglichkeit eines Abzweigs zum zukünftigen Parkhaus existieren jeweils öffentliche Wege in Verlängerung der Hafenstraße und der Stiftstraße zum Hafen sowie von der Bahnhofstraße zur Transitfläche. Insbesondere die beiden letztgenannten sollen durch eine bessere Befestigung und durch Gestaltung der angrenzenden Hangflächen (Themengärten) attraktiver werden. Diese sollen durch einen behindertengerechten Abgang vom Platz zwischen den Hotels zur Transitfläche und von dort durch einen Steg und einer Rampe bis zum Hafenplatz ergänzt werden. Die bis zu 400 m langen Wege und die sie begleitenden Gärten machen den Hang erlebbar und werden zu einer weiteren Attraktion der Stadt.

Ein landschaftliches Kleinod stellt das Tribberbachtal dar, das den Hafen mit der offenen Landschaft außerhalb der Stadt Sassnitz verbindet. Das Tal durch einen Weg für Erholungssuchende zu erschließen, den Mündungsbereich in die Ostsee wieder herzustellen und die Gewässerqualität zu verbessern, ist mittel- bis langfristiges Ziel.

Neben diesen, die Niveaus der Stadt überwindenden Wege, soll mit der Kurallee eine weitere wichtige Verbindung zwischen Stadt und dem Kurgebiet Dwasieden entstehen und das Gebiet um die erschlossene Thermalquelle im Dwasiedener Wald aus seinem Schattendasein erweckt werden.



Stadthafen Sassnitz

Hafenstadt zwischen Ostsee und Nationalpark



Stadt Sassnitz auf Rügen Mecklenburg-Vorpommern

Baufelder – Nutzungen

Hafen

Neben einer baulichen Ergänzung in der Linie der vorhandenen Bebauung vis-à-vis der kleinen Marina werden umfangreiche bauliche Potentiale zwischen Hafenplatz und Terrassenpark erschlossen. Mit den Baukörpern werden neue Raumkanten und -linien gesetzt und die für den Hafen angemessene Maßstäblichkeit berücksichtigt. Die im Vergleich zum Wettbewerb erhöhte Anzahl an Baukörpern formuliert weiterhin einen Rhythmus von Durchblicken zum Hang. Die Reihe der Baukörper sind in einer Höhenstaffelung zu gliedern.

Transittrichter

Im Bereich der ehemaligen Grenzkontrollstelle in der Oberstadt besteht erheblicher Neuordnungsbedarf, dem durch die Darstellung einer möglichen Nutzung, z.B. einem Jugendhotel nachgekommen wird.

Kistenplatz

Der Kistenplatz erhält durch den Parkplatz, als Haltepunkt für Touristenbusse sowie Umsteigepunkt des Shuttle-Busses und durch eine mögliche Ausleihstation für Fahrräder eine wichtige verkehrsstrategische Bedeutung. Die touristische Infrastruktur kann durch eine der Stadt vorgelagerte Fremdenverkehrsinformation und weitere touristische Dienstleistungen ergänzt werden.

