



STRUKTURKONZEPT WARNEMÜNDE

Städtebauliche Rahmenplanung
für Rostock-Warnemünde



Strukturkonzept Warnemünde

Städtebauliche Rahmenplanung
für Rostock-Warnemünde



Vorgelegt von der
ASK GmbH



in Zusammenarbeit mit:
wimes wimes Wirtschaftsforschungsinstitut

Im Auftrag der
Hansestadt Rostock
Amt für Stadtentwicklung,
Stadtplanung und Wirtschaft



Hamburg/Rostock, im Juni 2012

Gemeinsame Perspektiven für Warnemünde

Sehr geehrte Damen und Herren,



Seebad und Hansestadt – Warnemünde spielt eine besondere Rolle im Gefüge der Hansestadt Rostock, heißt es doch jährlich hunderttausende Touristen aus der ganzen Welt willkommen, ist dabei auch Naherholungsziel, Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort und gleichzeitig ein Ortsteil mit eigener Identität und lebendiger Tradition, die es zu wahren gilt.

Trotz unterschiedlichster Interessenlagen, die sich aus der Vielfalt der vorhandenen Ansprüche an den Ort ergeben, ist es gelungen, in einem intensiven Mitwirkungs- und Beteiligungsprozess die verschiedenen Interessen zu berücksichtigen und gemeinsame Entwicklungsziele zu erarbeiten.

Dies ist der intensiven Mitwirkung aller Beteiligten, insbesondere der der Einwohnerinnen und Einwohner von Warnemünde, allen voran den Mitgliedern des Ortsbeirates und den Aktiven der verschiedenen Vereine sowie den Vertreterinnen und Vertretern des Gewerbes und des Einzelhandels, der Wohnungs- und Tourismuswirtschaft, der verschiedenen Interessengruppen und Institutionen wie auch der Politik und der Verwaltung zu verdanken.

Das Strukturkonzept wurde im Oktober 2011 durch die Bürgerschaft beschlossen. Teil des Beschlusses ist die Fortsetzung des Beteiligungsprozesses bei der Umsetzung der zahlreichen Maßnahmen und Projekte sowie deren regelmäßige Überprüfung und Fortschreibung. Die Umsetzung einiger richtungsweisender Maßnahmen hat bereits begonnen.

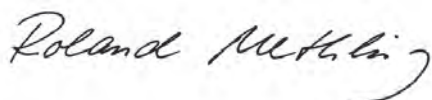
So konnte der städtebauliche Wettbewerb für die Mittelmole im Mai diesen Jahres mit der Prämierung der besten Entwürfe abgeschlossen werden und bietet nun eine Grundlage für die weitere Entwicklung dieses Areals.

Mit der Ausweisung des „Fördergebiets Warnemünde“ als Grundlage für die Umgestaltung von zehn Straßen und Plätzen konnte die dringend notwendige Umgestaltung und Erneuerung einzelner Straßen begonnen werden.

Der Bau der wettkampftauglichen Sporthalle an der Parkstraße wird – wie angekündigt - noch in diesem Jahr beginnen.

Mein Dank gilt allen, die sich konstruktiv und engagiert in die Entwicklung dieses Konzeptes eingebracht haben und zur Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen und Projekte beitragen.

Möge das konstruktive Miteinander auch weiterhin zum Erreichen der gemeinsam beschlossenen Ziele beitragen und der Entwicklung Warnemündes und der Hansestadt dienen!



Roland Methling
Oberbürgermeister der Hansestadt Rostock

Rostock, im Juni 2012

Inhalt

1. Einleitung	5
2. Aufgabenstellung und Arbeitsschritte	6
3. Beteiligungsverfahren	8
4. Bestandsaufnahme und -analyse	10
4.1 Die historische Entwicklung Warnemündes	10
4.2 Sozioökonomische Ausgangssituation	13
4.3 Handlungsbereiche	16
I Städtebau, Orts- und Landschaftsbild	16
II Verkehr	28
III Wirtschaft und Gewerbe	34
IV Tourismus	39
V Wohnen	47
VI Infrastruktur	52
4.4 Bewertung und Schlussfolgerungen	56
5. Entwicklungsziele, Projekte und Planungsmaßnahmen	58
5.1 Ableitung der Entwicklungsziele	58
5.2 Zielkonflikte und Lösungsansätze	59
5.3 Handlungsbereiche	60
I Städtebau, Orts- und Landschaftsbild	61
II Verkehr	71
III. Wirtschaft und Gewerbe	76
IV Tourismus	79
V Wohnen	87
VI Infrastruktur	90
5.4 Bewertung und Schlussfolgerungen	94
6. Ausblick – Instrumente, Verfahren und Maßnahmen zur Umsetzung des Strukturkonzeptes	95
Abbildungsverzeichnis	99
Tabellenverzeichnis	100
Quellenverzeichnis	101
Liste der Bearbeiter	102

Anmerkung zum Titelfoto:

Das Luftbild, das uns freundlicherweise vom Fliegerclub Rostock zur Verfügung gestellt wurde, zeigt alle Elemente, die die landschaftliche und städtebauliche Besonderheit von Warnemünde ausmachen: Im Vordergrund die ausgedehnten Kleingartenanlagen, die Ostsee und den Strand, die Küstenwälder, die Mündung der Warnow mit dem Alten und Neuen Strom, die Bebauung aus den unterschiedlichen Bauepochen mit dem historischen Kern des Fischerdorfes und den Stadterweiterungen aus dem 19. Jahrhundert und den 1930er Jahren, die Werft, die Hohe Düne mit dem Segelhafen und den Kasernen- und Hafenanlagen der Marine und die Mittelmole mit Bahnhof, Gleisanlagen und Kreuzfahrtterminal.

1. Einleitung

Vorwort

Im Auftrag des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft erarbeiteten die Verfasser eine städtebauliche Rahmenplanung in Form eines Strukturkonzeptes für das Seebad Warnemünde unter Einbeziehung der Stadtteile Diedrichshagen, Hohe Düne und Markgrafenhöhe. Auf Basis des bereits vorhandenen Materials wurden zahlreiche Expertengespräche, Interviews, Workshops und öffentliche Veranstaltungen durchgeführt.

In Folge der Beschlussfassung durch die Rostocker Bürgerschaft vom 05.10.2011 entfaltet das Strukturkonzept eine Selbstbindungswirkung für die Hansestadt und bildet nun die Grundlage für eine geordnete städtebauliche und nutzungsstrukturelle Entwicklung Warnemündes. Das Strukturkonzept stellt den inhaltlichen und planerischen Orientierungsrahmen für die künftige Entwicklung in diesem Bereich dar.

Das Strukturkonzept ist der vorbereitenden, informellen Bauleitplanung zuzuordnen. Es dient als Vorbereitung für die verbindliche Bauleitplanung, als Beurteilungsgrundlage für Vorhaben, Projekte und Maßnahmen sowie als Handlungsrahmen für den Umgang mit städtischen Grundstücken.

Mit der vorliegenden Fassung wird das Ergebnis des Arbeitsprozesses zum Strukturkonzept allen Interessierten in Papierform zugänglich gemacht. Darüber hinaus steht der Abschlussbericht des Strukturkonzeptes als umfangreiche Langfassung weiterhin allen Interessierten über das Internet digital zur Verfügung (Link im Impressum) und ist bei Bedarf im Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft einsehbar.

Aufbau der vorliegenden Fassung des Strukturkonzeptes

Im Zuge des Beteiligungsverfahrens kristallisierten sich für Warnemünde die folgenden sechs Handlungsbereiche heraus, deren inhaltliche Struktur die Grundlage für die thematische Gliederung des gesamten Konzeptes bildet:

- I Städtebau, Orts- und Landschaftsbild** (einschl. Grün- und Freiflächen)
- II Verkehr**
- III Wirtschaft und Gewerbe**
- IV Tourismus**
- V Wohnen** (einschl. Ferienwohnungen)
- VI Infrastruktur** (einschl. Sport und Kultur)

Basierend auf der Kapitelstruktur der Langfassung des Strukturkonzeptes werden nach einer kurzen Darstellung der Aufgabenstellung und des umfänglichen Beteiligungsverfahrens im 4. Kapitel zunächst die Ergebnisse der ausführlichen Bestandsanalyse zusammenfassend dargestellt. Das 5. Kapitel konzentriert sich auf die Darstellung der Ergebnisse des Beteiligungsprozesses und bindet die Darstellung der aus dem Beteiligungsverfahren abgeleiteten Projekte und Maßnahmen ein, welche der Langfassung in Tabellenform angehängt sind (Matrices). Abschließend werden im sechsten Kapitel Verfahren zur Umsetzung des Strukturkonzeptes besprochen.

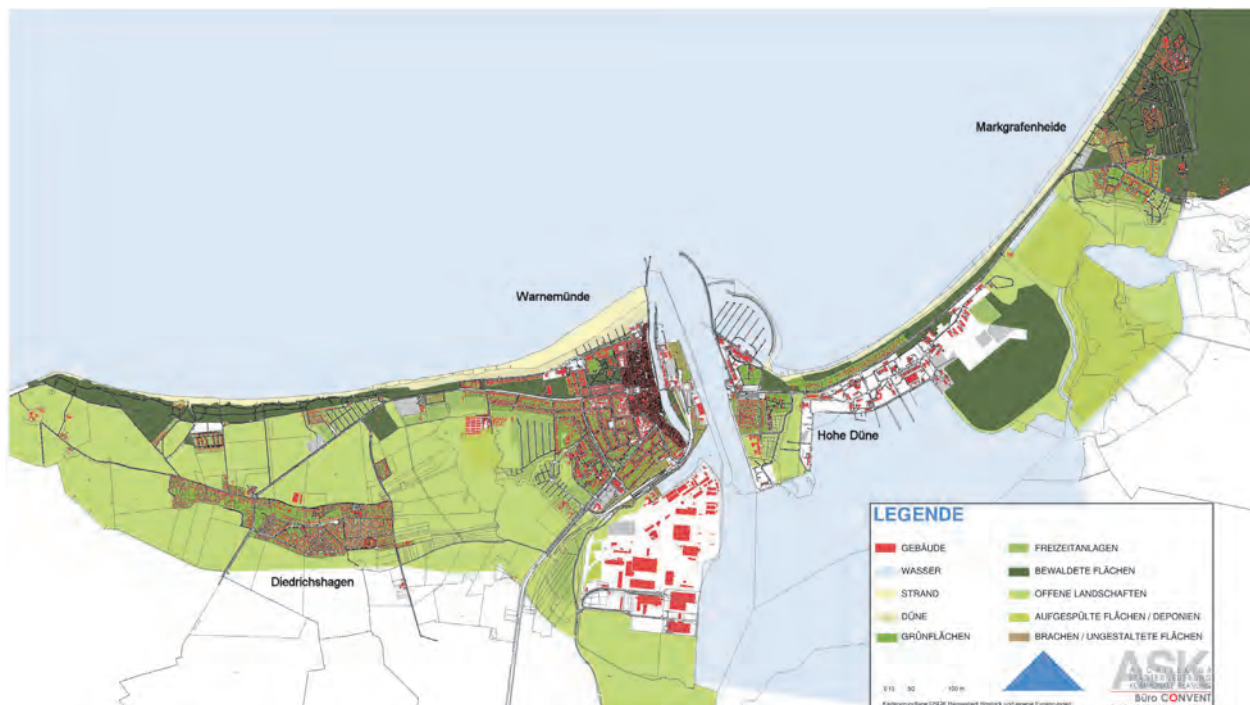
Dazu gehört auch die Evaluation und Fortschreibung der Entwicklungsziele, Projekte und Maßnahmen, die in diesem Konzept aufgeführt sind. Einige der aufgeführten Projekte und Maßnahmen wurden inzwischen begonnen oder befinden sich in Planung, andere werden hinzukommen. Die vorliegende Fassung des Strukturkonzeptes stellt somit die Zwischenbilanz eines fortwährenden Entwicklungsprozesses dar.

2. Aufgabenstellung und Arbeitsschritte

Der Erstellung des Strukturkonzeptes lag folgende Aufgabenstellung zugrunde:

- ⇒ Auf Grundlage einer qualifiziert aufgenommenen und bewerteten Ausgangssituation, sollen unter Berücksichtigung der Einordnung Warnemündes in die gesamtstädtische Entwicklung Rostocks Entwicklungspotenziale aufgezeigt sowie handlungsfeldorientierte **Entwicklungsziele** formuliert werden.
- ⇒ Ausgehend von den ermittelten und konkretisierten Defiziten und auch Nutzungskonflikten sollen unter Einbeziehung der Bestandsgebiete sowie aller zur Verfügung stehenden Flächen **Lösungsmöglichkeiten** entwickelt und aufgezeigt werden.
- ⇒ In Form eines räumlich zusammenhängenden Konzeptes, sollen ausgehend vom ermittelten Bedarf **Prioritäten** bzw. Schwerpunktsetzungen für die Nutzung der wenigen noch freien Flächen aufgezeigt werden.
- ⇒ Aufgrund seiner städtebaulichen und nutzungsstrukturellen Bedeutung bildet der Bereich der **Mittelmole** in Warnemünde hierbei einen Entwicklungsschwerpunkt.
- ⇒ Im Rahmen des Planungs- und Erarbeitungsprozesses zum Strukturkonzept waren gleichzeitig **grundsätzliche Fragen** zu klären, wie beispielsweise der Umgang mit den strukturellen Veränderung im Entwicklungsbereich Mittelmole, mit der Verdrängung von Dauerwohnungen durch Ferienwohnungen, mit den zunehmenden Konflikte aus Verlärmung durch zunehmende Nutzungsintensivierungen und -dichten, mit gegebenenfalls fehlenden infrastrukturellen Investitionen oder mit städtischen Grundstücken.

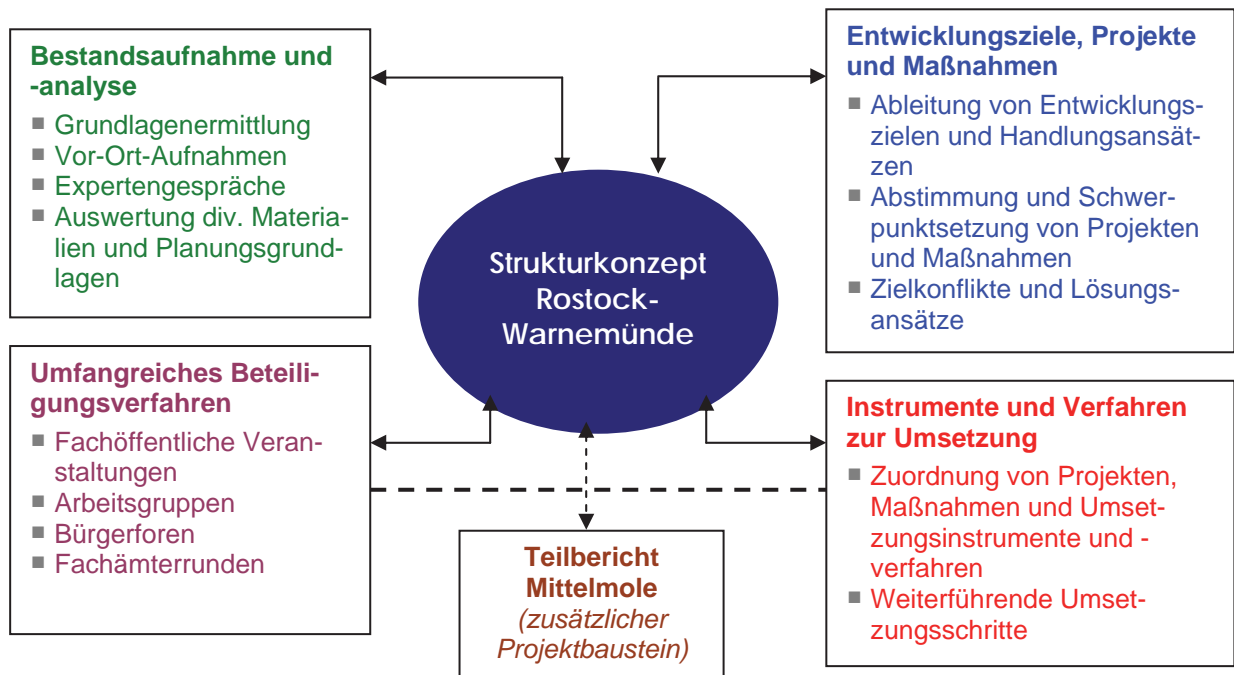
Abb. 1: Karte Küstenlinie Hansestadt Rostock – Seebad Warnemünde



Quelle: ASK, Hansestadt Rostock.

Zur Ausarbeitung des Strukturkonzeptes Rostock-Warnemünde wurden auf Grundlage der zuvor aufgeführten Aufgabenstellung nachfolgende Projektbausteine und die entsprechenden Arbeitsschritte umgesetzt:

Abb. 2: Projektbausteine des Strukturkonzeptes Rostock-Warnemünde



Quelle: ASK.

Abb. 3: Neubebauung am Alten Strom auf der Mittelmole



Quelle: ASK.

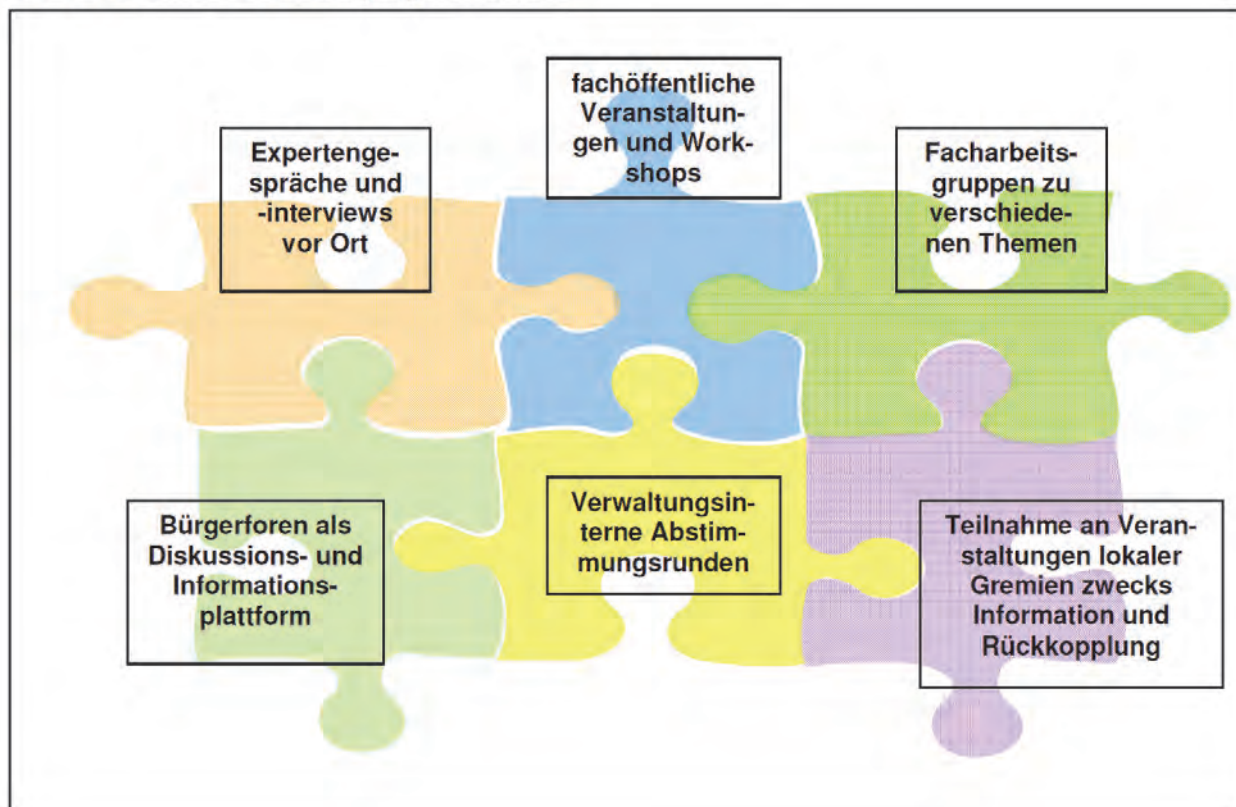
3. Beteiligungsverfahren

Als Projektbaustein im Rahmen des Erarbeitungsprozesses hatte das Beteiligungsverfahren in zweierlei Hinsicht eine zentrale und ebenso herausragende Bedeutung: Zum einen erfuhr die frühzeitige und transparente Einbindung der interessierten Warnemünder Bürger, des Gewerbes und des Einzelhandels, der Wohnungs- und Tourismuswirtschaft, der verschiedenen Interessengruppen und Institutionen wie von Politik und Verwaltung eine Fortsetzung. Zum anderen hat das Beteiligungsverfahren zu einer hohen Akzeptanz und bezüglich der gemeinsam erarbeiteten Ergebnisse zu einem überwiegenden Zuspruch geführt.

Das Beteiligungsverfahren umfasste im Verlauf eines Dreivierteljahres (Mai 2010 bis Januar 2011) eine Reihe von einzelnen Bestandteilen: 2 fachöffentliche Veranstaltungen (1.7.2010; 9.9.2010), 4 Arbeitsgruppensitzungen (AG Tourismus: 26.7.2010; AG Mittelmole: 27.7.2010; AG Wohnen: 2.8.2010; AG Verfahren und Instrumente: 11.10.2010), 2 Ämterrunden (13.12.2010; 18.1.2011) sowie 2 Bürgerforen (15.11.2010; 26.1.2011).

Darüber hinaus wurde der Ortsbeirat Warnemünde, der offiziell als ehrenamtliches Beteiligungsgremium für die Ortsentwicklung Warnemündes eingesetzt ist, in den Beteiligungs- und Abstimmungsprozess zum Strukturkonzept kontinuierlich eingebunden.

Abb. 4: Elemente des Beteiligungsverfahrens



Quelle: ASK.

Bisherige Beteiligungsverfahren und Ergebnisse

1. übergreifende Ämterrunde zur Vorbereitung des Strukturkonzeptes (10. Juni 2009)	→	Vorstellung der vorgesehenen Planungsschritte, Abfrage der zu bearbeitenden inhaltlichen und räumlichen Schwerpunkte, Benennung von Zielkonflikten (Wohnen vs. Gewerbe, Verkehr u. Tourismus; Stellplätze vs. Freiflächen etc.)
↓		
Bürgerforum Warnemünde (23. Juli 2009)	→	Öffentliche Veranstaltung zur Vorbereitung des Strukturkonzeptes, Vorstellung der Planungsschritte, Abfrage der zu bearbeitenden inhaltlichen und räumlichen Schwerpunkte, Benennung weiterer Zielkonflikte (u.a. Ferienwohnungen vs. Dauerwohnungen)
↓		
Diverse Expertengespräche mit Akteuren, Schlüsselpersonen, Institutionen (ab Mai 2010)	→	Bestandsaufnahme und Ausgangssituation, Einbindung der Experten in den Prozess
↓		
Ortsbeirat Warnemünde (4. Mai 2010)	→	Information über den Stand der Planungen, Einbindung des Ortsbeirates in den Prozess
↓		
1. Fachöffentliche Veranstaltung (1. Juli 2010)	→	Entwicklung von Stärken-/ Schwächenprofilen für alle Handlungsbereiche, Herleitung von Entwicklungszielen und ersten Projekt- und Maßnahmevorschlägen
↓		
Arbeitsgruppen „Tourismus“, „Mittelmole“ und „Wohnen“ (27.7., 28.7. u. 1.8.2010)	→	Konkretisierung von Entwicklungszielen, Handlungsansätzen und Projekten; Lösungsansätze Zielkonflikte
↓		
2. Fachöffentliche Veranstaltung (9. September 2010)	→	Ausarbeitung, Gewichtung, Konkretisierung von Projekten und Maßnahmen zu allen Handlungsbereichen, Präsentation von möglichen Umsetzungsinstrumenten und -verfahren
↓		
Arbeitsgruppe „Verfahren und Instrumente“ (11. Oktober 2010)	→	Diskussion über die Vorbereitung einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme für den Bereich Mittelmole (gem. § 165 ff BauGB); Vorbereitung Aufstellungsbeschluss zur Einleitung B-Planverfahren Mittelmole
↓		
Bürgerforum in Warnemünde (15. November 2010)	→	Information der Bürger und Bürgerinnen zum Zwischenstand der Planungen und Projekte zum Strukturkonzept; Abfrage von Bedenken und Anregungen
↓		
Übergreifende Abstimmungen mit den Fachämtern (13.12.2010 u. 18.1.2011)	→	Abstimmung der Zwischenergebnisse bzw. vorläufigen Ergebnisse zum Strukturkonzept
↓		
Bürgerforum in Warnemünde (25. Januar 2011)	→	Information der Bürger und Bürgerinnen über die vorläufigen Ergebnisse des Strukturkonzeptes; Abfrage von Bedenken und Anregungen

4. Bestandsaufnahme und -analyse

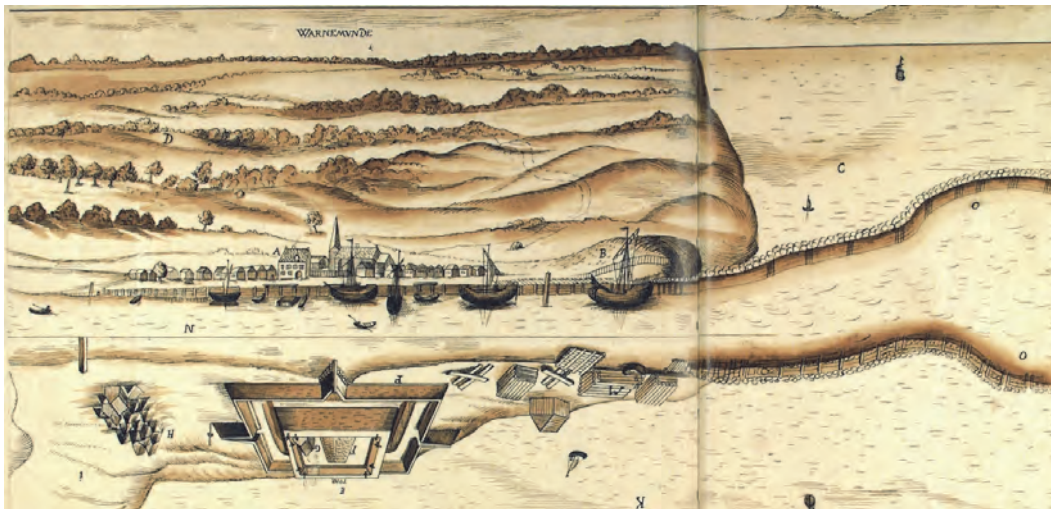
4.1 Die historische Entwicklung Warnemündes

Die historische Entwicklung von Warnemünde lässt sich in vier Phasen beschreiben: Das Fischerdorf, das historische Seebad und Kurort, die Industriestadt und der moderne Bade- und Touristenort.¹

Das Fischerdorf

- 1195 Erste urkundliche Erwähnung von Warnemünde als „Verneminne“
- 1323 Die Hansestadt Warnemünde erwirbt den Ort vom Landesherrn, um die Konkurrenz eines zweiten Hafens zu vermeiden
- um 1600 In der Auseinandersetzung mit der Stadt Rostock wird der Stadt Warnemünde eine weitreichende Einschränkung der gewerblichen Tätigkeit auferlegt – für Warnemünde bleiben die Fischerei, der Lotsen- und Fährbetrieb

Abb. 5: Warnemünde 1661



Das gegenüberliegende Ufer mit der ‚Schwedenschanze‘ ist ‚über Kopf‘ dargestellt.

Quelle: Prignitz 2010.

- bis 1820 Warnemünde entwickelt sich als Fischerdorf entlang des ‚Altenstroms‘ mit zwei Häuserreihen, der sogenannten „Vöreeg“ und der „Achterreeg“ und wird durch die Vogtei (erbaut 1650) verwaltet
- 1720 Warnemünde hat ca. 500 Einwohner

Abb. 6: Warnemünde ca. 1715

Wie auf der Karte dargestellt, war schon damals die Mündung der Warnow von zwei weit in die Ostsee hinausragenden Molen eingefasst.

Quelle: Prignitz 2010.



Seebad und Kurort

¹ Im Folgenden verwendete Quellen: Strukturkonzept Warnemünde, Geschichtliche Entwicklung, Planungsbüro Brockmüller, Amt für Stadtplanung, Seite 17ff; Warnemünde – eine maritime Geschichte, Steffen Prignitz, Rostock 2010; Stadtarchiv Rostock.

- ab 1820 Entwicklung von Warnemünde als Seebad (1822: 100 Badegäste, 1913: 21.416 Badegäste pro Saison)
- ab 1880 erste Phase der Stadterweiterung, es entwickelt sich das Kurparkviertel mit der Strandpromenade und das Ortszentrum mit dem Bau der Kirche 1871, des Kirchenplatzes und des Postamtes (1889) sowie die Bebauung im Bereich Poststraße/Fritz-Reuter-Straße.
- ~1880 Bau der Eisenbahnlinie nach Neustrelitz, Bau des ‚Alten Bahnhofs‘.

Fährhafen und Industrie

- 1900 – 1903 Bau des „Neuen Stroms“ – es entsteht die Eisenbahnhalbinsel, die heute als Mittelmole bezeichnet wird, der Bahnhof und die Eisenbahnfähranlage
- 1900 Warnemünde hat 3.500 Einwohner
- 1912 Bau des Marineflugplatzes auf dem Ortsteil Hohe Düne
- 1922 Bau der Heinkel-Flugzeugwerke auf dem Standort der heutigen Warnowwerft
- 1930 Warnemünde hat 6.300 Einwohner
- ab 1925 Aufbau einer Wasserflugzeugfabrikation (Arado)
- 1930 – 1942 Stadterweiterung – Bau von Wohnhäusern zwischen Fritz-Reuter-Straße und Richard-Wagner-Straße und Bau der Marinesiedlungen Hohe Düne und Markgrafenheide
- 1945 Warnemünde hat 10.577 Einwohner; Demontage des Flugzeugbaus
- ab 1948 Aufbau der Warnowwerft (1960: 6.802 Beschäftigte), Ausbau des Hafenbeckens
- ab 1955 Warnemünde wird Fischereistützpunkt und Hochschulstandort, Hohe Düne wird Marinestützpunkt. Die Reichsbahnlinie nach Rostock wird zur S-Bahn umgewandelt
- 1958 Bau des Seekanals parallel zum Neuen Strom
- 1956 Genossenschaftlicher Wohnungsbau auf der Hohen Düne

Tourismus und Kreuzschifffahrt

- ab 1990 Wiederbelebung des Hotel- und Pensionswesens, Warnemünde entwickelt sich zum modernen Seebad und zum Kreuzfahrthafen
- 1995 Der Fährbetrieb nach Gedser wird eingestellt, Teile der Mittelmole fallen brach
- 1998 Neuer Strom und Seekanal werden durch den Abbau der Mole zusammengelegt

Abb. 7: Warnemünde vor dem Bau des „Neuen Stroms“ – ca. 1890



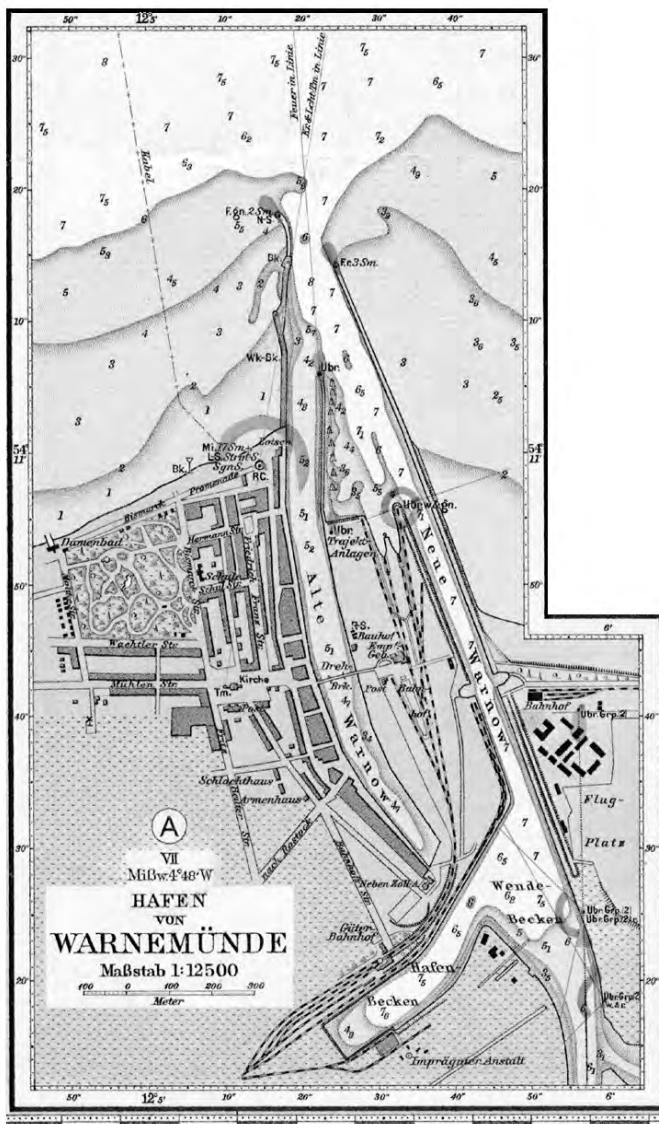
Quelle: Stadtarchiv Rostock.

Fazit

Die städtebauliche und architektonische Vielfalt und Multifunktionalität des Ortes ist das Ergebnis einer historischen Entwicklung vom Fischerdorf über das See- und Kurbad im 19. Jahrhundert, dem Fährhafen, einem Luftwerft, Werft- und Hafenstandort bis hin zu einem modernen Seebad, Segel- und Kreuzfahrthafen.

Die unterschiedlichen historischen Entwicklungsphasen und der kontinuierliche Zuwachs neuer Funktionen und Nutzungen, die sich städtebaulich in Schichten um das historische, auf einer Düne gelegene Fischerdorf herum entwickelt haben, prägen bis heute die städtebauliche Entwicklung des Ortes: das See- und Kurbad mit dem Kurhausviertel entlang der Strandküste im 19. Jahrhundert, das hafen- und schiffbaubezogene Gewerbe mit der Werft an der Warnow und den Wohnsiedlungen, der Werftarbeiter und die sich wandelnden Hafenfunktionen vom Fährhafen mit Personen- und Güterbahnanschluss zum stark frequentierten Kreuzfahrthafen auf der Mittelmole.

Abb. 8: Warnemünde nach dem Bau der "Neuen Warnow" (Seekarte – ca. 1914)



Mit dem Durchstich des Neuen Stroms und seiner Erweiterung zum Seekanal entsteht auf der dem Fischerort gegenüberliegenden Uferseite der Warnow die **Halbinsel der Mittelmole** als eigenständiger Entwicklungsbereich, der heute im Kernbereich hauptsächlich von Brachflächen, aufgegebenen Fährhafen- und Bahnfunktionen gekennzeichnet ist, andererseits als Kreuzfahrterminal, S-Bahnhaltstelle und Großparkplatz für Pkw und Caravans eine für Warnemünde enorm wichtige und den Ort zunehmend prägende Verkehrs- und Tourismusfunktion wahrnimmt.

Insofern ist Warnemünde ein Ort kontinuierlichen Wandels, der im Spannungsfeld steht zwischen den Traditionen des Fischerdorfes und des See- und Kurbades einerseits, der rasanten Entwicklung als Standort der Werft-, Hafen- und Schiffsfahrtsfunktionen bis hin zu einem beliebten, stark frequentierten modernen Erholungsort andererseits. Die künftige Entwicklung des Ortes muss auf diese beiden Entwicklungspole seiner historischen Entwicklung Bezug nehmen.

Quelle: Stadtarchiv Rostock.

4.2 Sozioökonomische Ausgangssituation

Zur Einschätzung und Beurteilung der Ausgangssituation in Warnemünde sind neben der Kenntnisnahme der historischen stadtstrukturellen Entwicklungslinien und -etappen vor allem die gegenwärtigen sozioökonomischen Rahmenbedingungen von großer Bedeutung. Sie dienen wie die stadtgeschichtlichen Hintergründe als wichtige Grundlage zur Begründung, Herleitung und Interpretation von erforderlichen und steuernden Planungen und Maßnahmen zur weiteren Entwicklung von Warnemünde wie auch die der Küstenlinie der Hansestadt Rostock.

Die sozioökonomische Ausgangssituation für den Stadtteil Warnemünde (Ortsteile: Seebad Warnemünde, Hohe Düne und Diedrichshagen) wird an dieser Stelle anhand verschiedener Indikatoren dargestellt:

Die Angaben beruhen auf der durch das Wirtschaftsforschungsinstitut *wimes* durchgeführten „SWOT-Analyse für den Stadtbereich Warnemünde als Grundlage für die Erstellung des Strukturkonzeptes“ mit Stand 31.12.2009 sowie auf den aktuellen kommunalstatistischen Angaben der Hansestadt Rostock.

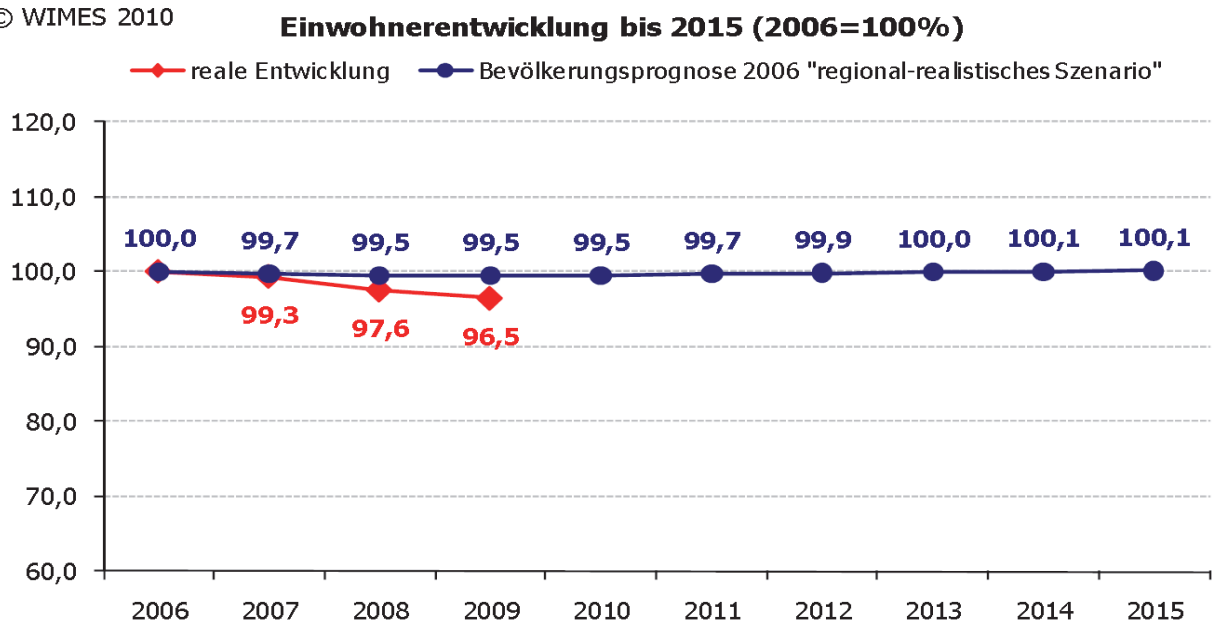
Einwohnerentwicklung

In den letzten 10 Jahren hat sich die Einwohnerentwicklung für den Stadtteil Warnemünde fast durchgehend negativ entwickelt. Seit 2001 hat Warnemünde fast 700 Einwohner verloren (ca. 8,7 % bezogen auf die heutige Einwohnerzahl). Aktuell liegt die Einwohnerzahl per 31.12.2010 bei 7.986 Einwohnern; am 31.12.2009 waren es noch 8.100 Einwohner.

Während der Prognosewert für den Stadtteil Warnemünde für das Jahr 2010 noch von einer Steigerung der Einwohnerentwicklung auf 8.355 Personen ausging (+255), hat sich real die negative Bevölkerungsentwicklung in Warnemünde im Gegensatz zur Gesamtstadt fortgesetzt (vgl. *wimes*, S. 4f.).

Abb. 9: Abgleich der Realentwicklung mit der Bevölkerungsprognose für Warnemünde (Bevölkerungsentwicklung in Warnemünde in den Jahren 2006 bis 2015 (2006= 100%))

© WIMES 2010



Quelle: *wimes* 2010, Hansestadt Rostock.

Nach der Bevölkerungsprognose von 2006 würde die Einwohnerzahl im Jahre 2015 für den Stadtteil Warnemünde 8.405 Personen betragen. Aus heutiger Sicht müssten vor dem Hintergrund der realen Einwohnerentwicklung in den verschiedenen stadtentwicklungspolitischen Bereichen sehr große Anstrengungen unternommen werden (Ausweisung neuer Wohnbaustandorte, umfangreicher Wohnungsneubau, keine weitere Umwandlung in Ferienwohnungen etc.), um dieses Prognoseziel noch zu erreichen.

Fort- und Zuzüge, Geburtensaldo

Gründe für die stetig und auch bislang nachhaltig negative Einwohnerentwicklung im Stadtteil Warnemünde in den letzten 10 Jahren ist zum einen der nach wie vor hohe Saldo der Sterbefälle gegenüber den Geburten (Verhältnis 3 : 1) und der negative Wanderungssaldo, der sich sowohl aus dem innerstädtischen Wegzug (innerhalb Rostock) als auch aus der Abwanderung über die Grenzen Rostocks hinaus (Außenwanderungen) ergibt.

Zum anderen liegt die Begründung der negativen Bevölkerungsentwicklung in der kontinuierlich ansteigenden Anzahl von Wohnungen, die in den letzten Jahren als Ferienwohnungen umgenutzt werden. Hierdurch wird der ohnehin begrenzt verfügbare Wohnraum für zuziehende bzw. für nicht zwangsläufig abwandernde Bevölkerungsteile („Wir finden keine bezahlbare Wohnung in Warnemünde“) stetig verringert, ohne dass neuer bezahlbarer Wohnraum am Wohnungsmarkt Warnemünde entsteht.

Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen

Die Bevölkerungsentwicklung der letzten 10 Jahre nach Altersgruppen stellt sich wie folgt dar (2001 = 100):

- ⇒ leichte Abnahme der Kinder 0 bis 6 Jahre (- 2,4%)
- ⇒ deutliche Abnahme der Kinder zwischen 6 und 15 Jahre (- 18,6 %)
- ⇒ gravierende Abnahme der Jugendlichen 15 bis 25 Jahre (- 46%)
- ⇒ deutliche Abnahme der erwerbsfähigen Bevölkerung 15 bis 65 Jahre (-22,3 %)
- ⇒ erhebliche Zunahme der Älteren ab 65 Jahre (+ 40 %)

In vielerlei Hinsicht ist diese sich nach wie vor vollziehende Veränderung der Bevölkerungszusammensetzung nach Altersgruppen als negativ in Bezug auf eine ausgewogene und sich reproduzierende Bevölkerungsstruktur zu bezeichnen.

Entwicklung der Beschäftigten- und Arbeitslosenzahlen in Warnemünde

Der Anteil der SV-Beschäftigten an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (15-65 Jahre) hat sich in Warnemünde positiver entwickelt als in der Gesamtstadt. Während der Anteil im Jahre 2004 mit knapp 45% sowohl in Warnemünde als auch in der Gesamtstadt gleichauf lag, steigerte sich der Anteil für Warnemünde auf 54,4% im Jahre 2009; für die Gesamtstadt Rostock steigerte sich der Anteil der SV-Beschäftigten an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter auf lediglich 49,7%.

Darüber hinaus ist für den Stadtbereich Warnemünde von einem relativ hohen Anteil Selbstständiger insbesondere im Bereich des Seebades auszugehen. Insgesamt verweisen diese Zahlen und Entwicklungen auf einen vergleichsweise hohen Anteil einkommensstarker Haushalte in Warnemünde.

Der Anteil der Arbeitslosen an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (15-65 Jahre) lag in Warnemünde im Jahre 2009 bei 5,8 %. Damit lag der Anteil deutlich unter dem Durchschnitt der Gesamtstadt, der Ende 2009 9,8 % betrug (= 13.201 Arbeitslose).

Der Anteil der Langzeitarbeitslosen an allen Arbeitslosen hat sich von ehemals 45,6% im Jahre 2006 auf nunmehr 21,0 % (Stand 31.12.2009) mehr als halbiert, bzw. die Gesamtzahl ist von 186 (Höchststand 2006) auf 57 Ende 2009 zurückgegangen.

Etwas anders sieht die Arbeitslosenentwicklung in Warnemünde bei der Frauenarbeitslosigkeit und der Jugendarbeitslosigkeit aus. Hier haben die Entwicklungen in den letzten drei Jahren (2006 bis 2009) – sowohl, was den Anteil an den Arbeitslosen insgesamt als auch den Anteil der Arbeitslosen an der erwerbsfähigen Bevölkerung (15-65 Jahre) betrifft, – entgegen des Trends leider zugenommen.

Vor allem die Entwicklung der Jugendarbeitslosigkeit hat Ende 2009 bereits wieder ein Niveau erreicht, das dem Niveau von 2001 entspricht. Der Anteil der Jugendlichen (unter 25 Jahren) an den Arbeitslosen betrug in Warnemünde Ende 2009: → 8,1% (2001 = 8,1%; Rostock insgesamt 2009: 11,0%, 2001: 10,7%); der Anteil der Jugendlichen an den 15-25-Jährigen lag zum 31.12.2009 bei: → 4,6% (2001 = 4,3%; Rostock insgesamt 2009: 5,6%, 2001: 6,4%).

Fazit

Eine deutliche Schwäche des Stadtbereiches von Warnemünde ist seine Bevölkerungsentwicklung und seine Entwicklung in der Bevölkerungszusammensetzung nach Altersgruppen:

Nach einem Anstieg der Bevölkerung Ende der 90er Jahre, der sich lediglich durch die Neubautätigkeit in Diedrichshagen begründet, sank die Bevölkerung Warnemündes von 8.679 im Jahre 2001 auf nun unter 8.000 im Jahre 2010. Am stärksten von diesem Rückgang betroffen ist das Seebad selbst. Vor allem hat sich der Anteil der Kinder und Jugendlichen an der Bevölkerung in den letzten Jahren extrem negativ entwickelt: Der Anteil der Jugendlichen (15 bis 25 Jahre) sank in diesem Zeitraum um die Hälfte. Der Anteil der erwerbsfähigen Jahrgänge, d.h. der 15- bis 65-Jährigen, hat sich in Warnemünde ebenfalls dramatisch reduziert. Demgegenüber hat sich im gleichen Zeitraum (zwischen 2001 und 2010) der Anteil der über 65-Jährigen an der Bevölkerung von 23% auf über 36% drastisch erhöht.

Die demographische Entwicklung Warnemündes, die von Bevölkerungsrückgang und zunehmender Überalterung gekennzeichnet ist, stellt eines der wesentlichen Entwicklungsprobleme in Bezug auf die Zukunftsfähigkeit der Stadtteile dar. Einige Ursachen für die demografische Entwicklung in Warnemünde sind „hausgemacht“, indem es in der Vergangenheit unterlassen wurde, gegenzusteuern und kompensatorische Maßnahmen angesichts der absehbaren negativen Konsequenzen der Bevölkerungsentwicklung einzuleiten, wie z.B.: der gezielte Zuzug junger Familien nach Warnemünde durch den Bau bezahlbaren Wohnraums, die Verhinderung der Abwanderung junger Bevölkerungsgruppen aus Warnemünde durch Bereitstellung adäquaten Wohnraums und die Verhinderung bzw. restriktive Genehmigung weiterer Ferienwohnungen.

Abb. 10: Blick von der Hohen Düne auf Warnemünde und den ehemaligen Eisenbahnfährhafen



Quelle: ASK.

4.3 Handlungsbereiche

I Städtebau, Orts- und Landschaftsbild

Ausgangssituation

Warnemünde ist ein Ort kontinuierlichen Wandels, der zwischen den Traditionen des Fischerdorfes und des See- und Kurbades sowie der rasanten Entwicklung der Werft-, Hafen- und Schifffahrtsfunktionen steht.