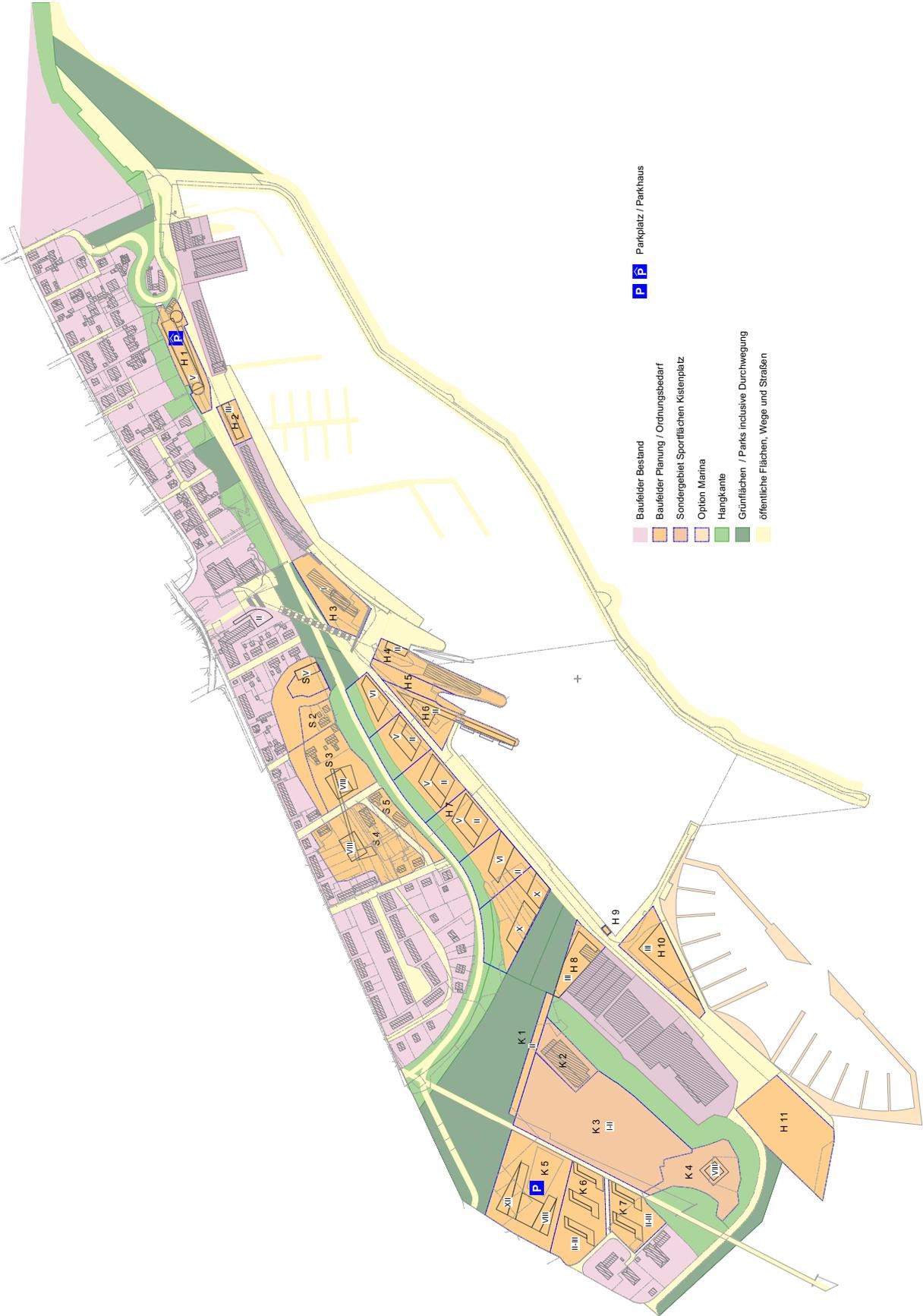
Neben den hierzu erforderlichen Gebäuden eignen sich weitere Baufelder zur Errichtung von Ferienapartments.

Sonderfläche Sport

Die Sonderfläche Sport im südlichen Bereich des Kistenplatzes dient zum einen als Puffer zwischen Fischfabrik und Ferienhausgebiet am Kistenplatz und rundet zum anderen das Angebot touristischer Infrastruktur durch kommerzielle Sport- und Freizeiteinrichtungen ab. Im Bereich der aufzugebenden Pumpstation im Westen des Kistenplatzes bieten sich zudem Möglichkeiten zum Bau eines daran angebundenen Hotels. Zur Vermeidung weiterer Nachbarschaftskonflikte (Verlärmung) sind entlang der Kurallee Hallen für Indoor-Sport zu platzieren.

Parken

Die erforderlichen Parkplätze, auch die der städtischen Sporthalle, werden nördlich der Kurallee angesiedelt.



Verbindung Hafenplatz – Oberstadt



Treppenvariante 1

Städtebau

Die Treppe verbindet die Oberstadt direkt mit dem zentralen Hauptplatz des Hafens, dem ‚Hafenplatz‘. Sie ist als starkes, technisches Element im Gesamthafen sichtbar, vornehmlich auch im Kontext mit dem ‚Glasbahnhof‘. Der Besucher wird zum hinteren Platzbereich gelenkt. Dadurch wird der westliche Teil des Hafens funktional mit einbezogen, die weitere Entwicklung des Hafens in Richtung Terrassenpark soll dadurch gestärkt werden.