Die Entwicklungsgeschichte des Ortes hat ihren räumlichen Niederschlag gefunden in den unterschiedlichen Stadtquartieren, die sich in Schichten um den historischen Kern entwickelt haben und mit ihren jeweiligen Bau- und Architekturstilen heute die wichtigsten städtebaulichen Elemente des Ortes bilden. Dazu gehören:

- das historische Fischerdorf, das im Wesentlichen aus zwei giebelständigen Häuserreihen entlang des Alten Stroms besteht, auf tiefen Grundtücken, zum Teil noch mit dem ursprünglichen Fachwerk, zum Teil verputzt und mit vorgesetzten Giebeln,
- die erste Stadterweiterung von 1880, mit geschlossener Straßenrandbebauung und zum Teil vorgesetzten Verandavorbauten nördlich und südlich der Kirchenplatzes,
- die Villenbebauung um den Kurpark mit gründerzeitlichen villenartigen Einzelgebäuden in der typischen Bäderarchitektur,
- die Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts um den Kirchenplatz mit der Kirche und der Post,
- die Jugendstil-Villen entlang des Strandweges,
- der Fährhafen und der Bahnhof auf der Mittelmole, die in der existierenden Form als Eisenbahnhalbinsel erst durch den Bau des ‚Neuen Stroms‘ entstanden ist,
- die Stadterweiterung der 20er und 30er Jahre als Arbeitermietwohnungsbau und den giebelständigen Einzelhäusern im Bereich Gartenstraße
- die Werft mit dem Werfthafen als Nachfolgenutzung der Flugzeugwerke
- die Genossenschaftssiedlung auf der Hohen Düne, Siedlungshäuschen in eingeschossiger Bauweise als wichtigste Nachkriegsbebauung der 50er Jahre
- der Segelhafen, mit den Liegeplätzen entlang des Alten Stroms
- als Wahrzeichen aus der DDR-Zeit das Hotel Neptun und der Teepott
- und aus den 90er Jahren die Yachthafenresidenz sowie die Wohnbebauung aus den 70er und 90er Jahren im Ortsbereich Hohe Düne.



Abb. 11: Die ‚Eisenbahnhalbinsel‘ 1914

Quelle: Stadtarchiv Rostock.

Die städtebauliche Entwicklung in den verschiedenen historischen Phasen findet ihren baulichen Niederschlag in einer Vielfalt der Architekturstile und in städtebaulich homogenen Quartieren von insgesamt hoher Gestaltqualität.

Städtebau, Architektur und Landschaft mit Küste und Flussmündung sind in Warnemünde eine besondere Verbindung eingegangen, die das Milieu des Ortes als Seebad und Erholungsort einerseits und als Kreuzfahrthafen und Ankunftsort für Touristen andererseits prägen.

Die wichtigsten und prägenden naturräumlichen Gegebenheiten und Landschaftselemente sind:

- der Strand mit den Dünen,
- die Küste, die westlich des Seebades als Steilküste besteht mit dem Küstenwald,
- die Rostocker Heide,
- die Warnowmündung mit Altem Strom, Seekanal und Breitling,
- die Niedermoorgebiete mit den Kleingartengebieten,
- die ‚Perlenschnur‘ der Parks: Kurpark / Stephan-Jantzen-Park / Arankapark,
- die Bahnhofsgrünanlage am Alten Strom
- die begrünten Plätze und Höfe (z.B. Georginenplatz, Markplatz) sowie
- die Straßenbäume und Alleen im historischen Ortskern.



Abb. 12: Vielfalt des Städtebaus: Erlebnismilieus

Das städtische Ambiente im Stadtkern, die Nähe zu Hafen und Werft und gleichzeitig die große Nähe zu Strand, Dünen und Küste geben dem Ort seinen besonderen und schätzenswerten Charakter und bilden ein Alleinstellungsmerkmal gegenüber anderen Seebädern an der Ostseeküste.

Die Vielfalt des Städtebaus, der Architektur und der Baustile aus den unterschiedlichen historischen Entwicklungsphasen des Ortes ist auch ein wichtiger Bestandteil der unterschiedlichen Erlebnismilieus des Ortes für Besucher und Touristen.

Quelle: ASK.

Abb. 13: Vielfalt der Architektur und der Baustile

Quelle: ASK.



Problemlagen

Folgende Mängel und Probleme der Ortsentwicklung, des Städtebaus und des Erscheinungsbildes der Bebauung und der Freiflächen lassen sich aufführen:

- Mängel in der allgemeinen Ortsentwicklung
 - Mangelnde Einbindung von Markgrafenheide in die Ortsentwicklung
 - Mangelhafte Ein- und Anbindung, mangelhafter städtebaulicher Zustand und mangelhafte Versorgungssituation des Ortsteils Hohe Düne
 - Umwandlung von Wohnungen zu Ferienwohnungen mit dem dazugehörigen saisonbedingten Leerstand und der Gefahr der Verödung von Teilen des Ortskerns

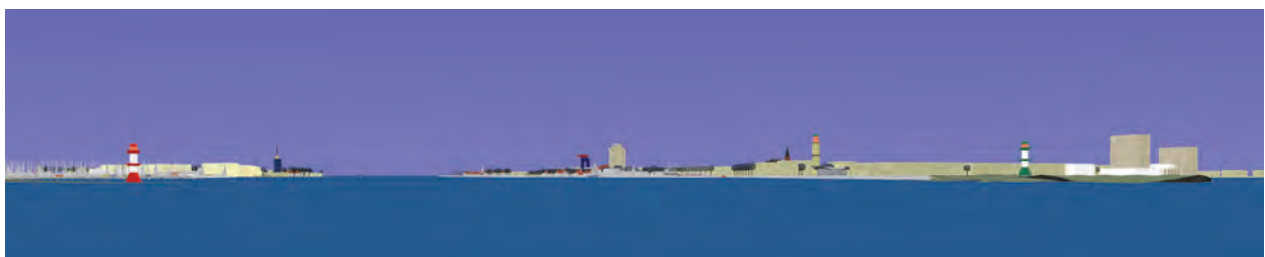
- Brachen, ungenutzte oder untergenutzte Flächen
 - Brachflächen und ungeordnete Stellplätze auf der Mittelmole
 - Brachflächen am Güterbahnhof
 - Unbebaute Flächen auf dem Tonnenhof
 - Leerstehendes Schwimmbad („Samoa“)
 - (Vorübergehende) Schließung des Kurhauses und Unternutzung des Kurgartens
 - Ungenutzte Flächen an der Parkstraße (Sporthotel)
 - Leerstände und untergenutzte Flächen und Gebäude im Bereich der Warnowwerft
- Mängel im Ortsbild
 - Mangelhafte Gestaltung der Ortseingänge...
 - ... im Westen im Zusammenhang mit der brachliegenden Sporthotelfläche sowie
 - ... beidseitig der Ortseinfahrt im Süden entlang der Rostocker Straße
- Mängel in der Funktion durch die Einschränkung anderer Nutzungen (v.a. Fußgänger und Radfahrer) und im Erscheinungsbild durch den ruhenden Verkehr
 - Belastung des gesamten historischen Ortskerns
 - Dominanz der Stellplatzanlage auf dem Kirchenplatz
 - Zum Teil ungeordnetes Parken an den Straßenrändern insbesondere in Straßen mit beidseitigen Stellplätzen (z.B. Friedrich-Franz-Straße) und zusätzlich starke Beanspruchung der Vorgartenflächen durch Stellplätze wie in der Kurhausstraße, Schillerstraße
- Mängel im Erhaltungszustand von Straßen, Gehwegen und Freiflächen
 - Vor allem der schlechte Erhaltungszustand bzw. der dringende Sanierungs- und Instandsetzungsbedarf der Straßen und Gehwege im historische Kern (u.a. Alexandrinestraße, Anastasiastraße, Georginenstraße, Georginenplatz, Seestraße, Mühlenstraße)
 - Der Sanierungsbedarf einiger Straßen und vor allem Gehwege in den Wohngebieten der Gründerzeit und der 30er Jahre (u.a. Dänische Straße, Poststraße, Gartenstraße)
 - Enger und nicht behindertengerechter Fußgängertunnel am Bahnhof und damit der erschwerter Zugang zum Seekanalufer, zum Kreuzfahrtterminal und zur Fähre
 - Instandsetzungsbedürftiger Bauzustand der Uferbefestigung Alter Strom / Bahnhofsgrünanlage
 - Der Pflegezustand eines Teils der öffentlichen Grünanlagen
 - Der ‚Budenzauber‘ mit den Verkaufsständen auf dem Bahnhofsvorplatz
 - Die zum Teil negative Außenwirkung bei Sondernutzung am ‚Alten Strom‘, in der Mühlenstraße, an der Seepromenade etc.
- Gefährdete Grün- und Freiflächen
 - Gefährdung der Parks (Kurpark, Jantzen-Park, Arankapark) durch zusätzliche Bebauung, Vernachlässigung des Pflegezustandes, Verbauung der Grünverbindungen
 - Gefährdung der Bahnhofsgrünanlage durch Erweiterung der Sportboot- und anderer kommerzieller Nutzungen
 - Gefährdung von innerörtlichen Grünflächen in den Innenhöfen und den Vorgärten durch Versiegelung und Umwandlung in Stellplätze
 - Gefährdung des Küstenwaldes und Dünengürtels entlang der gesamten Küstenlinie durch weitere Stellplatzanlagen
 - Gefährdung der Kleingartenanlagen durch Ortserweiterung in den Niedermoorbereich

Abb. 14: Leuchttürme, Hotel Neptun, Werftkran und Lotsenturm

Quelle: ASK.

Entwicklungspotenziale

Die Stärken und Potenziale des Ortes Warnemünde haben vor allem zu tun mit seiner historischen Entwicklung vom Fischerdorf über das historische Kur- und Seebad zum modernen Erholungs- und Touristenort, sowie der außerordentlichen naturräumlichen Lage an der Flussmündung der Warnow und der Küste mit Strand, Dünen, Steilküsten und Küstenwald. Die relativ geschlossene, kompakte Ortslage von Warnemünde und die in der Bebauung meist homogenen Ortsteile, die je nach ihrem Entstehungszeitpunkt unterschiedlichen städtebaulichen Charakter haben, bilden die im Zusammenhang mit ihrer jeweiligen Ortslage für die Bewohner, aber vor allem für Touristen unterschiedlichen Erlebnismilieus. Am stärksten ausgeprägt sind hier das historische Fischerdorf entlang des Alten Stroms und der Alexandrinenstraße, der gründerzeitlich geprägte Ortskern um die Kirche, die Bebauung mit Bädervillen um den Kurpark und die Bebauung entlang der Seepromenade, vor allem im Bereich des Strandweges, die eine charakteristische Hotel- und Pensionszone bildet. Hinzu kommen die ortsbildprägenden Einzelgebäude, aus den unterschiedlichen Bauepochen, von denen die hohen Gebäude wie Kirche, Leuchtturm, Hotel Neptun, der Werftkran, der Lotsenturm und das Scandlines-Gebäude die Stadtsilhouette prägen.

Abb. 15: Stadtsilhouette von Warnemünde vor der Seeseite (schematische Darstellung)

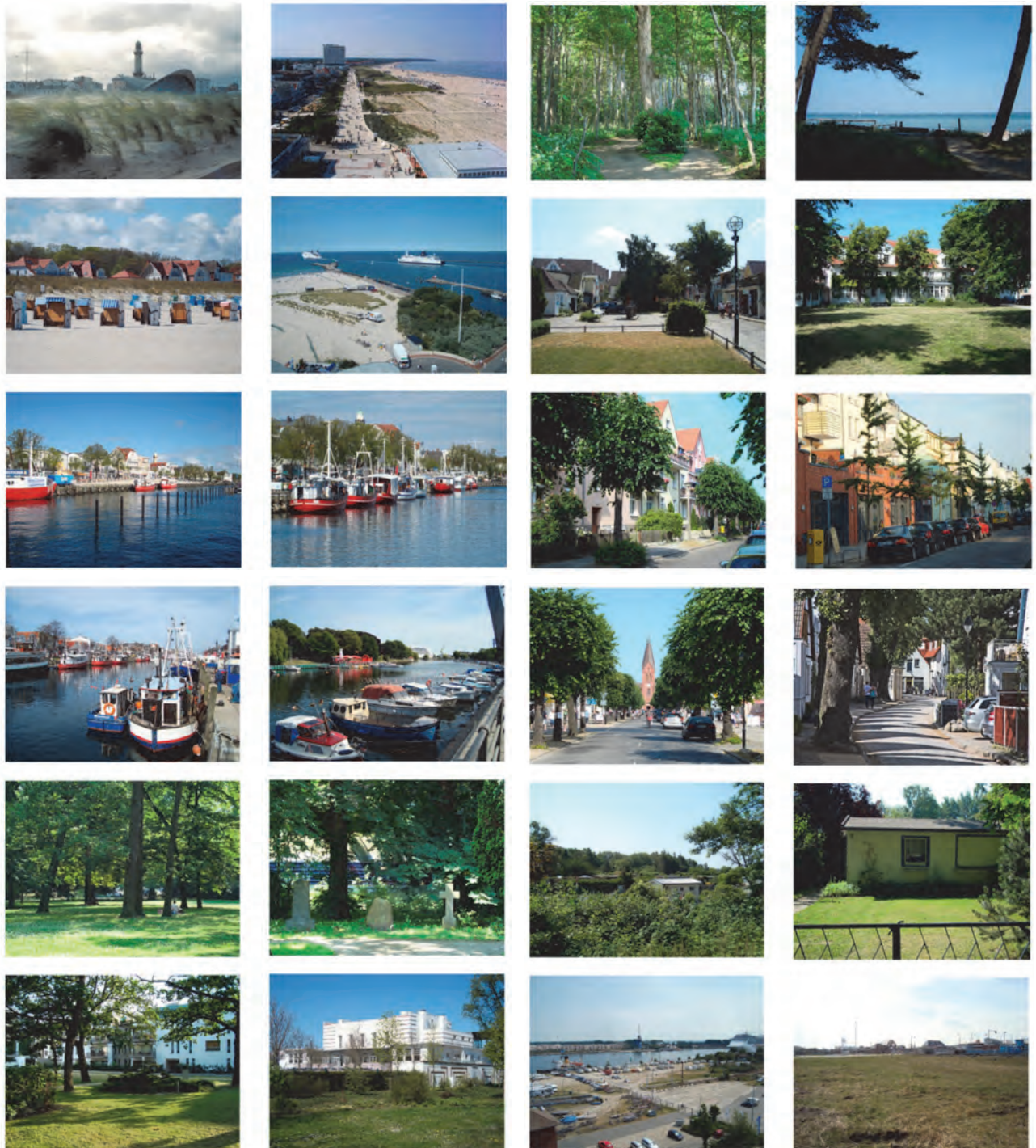
Quelle: ASK.

Ebenso prägend für das Ortsbild sind die naturräumliche Lage, die bestehenden Grün- und Freiflächen und der innerörtliche Baumbestand.

Die baulichen und städtebaulichen Qualitäten des Ortes Warnemünde, die Vielfalt der Architektur, die Silhouette und Fernwirkung des Ortes, die außerordentliche naturräumliche Lage an Küste und Flussmündung sowie die Qualität von Grün- und Freiflächen bilden das städtebauliche Entwicklungspotenzial von Warnemünde.

Abb. 16: Prägende Landschaftselemente von Warnemünde

Strand und Dünen, die Warnow mit Warnowmündung, Alter Strom, Seekanal und Breitling, die Steilküste und der Küstenwald, die Perlenkette der Parks (Kurpark, Jantzen Park, Arankapark), die begrünten Straßen und Plätze, die Niedermoorgebiete mit den Kleingärten und derzeit die Brachflächen auf der Mittelmole:



Quelle: ASK.

Tab. 1: I Städtebau, Orts- und Landschaftsbild: Problemlagen und Schwächen, Stärken und Potenziale

Handlungsbereich I Städtebau, Orts- und Landschaftsbild	
Problemlagen und Schwächen	Stärken und Potenziale
<ul style="list-style-type: none"> — Umwandlung von Wohnungen in Ferienwohnungen — Mangelnde Anbindung der Ortsteile Hohe Düne und Markgrafenheide — Brachflächen oder untergenutzte Bereiche auf der Mittelmole, am Güterbahnhof, auf dem Tonnenhof, an der Parkstraße, auf dem Gelände der Warnowwerft — Leerstände und Unternutzungen von Schwimmbad, Kurhaus — Mängel im Ortsbild bei der Gestaltung der Ortseingangsbereiche — Mängel durch die Beeinträchtigung anderer Nutzungen und des Ortsbildes durch den ruhenden Verkehr im Ortskern, auf Straßen und Plätzen — Mängel im Erhaltungszustand von Straßen und Plätzen — Defizite beim Pflegezustand einiger öffentlicher Grün- und Freiflächen 	<ul style="list-style-type: none"> + Das historisch geprägte Ortsbild mit den unterschiedlichen Quartieren und Architekturstilen, die für Touristen wesentlichen Bestandteil unterschiedlicher Erlebnismilieus bilden. + Die naturräumliche Lage an Küste und Flussmündung mit Strand, Dünen, Küstenwald etc. + Die denkmalgeschützte historische Bausubstanz + Die sanierten und gepflegten, zum Teil denkmalgeschützten historischen Parkanlagen + Die Multifunktionalität als Wohnort, Seebad und Kurort, Kreuzfahrthafen und Hafeneinfahrt, Werft- und Gewerbestandort und Standort von Wissenschaft und Technik + Die gute verkehrliche Anbindung und Erschließung + Die stadträumliche Qualität von Straßenräumen, Plätzen und verkehrsberuhigten Bereichen + Die Entwicklungspotenziale auf untergenutzten Flächen und Brachen

Fazit

Aus der Bestandsaufnahme und den Diskussionen vor Ort ergeben sich u.a. Mängel und Defizite in der allgemeinen Ortsentwicklung, durch Brachen, ungenutzte oder untergenutzte Flächen, durch Beeinträchtigungen im Ortsbild, Mängel in der Funktion, Nutzung und im Erscheinungsbild von Straßen und Plätzen, durch die Beeinträchtigung durch den ruhenden Verkehr, die schleichende Umwandlung von Vorgärten, Hofflächen und anderen privaten Grünflächen in Stellplätze und Mängel im Erhaltungszustand von Straßen, Gehwegen, Freiflächen und Plätzen.

Die städtebaulichen Potenziale liegen in der naturräumlichen und landschaftlichen Ausgangssituation mit Dünen, Strand, Küste, der Entwicklung des Ortes mit der historischen, zum Teil denkmalgeschützten Bausubstanz, der Vielfalt von Städtebau und Architektur, den historisch geprägten Parkanlagen, Grün- und Freiflächen, den bestehenden, entwicklungsfähigen Brachflächen, sowie der guten verkehrlichen Anbindung und Erschließung.

Bauliche Erhaltungssatzung und Denkmalschutz den Rahmen für die bauliche Entwicklung des Ortskerns Warnemündes ab. Sie entsprechen der Forderung, die historische Ortsgestalt zu bewahren und behutsam weiterzuentwickeln. Dazu ist ggf. eine räumliche Erweiterung des Bereiches der Erhaltungssatzung sinnvoll (z.B. Bereich Gartenstraße, Lillienthalstraße).

I Städtebau, Orts- und Landschaftsbild

Teilgebiet Mittelmole

Ein wesentlicher Anlass für die Erstellung des Strukturkonzeptes Warnemünde war die Ausgangssituation und die beabsichtigte Überplanung der Mittelmole. Entwicklungsziele und Maßnahmen für die Mittelmole sollten aus der Situation des Ortes Warnemünde und deren Anforderungen formuliert und entwickelt werden.

Abb. 17: Luftbild
Mittelmole 2010

Quelle: Hansestadt Rostock



Mittelmole – Ausgangssituation

Die Mittelmole ist durch ihre zentrale Lage in Warnemünde und am ‚Hafeneingang‘ der Stadt Rostock und durch die wichtigen Verkehrsfunktionen für die Hansestadt Rostock und für den Ortsteil Warnemünde und deren zukünftige Entwicklung von herausragender Bedeutung mit Blick auf:

- Die bestehenden Nutzungen und Funktionen im Bereich des Verkehrs (Kreuzfahrtterminal, Bahn, Stellplätze für Pkw, Reisebusse, Caravans etc.),
- ihre enge räumliche und funktionale Verknüpfung mit dem historischen Ortskern des Seebades Warnemünde sowie
- in Bezug auf die künftigen, die Stadt ergänzenden Nutzungen (Wohnen, Tourismus, Gastronomie, Einzelhandel, Dienstleistungen, Veranstaltungen, Segelsport).

Infolgedessen kommt der städtebaulichen Entwicklung der Mittelmole eine Schlüsselfunktion für die Zukunft des Seebades Warnemünde zu.

- Die Mittelmole nimmt für alle Ankommenden in Warnemünde – den Kreuzfahrttouristen, den Bahn- und Fährpassagieren, den Busreisenden und den Pkw-Fahrern – die Funktion des Eingangsbereiches und Ankunftsortes zum Seebad ein. Sie sollte dementsprechend repräsentativ ausgestaltet und bebaut sein. Insgesamt besteht ein großes öffentliches Interesse

seitens der Stadt Rostock und des Seebades Warnemünde an der Entwicklung dieser Fläche unter gewissenhafter Berücksichtigung und Ausschöpfung der Instrumente und Verfahren des Planungsrechtes und ggf. des besonderen Städtebaurechtes, die mit der Wahrnehmung der kommunalen Planungshoheit eng verbunden sind.

Demgegenüber befindet sich die Mittelmole aktuell in Teilen mit ihren Brachflächen, mit dem Verdacht auf Altlasten und der mangelhaften Erschließung in einem desolaten Zustand. Der Hochwasserschutz ist nicht gewährleistet.



**Abb. 18: Luftbild
Mittelmole**

Quelle: www.fcrostock.de.

Mittelmole – Fazit

Angesichts der Ausgangssituation im Bereich Mittelmole stellen sich u.a. folgende Aufgaben:

- Die Neuordnung fast der gesamten Fläche, der Nutzungen und der Erschließung und damit
- Schaffung eines neuen Planungsrechtes
- Die gerechte Abwägung öffentlicher und privater Interessen mit Blick auf die zentrale Bedeutung der Mittelmole für die gesamte Entwicklung des Ortsteiles Warnemünde
- Die Abgrenzung der öffentlichen und privaten Flächen
- Die Neuordnung der Erschließung, ggf. durch Bodenordnungsverfahren
- Die Beseitigung von Altlasten
- Die Herstellung des Hochwasserschutzes
- Die Aufhebung der Widmung als Bahnflächen
- Die Sicherung von öffentlichen Flächen für Hafen- und Logistik-Funktionen
- Die Sicherung und Entwicklung des Segelhafens
- Die Sicherung der Tragfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der Neubebauung
- Die Sicherstellung einer zügigen Umsetzung der Neuordnung und der Bebauung

Abb. 19: Plan BESTAND – I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild – Baustruktur

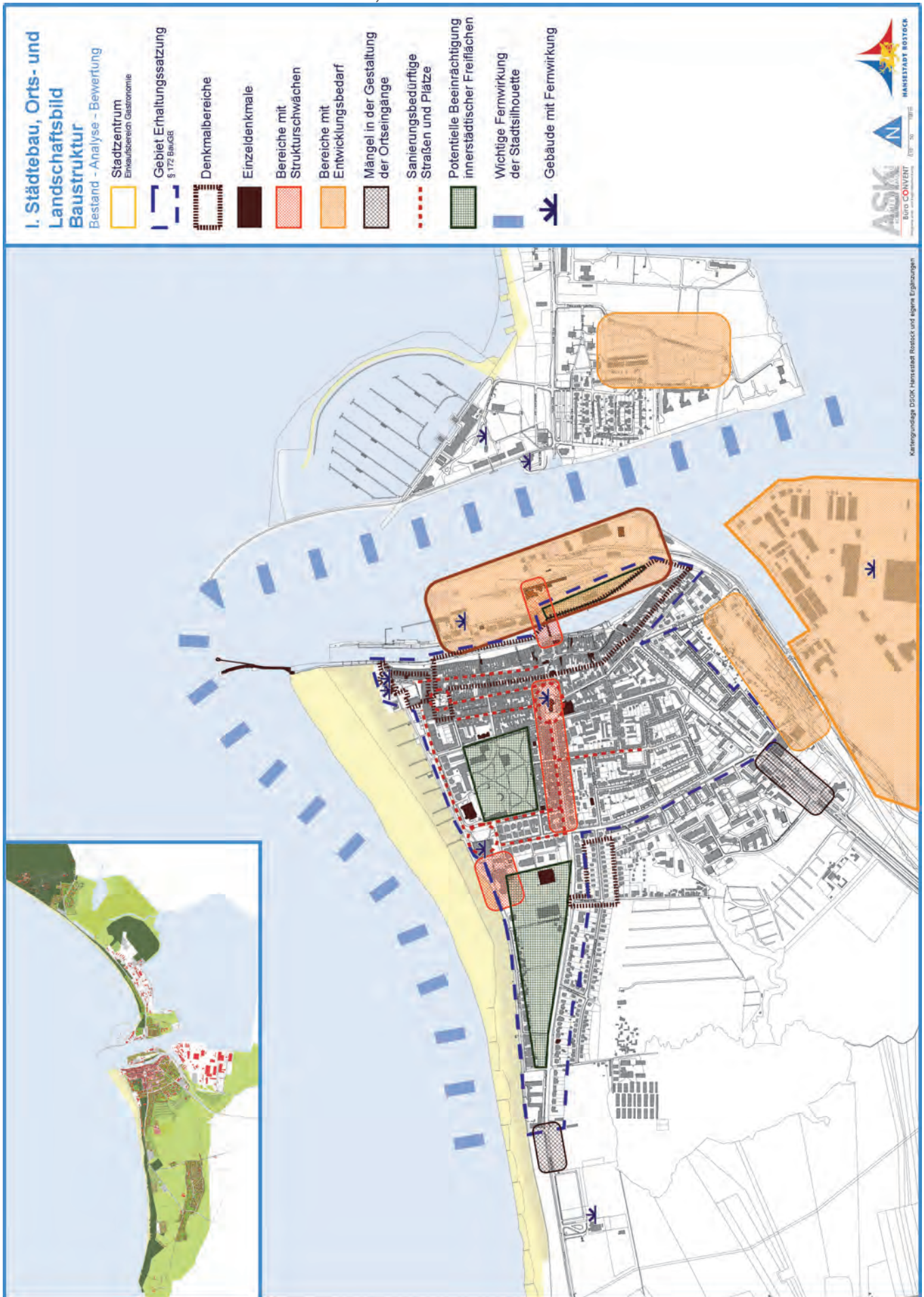


Abb. 20: Plan BESTAND – I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild – Grün- und Freiflächen

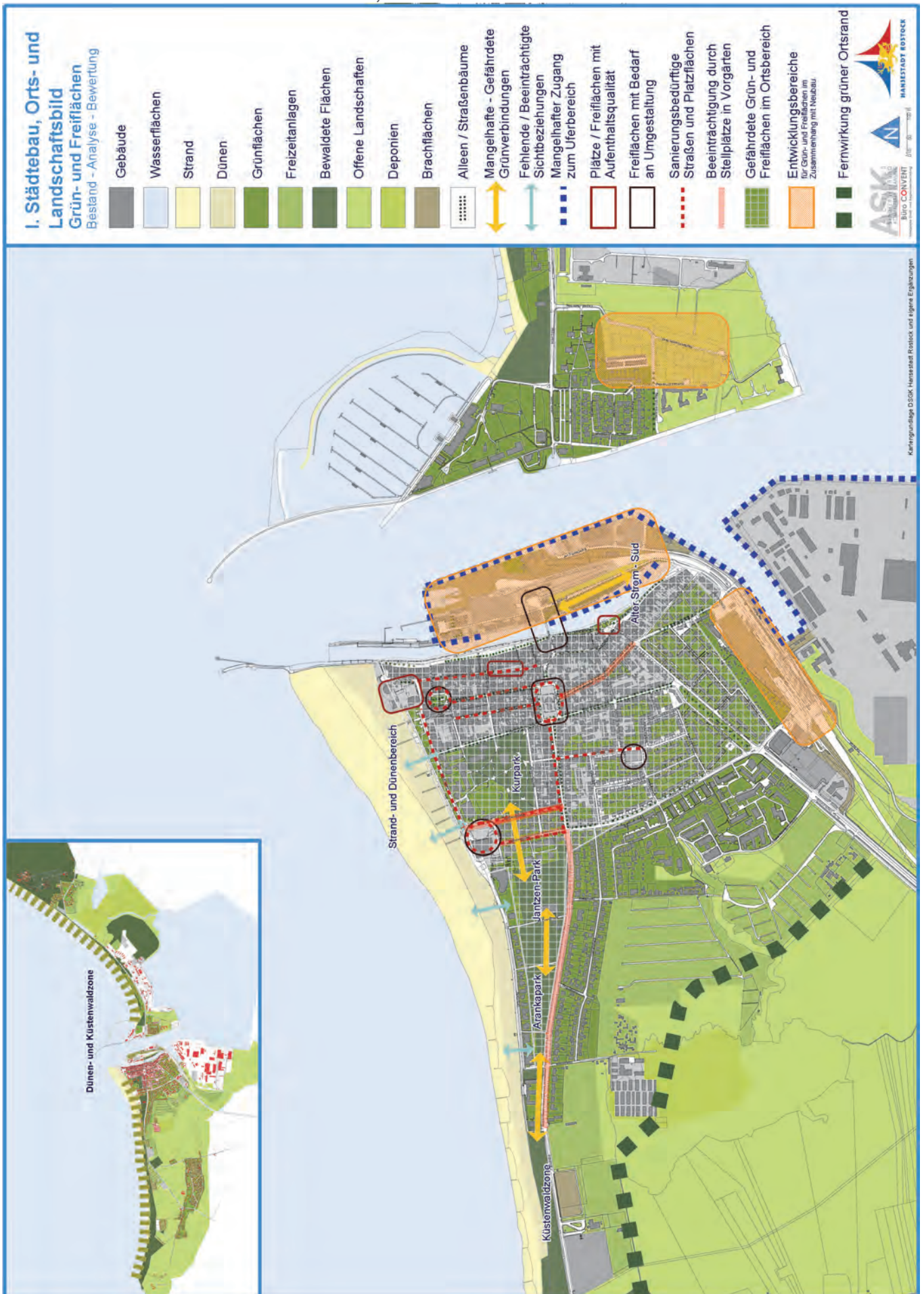
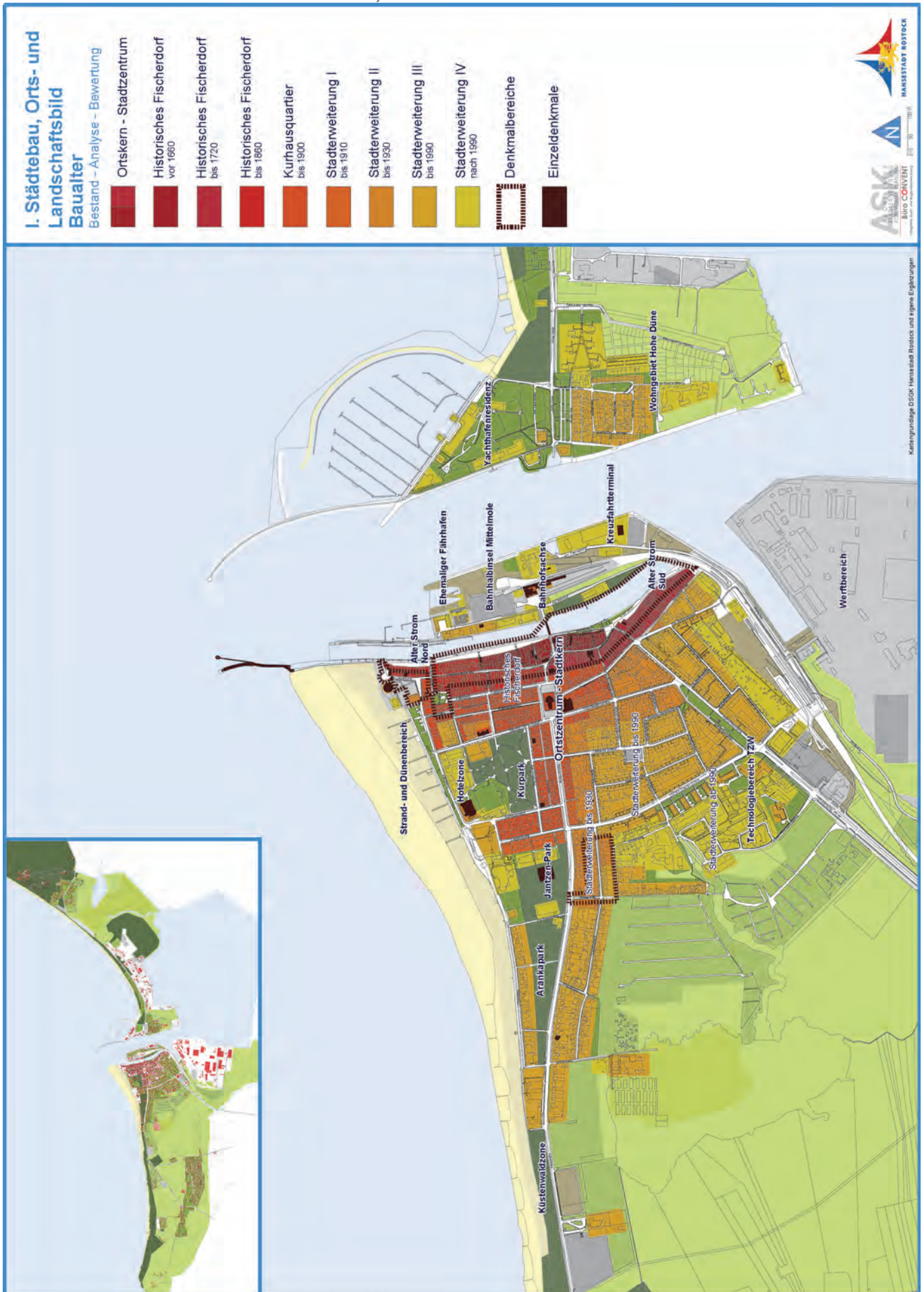


Abb. 21: Plan BESTAND – I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild – Baualter



II Verkehr

Ausgangssituation

Warnemünde ist verkehrsmäßig sehr gut erschlossen. Das betrifft sowohl den Pkw-Verkehr durch die Anbindung über die B 103 an die Stadtautobahn aus Richtung Rostock sowie die Anbindung an den ÖPNV durch den Busverkehr, die S-Bahn und die Nahverkehrszüge Richtung Rostock und Güstrow. Durch diese Situation hat sich in den letzten Jahren der Modal-Split, also das Verhältnis der Kfz- zur ÖPNV-Nutzung, erheblich zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs verbessert.

Auch für den ruhenden Verkehr sind durch die Schaffung neuer Stellplatzanlagen in der Ortslage im Prinzip ausreichende Parkmöglichkeiten vorhanden. Dieses gilt nicht für die saisonbedingten Großereignisse (wie z.B. Warnemünder Woche, Hanesail etc.), für die zum Schutz des Ortskerns individuelle Sperrzonenregelungen entwickelt wurden. Eine Ausweitung zentral gelegener Stellplatzkapazitäten ist zum Schutz des Orts- und Landschaftsbildes nur an einigen Punkten denkbar, wie z.B. im Bereich Güterbahnhof oder bei der Überplanung und Umgestaltung der Mittelmole.

Diese Ausgangssituation ist vor allem auch das Ergebnis der weitest gehenden Realisierung des integrierten Gesamtverkehrskonzeptes (IGVK) von 1998. Die Umsetzungsbilanz dieses Gesamtverkehrskonzeptes kommt unter anderem zu dem Ergebnis: *„Das Integrierte Gesamtverkehrskonzept wurde in einem historisch kurzen Zeitraum von 10 Jahren annähernd vollständig umgesetzt. [...] Im Ergebnis der vorliegenden Untersuchungen kann deshalb festgestellt werden, dass mit dem aktuellen Stand der Umsetzung des Maßnahmeplanes entsprechend dem IGVK, Teil D die gestellten Ziele in quantitativer und qualitativer Hinsicht bereits weitgehend erreicht wurden.“*²

Problemlagen

Die aktuelle Verkehrssituation in Warnemünde muss beurteilt werden angesichts dreier unterschiedlicher Verkehrsbelastungssituationen:

1. Die Situation normaler Verkehrsbelastung in der Vor- und Nachsaison mit „normalem“ Bewohner-, Wirtschafts- und Besucherverkehr,
2. die Verkehrssituation in der Hauptsaison mit einem hohen Anteil an Besucher-, Tagestouristen-, Strand-, Andienungs- und Zulieferverkehr für Kreuzschiffahrt sowie
3. die besondere Verkehrssituation anlässlich von Großereignissen wie die Warnemünder Woche, Hanse-Sail, Leuchtturm in Flammen und Ähnlichem, bei denen der Ortskern ganz oder teilweise für den Pkw-Verkehr gesperrt wird.

Die Verkehrsprobleme von Warnemünde sind, was den ruhenden Verkehr betrifft, hauptsächlich saison- oder tourismusbedingt:

- Die hohe Zahl von Touristen, Tages- und Badegästen zu den Hauptreisezeiten führen zu einer hohen Belastung des Ortes und der Küstenlinien durch Parksuch- und ruhenden Verkehr.
- Davon sind trotz der Beschränkung von weiten Teilen des Ortes Warnemünde auf Bewohnerparken einzelne Straßen des historischen Ortskerns durch ein- oder beidseitiges Parken im Straßenraum sowie durch Umwandlung von Hof- und Vorgartenflächen in Stellplätze besonders betroffen.

² Umsetzungsbilanz des Integrierten Gesamtverkehrskonzept (IGVK) 1998; Quelle Rostock 2008.

- An einzelnen Punkten kommt es zu Konflikten zwischen Pkw- und Fußgängerverkehr; das betrifft die Querung der Straße ‚Am Bahnhof‘ über den stark frequentierten Bahnhofsvorplatz und die Kreuzung des Fußgängerverkehrs zwischen Bahnhofstunnel und Kreuzfahrtterminal mit dem Kfz-Verkehr von und auf die Fähre zur Hohen Düne.
- In einzelnen hochverdichteten Wohnlagen besteht auch außerhalb der Reisesaison ein Mangel an (Bewohner)Stellplätzen.

Abb. 22: Parksituation Kurhausstraße und Kirchplatz



Quelle: ASK

Entwicklungspotenziale

Eine ganze Reihe von Maßnahmen, die noch aus der Umsetzung des integrierten Verkehrskonzeptes von 1999 resultieren, befindet sich in Planung oder in der Vorbereitung.

Dazu gehören folgende Vorhaben:

- ÖPNV-Verknüpfungspunkt Warnemünde-Werft mit der Bahnquerung ‚An der Autobahn/Werftstraße‘,
- Umbau Mühlenstraße (Planungen liegen vor),
- Lückenschluss Radweg Werftallee zwischen Rostock-Warnemünde und Rostock-Groß Klein (noch keine Freigabe der Planungsmittel),



- Bahnhof Warnemünde mit Rückbau des Fußgängertunnels und teilweisem Gleisrückbau (Realisierung voraussichtlich ab 2012 durch DB AG),
- Erneuerung der Seestraße und der Straße ‚Am Leuchtturm‘ (diese Straßen liegen im aktuell beschlossenen Fördergebiet ‚Rostock - Seebad Warnemünde‘),
- Fertigstellung der Verbindungsstraße Rostock-Lichtenhagen – Elmenhorst, die einer erhebliche Entlastung des Ortsteiles Rostock-Warnemünde vom Durchgangsverkehr bewirken wird (teilweise Inhalt des B-Plans 02.WA.149),

Abb. 23: „Haltestelle“ Warnemünde (1)

Quelle: ASK.

- Umgestaltung der Buswendeschleife Warnemünde – Parkstraße an der Jugendherberge entsprechend B-Plan Nr. 01.SO.88,
- zügige Umsetzung einer Lösung für einen Caravan-/Wohnmobilplatz in Rostock-Warnemünde:
 - Für einen Caravanplatz im Bereich der ehemaligen Deponie am Weidenweg befindet sich ein B-Plan in Aufstellung.
 - Alternativ gibt es Bestrebungen, eine Fläche im Bereich des Parkplatzes Rohrmann'sche Koppel als Caravanplatz zu entwickeln.

Schon die bisherige Verkehrsplanung war von beiden Aspekten – Kapazitätserweiterung und Verkehrsberuhigungs- und Regulierungsmaßnahmen – geprägt:

- Ausweitung der Kapazitäten für den ruhenden Verkehr am Ortsrand und entlang der Küstenlinie,
- Verkehrsberuhigungs- und Regulierungsmaßnahmen für die Ortskern von Warnemünde und Markgrafenhöhe, unter anderem durch die Einrichtung von Anliegerparken, ein differenziertes System von Einbahnstraßen im historischen Ortsbereich sowie Ausweitung der Fußgängerzonen in den Bereichen Alter Strom, Alexandrinenstraße und Mühlenstraße.

Als noch ausstehende Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation in Warnemünde sind u.a. vorgesehen:

- ⇒ Schaffung weiterer Parkplätze u.a. im Bereich Güterbahnhof (Parkhauslösung)
- ⇒ Neuordnung des ruhenden Verkehrs im Bereich der Mittelmole, wobei zumindest von einem Erhalt der bestehenden Zahl der Stellplätze ausgegangen wird plus der Zahl an Stellplätzen, die durch die zusätzlichen Nutzungen (wie z.B. Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel) erforderlich werden.
- ⇒ Umgestaltung Bahnhofsvorplatz, Rückbau Bahngleise und Fußgängertunnels
- ⇒ Maßnahmen zur Verbesserung des Straßenraums durch Instandsetzung oder Umbau, vor allem im Bereich des historischen Ortskerns von Warnemünde
- ⇒ Fortschreibung des Konzeptes für den ruhenden Verkehr – Parkraumkonzept (Berücksichtigung von Anwohnerparken, P+R, individuelles Parken im Ortsteil, Parken am Straßenrand, Neubau von Parkhäusern am Ortsteilrand etc.)
- ⇒ Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes
- ⇒ Umsetzung des Reisebuskonzeptes mit Haltepunkten auf der Mittelmole und im Bereich der Lorzingstraße
- ⇒ Zügige Umsetzung einer Lösung für einen Caravan-/ Wohnmobilplatz
- ⇒ Fertigstellung der Verbindungsstraße Rostock-Lichtenhagen – Elmenhorst.



Abb. 24: Parksituation in der Gartenstraße

Quelle: ASK.

Die in Warnemünde geplanten, anstehenden oder in den Beteiligungsverfahren vorgeschlagenen Verkehrsmaßnahmen sind:

- Verkehrsmaßnahmen, die noch in den Bereich der Umsetzung des integrierten Gesamtverkehrskonzeptes fallen. Dazu gehört die Fertigstellung des ÖPNV-Verknüpfungspunktes.
- Verkehrsmaßnahmen, die sich auf die Regulierung des fließenden und die Neuordnung des ruhenden Verkehrs beziehen und die vor allem dazu dienen sollen, den historischen Ortsbereich von Warnemünde vor hohen Verkehrsbelastungen durch Park- und Parksuchverkehr zu schützen. Dazu gehören auch die Maßnahmen zur Sperrung des Ortskerns bei Großveranstaltungen (Hanse-Sail, Warnemünder Woche etc.), die ggf. räumlich und zeitlich ausgedehnt werden könnten.
- Verkehrsmaßnahmen vor allem im Bereich des ruhenden Verkehrs, die zur Neuordnung und auch räumlichen Umverteilung der bestehenden Stellplatzkapazitäten führen und die mit in der Planung befindlichen Projekten, wie zum Beispiel am Güterbahnhof oder auf der Mittelmole zusammenhängen.
- Verkehrsbezogene Einzelmaßnahmen, um den Ortskern vom fließenden und ruhenden Verkehr zu entlasten, das historische Ortsbild zu schützen und die Ruhe und Luftreinheit für den Erholungsort sicherzustellen. Dazu gehört die Entlastung vom Durchgangsverkehr durch die Straße nach Elmenhorst, die Neuordnung des ruhenden Verkehrs in den historisch geprägten Straßenräumen, der Schutz der privaten und öffentlichen Freiflächen (Vorgärten und Höfe) vor Umwandlung in Stellplätze, die zeitliche und/ oder räumliche Ausdehnung der Sperrung oder Teilspernung (nur für Anlieger- und Andienungsverkehr).

Im Einzelnen werden im Handlungsbereich „Verkehr“ folgende Problemlagen, Schwächen, Stärken und Potenziale festgestellt:

Tab. 2: II Verkehr: Problemlagen und Schwächen, Stärken und Potenziale

Handlungsbereich II Verkehr	
Problemlagen und Schwächen	Stärken und Potenziale
— Zustand öffentlicher Verkehrsanlagen (Gehwege und Straßen)	+ Gute Verkehrsanbindung an Straße und Schiene
— Beidseitiges Parken, zu viele ungeordnet parkende Autos im Ortskern z.B. Kurhausstraße, Schillerstraße)	+ Ausbaufähiges Angebot ÖPNV
— Beeinträchtigung durch den ruhenden Verkehr vor allem im Kernbereich	+ Anbindung an den Ostseeradfernwanderweg
— Problem Caravanplatz Mittelmole	+ Gute Einbindung in das überregionale Straßen- und Schienennetz
— Mangelhafte Querverbindung Bahnhof / Neuer Strom für Fußgänger	+ Leistungsfähiger ÖPNV, Bus und Fähre
— Schlechte Verkehrsanbindung in Richtung Fähre Hohe Düne und Kreuzfahrtterminal	+ Potenziale der Warnow als Verkehrsweg
— Kreuzender Verkehr (Fußgänger/ Kfz) auf der Mittelmole	+ Ausbaufähiges Parkplatzangebot an der Peripherie, Parkleitsystem
— Mangelnde Barrierefreiheit vor allem am Nadelöhr Fußgängertunnel am Bahnhof	+ Anwohnerparken und Verkehrsberuhigung im Ortskern
— geringe Taktfrequenz des Ortsbusses	+ Zentrale Lage des S-Bahnhofs

<ul style="list-style-type: none"> — ungeklärte Wegeföhrung für Radfahrer und Konflikte zwischen PKW- und Radverkehr im Ortskern — Problematische Erreichbarkeit für Anlieferverkehr bei gewerblichen Nutzungen — Durchgangsverkehr/ fehlende Ortsumgehung — Mangel an Reisebusstell- und Halteplätzen auf der Mittelmole — Keine oder schlechte Rad- und Fußwege im Ortskern — Mangelhafte Auslastung der Ausweich-Parkflächen — Busverbindungen zu weit weg vom Zentrum; — Mangelhafte Anbindung des Bahnhofs an den ÖPNV-Ortsbus 	<ul style="list-style-type: none"> + Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel + Attraktive Fußgängerbereiche (Am Alten Strom, Alexandrinenstraße, Seepromenade)
---	--

Fazit

Durch die in Planung oder Realisierung befindlichen Verkehrsmaßnahmen werden die noch bestehenden Probleme oder Engpässe des fließenden Verkehrs im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten gelöst. Dazu gehören die Ortsentlastungsstraße nach Elmenhorst und die neue Bahnquerung am S-Bahnhof Werft von der Straße ‚An der Stadtautobahn‘ zur Werftallee, die eine erheblich verbesserte Erschließung und Anbindung der Mittelmole und die Beseitigung des Verkehrsengpasses Bahnübergang ‚Alte Bahnhofsstraße‘ zur Folge hat. Durch den ÖPNV-Verknüpfungspunkt Lorzingstraße wird die Anbindung und der Übergang S-Bahn-Bus verbessert und die Voraussetzung geschaffen für die Aufwertung des Ortsbusses als Zubringer mit verbesserter Fahrfrequenz, d.h. damit auch ein verbessertes P+R-System.

Die vollständige Umsetzung der im Gesamtverkehrskonzept von 1998 vorgesehenen Maßnahmen, die Neuordnung der Stellplatzkapazitäten zur Entlastung des Ortskernes und die Schaffung und ortsverträgliche Anordnung neuer Stellplätze im Rahmen der anstehenden Neubauprojekte werden seitens des Strukturkonzeptes Warnemünde als Hauptaufgaben gesehen. Sie werden nicht nur den Ortskern vom ruhenden Verkehr entlasten, sondern auch die Bedingungen für den Anliefer- und Wirtschaftsverkehr verbessern. Sie bilden ferner eine Voraussetzung zur Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer im Ortsbereich, zur Sicherung der Wohn- und Erholungsruhe und zum Schutz vor Immissionen von Lärm und Abgasen.

Abb. 25: „Blechlawine“



Quelle: ASK.

Abb. 26: Plan BESTAND – II. Verkehr



III Wirtschaft und Gewerbe

Ausgangssituation

Traditionell ist der Stadtteil Warnemünde (Warnemünde, Diedrichshagen und Hohe Düne)³ neben seiner touristischen Bedeutung ein maritimer Wirtschaftsstandort, wobei der wirtschaftliche und somit stadtkonominische Schwerpunkt im Ortsteil Warnemünde selbst liegt. Für die Hansestadt Rostock als wirtschaftliches Zentrum spielt der Standort Warnemünde aufgrund seiner Wirtschaftskraft in den Bereichen Schiffbau, Zulieferer und maritimes Gewerbe, Technologie, Forschung und Wissenschaft sowie auch im Bereich Handel und Tourismus einschließlich Kreuzschifffahrt nach wie vor eine tragende Rolle, die in mehrerlei Hinsicht gestärkt werden muss.

Die „wirtschaftlichen Säulen“ Warnemündes

Bereits in der Vergangenheit beruhte die Entwicklung Warnemündes – wenngleich in zeitlich unterschiedlichen Dynamiken, jedoch in ihrer grundsätzlichen Ausrichtung – auf der Kombination von Industrie, Handel und Tourismus.