Wahrnehmung des Benutzers

Absteigend: Blick in Richtung Hafenausfahrt in Achslage der ehemaligen Fährabfertigungsanlage, deren Fächerform sich auf die Blickrichtungen des Benutzers überträgt.

Aufsteigend: Blick auf die Dominante der Oberstadt, das Rügen-Hotel.

Technik

Stahlbogen-Verbundkonstruktion mit Startpunkt auf dem erneuerten und

erweiterten Podestbereich des alten Bahnhofs.

Nutzung

Von der Treppenanlage getrennt liegt östlich der Aufzug, über einen Stahl-Steg mit der Rügenterrasse verbunden. Der Endpunkt liegt ebenfalls auf dem Hafenpodest, im Bereich der Stützmauer ermöglicht ein Ausguck den Blick über den Hafen.

Realisierung

Durch die diagonale Treppenführung sowie durch Trennung von Treppe und Aufzug entsteht ein höherer baulicher und konstruktiver Aufwand. Der diagonale Verlauf zum Hang widerspricht der Logik des Naturraums, die Treppe wird monumentaler als Variante 2.

Treppenvariante 2

Städtebau

Die Treppe verbindet in zwei Abschnitten die Oberstadt östlich des Hafenplatzes mit der Hafenpromenade, dem Verlauf des Hanges folgend. Durch ihre Ausrichtung senkrecht zur Hafenpromenade verhält sie sich neutral zur östlichen und westlichen Ausdehnung des Hafens.

Wahrnehmung des Benutzers

Absteigend: Blick in Richtung Hafenkante mit Fischereihafen und Ausflugsverkehr.

Aufsteigend: Blick auf die Dominante der Oberstadt, das Rügen-Hotel.

Zwischenpodest: Rundblick über den gesamten Hafen auf Höhe der Stützmauerkrone.

Technik

Stahlbeton und Stahlbeton-Verbundkonstruktion. Zwischen Rügenterrasse und Stützmauer liegt die Treppe im Gelände, das Zwischenpodest wird über die Stützmauerzone gestelzt, von dort bis zum Hafenpodest freistehend.

Nutzung

Seitlich der Treppenanlage sind zwei Aufzugsanlagen in Reihe geschaltet. Der obere Aufzug wird über einen Steg oder eine Rampe im Gelände erreicht. Der untere Aufzug führt vom Zwischenpodest auf das Niveau des Hafenpodestes.

Realisierung

Durch das Einschneiden in den oberen Hangbereich sowie das konstruktive Zusammenfügen von Treppe und Aufzügen, wird das Bauwerk bescheidener und weniger aufwendig als Variante 1.



Ziel und Aufgabenstellung

Im Rahmen der städtebaulichen Untersuchung der fußläufigen Verbindung Oberstadt - Hafen im Zentrumsbereich in Form einer Treppe, die den oben gelegenen „Rügenplatz“ mit dem Hafenplatz verbindet, wurden für die diagonal geführte Treppe (Treppenvariante 1) zwei Konstruktions- und Tragwerksvarianten entwickelt und vordimensioniert.

Bei dem Tragwerk handelt es sich um eine Fußgängertreppe, die im Wechsel von Stufenläufen und Podesten auf einer Länge von ca. 106 m eine Höhendifferenz von ca. 22 m überbrückt. Die Gesamtbreite der Treppe beträgt 10 m. Die Treppenläufe und Podeste bestehen aus quergespannten Betonfertigteilen.

In diesem Zusammenhang wurde überprüft, ob auf den Bau eines Aufzuges verzichtet, und die Behindertengerechtigkeit über eine Rampenführung entlang des Hanges erreicht werden kann (s. Rahmenplankonzept). Denkbar wäre auch die Koppelung einer Aufzugskabine mit der Treppenkonstruktion mit Hilfe einer Seil- oder Zahnradkonstruktion (s. Skizze unten).