Industrie

Auf dem im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Industriegebiet am südöstlichen Rand des Ortskerns von Warnemünde sind mehrere Betriebe des maritim-industriellen Sektors ansässig. Zu nennen sind hier die auf Flusskreuzfahrtschiffe spezialisierte, florierende Neptunwerft, das Schiffsmotorenwerk Caterpillar und die derzeit nur eingeschränkt tätige Warnowwerft.



Abb. 27: Werftgelände aus der Luft

Quelle: Hansestadt Rostock.

Technologie, Wissenschaft und Forschung



Der Wirtschaftsbereich Technologie, Wissenschaft und Forschung, der nicht nur für den Standort Warnemünde, sondern für die Hansestadt Rostock insgesamt eine tragende Rolle spielt, entwickelt sich in Warnemünde weiterhin positiv. Eine zentrale Stellung übernimmt hierbei das Technologiezentrum Warnemünde (TZW) sowie der in den letzten Jahren gezielt ausgebaute Hochschulstandort in Warnemünde.

Abb. 28: Technologiezentrum Warnemünde

Quelle: TZW.

Eine weitere wichtige Institution, die den Technologie-, Wissenschafts- und Forschungsstandort Warnemünde repräsentiert, ist das Leibniz-Institut für Ostseeforschung Warnemünde (IOW), eine außeruniversitäre Forschungseinrichtung, die sich der interdisziplinären Meeresforschung widmet.

³ Gemäß Flächennutzungsplan der Hansestadt Rostock 2006: Stadtteil Warnemünde beinhaltet die Ortsteile Warnemünde, Diedrichshagen und Hohe Düne; der Ortsteil Markgrafenheide ist dem Stadtteil Rostocker Heide zuzuordnen.

Kreuzschifffahrt



Aufgrund der hohen wirtschaftlichen Bedeutung in Bezug auf Wertschöpfung, wirtschaftliche und stadtökonomische Synergien sowie aufgrund der tourismuswirtschaftlichen Umsatzgrößen hat sich die am Standort Warnemünde lokalisierte Kreuzschifffahrt zu einem zentralen Wirtschaftsfaktor nicht nur für Warnemünde und die Gesamtstadt sondern auch für die Region Rostock entwickelt. Die Kreuzfahrttouristik ist zu einer tragenden Säule der wirtschaftlichen Entwicklung geworden.

Abb. 29: Kreuzfahrer am Terminal (1)

Quelle: ASK

Einzelhandel

Eine weitere tragende Säule der wirtschaftlichen Entwicklung ist der Bereich des Einzelhandels und der versorgungsbezogenen Dienstleistungen, wobei dieser Bereich stark vom Tourismus beeinflusst und determiniert wird. Neben der Funktion eines städtischen Nebenzentrums mit Teilfunktionen eines Stadtzentrums zur Versorgung der Bürger mit Gütern des täglichen und gehobenen Bedarfs hat der Standort Warnemünde aufgrund seines durch den Fremdenverkehr erweiterten Einzugsbereichs eine (über-) regionale Bedeutung und Ausstrahlungskraft. Rechnerisch liegt die einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer für Warnemünde über dem Bundesdurchschnitt. Das größte Umsatzpotential liegt hier bei den touristisch relevanten Sortimenten.

Abb. 30: Lage der Mittelmole zum A2-Zentrum Warnemünde

Quelle: Entwicklung der Mittelmole in Rostock-Warnemünde, Dr. Lademann & Partner.

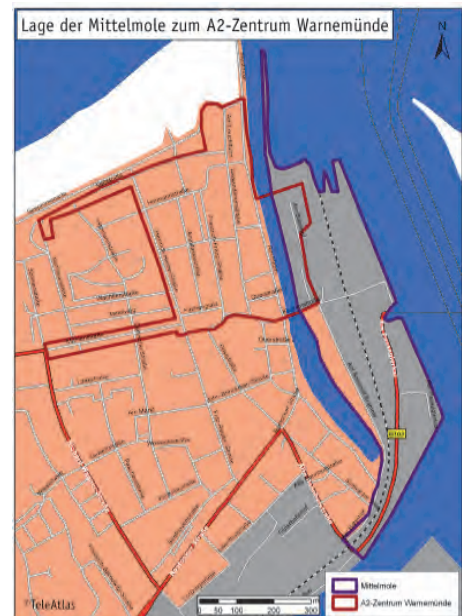


Abb. 31: Geschäfte Am Strom und in der Mühlenstraße



Quelle: ASK.

Tab. 3: III Wirtschaft und Gewerbe: Problemlagen und Schwächen, Stärken und Potenziale

Handlungsbereich III Wirtschaft und Gewerbe	
Problemlagen und Schwächen	Stärken und Potenziale
<ul style="list-style-type: none"> — Nicht ausgenutztes Werftgelände; zur Zeit ungenutzte, brachliegende und nicht erschlossene Werftflächen auf dem Areal des Werftgeländes — Unklare wirtschaftliche Perspektiven der ehem. Warnowwerft — Saisonale und damit wirtschaftliche Schwankungen im Bereich Einzelhandel und Tourismus — Schwächung von Teilen des Einzelhandels durch die im August 2010 für Mecklenburg-Vorpommern neugefasste Bäderregelung (10 Sonntage zw. März und Oktober) — Nicht funktional und gestalterisch ausgebildete Entwicklungsachsen und Rundwege mit ergänzenden und arrondierenden Nutzungen (z.B. Kaianlagen-Bahnhof-Kirchenplatz-Mühlenstraße) — Defizite im Ausbaustandard der für den Kreuzschiff-fahrtsbetrieb relevanten Infrastruktur — Fehlende Flächen für Kleingewerbe — Potenzielle Nutzungskonflikte zwischen gewerblichen Nutzungen, Wohnen und Tourismus insbesondere in Bezug auf die Entwicklungsoptionen auf der Mittelmole — Ungeordnete, unattraktive Situationen durch „Fliegende Händler, temporäre Imbissbuden, Kleiderstände“ – Problemfeld Sondernutzungsrechte — Schwierige Verbindungssituation zwischen Warnemünde und Hohe Düne schränkt gemeinsame wirtschaftliche und auch touristische Entwicklungen ein — Demographische Entwicklung/ Rückgang der Wohnbevölkerung 	<ul style="list-style-type: none"> + Positive Entwicklungen im Bereich Technologie, Wissenschaft und Forschung mit TZW, FZ und Hochschule weiter ausbauen + Entwicklungspotenzial für produzierendes Gewerbe, für maritimes Gewerbe, für Neuansiedlungen etc. auf dem Industriestandort Warnowwerft (Flächen, Gebäude, Infrastruktur, Lage zum Wasser) + Prosperierende Entwicklungen in der Kreuzschiff-fahrttouristik; Vorhandensein von Kreuzfahrtterminal (s. hierzu auch Handlungsbereich „Tourismus“) + Gute Verkehrsanbindungen von Straße und Bahn + Perspektivische Entwicklungsflächen im Bereich ehem. Warnowwerftgelände + Vergleichsweise positive Einzelhandelsentwicklung und Kaufkraftentwicklung in Abhängigkeit von der Einwohner- und Tourismusentwicklung + Gewerbevielfalt und ausbaubare Wirtschaftspotenziale (ausgewogenes Verhältnis von Industrie, Gewerbe, Technologie und Wissenschaft, Einzelhandel und Tourismus)

Abb. 32: Warnow-Werft



Quelle: ASK

Fazit

Der Wirtschaftsstandort Warnemünde hat seine Stärken in den Bereichen Technologie, Wissenschaft und Forschung, Tourismuswirtschaft und maritimes Gewerbe, einschl. Kreuzschiff-fahrtsbetrieb sowie Handel und Dienstleistungen. Diese Wirtschaftsbereiche beinhalten noch eine Reihe nicht ausgeschöpfter Potenziale, die durch aufeinander abgestimmte Entwicklungsmaßnahmen und Projekte (vgl. Kapitel 5 und 6) wie auch durch politische Richtungsentscheidungen aktiviert und für den Standort Warnemünde und für die gesamte Küstenlinie genutzt werden können.

Als Schwäche ist die gegenwärtig unklare Perspektive der Warnowwerft zu bezeichnen, die in der Vergangenheit ein für den maritimen Wirtschaftsstandort Warnemünde bedeutendes Wirtschaftspotenzial darstellte (große Anzahl von Beschäftigten, vielfältige Zulieferer im Bereich Schiff- und Maschinenbau etc.). Gleichermäßen stellt der Standort insbesondere aufgrund seiner Lagequalitäten, seiner Grundstücksflächenpotenziale sowie seiner infrastrukturellen Ausstattung und Erschließung vielfältig nutzbare Potenziale für Gewerbe oder Kreuzschiffahrt dar, die in die weitere Entwicklung Warnemündes aktiv eingebunden werden müssen.

Die gegenwärtigen wirtschaftlichen Entwicklungen im Bereich Technologie, Wissenschaft und Forschung sind in Bezug auf Unternehmensgründungen, Beschäftigtenanzahl sowie auch Kooperationsstrukturen äußerst positiv. Die in diesem Bereich bestehende Wirtschaftsdynamik wird im Rahmen des Strukturkonzeptes als markante Standortstärke aufgegriffen und soll durch gezielte Maßnahmen ausgebaut und unterstützt werden.

Der Kreuzschiffahrtsbetrieb in Warnemünde ist vor dem Hintergrund der positiven Entwicklung in diesem Bereich und der für Warnemünde insbesondere im Bereich Tourismus und Einzelhandel relevanten Wertschöpfungspotenziale ein bedeutender Wirtschaftsfaktor, den es zu stabilisieren und zu unterstützen gilt. Der Ausbau und die baulich-räumliche Ausdehnung des Kreuzschiffahrtsbetriebes (insbesondere im Bereich der Mittelmole) kann jedoch nur in Einklang mit den übrigen bedeutenden Entwicklungsansätzen zur städtebaulichen und nutzungsstrukturellen Aufwertung Warnemündes stehen. Insofern müssen die negativen Auswirkungen des Kreuzschiffahrtsbetriebes verringert werden, die Möglichkeiten einer verträglichen Arrondierung verschiedener Nutzungen im Umfeld des Kreuzschiffahrtsbetriebes bis hin zu einer mittelkörnigen Nutzungsmischung konkret ausgelotet und ggf. Kompromisslösungen gefunden werden.

Der Bereich Einzelhandel profitiert in Warnemünde derzeit in erster Linie vom Tourismus und den Tagesgästen und weniger von seiner Bewohnerschaft. Dennoch bestehen aufgrund der überdurchschnittlichen Kaufkraft vor Ort als auch in Bezug auf die städte- und wohnungsbauliche und touristische Weiterentwicklung Warnemündes Potenziale, die eine begrenzte quantitative Entwicklung des Einzelhandels rechtfertigen würden. Wichtig für Teile des lokalen Einzelhandels ist eine der allgemeinen qualitativen Entwicklung und Nachfrage entsprechende Anpassung des Erscheinungsbildes und der Sortimente. Ein bedeutender unterstützender Faktor für den Einzelhandel läge in einem Ausbau der Bäderregelung.

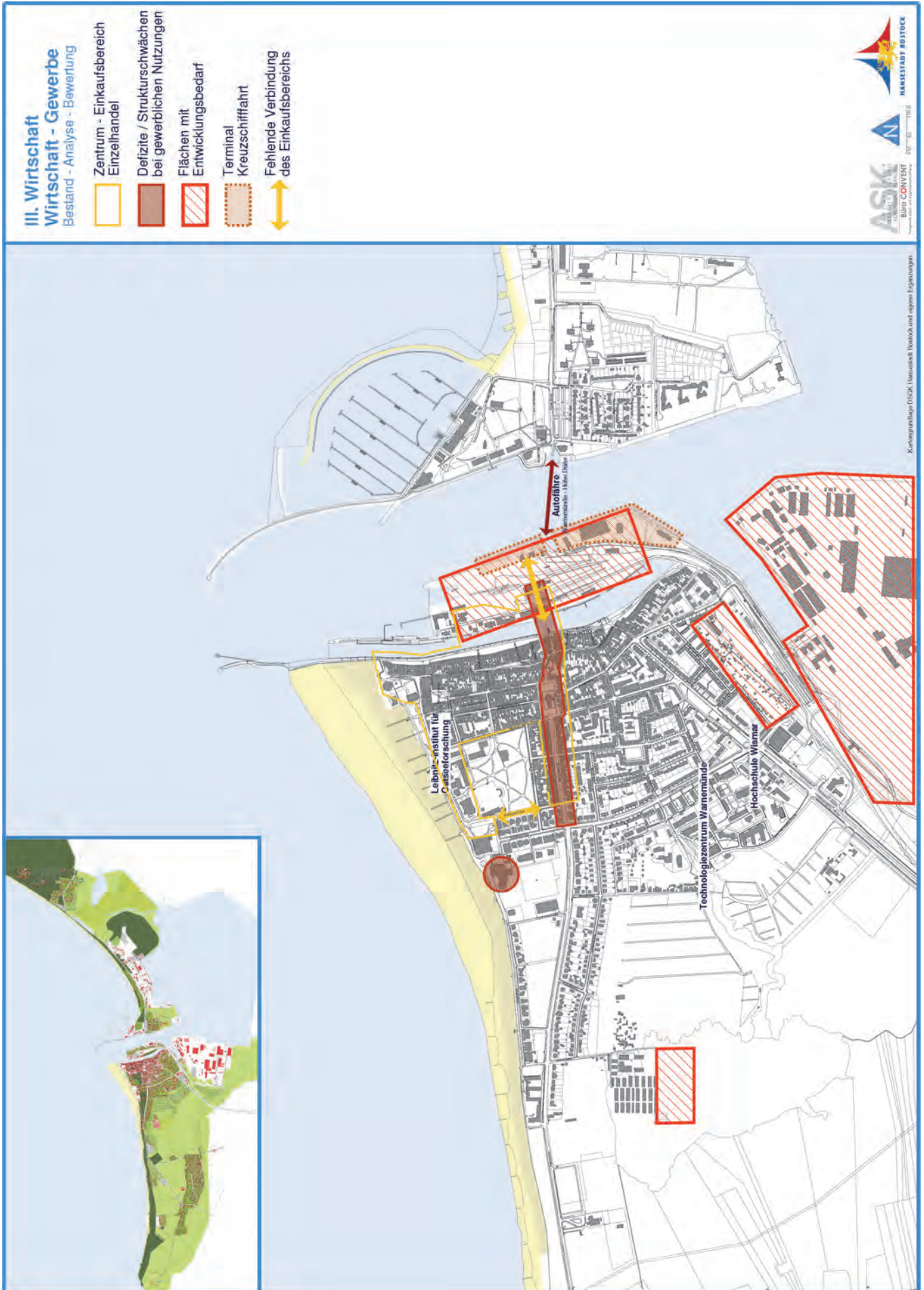
III Wirtschaft und Gewerbe

Abb. 33: Kreuzfahrer am Terminal (2)

Quelle: ASK.



Abb. 34: Plan BESTAND – III. Wirtschaft und Gewerbe



IV Tourismus

Ausgangssituation

Für Warnemünde ist der Tourismus traditionell ein Herzstück seiner vergangenen und auch aktuellen städtebaulichen und wirtschaftlichen Entwicklung. Der Bereich Tourismus bildet für die Stadtteilentwicklung Warnemündes, für die Entwicklung der Rostocker Küstenlinie und wie auch für das Zusammenspiel zwischen dem Seebad Warnemünde und dem Stadt- bzw. Innenstadtbereich von Rostock eine herausragende Rolle.

Abb. 35: Promenade Am Strom

Quelle: ASK.



Entwicklungspotenziale

Als Besonderheiten und Merkmale, die die besondere Bedeutung und damit die Ausgangs- und Bestandssituation des Tourismus in Warnemünde begründen, sind vor allem die herausragenden Naturgegebenheiten wie die ausgedehnten Strandbereiche an der Ostsee, die unterschiedlichen Naturgegebenheiten entlang der Küste, die Dünengürtel östlich und westlich der Warnowmündung, die abwechslungsreichen Landschaften im rückwärtigen Bereich der Küste wie Wald-, Heide- und Flusslandschaften hervorzuheben, die seit je her ein Grundpotenzial für die touristische Entwicklung Warnemündes darstellen.

Abb. 36: Steilküste und Segelhafen



Quelle: ASK.

Ein Alleinstellungsmerkmal für Warnemünde bildet der historische und überwiegend gut erhaltenden Ortskern mit seinen engen Gassen, alten Fischerhäusern und Gebäudeensembles, der ebenso einen besonderen Erlebnisbereich darstellt, wie der sich zur Küstenlinie hin erstreckende Bereich des historischen Kur- und Seebades mit seiner z.T. 130 Jahre alten Bäderarchitektur, mit Kurhaus, -garten und -park. Diese Kombination von historischem Fischerdorf und altem Kur- und Seebad ist für viele Besucher ein Grund, Warnemünde zu besuchen.

Zum anderen sind insbesondere die Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Kreuzfahrttourismus, dem Segelsport, den modernen maritimen Freizeit- und Sportangeboten oder den neuen touristischen Angeboten wie maritime Großveranstaltungen oder „Events“ („Hanse-Sail“, „Warnemünder Woche“) zu nennen, die in Warnemünde in unmittelbarer Nachbarschaft zu historischen Kuttern, traditionellem Fischereiwesen und maritimen Ausflugsangeboten zu finden sind.

Dabei ist ein besonderes und überregional bedeutendes Merkmal Warnemündes das große, abwechslungsreiche und wettkampftaugliche Segelrevier vor der Küste sowie die außergewöhnliche Lagegunst von Warnemünde an der Warnowmündung und damit quasi am „seeseitigen Eingangstor von Rostock“, an dem der rege Seeschiffverkehr in Richtung Seehafen nicht nur von den Touristen beobachtet werden kann.

Diese Kombination aus ganz unterschiedlichen „maritimen Erlebnisbereichen“ in einem unmittelbaren räumlichen Zusammenhang stellt aus Sicht des Strukturkonzeptes ein weiteres Alleinstellungsmerkmal mit Entwicklungspotenzial dar.

In den letzten zehn bis 15 Jahren ist eine Reihe von Maßnahmen und Projekte zum Ausbau und zur Verstärkung des Tourismus in Warnemünde sowohl im Hinblick auf Freizeitangebote, Segelsport, Hotellerie und Gastgewerbe durchgeführt worden, die die Stellung als zentraler und attraktiver Ferienort an der Mecklenburgischen Ostseeküste gestärkt haben (Yachthafenresidenz und Marina Hohe Düne, Kreuzfahrtterminal, Modernisierung der Hotelkapazitäten etc.).



Abb. 37: Kreuzfahrer am Terminal (3)

Quelle: ASK.

Darüber hinaus ist die unmittelbare Nähe von Warnemünde als Seebad und Ferienort einerseits und die Hansestadt Rostock mit seinen verschiedenen kulturellen, infrastrukturellen und stadthistorischen Qualitäten andererseits eine weitere besondere Stärke des Tourismusstandortes Warnemünde, die in den letzten Jahren u.a. durch verbesserte Anbindungen (Straßen- und Schienenanbindung,) ausgebaut werden konnte.

Problemlagen

Der zunehmende Druck bzw. Konkurrenzkampf um so genannte „Alleinstellungsmerkmale“, (außergewöhnliche Besonderheiten, Highlights, Events etc.) zwischen den Ferienstandorten insgesamt und insbesondere zwischen den Ostseebädern ruft zu einer stetig steigenden Anforderungen an die städtischen und infrastrukturellen Kapazitäten hervor und stellt zum anderen ein zunehmendes, logistisch zu bewältigendes Problem durch stetig größer werdende Besucherströme dar⁴, wodurch starke Belastungen für die Bewohner oder auch für Urlauber entstehen können (Lärm, überfüllte Straßen und Einrichtungen, fehlende Parkplätze, überfüllte Müllbehälter). Im Rahmen des zurückliegenden Beteiligungsverfahrens zum Strukturkonzept wurde ein Teil dieses Problems oder zumindest Risikos so beschrieben: „Badewanne Rostocks – Fluch oder Segen?“

In Anbetracht der in den letzten zehn Jahren positiv verlaufenden Entwicklung von Gäste- und Übernachtungszahlen, der zunehmende Anlauf Warnemündes durch Kreuzfahrtschiffe und die damit verbundenen Passagierkapazitäten, die stetige Zunahme von Tagestouristen und Besucherzahlen bei den interessanten und attraktiven Warnemünder Events ist eine Anpassung der touristischen und logistischen Infrastrukturen ebenso notwendig wie eine steuernde und maßvoll ausgerichtete Planung der touristischen Entwicklung, die die übrigen Entwicklungsziele der Stadtteilentwicklung Warnemünde und die der Küstenlinie nicht konterkariert.

Auch vor diesem Hintergrund ist die Erstellung eines übergreifenden und integrierten Tourismuskonzeptes für die Küstenlinie Rostocks und für das Seebad Warnemünde dringend erforderlich, das den Handlungsbereich Tourismus in Korrelation zu den Ergebnissen und Anforderungen des Strukturkonzeptes vertiefend untersucht und die erforderlichen Maßnahmen und Entwicklungslinien hierzu ableitet.

Neben den insbesondere in der Hauptsaison in Warnemünde auftretenden Auswirkungen der „Überfüllung“ aufgrund der „Drehscheibenfunktion“ insbesondere im Bereich der Mittelmole gibt es aus dem Blickwinkel des Tourismus eine Reihe von Schwächen und Defiziten, die kurz- bis mittelfristig zu beheben und zu beseitigen sind, um die Entwicklung des Tourismus in Warnemünde und an der Küstenlinie nachhaltig zu stärken. Wichtige Komponenten in diesem Zusammenhang sind die Verlängerung der Aufenthalts- und Verweildauer von Touristen am Standort Warnemünde, eine über das ganze Jahr verteilte Feriensaison sowie eine standortadäquate Verteilung und Organisation der Touristen- und Gästeströme entlang der Küstenlinie.

Aus Sicht des Strukturkonzeptes sind zur Stärkung des Tourismus' und damit zu einer intensiveren Wertabschöpfung für den Standort Warnemünde durch den Tourismus zum einen das Defizit an fremdenverkehrsbezogenen Infrastrukturen abzubauen (u.a. Schwimmbad fehlt, Sport- und Veranstaltungshalle fehlt, Sport-, Spiel- und Bewegungsflächen für unterschiedliche Altersgruppe fehlen, kulturelle Angebote fehlen, begrenzte Hotelkapazitäten im 2-3*-Bereich fehlen), zum anderen ist der qualitative Standard als attraktiver und moderner Tourismusort weiter auszubauen und zu qualifizieren.

⁴ „Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern“ – Beiträge und Informationen aus dem Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock, Heft 28, hrsg. v. K.-H. Breitzmann, Rostock, 2010.

Abb. 38: Fußgängertunnel und „Budenzauber“ im Bereich Bahnhofsvorplatz

Quelle: ASK.

Dies betrifft sowohl das Erscheinungsbild in einigen zentralen Lagen Warnemündes (z.B. der Bereich der Mittelmole als seeseitiger Ankunftsort, das Bahnhofsumfeld mit Fußgängertunnel und der Bahnhofsvorplatz, der westliche Abschnitt der Mühlenstraße als Teil einer Hauptfußgängerachse), die in Teilen fehlenden Wegführungen und Rundwege, den schlechten baulichen Zustand der Straßen und Gehwege sowie fehlende und unattraktive Platzgestaltungen sowie die durch den ruhenden Verkehr belasteten Straßenzüge und Plätze im Ortskernbereich, die den Erlebnischarakter stark beeinträchtigen, als auch ein auf die unterschiedlichen Zielgruppen ausgerichtetes differenziertes gastronomische, kulturelles sowie „Indoor-“Angebot, z.B. für Schlechtwetterzeiten.

Entwicklung der Gäste- und Übernachtungszahlen insgesamt

Bei Betrachtung der Gäste- und Übernachtungszahlen der letzten zehn Jahre hat sich der Tourismus in Warnemünde und an der Küstenlinie insgesamt äußerst positiv entwickelt. Grundlage für diese Einschätzungen sind die Ergebnisse der 2. Fortschreibung des Beherbergungskonzeptes der Hansestadt Rostock (wimes, Stand Juni 2010⁵), aktuelle Daten des Statistischen Amtes Mecklenburg-Vorpommern⁶ sowie Angaben der Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde.

Seit Mitte der 90er Jahre haben sich die Gästeankünfte und -übernachtungen in der Hansestadt Rostock insgesamt und insbesondere an der „Küstenlinie Rostocks“ mit dem Seebad Warnemünde, Markgrafenheide, Hohe Düne und Diedrichshagen stetig und deutlich mit einer Steigerungsrate zwischen 1995 und 2009 von über 85% erhöht, wobei die höchste Steigerung mit rd. 165% für die Küstenlinie festzustellen ist.