Zweifeldträgervariante

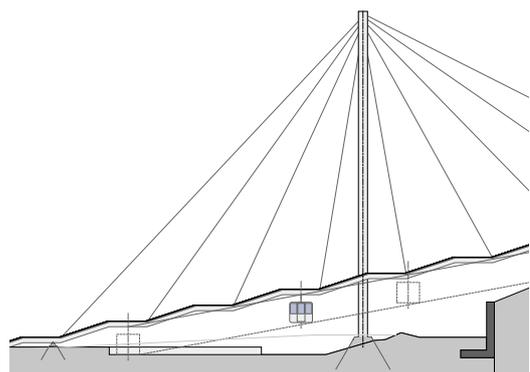
Das Haupttragwerk bilden zwei Stahlträger als Fachwerk- oder alternativ Vollwandkonstruktion mit einem Abstand von 6 m. Die Spannweite beträgt 2 x 44 m mit zwei anschließenden Kragarmen von je 7 m. Das mittlere Auflager ist als auf der Spitze stehendes Dreieck ausgebildet, um die Höhendifferenz von ca. 8 m zwischen Gelände und Treppe zu überbrücken.

Für die Gründungen sind zum derzeitigen Planungsstand an den beiden Endauflagern Flachgründungen, sowie am Mittelaufleger eine Bohrpfahlgründung mit einer Tiefe von 15 m vorgesehen. Hierbei handelt es sich um eine erste Abschätzung. Diese Gründung muss aufgrund eines noch zu erstellenden Baugrundgutachtens verifiziert werden.

Pylonvariante – Schrägseilbrücke

Das Haupttragwerk bilden zwei Stahlträger, die als geschweißte Kästen ausgebildet werden. Die Träger mit einem Abstand von 6 m sind dem geknickten Verlauf der Treppe angepasst. In Abständen von ca. 12,8 m werden sie an ebenfalls kastenförmige Querträger mit gleicher Bauhöhe angeschlossen. Jeder Querträger wird mittels zweier vollverschlossener Stahlseile an den ca. 41 m hohen A-förmigen Pylon angeschlossen, der ebenfalls als geschweißter Kastenquerschnitt gefertigt wird.

Für die Gründungen sind zum derzeitigen Planungsstand an den beiden Endauflagern Verpresspfahlgründungen, sowie am Pylonauflager eine Bohrpfahlgründung mit einer Tiefe von 20 m vorgesehen. Hierbei handelt es sich um eine erste Abschätzung. Diese Gründung muss aufgrund eines noch zu erstellenden Baugrundgutachtens verifiziert werden.



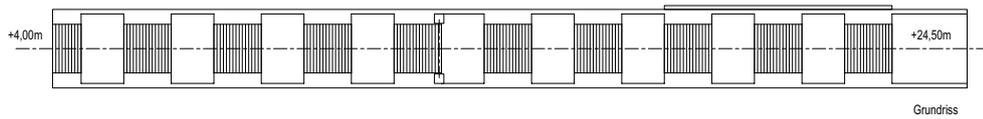


Stadt Sassnitz auf Rügen
Mecklenburg-Vorpommern

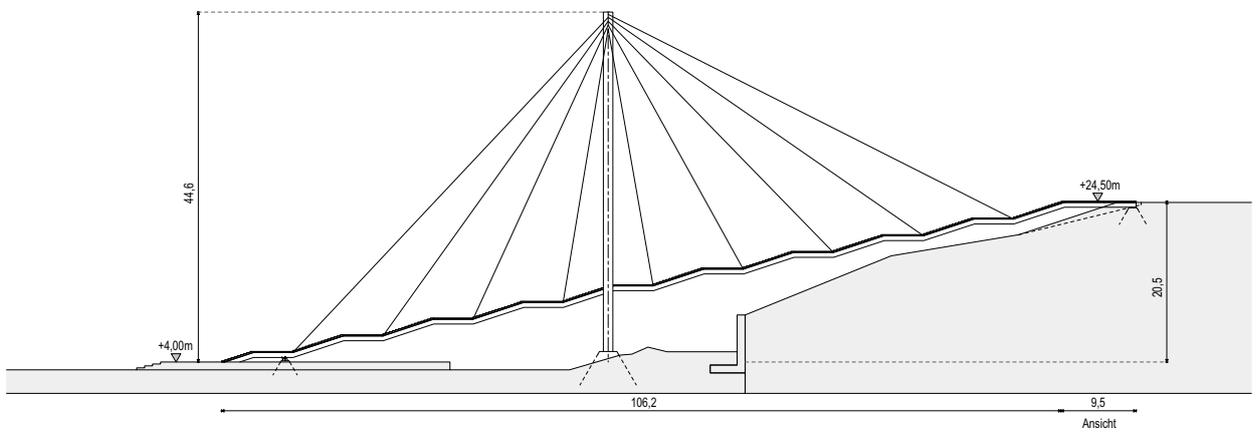


Hafenstadt zwischen Ostsee und Nationalpark

Stadthafen Sassnitz

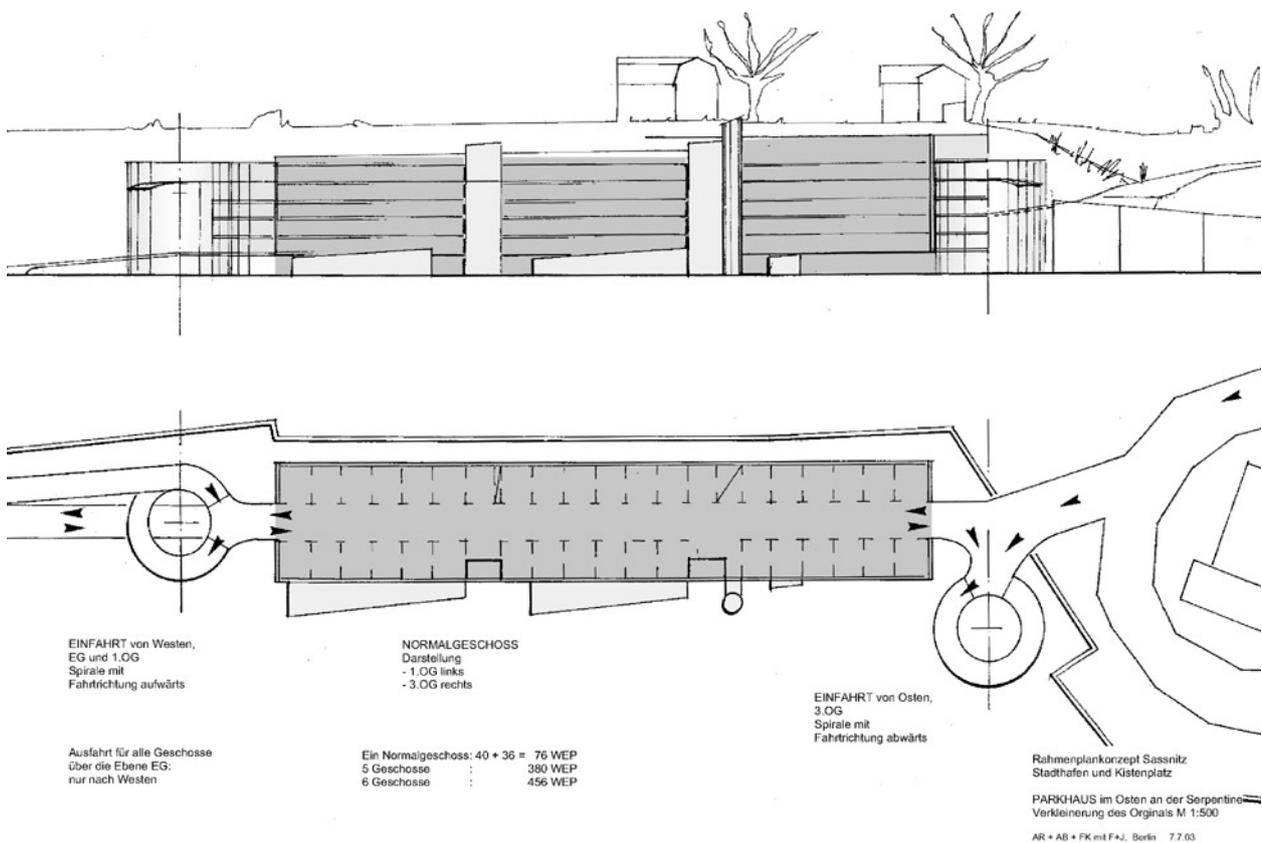


Grundriss



Anhang – Parkhaus Hafen

Das neu zu errichtende Parkhaus im Ostbereich des Hafens, das auch von Besuchern der Altstadt genutzt werden soll, wird an die neue Trasse und an die Hafenstraße angeschlossen. Fußläufig kann das oberste Geschoss, bzw. das Dach, an das Wegesystem der Oberstadt angebunden werden. Auf diese Weise wird durch Nutzung des Aufzuges des Parkhauses ein behindertengerechter Zugang zum Hafen geschaffen.