Auch wenn sich die touristische Nachfrage in Mecklenburg-Vorpommern mit einer Zunahme der Ankünfte um 104% insgesamt schneller entwickelt hat als in der Hansestadt Rostock, nahmen die Ankünfte in der „übrigen“ Hansestadt Rostock etwas über 42% zu. Die Nachfrageentwicklung von Touristen und insofern auch die touristische Angebotsqualität der Standorte Stadt Rostock und Küstenlinie haben sich insgesamt also deutlich positiv entwickelt.

⁵ Die 2. Fortschreibung des Beherbergungskonzeptes der Hansestadt Rostock (bearbeitet durch wimes Wirtschaftsforschungsinstitut Rostock im Auftrag der Hansestadt Rostock, Rostock, Juni 2010) ist Bestandteil des Strukturkonzeptes.

⁶ Statistische Berichte „Tourismus in Mecklenburg Vorpommern“ des Statistischen Amtes Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.), Juli 2010 und November 2010.

Beherbergungskapazitäten

Für das Jahr 2009 hat die aktuelle Fortschreibung des Beherbergungskonzeptes ermittelt, dass von 103 geöffneten Beherbergungsbetrieben in der Hansestadt Rostock (mehr als 8 Betten) 64 Betriebe mit insgesamt 4.812 angebotenen Betten ihren Standort entlang der Küstenlinie Warnemünde, Markgrafenheide, Hohe Düne und Diedrichshagen haben. In der „übrigen“ Hansestadt standen den Gästen (per 30.6.2009) 3.842 Betten in 39 Beherbergungsbetrieben zur Verfügung.

Problem Ferienwohnungen

Im Rahmen der Erarbeitung der 2. Fortschreibung des Beherbergungskonzeptes wurden zur Aufnahme des gesamten Gebäudebestandes durch das Wirtschaftsinstitut WIMES Ortsbegehungen und Kartierungen im Stadtteil Warnemünde (Seebad Warnemünde, Diedrichshagen und Hohe Düne) durchgeführt.

Im Zuge dieser Bestandsaufnahme vor Ort wurden für den Stadtteil Warnemünde insgesamt 683 Ferienwohnungen/ -appartements registriert, wovon allein 629 Ferienwohnungen/ -appartements auf den Ortsteil Warnemünde entfallen. Bei einer durchschnittlichen Bettenkapazität von drei Betten je Ferienwohnung werden die für den Standort „Küstenlinie“ angebotenen Kapazitäten von Ferienbetten in Höhe von 4.812 um insgesamt 2.106 Betten auf somit 6.918 Betten erhöht.

Der Unterschied zwischen den über die amtliche Statistik registrierten Ferienwohnungen/ -appartements (über 8 Betten) mit 24 Betrieben, 176 Einheiten und 545 Betten einerseits und den aktuell festgestellten bzw. aufgenommenen Ferienwohnungen/ -appartements mit 683 Einheiten ist enorm. Dabei kommt es nicht auf die eine oder andere Ferienwohnung mehr oder weniger bei der Gesamtbetrachtung an. Sondern vielmehr ist die durch die große Anzahl von Ferienwohnungen bezogen auf die vergleichsweise kleine und überschaubare Ortslage von Warnemünde einerseits zu berücksichtigen, dass vor allem in der Nebensaison die Ferienwohnungen nicht belebt sind und ganze Straßenabschnitte unbewohnt wirken.

Tab. 4: Ferienwohnungen/-appartements (Einheiten u. Betten) in der Gegenüberstellung von amtli. Statistik (per 30.6.2009) u. eigens durchgef. Bestandserfassung (1. Quartal 2010)

	gemäß eigens durchgeführter Bestandserfassung		lt. offizieller Beherbergungsstatistik	
	Einheiten	Betten	Einheiten	Betten
Stadtteil Warnemünde	683	2.049	176	545
davon Seebad Warnemünde	629	1.887	176	545
Diedrichshagen	54	162	0	0
Hohe Düne	21	63	0	0

Quelle: 2. Fortschreibung Beherbergungskonzept Rostock.

Andererseits bedarf der Wohnstandort Warnemünde dringend neuen und bezahlbaren Wohnraums, um vor allem eine Umkehrung der gegenwärtigen negativen Einwohnerentwicklung zu bewirken. Insofern spricht sich das Strukturkonzept Warnemünde vor diesem Hintergrund für eine vorübergehende Aussetzung der Genehmigung von weiteren Ferienwohnungen/ -appartements aus, bis sich der lokale Wohnungsmarkt erkennbar wieder erholt hat (vgl. hierzu auch Abschnitt V „Wohnen“).

Tab. 5: IV Tourismus: Problemlagen und Schwächen, Stärken und Potenziale

Handlungsbereich IV Tourismus	
Problemlagen und Schwächen	Stärken und Potenziale
<ul style="list-style-type: none"> — Zu viele Ferienwohnungen — Fehlendes Schwimmbad — Fehlende „Indoor-Sport“-Möglichkeiten, multifunktionale Sporthalle — Freizeitbezogene sowie kulturelle Attraktionen fehlen; — Ein zusammenhängendes Tourismus- und -marketingkonzept fehlt für Rostock und die Küstenlinie — Defizite der kreuzfahrtbezogenen Infrastrukturen (Liegeplätze, Kaianlagen, Logistikflächen, verbesserte Erschließung / Erreichbarkeit, Abfertigungseinrichtungen, Landanschlüsse) — Mangelhaftes „touristisches Erscheinungsbild“ bei der Ankunft (Mittelmole, Ortseingänge); — Fehlende Barrierefreiheit (v.a. Bahnhofstunnel) — Schlechter baulicher Zustand historischer Straßen im Ortskern — „Fliegenden Händler“ dominieren wichtige öffentliche Räume Mängel in der touristischen Infrastrukturangebote (Bewegungs- und Bolzplätze, feste Strandbewirtschaftung, gute Toiletten am Strand und in der Ortslage) — Verteilungsprobleme von Gästen und Besuchern bei Großveranstaltungen u.a. Leuchtturm in Flammen, Warnemünder Woche — Konflikte zwischen ruhigeren und lärmintensiveren Strandbereichen z.T. erhebliche Besucher- und Übernachtungsschwankungen in der Haupt- und Nebensaison — Nutzungskonflikte durch Lärm- und Schadstoffemissionen zwischen Tourismus, Kreuzschiffahrtbetrieb und Wohnen/ Beherbergung — Die Trennung von Warnemünde und Hohe Düne durch den Seekanal schränkt gemeinsame wirtschaftliche / touristische Entwicklung ein — Defizite im Angebot für Fahrradtouristen im Ortskern — Fehlende attraktive touristische Rundwege, Freiflächen, Plätze und Flaniermeilen auf der Mittelmole und entlang des Seekanals 	<ul style="list-style-type: none"> + Große Stärke und großes Potenzial ist der ausgedehnte Strandbereich, die Dünen, Waldgebiete, Heidelandschaften entlang der Küstenlinie + Historischer Ortskern + Die Kombination von Küste, Seebad und Stadtbereich Rostock + Segelrevier, neuer Yachthafen und traditioneller Seglerstandort; kurze Anfahrtswege in die Segelreviere + Prosperierende Entwicklungen in der Kreuzschiffahrttouristik; Vorhandensein von Kreuzfahrtterminal + Intaktes und aktives Vereinsleben trägt zum touristischen Angebot bei + Maritimes Flair mit Fischerdorf, Alter Strom, alte Fischerboote + Maritime Events (Hanse Sail, Warnemünder Woche) + Gutes, jedoch ausbaubares Beherbergungsangebot sowie Vorhandensein einer Jugendherberge + Golfplatz, Reiterhof, Tennisplatz und Fußballplatz + Einbeziehung von Diedrichshagen und Markgrafenhöhe in eine zusammenhängende touristische Entwicklung der Küstenlinie mit Seebad und Hohe Düne + Verstetigung der Auslastung durch Besucher und Touristen über das ganze Jahr durch saisonverlängernde Maßnahmen



Abb. 39: Strandkörbe

Quelle: ASK.

Fazit

Der Fremdenverkehrsstandort „Küstenlinie“ mit dem touristischen Kristallisationspunkt Seebad Warnemünde hat in den vergangenen Jahren eine positive Entwicklung vor allem im Bereich der Besucher- und Gästezahlen erfahren, die es unter Berücksichtigung einer qualitativen Stadtteilentwicklung von Warnemünde und unter Bewahrung und Berücksichtigung der natürlichen und küstenschutzbezogenen Gegebenheiten zu stabilisieren und auszubauen gilt.

In diesem Zusammenhang besteht ein Entwicklungsbedarf in quantitativer und qualitativer Hinsicht, um sowohl die touristische Entwicklung nachhaltig weiterentwickeln und bewältigen zu können als auch die Wertschöpfungsquoten für die Tourismuswirtschaft aber auch für die Stadt Rostock weiter zu erhöhen bzw. auszubauen.

Insofern sind die vorhandenen touristischen Potenziale in Warnemünde bzw. entlang der Küstenlinie gezielt und abgestimmt auszubauen und nachfragegerecht zu entwickeln, z.B. im Bereich touristischer Infrastrukturen und -angebote, im Bereich Hotellerie und Übernachtungsgewerbe oder in der stärkeren Verzahnung von Kreuzschiffahrtstouristik mit dem Standort Warnemünde. Ziel sollte es ein, die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Urlauber an der Küstenlinie zu verlängern sowie die Kreuzschiffahrtstouristen im Vorfeld oder im Anschluss einer Kreuzfahrt länger am Standort zu halten.

Im Zusammenhang mit einem maßvollen Ausbau des Beherbergungsgewerbes ist vor dem Hintergrund des hohen Anteils von Ferienwohnungen vor allem in der Ortslage Warnemünde einerseits und des bestehenden Defizits an Wohnraum in Warnemünde andererseits auf einen weiteren Ausbau des Ferienwohnungsbesatzes für eine Übergangszeit zu verzichten.

IV Tourismus

Abb. 40: „Touristischer Kristallisationspunkt“ (1)



Quelle: ASK.

V Wohnen

Ausgangssituation

Der Ortsbereich von Warnemünde ist im geltenden Flächennutzungsplan zum größten Teil als Wohnbaufläche ausgewiesen. Für den größten Teil des Ortsbereichs gilt darüber hinaus eine Erhaltungssatzung nach §172 BauGB (siehe Handlungsbereich Städtebau, Orts- und Landschaftsbild), mit der unter anderem die Wohnnutzung und die soziale Zusammensetzung der Bevölkerung geschützt und erhalten werden soll.

Dennoch besteht für ganz Warnemünde und insbesondere für das Seebad eine schwierige bis angespannte Wohnraumversorgung. Ursache sind ein Mangel an ortsnahen Wohnbauerweiterungsflächen sowie die zunehmende Umwandlung von normalem Wohnraum in Ferienwohnungen. Im Einzelnen kommt *wimes* zu folgenden Ergebnissen:

Gebäude- und Wohnungsbestand

Im Ergebnis der im Rahmen der Erarbeitung des Strukturkonzeptes durchgeführten Sichtbegehungen ergab sich für den Stadtbereich Warnemünde ein Gebäudebestand von 1.723 Gebäuden, in diesen befinden sich 4.913 Wohnungen.

Tab. 6: Gebäudebestand Warnemünde

	Gebäude	Wohnungen	Ferienwohnungen/ Appartements
Seebad Warnemünde	1.259	4.074	629
Diedrichshagen	464	839	54
Stadtbereich Warnemünde	1.723	4.913	683

Quelle: 2. Fortschreibung Beherbergungskonzept, Hansestadt Rostock.

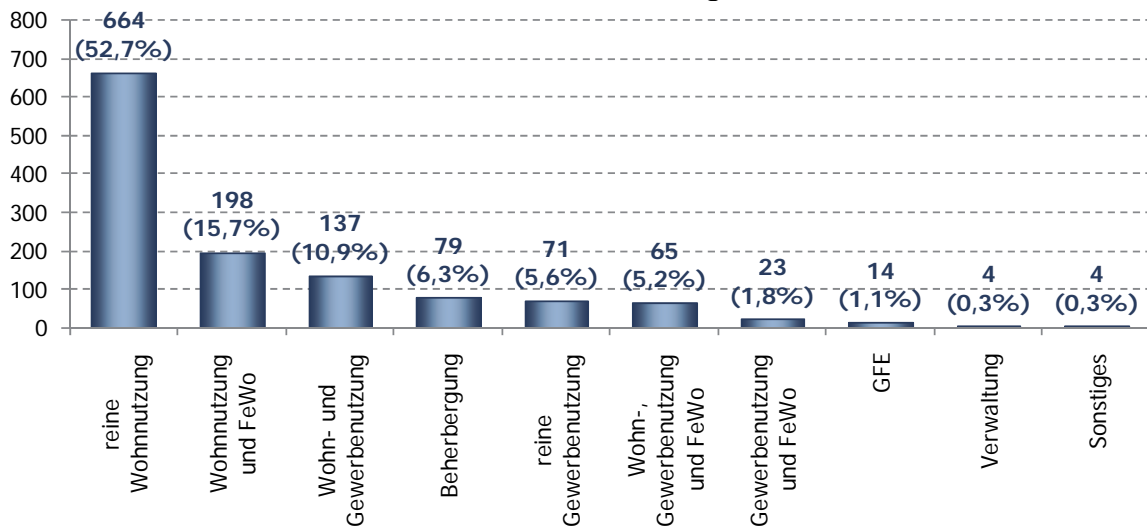
Zudem wurde im Ergebnis der Sichtbegehungen in Warnemünde ein Bestand von 683 Ferienwohnungen/Appartements festgestellt, welche sich in zu diesem Zweck fremdgenutzten Wohnungen befinden.

Gut die Hälfte des Gebäudebestandes im Seebad Warnemünde befindet sich in reiner Wohnnutzung, in Diedrichshagen sind es 85 % des Bestandes. Eine nähere Betrachtung der Gebäude mit reiner Wohnnutzung zeigt, dass davon im Seebad Warnemünde der Großteil mit 61,6 % auf Mehrfamilienhäuser entfällt, die restlichen 38,4 % sind Einfamilien-/Doppelhäusern zuzuordnen.

Während 6,3 % der Gebäude im Seebad der Kategorie „Beherbergung“⁷ zuzuschreiben sind, verfügen weitere 22,7 % der Gebäude über Ferienwohnungen/Appartements in gleichzeitiger Nutzung mit Wohnen und/oder Gewerbe.

⁷ Zur Kategorie „Beherbergung“ zählen Hotels, Pensionen, Appartementshäuser, Jugendherbergen und Gebäude, welche ausschließlich über Ferienwohnungen/Appartements verfügen. Bei der Gewerbenutzung wurde der Bereich Beherbergung nicht berücksichtigt, sondern gesondert erfasst.

Abb. 42: Verteilung des Gebäudebestandes im Seebad Warnemünde nach der Gebäudenutzung



Quelle: *wimes* 2010.

Neben den 79 Gebäuden der Kategorie Beherbergung, die somit einer gewerblichen Nutzung unterliegt, verfügen 23,5 % der Gebäude im Seebad Warnemünde über Gewerbeeinheiten zum Teil in gleichzeitiger Nutzung mit Wohnen und/oder Ferienwohnungen.

Der Gebäudebestand im Seebad Warnemünde ist zu 82,5 % voll saniert (einschließlich Neubau), in diesem befinden sich 91,8 % des Wohnungsbestandes. Nur 3,5 % der Gebäude und damit lediglich 1,4 % der Wohnungen sind noch unsaniert.

Wohnungsleerstand und Haushalte

Von den insgesamt 4.074 Wohnungen im Seebad Warnemünde waren zum Zeitpunkt der Sichtbegehung 74 Wohnungen nicht bewohnt, dies entspricht einer Leerstandsquote von nur 1,8 % gemessen an allen Wohnungen. Würde eine sog. Mobilitätsreserve für Wohnungssuchende von nur 3 %, gemessen am Wohnungsbestand (einschließlich der zurzeit fremdgenutzten Wohnungen), zugrunde gelegt, ergäbe sich ein Wert von 170 freien Wohnungen für Wohnungssuchende. Insbesondere gibt es eine Nachfrage von jungen Menschen im Wohnungsteilmarkt Mietwohnungen. In diesem Bereich gab es zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme keine freien Wohnungen!

Die Größe der wohnungsnachfragenden Haushalte (Wohnungsbestand minus Leerstand = belegte Wohnungen) belief sich im Seebad Warnemünde auf 4.000 Haushalte mit Hauptwohnsitz und Nebenwohnsitz. Die durchschnittliche Haushaltsgröße liegt gegenwärtig bei nur 1,62 Personen je Haushalt (unter Vernachlässigung der Einwohner in Heimen und Einrichtungen). Dieser Wert deutet auf einen hohen Anteil an Single-Haushalten hin, was auch mit der überdurchschnittlich hohen Altersstruktur im Seebad zusammenhängt.

Die nachfolgende Karte zeigt unter anderem die Gebäude, in denen sich Ferienwohnungen befinden. Hellgrün sind „Ferienwohnungen und Wohnen“, orange „Ferienwohnungen, Wohnen und Gewerbe“, hellblau „Ferienwohnungen und Gewerbe“:

Abb. 43: Plan Gebäudenutzung



Quelle: ASK / wimes / Hansestadt Rostock.

Problemlagen und Entwicklungspotenziale

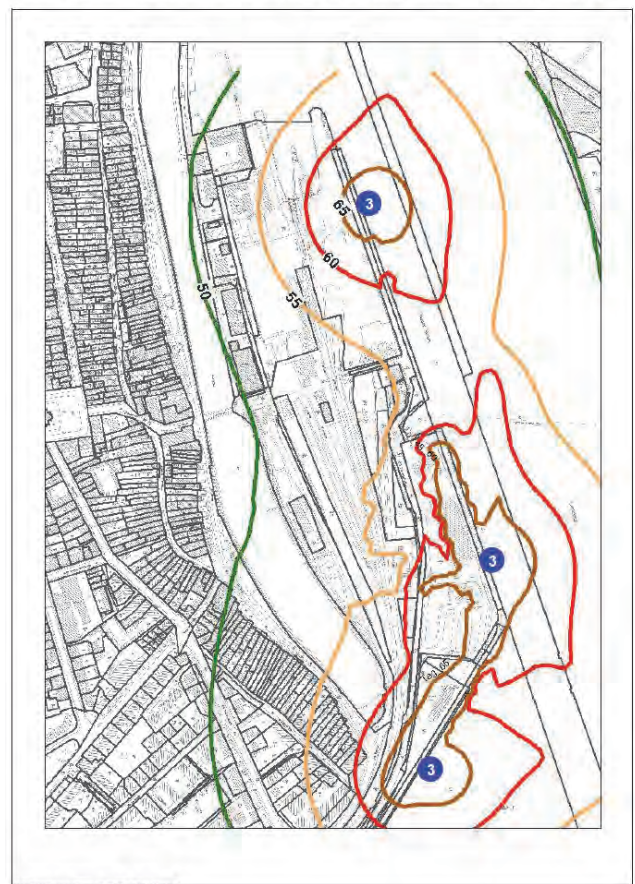
Der Wohnungsbestand von Warnemünde und Diedrichshagen, der in den letzten Jahren nahezu unverändert geblieben ist, beläuft sich gegenwärtig auf 4.913 Wohneinheiten. Die Bevölkerungszahl dagegen ist auch aufgrund der Überalterung rückläufig. Eine aktuell durchgeführte gebäudebezogene Erhebung in Warnemünde im Rahmen des neuen Beherbergungskonzeptes (*wimes* 2010), die die Gebäudenutzungen erfasst hat, hat ergeben, dass gegenüber der amtlichen Statistik, die einen Bestand an Ferienwohnungen von rd. 170 Einheiten ausweist, der Bestand an Ferienwohnungen im Ortsbereich Warnemündes tatsächlich 629 Einheiten beträgt. Das heißt mindestens 15,4 % des Wohnungsbestandes im Ortsbereich Warnemünde wird als Ferienwohnungen genutzt. Dabei zeigt sich, dass die Umwandlung von Ferienwohnungen nicht nur den historischen Ortsbereich aus dem 17 – 19. Jahrhundert betrifft, sondern in Teilen auch den Wohnungsbestand der 30er Jahre erfasst hat. Die im Ortskern noch weitgehende Nutzungsmischung von Wohnen und Gewerbe wird durch diese Entwicklung gefährdet. Die Entwicklung birgt die Gefahr, dass außerhalb der Saison Teile des Ortes zu unbewohnten Ferienhausquartieren veröden.

Neben dem Problem der schleichenden Umwandlung von Miet- in Ferienwohnungen wurden aus den Bestandsaufnahmen, der Untersuchung von *wimes* und den Diskussionen vor Ort für den Handlungsbereich Wohnen eine Reihe von Mängeln und Defiziten festgestellt, die mittelfristig im Rahmen der Umsetzung des Strukturkonzeptes bewältigt werden sollten. Dazu gehört die Beeinträchtigung der Wohnnutzung beidseitig des Seekanals durch Lärm, vor allem bedingt durch Schiffs- und Kreuzfahrtverkehr, der Mangel an familien- und altersgerechtem Wohnraum und Mängel in der Ausstattung an Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen. Das betrifft vor allem die Ortsteile Hohe Düne und Markgrafenhöhe.

Abb. 44: Beispiel: Lärmbelastung tags bei höchster Auslastung (Dreifachanlauf) des Kreuzfahrtterminals

Quelle: ASK / *wimes* / Hansestadt Rostock.

Geräuschimmission Kreuzschiffahrt Tag in dB(A) (Dreifachanlauf LP1-4, LP7, LP8)



Dem gegenüber stehen die Stärken und Potenziale für die Wohnnutzung. Dazu gehören die attraktive Wohnlage von Warnemünde mit der Nähe zu Küste und Strand, das historische Flair, die Nutzungsmischung und Lebendigkeit des Ortskerns, die Wohnruhe in den vom Seekanal abgewandten Seiten, der gute Bauzustand der Wohnungen und Gebäude, der geringe Wohnungsleerstand und die Bau- und Flächenpotenziale in den Bereichen Mittelmole, Güterbahnhof, Hohe Düne, Diedrichshagen, deren Aktivierung ein wichtigen Beitrag zur Zukunft Warnemündes als Wohnstandort leisten wird.

Abb. 45: Wohnbebauung in Warnemünde



Quelle: ASK.

Die verschiedenen Stärken, Potenziale sowie Problemlagen und Schwächen für den Handlungsbereich „Wohnen“ sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst dargestellt:

Tab. 7: V Wohnen: Problemlagen und Schwächen, Stärken und Potenziale

Handlungsbereich V Wohnen	
Problemlagen und Schwächen	Stärken und Potenziale
<ul style="list-style-type: none"> — Die schleichende Umwandlung von Mietwohnungen in Ferienwohnungen — Die Beeinträchtigung des Wohnens durch Verkehrs-, Schifffahrts-, Industrie- und Veranstaltungslärm — Der Mangel an preiswertem und familiengerechtem Wohnraum, vor allem für junge Familien — Und in diesem Zusammenhang die ungünstige Altersstruktur Warnemündes und das relativ hohe Mietniveau — Ein Mangel an alters- und behindertengerechtem Wohnraum — Mängel in der Gestaltung und der Infrastrukturausstattung des Wohnumfeldes, das betrifft vor allem den Bereich Hohe Düne 	<ul style="list-style-type: none"> + Generell die Attraktivität Warnemündes als Wohnstandort + Die relativ große Nähe zu Strand, Dünen und Erholungsgebieten + Die im Ortsbereich noch weitgehend intakte Nutzungsmischung von Wohnen, Beherbergungsgewerbe und Einzelhandel + Intaktes und aktives Vereinsleben + Die in Teilen gute und modernisierte Bausubstanz, 96,7 % der Gebäude können als saniert oder teilsaniert betrachtet werden + Eine aus den unterschiedlichen städtebaulichen Entwicklungsgruppen stammende jeweils homogene Baustruktur mit einer Vielfalt an Gebäude- und Quartierstypen + Und die Entwicklungspotenziale für künftigen Wohnungsneubau in den Bereichen Am Güterbahnhof, Hohe Düne, auf der Mittelmole, in Diedrichshagen und in Markgrafenheide, die aber erst aktiviert werden müssen

Fazit

Die wichtigsten Aufgaben des Strukturkonzeptes für den Handlungsbereich Wohnen sind:

- Stärkung und Stabilisierung der Wohnnutzung,
- Schutz vor Umwandlung in Eigentums- und Ferienwohnungen,
- Schutz der bestehenden und der neuen Wohnbebauung vor Lärm und Immissionen
- Erhalt der Nutzungsmischung von Wohnen, Einzelhandel und Beherbergungsgewerbe,
- Bereitstellung von geeigneten Wohnraum für alle Wohnformen und Altersgruppen sowie
- Beseitigung des Wohnraummangels.