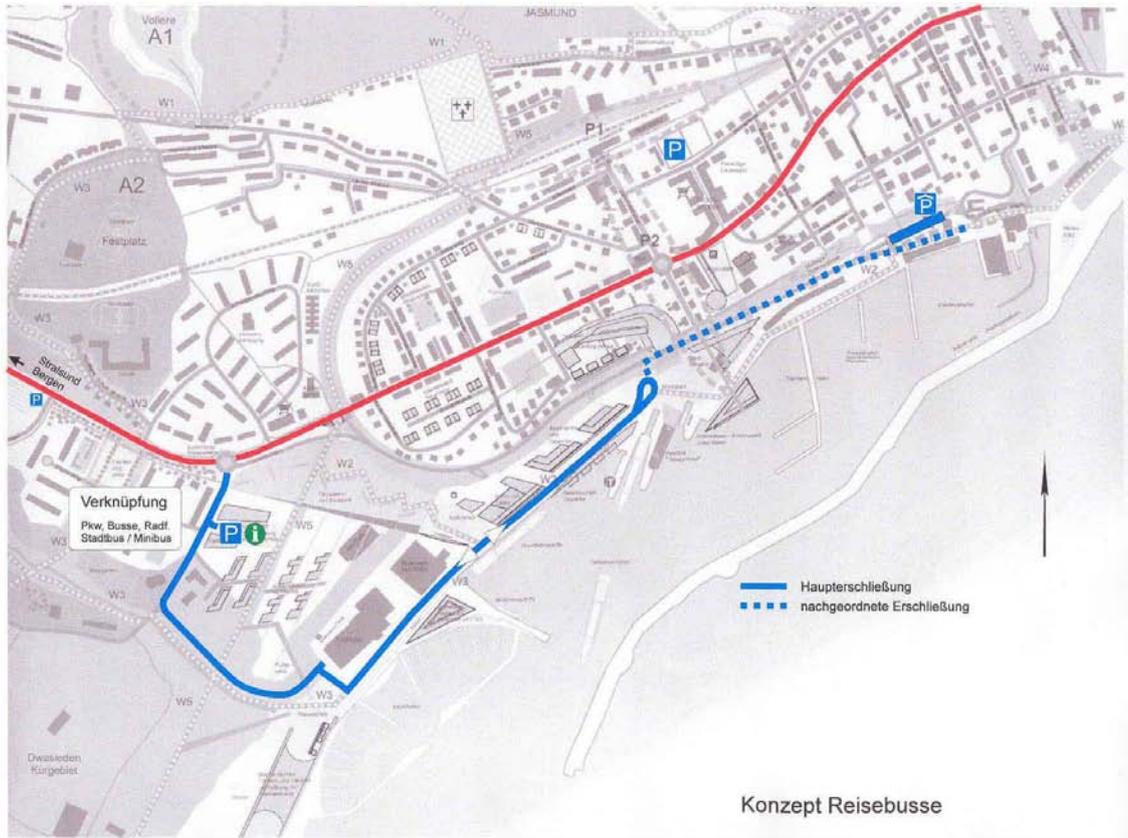




Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover

Am Fildensaal 1 - 3, 30627 Hannover
 Tel. 0511 / 57 10 79 u. 70, Fax 56 34 43
 e-mail schubert-ing.ges@onlin.de

Verkehrskonzept Stadthafen / Kistenplatz Sassnitz



Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover

Am Fildensaal 1 - 3, 30627 Hannover
 Tel. 0511 / 57 10 79 u. 70, Fax 56 34 43
 e-mail schubert-ing.ges@onlin.de

Verkehrskonzept Stadthafen / Kistenplatz Sassnitz