V Wohnen



Abb. 46: Wohnstandort

Quelle: ASK.

VI Infrastruktur

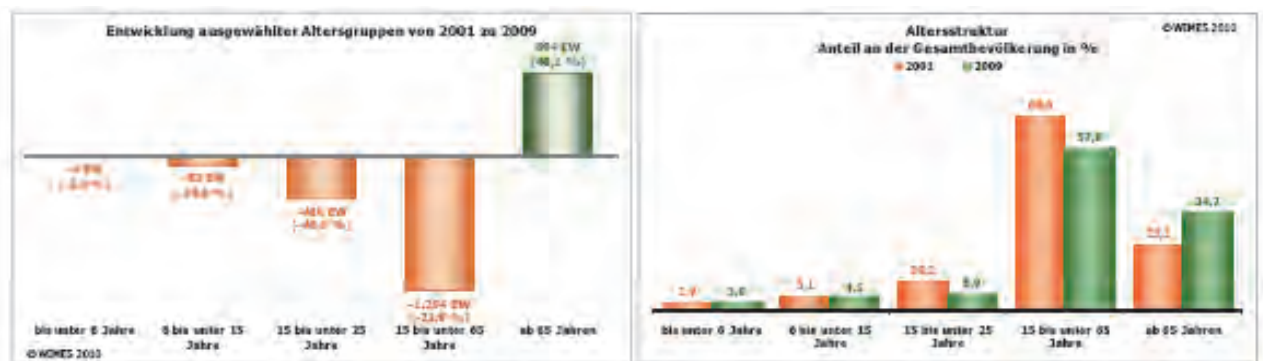
Ausgangssituation

Der Handlungsbereich „Infrastruktur“ ist ein querschnittsorientierter Handlungsbereich, dessen Zielsetzung, Handlungsansätze und Projekte auf die bedarfsgerechte quantitative und qualitative Verbesserung der infrastrukturellen Ausstattung mit sozialen, sport- und freizeitbezogenen sowie mit kulturellen Einrichtungen und Angeboten abzielt, um insgesamt die Standortqualität Warnemündes als attraktiven Wohn- und Lebensort einerseits und als modernen und unterschiedliche Zielgruppen ansprechenden Tourismusstandort andererseits sicherzustellen.

Defizite und Schwächen

Die Einwohnerentwicklung Warnemündes ist seit Jahren rückläufig, dies betrifft insbesondere die jüngeren Altersgruppen (Kinder, Jugendliche, Jungerwachsenen, junge Erwerbstätige). Gleichzeitig nimmt der Anteil der Senioren im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung in erheblichem Maße zu.

Abb. 62: Gewinn / Verlust ausgewählter Altersgruppen sowie deren Anteile an der Bevölkerung zwischen 2001 und 2009 in Warnemünde



Quelle: SWOT-Analyse Warnemünde, wimes, 06/2010.

In den letzten Jahren drei Jahren hat sich die rückläufige Entwicklung bei der Altersgruppe der Jugendlichen und Jungerwachsenen im Alter von 15 bis 25 Jahren fortgesetzt. Ebenso hat sich der Zuwachs des Anteils der Senioren ab 65 Jahre ebenfalls fortgesetzt. Lediglich entgegen des bisherigen Trends gab es demgegenüber einen leichten Zuwachs bei den Kindern bis 6 Jahre. Diese Bevölkerungsentwicklungen korrespondieren bereits jetzt mit der Bedarfssituation im Bereich der sozialen Infrastruktur. Das heißt, dass in einigen Infrastruktureinrichtungen in Warnemünde (zum Beispiel in den Schulen) ein Ausbau aufgrund der sich verändernden Bevölkerungszusammensetzung aus gesetzlichen oder ökonomischen Gründen nicht mehr realisiert werden kann (z.B. Ausbau der Grundschule „Heinrich-Heine“ zur Gesamtschule).

Demgegenüber steigt ein infrastruktureller Ausstattungsbedarf bei bestimmten Altersgruppen (z.B. bei den über 65-Jährigen), weil ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung deutlich angewachsen ist und die Nachfrage nach entsprechenden Freizeit- und Betätigungsmöglichkeiten (ein Bürger- und Begegnungszentrum mit vielfältigen Angeboten) oder auch speziellen sozialen Einrichtungen und Angeboten steigt. So hat z.B. die Kirchengemeinde in Warnemünde keine räumlichen oder personellen Kapazitäten mehr, um beispielsweise weitere Kurs- und Freizeitangebote für Senioren und Seniorinnen anbieten zu können.

Darüber hinaus gibt es am Standort Warnemünde einen infrastrukturellen Nachholbedarf, der sich schon längere Zeit abgezeichnet hat. Dies betrifft den Bereich der Kindertageseinrichtungen am Standort Warnemünde. Hier besteht Handlungsbedarf, um sowohl der gegenwärtigen Nachfrage nach Kita-Platzangeboten nachkommen zu können, als auch die Attraktivität Warnemündes als familienfreundlichem Wohnstandort, der in der Arbeitsplatznähe auch Kita-Plätze vorhält, zu verbessern.

In Bezug auf die Altersgruppe der Jugendlichen im Alter zwischen 14 und 18 Jahren oder auch für ältere Jugendliche/ Jungerwachsene gibt es keine betreute kommunale Jugendeinrichtung, d.h. keinen Jugendclub oder Haus der Jugend.

Fernerhin besteht im Bereich Sport-, Bewegungs- und Freizeitanlagen für alle Altersgruppen ein quantitatives und qualitatives Ausstattungsdefizit sowohl als Wohnfolgeeinrichtung als auch als touristisches Angebot. Vor allem eine multifunktionale Sporthalle fehlt am Standort Warnemünde sowie Sportplätze verschiedener Größen.

Potenziale und Stärken

Ein wesentlicher Vorteil und somit auch eine Stärke des Standortes Warnemünde in Bezug auf den Handlungsbereich Infrastruktur liegt in der Kombination bzw. Wechselwirkung von Wohn-, Arbeits- und Urlaubsort. Hierdurch können Frequentierung, Auslastung und Tragfähigkeit infrastruktureller Angebote und Einrichtungen gestärkt und befördert werden, sofern touristische Angebote und Einrichtungen auch für die allgemeine Öffentlichkeit zur Verfügung stehen und Gemeinbedarfseinrichtungen ebenso durch Touristen genutzt werden können.

Ein neues Schwimmbad z.B. sollte auch für den Schwimmunterricht der Schulen oder für den Vereinssport nutzbar sein, umgekehrt, d.h. sollte eine neue Mehrzwecksporthalle sowohl durch Vereine und Schulsport auch durch Touristen und Freizeitgästen zur Verfügung stehen. Ein Bürger- und Begegnungszentrum kann neben sozialorientierten Angeboten auch Freizeit- und kulturbezogene Angebote für Touristen anbieten. Hier stellen die vorhandenen Vereine mit ihren Aktivitäten bereits ein erhebliches Potenzial dar.

Abb. 47: Kongresszentrum Hohe Düne, Lesehalle



Quelle: ASK.

Tab. 8: VI Infrastruktur: Problemlagen und Schwächen, Stärken und Potenziale

Handlungsbereich VI Infrastruktur	
Problemlagen und Schwächen	Stärken und Potenziale
<ul style="list-style-type: none"> — Ein Schwimmbad, das sowohl für den Schul- und Vereinssport als für den Tourismus geeignet ist — Es fehlt ein umfangreiches Kulturangebot — Es fehlen Saison verlängernde Angebote für Besucher und Touristen — Es besteht ein Defizit oder eine ungenügende Ausstattung von Angeboten für Sport und Bewegung, für Kinder und Jugendliche, für Erwachsene und Senioren, für Sportvereine — Fehlende „Indoor-Sportmöglichkeiten“, multifunktionale Sporthalle — Es besteht ein Mangel an Räumen für kulturelle Veranstaltungen sowie für das Vereins – und Stadtleben, sei es im Rahmen eines Bürger – oder Begegnungszentrums, eines Jugendclubs oder Jugendzentrums, eines Hauses der Generationen — Die defizitäre Ausstattung an Flächen und Gebäuden im Bereich der Landessportschule für den Segelsport und besonders für die Durchführung der Warnemünder Woche — Es fehlen Hort- und Kitapazitäten 	<ul style="list-style-type: none"> + Die positiven Wechselwirkungen / Synergien von Wohnstandort und Ferienort + Große Stärke und Potenzial ist die Kombination aus Strand und Wasser sowie Sport und Freizeit + Das Kurhaus, Kurhausgarten und Kurpark als infrastrukturelles Potenzial für Kulturangebote nutzen + Die vorhandenen Flächen auf der Mittelmole stellen gute Potenzialflächen für Infrastrukturmaßnahmen dar + Der Segelsportstandort mit seinen Segelvereinen und der Segelsportschule mit seinem wettkampftauglichen Segelrevier + Intaktes und aktives Vereinsleben sowie lokale Traditionen + Sporthallenkapazitäten am Marinestützpunkt in die allgemeine Entwicklung einbinden + Golfplatz, Reiterhof, Tennisplatz und Jahn-Sportpark mit zzt. in der Sanierung befindlichen Großfeldanlagen

Fazit

Sehr wichtig für den Standort Warnemünde und seinen weiteren Ausbau als attraktiver Wohn- und Tourismusstandort ist der Abbau der infrastrukturellen Defizite und Schwächen, die im Bereich Kindertagesstätten und Hortplätze liegen, im Bereich Jugendangebote, im Bereich soziale und kulturelle Angebote für alle Zielgruppen, insbesondere für Erwachsene und Senioren.

Sehr gravierend ist das Nichtvorhandensein eines Schwimmbades, einer Mehrzwecksporthalle, die dringende Sanierung der vorhandenen Sporthallen, der weitere Ausbau und die nutzungsgerechte Herrichtung der Spiel-, Sport- und Bewegungsflächen für unterschiedliche Zielgruppen (Kinder, Jugendliche, Senioren).

Insbesondere in diesem Handlungsbereich Infrastruktur wird die positive Wechselwirkung zwischen Wohnstandort und Urlaubsort sehr deutlich. Attraktivität steigernde Maßnahmen insbesondere im Bereich Infrastruktur kommen beiden Funktionen gleichermaßen zugute und werden umgekehrt von den unterschiedlichen Nutzern frequentiert und damit in ihrer Auslastung gestärkt, wodurch auch eine erforderliche wirtschaftliche Tragfähigkeit hergestellt werden kann.

VI Infrastruktur

4.4 Bewertung und Schlussfolgerungen

Warnemünde ist ein Ort von bemerkenswerter Lebendigkeit und Vielfalt. Als Wohn- und Touristenort, als See- und Kurbad, als Mündung der Warnow und Hafeneinfahrt des Rostocker Hafens, als Ausflugsziel und Vorort von Rostock, als Standort von hafen- und seefahrtbezogenem Gewerbe, als Kreuzfahrterminal und Segelhafen vereinigt der Ort eine ungewöhnlich große Bandbreite von Funktionen und Nutzungen. Grund dafür ist seine topographische Lage an der Warnowmündung als Hafeneinfahrt von Rostock einerseits, die Lage entlang der Ostseeküste mit Strand, Dünen und bewaldeter Steilküste andererseits. Vor allem aber ist die Vielfalt und Multifunktionalität des Ortes das Ergebnis einer historischen Entwicklung vom Fischerdorf über das See- und Kurbad im 19. Jahrhundert, über den Fährhafen, eine Luftwerft, den Werft- und Hafenstandort bis hin zu einem modernen Seebad und Segel- und Kreuzfahrthafen.

Die unterschiedlichen historischen Entwicklungsphasen und der kontinuierliche Zuwachs neuer Funktionen und Nutzungen, die sich räumlich in Schichten um den historischen auf einer Düne gelegenen Fischerdorf herum entwickelt haben, prägen die städtebauliche Entwicklung des Ortes: Das Kurhausviertel um den Kurpark aus dem 19. Jahrhundert, das See- und Kurbad mit der Hotelzone entlang der Strandküste, das hafen- und schiffbaubezogene Gewerbe mit der Werft an der Warnow und den Wohnsiedlungen der Werftarbeiter und die sich wandelnden Hafenfunktionen vom Fährhafen mit Personen- und Güterbahnanschluss zum stark frequentierten Kreuzfahrthafen auf der Mittelmole. Mit dem Durchstich des neuen Stromes Anfang des 20. Jahrhunderts und seiner Erweiterung zum Seekanal in den 1950er Jahren entsteht auf der dem Fischerort gegenüberliegenden Uferseite der Warnow die Halbinsel der Mittelmole als eigenständiger Entwicklungsbereich, der heute im Kernbereich abgesehen vom Bahnhof hauptsächlich von Brachflächen, aufgegebenen Fährhafen- und Bahnfunktionen gekennzeichnet ist, aber als Kreuzfahrterminal und mit den zahlreichen Pkw- und Caravanstellplätzen eine für Warnemünde enorm wichtige und den Ort zunehmend prägende Verkehrs- und Tourismusfunktion wahrnimmt.

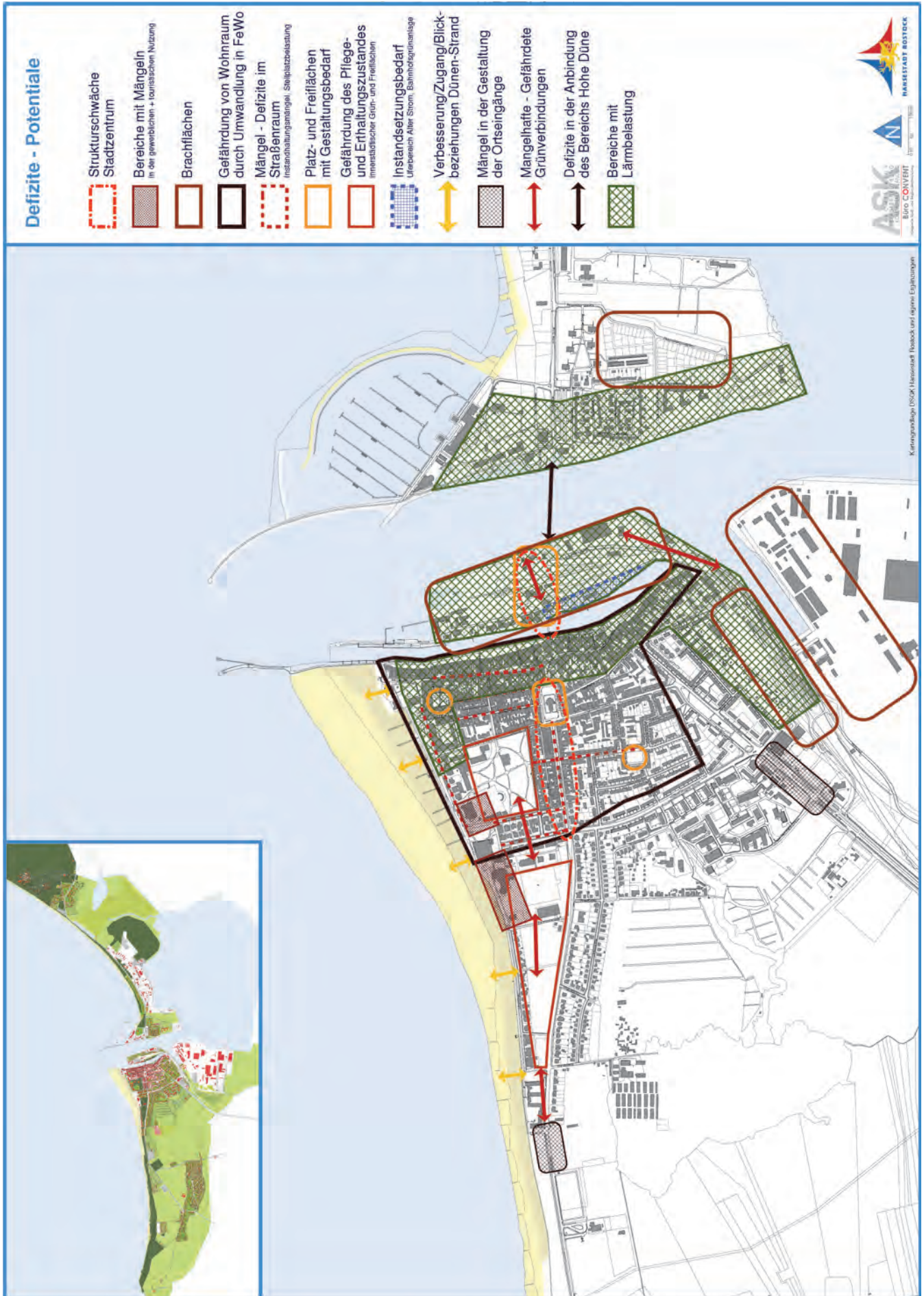
Die topographische, siedlungs- und nutzungsstrukturelle Vielfalt, das Spannungsfeld zwischen Tradition und Moderne, zwischen Erholungsruhe und verkehrsbedingter Ruhelosigkeit sind nicht nur die Grundlage der Attraktivität und Lebendigkeit des Ortes und seiner Entwicklungspotenziale, sondern auch die Ursache für die in der Ortsentwicklung anstehenden Probleme und Defizite, die u.a. durch Planung und aktive Ortsentwicklung gelöst oder zumindest vorangebracht werden müssen. Die Bewältigung des zunehmenden Kfz-, Schiffs- und Fährverkehrs und seiner Folgen von Lärm und Emissionen, die Anpassung an die Erfordernisse eines modernen touristischen Erholungs- und Seebadeortes, die Um- und Wiedernutzung brachliegender Flächen und die Sicherung und Bewahrung des historischen Erbes und der naturgegebenen landschaftlichen Ressourcen gehören zu den anstehenden Zukunftsaufgaben der Stadtentwicklung in Warnemünde.

Abb. 49: Silhouette von Warnemünde



Quelle: ASK.

Abb. 50: Plan DEFIZITE UND POTENZIALE



Kartengrundlage: USK, Hansestadt Rostock und eigene Ergänzungen

5. Entwicklungsziele, Projekte und Planungsmaßnahmen

5.1 Ableitung der Entwicklungsziele

Das Strukturkonzept und der Rahmenplan für Warnemünde nimmt Bezug auf die im Rahmen des intensiven Diskussions- und Beteiligungsprozesses entwickelten und abgestimmten Ziele, Maßnahmen und Projektideen und -vorschläge, die Bestandsaufnahmen und Voruntersuchungen, die Beiträge und Vorstellungen der Fachämter und anderer Experten. Abgeleitet aus diesen Ergebnissen der Bestandsaufnahme und -analyse sowie den Ergebnissen der Beteiligungs- und Abstimmungsveranstaltungen gemeinsam mit der Fachöffentlichkeit, den Fachämtern sowie den Bürgern und Bürgerinnen Warnemündes, wurden zunächst für alle Handlungsbereiche die jeweiligen **Entwicklungsziele** festgelegt.

Im Einzelnen werden die **Entwicklungsziele** für Warnemünde entwickelt aus:

- den städtebaulichen und auch stadthistorischen Entwicklungsbedingungen Warnemündes,
- den dargestellten Problemen und Defiziten,
- den Rahmenbedingungen und Restriktionen für die künftige Entwicklung,
- den allgemeinen Entwicklungszielen für den Ort Warnemünde und den daraus abzuleitenden Planungen, Maßnahmen und Nutzungsanforderungen für das Seebad und die drei Ortsteile Diedrichshagen, Markgrafeneheide und Hohe Düne,
- der engen funktionalen und stadträumlichen Verflechtung zwischen Mittelmole und historischem Ortskern,
- den Vorschlägen und Maßnahmen, die durch andere Fachressorts sowie die Bahn vorgeschlagen, geplant oder bereits durchgeführt werden sowie
- den im Beteiligungsverfahren vorgeschlagenen und anschließend dokumentierten Zielsetzungen, Projekten und Maßnahmen.

Auf dieser Basis und in Abwägung unterschiedlicher Positionen wurden für das Strukturkonzept die wesentlichen **Handlungsansätze** abgeleitet. Insbesondere aufbauend auf den Ergebnissen der 2. fachöffentlichen Veranstaltung, aber auch auf den Beiträgen der fachämterbezogenen Abstimmung wurden zur Unterlegung und Konkretisierung der formulierten Handlungsansätze **Einzelmaßnahmen und Projekte** herausgearbeitet, die eine hohe Zustimmung und Gewichtung erfahren haben und die im Zuge der anstehenden Umsetzungsphase des Strukturkonzeptes anzugehen und zu realisieren sind.

Für die künftige Entwicklung von Warnemünde gibt es unterschiedliche und zum Teil sich zunächst widersprechende Positionen, Zielvorstellungen, Planungs- und Maßnahmenvorschläge gibt. Dies haben nicht zuletzt auch die Diskussionen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens, die Gespräche vor Ort und die Anhörung von Akteuren und Experten gezeigt. Daraus ergeben sich zunächst eine Reihe von **Zielkonflikten**, für die im Rahmen des Strukturkonzeptes Lösungsansätze gesucht werden sollen oder die durch nachgeordnete Untersuchungen, Gutachten oder Teilplanung näher betrachtet werden müssen. Auf diese „Zielkonflikte“ und die Lösungsvorschläge wird im folgenden Abschnitt 5.2 eingegangen.

5.2 Zielkonflikte und Lösungsansätze

Die wichtigsten Zielkonflikte im Prozess der Erstellung und Umsetzung des Strukturkonzeptes Warnemünde, die sich aus der Bestandsanalyse, den Beteiligungsverfahren, den Expertengesprächen und der Abstimmung mit den Fachämtern ablesen lassen, sind:

- Zielkonflikt 1: Ferienwohnungen versus Dauerwohnen
- Zielkonflikt 2: Wohnflächenbedarf versus Flächenmangel – Flächenaktivierungen über Nachverdichtung, durch Ausdehnung des Ortes in die Kleingartenanlagen oder über die aktivere Einbeziehung des Standortes Hohe Düne
- Zielkonflikt 3: Bedarf an kurzfristig verfügbaren Flächen für den Wohnungsneubau auf der Mittelmole versus Flächenbedarf für Kreuzfahrttourismus, Bahnhofsentwicklung, Sport, Kultur, ruhenden Verkehr, Infrastruktur und öffentliche Räume
- Zielkonflikt 4: Wohnen versus Lärm
- Zielkonflikt 5: Nutzung der Werftflächen für andere gewerblich-industrielle Nutzungen?
- Zielkonflikt 6: Ortskernentwicklung und ruhender Verkehr

Zielkonflikt 1: Ferienwohnungen versus Dauerwohnen

Vor dem Hintergrund der problematischen Bevölkerungsentwicklung, der schleichenden Umwandlung von Dauerwohnungen in Ferienwohnungen und der Nicht-Verfügbarkeit von Wohnraum in Warnemünde ist es erforderlich, neuen Wohnraum für unterschiedliche Zielgruppen, insbesondere für junge Familien, zu schaffen und Ferienwohnungen sowie die Umwandlung von Dauerwohnraum in Ferienwohnungen zumindest so lange nicht mehr zuzulassen, bis sich der lokale Wohnungsmarkt und die Bevölkerungsentwicklung entspannt haben.

Zielkonflikt 2: Wohnflächenbedarf versus Flächenmangel – Flächenaktivierungen über Nachverdichtung, durch Ausdehnung des Ortes in die Kleingartenanlagen oder über die aktivere Einbeziehung des Standortes Hohe Düne

Sollen neue erforderliche Wohnbauflächen durch Flächenausdehnung ggf. auch in ökologisch empfindliche Bereiche oder durch Nachverdichtung in den vorhandenen Ortslagen geschaffen werden? Liegt für die Weiterentwicklung Warnemündes als Wohnstandort aufgrund der Flächenpotenziale eine Perspektive im Bereich Hohe Düne?

Zielkonflikt 3: Bedarf an kurzfristig verfügbaren Flächen für den Wohnungsneubau auf der Mittelmole versus Flächenbedarf für Kreuzfahrttourismus, Bahnhofsentwicklung, Sport, Kultur, ruhenden Verkehr, Infrastruktur und öffentliche Räume

Die Flächen auf der Mittelmole sollen einerseits sowohl ihrer seeseitigen Lage entsprechend möglichst repräsentativ genutzt werden, allgemein zugänglich sein, den verschiedenen Nutzern entsprechende Entwicklungsmöglichkeiten bieten und der öffentlichen Hand zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben zur Verfügung stehen, andererseits soll der Bedarf an Wohnungen für verschiedene Zielgruppen gedeckt werden.

Zielkonflikt 4: Wohnen versus Lärm

Wegen bestehender Lärmbelastung durch Kreuzfahrtbetrieb, Seekanal, Werftbetrieb und Veranstaltungen wird Wohnnutzung auf der Mittelmole und im Umfeld der Werft kaum für möglich gehalten.

Zielkonflikt 5: Nutzung der Werftflächen für andere gewerblich-industrielle Nutzungen?

Können Teile der Werftflächen zukünftig auch für andere gewerbliche Nutzungen zur Verfügung gestellt werden? Wie hoch ist die Nachfrage/ der Bedarf an Gewerbeflächen und Flächenangeboten am Standort Warnemünde?

Zielkonflikt 6: Ortskernentwicklung und ruhender Verkehr

Der Ortskern Warnemündes steht unter erheblichem Druck, was den Bedarf an Stellplätzen und den damit verbundenen Parksuchverkehr betrifft, so dass immer mehr Freiflächen als Parkplätze ausgewiesen oder genutzt werden. Dies betrifft sowohl öffentliche Straßen und Plätze (z.B. Kirchenplatz, Am Markt) als auch private Flächen – Innenhöfe, Hausvorflächen und Vorgartenbereiche, die als Stellplatzflächen genutzt werden. Der zunehmende Stellplatzbedarf gefährdet das Ortsbild und schadet dem historischen Ambiente. Unter Aspekten der Verkehrsbelastung scheinen in der Sommersaison die Grenzen des Wachstums erreicht zu sein.

5.3 Handlungsbereiche

Dieser Abschnitt befasst sich mit den Entwicklungszielen, die entsprechend der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse für die Handlungsbereiche

I Städtebau, Orts- und Landschaftsbild,

II Verkehr,

III Wirtschaft und Gewerbe,

IV Tourismus,

V Wohnen sowie

VI Infrastruktur

definiert wurden.

Die wesentlichen daraus abgeleiteten Handlungsansätze und die zur Umsetzung geeigneten Einzelmaßnahmen und Projekte werden aufgelistet und erläutert. In der Langfassung werden die einzelnen Projekte ausführlicher beschrieben und diskutiert, in der Kurzfassung werden sie in Tabellen zusammengefasst dargestellt, die eine kurze Erläuterung, sowie Angaben, mit welcher Priorität, mit welchen Instrumenten und in wessen Zuständigkeit die Projekte umgesetzt werden sollen, enthalten.

Die Entwicklungsziele, Handlungsansätze, Einzelmaßnahmen und Projekte zum **Teilbereich Mittelmole** sind dem im Folgenden dargestellten ersten Handlungsbereich „I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild“ zugeordnet (siehe Einzelmaßnahmen und Projekte 11. – 22.).

I Städtebau, Orts- und Landschaftsbild

Entwicklungsziele:

Leitbild für die städtebauliche Entwicklung ist die durch seine historische Entwicklung bedingte und städtebauliche Vielfalt des Ortes, der ‚Doppelcharakter‘ als Seebad und Kur- bzw. Erholungsort einerseits und als ‚Hafeneinfahrt‘ von Rostock und Ankunfts- und Abfahrtsort für Tages- und Kreuzfahrttouristen andererseits.

Der typische städtebauliche Charakter Warnemündes ist mit Blick auf seine historischen Strukturen zu stärken und behutsam weiterzuentwickeln. Die weitere Entwicklung und Qualifizierung Warnemündes als modernes Seebad und attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort ist nach den Prinzipien der Nachhaltigkeit unter Wahrung des städtebaulichen und historischen Charakters zu planen und umzusetzen. Die Ortslagen Diedrichshagen und Markgrafenheide sind unter Wahrung ihres eigenständigen Charakters in die Gesamtentwicklung einzubeziehen.

Die Einbettung Warnemündes in die landschaftlichen und ökologischen Rahmenbedingungen mit Küste, Strand, Küstenwald, Dünen, Niedermoorgebieten, Markgrafenheide und der Warnowmündung sind als wichtige naturräumliche Strukturmerkmale bei der weiteren Planung und Entwicklung zu berücksichtigen.

Der Bereich der Mittelmole soll zu einem neuen, lebendigen und integriertem Standort mit einem maritimen und attraktiven Erscheinungsbild entwickelt werden, der vielfältige, jedoch standortadäquate Funktionen aufnimmt und gleichzeitig städtebaulich wie architektonisch repräsentativ gestaltet ist.

Wesentliche Handlungsansätze:

Zur Wahrung des städtebaulichen Charakters Warnemündes ist insbesondere auf die Höhenentwicklung künftiger Gebäude im Bereich der Ortsmitte, der Küstenlinie und an den Ortsrändern zu achten; auf Hochhausbebauungen sollte verzichtet werden. Stadtsilhouette und Fernwirkung zur Ostsee und am Ortsrand zum Diedrichshäger Moor sind wichtige Entwicklungskriterien.

Neben dem zentral gelegenen Bereich der Mittelmole ist die Ortsmitte Warnemündes mit Kirchenplatz und Mühlenstraße als ein wichtiger städtebaulicher, stadt- und nutzungsstruktureller Bereich zu stärken und in seiner Nutzungsqualität zu verbessern. Vor diesem Hintergrund ist die Ortsmitte als zusammenhängender Bereich neu zu ordnen, zu sanieren und zu gestalten sowie auf die sich aus den Entwicklungen der Mittelmole ergebenden Anforderungen und Bedingungen entsprechend Bezug zu nehmen.

Im Zusammenhang mit der Wahrung des städtebaulichen Charakters Warnemündes sind im Zuge der weiteren Entwicklungen alle bestehenden Park- und Grünanlagen zu erhalten und ebenso wie die bestehenden Platz- und Freiflächen im Hinblick auf ihre gegenwärtige Gestaltung und Nutzbarkeit zu überprüfen und ggf. fallweise zu erneuern bzw. zu verbessern. Darüber hinaus sind bei der weiteren städtebaulichen Entwicklung Warnemündes neue attraktive Rundwege, Plätze und Freiflächen zu schaffen.

Die Mittelmole wird so zügig wie möglich zu einem attraktiven, repräsentativen und funktionsadäquaten Ankunftsort für das Seebad Warnemünde entwickelt.

Die Verkehrsfunktionen auf der Mittelmole sind dabei so zu gestalten und in die künftigen Strukturen einzubetten, dass ein nutzungsgemischter und attraktiver Standort entsteht, der den historischen Ortskern ergänzende Nutzungen aufnimmt und dabei dem Charakter Warnemüdes als historischem Fischerort ebenso gerecht wird, wie dem eines modernen Seebades.

Die auf der Mittelmole anzustrebende Funktionsvielfalt soll unter sorgfältiger Berücksichtigung der vorhandenen Lärm- und Emissionsbelastungen eine konfliktfreie Nutzungsmischung ermöglichen, die zusammengesetzt ist aus Einrichtungen und Anlagen für maritim-touristische Nutzungen (Wassersport, Gastronomie, Beherbergung, Kultur) und den mit ihnen in Verbindung stehenden gewerblichen Nutzungen (Kreuzfahrtterminal, Fähranleger, Logistik). In begrenztem Maße sind Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen sowie für ausgewählte Bereiche Wohnnutzungen möglich.

Bei der anstehenden Neuplanung sind die historischen Entwicklungsbedingungen und -strukturen der Mittelmole und der angrenzenden Bereiche zu berücksichtigen.

Als bedeutendes Entrée für die Kreuzfahrt-, Bus-, Bahn- und Pkw-Touristen aber auch als ein wichtiges städtebaulich-strukturelles Verbindungselement zur historischen Ortsmitte ist die „Bahnhofsachse“ zwischen Seekanal und Bahnhofsbrücke als repräsentative Platz- und Freifläche auszugestalten.

Die südlich der Bahnhofsachse entlang des Alten Stroms gelegene Grünanlage soll als öffentliche, gestaltete Grünfläche ausgebaut und qualifiziert werden.

Die Uferbereiche sollen weitestgehend öffentlich zugänglich gemacht werden.

Einzelmaßnahmen und Projekte (Übersicht):

- 1. Charakter Warnemüdes bewahren, einschl. der Höhenentwicklung der Gebäude**
(max. 4 Geschosse); Ausschluss von weiterer Hochbebauung
- 2. Zusammenhängende Gestaltung der Ortsmitte mit Kirchenplatz und Mühlenstraße**
- 3. Bauliches und nutzungsstrukturelles Problem „Samoa“ lösen und neues Schwimmbad bauen**
- 4. Baufeld Parkstraße endlich lösen (z. B. durch ein Sporthotel oder eine Sporthalle)**
- 5. Bestehende Parks und Grünanlagen erhalten, ggf. erneuern und verbessern sowie pflegen, einschl. Schaffung attraktiver Rundwege, Plätze und Freiflächen**
- 6. Gestaltung der Ortseingänge („Visitenkarten“)**
- 7. Kompakte Ortslage von Warnemünde erhalten unter Einbeziehung der Entwicklungen von Diedrichshagen und Markgrafenheide**

- 8. Mehr Ausblickmöglichkeiten aufs Meer entlang der Seepromenade (Umsetzung über das Dünenkonzept)**
- 9. Reaktivierung von Kurhaus und Kurhausgarten (Neubepanung / Erstellung eines Konzeptes)**
- 10. Integrierung der Maßnahmen in den Küstenschutz**
- 11. (Mittelmole) Neugestaltung des Bahnhofsvorplatz und des Fußgängertunnels**
- 12. (Mittelmole) Mittelmole als Mischgebiet für Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel, Beherbergung und Erlebnisbereiche entwickeln**
- 13. (Mittelmole) Ausbau Sportboot-/Yachthafen, Segel- und Sportschulbereich**
- 14. (Mittelmole) Schaffung einer ganzjährigen Eventhalle, die kulturelle Angebote für Touristen ebenso beinhaltet wie Angebote für die Bewohner Warnemündes**
- 15. (Mittelmole) Anlage attraktiver Freiflächen bzw. Platz- und Promenadenbereiche mit genereller Zugänglichkeit der Wasserkante („Flaniermeile“), Rundwegen, Durchgängen**
- 16. (Mittelmole) Es sollten auf der Mittelmole Bereiche ausgegrenzt werden, wo es wegen Lärmemissionen keinen Wohnungsbau geben kann („Lärmfenster“)**
- 17. (Mittelmole) Neugestaltung und Erweiterung der Grün- und Parkflächen am Alten Strom mit ggf. begrenzten Neunutzungen sowie Anlage einer Mischverkehrsfläche im Bereich des jetzigen Bahnhofsvorplatzes**
- 18. (Mittelmole) Überquerung der Eisenbahnschienen am südlichen Ende der Mittelmole in Richtung Seekanal (Anlage eines Rundweges / Promenade)**
- 19. (Mittelmole) Ausbau des Kreuzfahrtterminals, einschließlich Ausbau und Sanierung der Kaianlagen; Verlegung des bestehenden Fähranlegers Hohe Düne**
- 20. (Mittelmole) Entwicklung eines zusammenhängenden Stellplatzkonzeptes für die Mittelmole**
- 21. (Mittelmole) Flächenpotenzial auf der Mittelmole für differenzierten Wohnungsbau nutzen, jedoch keine Ferienwohnungen**
- 22. (Mittelmole) Nachnutzung des Scandlines-Gebäudes zum Ausbau der Hotelkapazitäten, z.B. in der 2-3*-Kategorie mit Schwerpunkt Sport (Sporthotel)**
- 23. (Mittelmole) Einleitung Vorbereitender Untersuchungen im Rahmen des besonderen Städtebaurechtes (BauGB) zur Prüfung der Frage nach der Anwendung städtebaulich-rechtlicher Instrumente und Verfahren**

Tab. 9: I Städtebau – Orts- und Landschaftsbild: Einzelmaßnahmen und Projekte (Matrix)

I. Handlungsbereich: Städtebau – Orts- und Landschaftsbild			
Einzelmaßnahmen / Projekte	Erläuterungen	Priorität sehr hoch, hoch, mittel, gering	Instrument / Verfahren – Zuständigkeit
<ul style="list-style-type: none"> • Erhalt des typischen Ortscharakters und des städtebaulichen Erscheinungsbildes 	Wesentlicher Bestandteil des Charakters von Warnemünde ist das Ortsbild mit seinen vielfältigen architektonischen Stilrichtungen und den unterschiedlichen Charakteristika der historischen Quartiere. Dazu gehören der Erhalt der ortsbildprägenden Gebäude, der Erhalt der Grünflächen und das charakteristische Erscheinungsbild öffentlicher Räume.	sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Erhaltungssatzung - Denkmalbereichsverordnungen/ Einzeldenkmäler - Gestaltungspläne bei der Planung von Verkehrsanlagen, Grün- und Freiflächen <p>Ämter 41, 61, 66 und 67</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Anforderungen an das Einfügenderfordernis bei Um- und Neubauten 	Die geltende Erhaltungssatzung ist anzuwenden. Ergänzend ist zum Schutz des Ortsbildes die Anwendung einer Gestaltungssatzung erforderlich. Die bestehende Gestaltungssatzung sollte aktualisiert und überarbeitet werden. Flankierend sollte die Einrichtung eines Gestaltungsbeirates diskutiert werden.	sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Erhaltungssatzung - Gestaltungssatzung <p>Amt 61</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Ausschluss von Hochbebauung (max.4-Geschosse) 	Begrenzung der Gebäudehöhe bei Neubebauungen	sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - §34 BauGB - Erhaltungssatzung - Entsprechende Festsetzungen in Bebauungsplänen <p>Amt 61</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Gegebenenfalls Ausweisung weiterer schützenswerter Bereiche 	Es sollte geprüft werden, ob weitere städtebaulich erhaltenswerte Bereiche (z.B. Gartenstraße) durch eine Erhaltungssatzung geschützt werden müssen, um den Charakter Warnemündes zu bewahren.	hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Erhaltungssatzung <p>Amt 61</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung eines zusammenhängenden Gestaltungs- und Planungskonzeptes für die Ortsmitte ▶ siehe II Verkehr Pkt. 1-3 	Die erforderliche Gesamtkonzeption soll auch Lösungen zur Reduzierung des ruhenden Verkehrs sowie den Erhalt und die Erweiterung der Grünflächen beinhalten. Vor allem im Bereich Kirchenplatz sind die Anlieger durch ein geeignetes Beteiligungsverfahren in den Planungsprozess zu einzubinden.	hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Straßenplanung - Stellplatzkonzept - zusammenhängendes Planungs- und Gestaltungskonzept - Einbindung/ Beteiligung Bürger/ Nutzer - IGVK <p>Ämter 61, 66, und 67</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Gestaltung Kirchenumfeld 	Einbeziehung der Grünanlage um die Kirche in die Gesamtkonzeption Kirchenplatz, Berücksichtigung des Neugestaltungskonzeptes Kirchenumfeld von 2007	hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Prüfen der Überführung der Grünanlage um die Kirche in Kirchengemeinde <p>Ämter 41, 61, und 67, Kirchengemeinde</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Sanierung/ Neubau und Inbetriebnahme eines öffentlich zugänglichen Schwimmbades ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 5 ▶ siehe VI Infrastruktur Pkt. 2. 	Mit dem Bau des geplanten Schwimmbades wird ein städtebaulicher und infrastruktureller Missstand beseitigt. Die öffentliche Zugänglichkeit des Schwimmbades soll gewährleistet werden. Unterstützung durch die Stadt erfolgt durch Grundstücksverkäufe und Schaffung von Baurecht	sehr hoch	<p>Eigentümer, Ämter 40 und 60</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Neubau einer Dreifeldsporthalle ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 2 ▶ siehe VI Infrastruktur Pkt. 2 	Die Sporthalle ist sowohl für die touristische als auch für die ortsbezogene Infrastruktur von hoher Bedeutung. An den Neubau sind gestalterische Anforderungen zu stellen, die sich aus der städtebaulich bedeutsamen Ortseingangssituation und aus der repräsentativen Funktion als Veranstaltungshalle ergeben.	hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Sportstättenentwicklungsplan - Haushaltsplan <p>Amt 40 / KOE</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung eines standortbezogenen Nutzungskonzeptes mit geeigneten, potenziellen Nutzungen 	In Verbindung mit den Planungen zur Sporthalle sollte der Standort daraufhin überprüft werden, ob ggf. weitere arrondierende Nutzungen hier zu verorten sind	hoch	<ul style="list-style-type: none"> - nutzungsstrukturelles Planungskonzept für das gesamte Areal (Sport, Hotel, Wohnen) - Überprüfung B-Plan, ggf. Änderung <p>Ämter 40 und 61</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Erhalt und Sicherung der bestehenden Grünanlagen 	Die bestehenden Grünanlagen haben neben ihrer naturräumlichen Bedeutung Erholungs-, soziale und kulturelle Funktionen und sind prägender Bestandteil des Ortsbildes. Die Gestaltqualität der bereits sanierten öffentlichen Grünanlagen und Baudenkmale (v.a. Kurpark und Stephan-Jantzen-Park) ist zu erhalten, weitere Grünanlagen (v.a. Arankapark, Grünanlage südöstlich des Alten Stroms) sollen als Park- bzw. Grünanlage gesichert bzw. gestärkt werden.	sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Landschaftsplan - Bauleitplanung - Erhaltungssatzung <p>Ämter 41, 61, 66 und 67</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Ufersicherung im Bereich der Bahnhofsgrünanlage 	Zur Sicherung der Grünanlage am Alten Strom ist zunächst die Sicherung des Ufers erforderlich. Die Wegeführung am Böschungsfuß ist im Zuge der weiteren Planung zu klären.		<p>Ämter 41, 66 und 67</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Pflege der Grünanlagen fortsetzen 	Differenzierte Pflege der Grünanlagen, gemäß Pflegeplan sichern.	hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Pflegeplan <p>Amt 67</p>

I. Handlungsbereich: Städtebau – Orts- und Landschaftsbild			
Einzelmaßnahmen / Projekte	Erläuterungen	Priorität sehr hoch, hoch, mittel, gering	Instrument / Verfahren – Zuständigkeit
<ul style="list-style-type: none"> Neugestaltung Bahnhofsvorplatz und -umfeld ► siehe Mittelmole Pkt. 11 	<p>Durch den geplanten Wettbewerb Mittelmole sollen Möglichkeiten einer der touristischen Bedeutung und dem Ortsbild angemessenen Umgestaltung von Bahnhofsvorplatz und Bahnhofsumfeld aufgezeigt werden. Im Bebauungsplan Mittelmole sind entsprechende Festsetzungen zu treffen. Hierzu wird die Freistellung der Fläche zur Erlangung der kommunalen Planungshoheit empfohlen.</p>	sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> Städtebaulicher Wettbewerb Mittelmole B-Plan-Verfahren-Mittelmole <p>Ämter 41, 61 und 66, Eigentümer DB</p>
<ul style="list-style-type: none"> Schaffung attraktiver Plätze und Freiflächen durch Sanierung im historischen Bestand 	<p>Besondere Berücksichtigung der Platzräume und Freiflächen (v.a. Georginenplatz, Kirchenplatz, Am Markt,) sowie attraktiver Fußwegebeziehungen zwischen den öffentlichen Grünanlagen, Plätzen und Freiflächen im Gestaltungs- und Planungskonzept für die Ortsmitte.</p>	hoch	<ul style="list-style-type: none"> zusammenhängendes Planungs- und Gestaltungskonzept Einbindung/ Beteiligung Bürger/ Nutzer <p>Ämter 41, 61, 66 und 67</p>
<ul style="list-style-type: none"> Schaffung attraktiver Plätze und Freiflächen bei Neuplanung 	<p>Im Zuge von Neuplanungen, insbesondere im Bereich der Mittelmole, sind Plätze und Freiflächen zu schaffen, die Erholungs-, soziale, kulturelle und repräsentative Funktionen übernehmen.</p>	hoch	<ul style="list-style-type: none"> Städtebaul. Wettbewerb Mittelmole Bauleitplanung Haushalt Beteiligung Grundeigentümer/ Nutzer (u.a. WIRO, HERO) <p>Ämter 61 und 66, Grundeigentümer</p>
<ul style="list-style-type: none"> Schaffung von Rundwegen mit unterschiedlichen Schwerpunkten (maritim, historisch, grün,...) ► siehe IV Tourismus Pkt. 19 ► siehe Mittelmole Pkt.15 	<p>Neben der baulichen Herstellung ist eine öffentliche Information hierzu erforderlich (Karten, Beschilderung etc.)</p>	hoch	<ul style="list-style-type: none"> Tourismuskonzept i.V. mit Strukturkonzept Städtebaul. Wettbewerb Mittelmole Bauleitplanung <p>Beteiligung Grundeigentümer/ Nutzer (u.a. WIRO, HERO)</p>
<ul style="list-style-type: none"> Die Ortseingangslagen insbesondere Parkstraße und An der Stadtautobahn sind gestalterisch aufzuwerten und entsprechend ihrer Visitenkartenfunktion zu gestalten 	<p>Dieser Handlungsansatz ist bei anstehenden Planungen und Projekten besonders zu berücksichtigen (z.B. TZW - Erweiterung, Neubau Sporthalle Parkstraße)</p>	mittel	<ul style="list-style-type: none"> Bauleitplanung Verkehrsplanung Grünplanung <p>Ämter 61, 66 und 67</p>
<ul style="list-style-type: none"> Erstellung eines Gestaltungs- oder städtebauliches Konzept für die Ortseingangssituationen 		mittel	<ul style="list-style-type: none"> Planungs-/ Gestaltungskonzept Bauleitplanung Haushalt
<ul style="list-style-type: none"> Erhalt der eigenständigen Ortslagen Diedrichshagen, Warnemünde und Markgrafenheide 	<p>Keine baulich-räumliche Verschmelzung von Diedrichshagen und Warnemünde</p>	mittel	<ul style="list-style-type: none"> Bauleitplanung Beteiligung der OBR <p>Am 61, OBR</p>
<ul style="list-style-type: none"> Abstimmung der Entwicklung der Ortslagen Diedrichshagen, Warnemünde und Markgrafenheide 	<p>Hierbei ist zu überlegen, ob die Ortsbeiräte Warnemünde und Markgrafenheide in regelmäßigen Abständen oder bei übergeordneten Themen gemeinsame Sitzungen durchführen.</p>	mittel	<ul style="list-style-type: none"> Beteiligung der OBR <p>OBR</p>
<ul style="list-style-type: none"> Schaffung von weiteren Ausblicksmöglichkeiten von der Promenade aus, bei Erhalt der natürlichen Dünen 	<p>Aus dem Blickwinkel des Tourismus nachvollziehbar; Berücksichtigung des Natur- und Küstenschutzes (gesetzl. Grundlagen) dringend erforderlich.</p>	mittel	<ul style="list-style-type: none"> Pflege- und Entwicklungskonzept Dünen (2013-2022) <p>Am 67</p>
<ul style="list-style-type: none"> Sanierung/ Modernisierung des Kurhauses ► siehe IV Tourismus Pkt. 18 	<p>Zzt. wird das Kurhaus saniert und für einen Gastronomiebetrieb baulich hergerichtet (geplante Eröffnung im Frühjahr 2011). Ergänzend sollten kulturelle Nutzungen integriert werden. Für die Durchführung kultureller Veranstaltungen im Kurhausgarten bestehen vertragliche Vereinbarungen zwischen Tourismuszentrale und Betreiber.</p>	sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> Vertragliche Regelung zwischen Stadt und Pächter Kurhaus/ Kurhausgarten <p>Ämter 41 und 67, Eigentümer und Pächter</p>
<ul style="list-style-type: none"> Die notwendigen Maßnahmen zum Hochwasserschutz sind stadtbildverträglich zu gestalten 	<p>Das Küsten- und Hochwasserschutzkonzept sieht den vollständigen Schutz der geschlossenen Bebauung vor. Die Planungen des Landes für den südl. Teil Warnemündes (Alter Strom bis Groß Klein) haben hohe Priorität und sind mit den kommunalen Planungen abzugleichen.</p>	sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> Küsten- und Hochwasserschutzkonzept <p>Ämter 41, 61, 66 und Staun über 73</p>
<ul style="list-style-type: none"> Ein Konzept für den Hochwasserschutz für den Bereich Mittelmole ist bei den weiteren Planungen zu konkretisieren 	<p>Zu prüfen ist bei der Mittelmole ein flächenhaft wirksamer oder gebäudebezogener Hochwasserschutz</p>	sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> Städtebaul. Wettbewerb Mittelmole Bauleitplanung Küsten- und Hochwasserschutzkonzept <p>Ämter 61 und 67 Grundeigentümer WIRO, Staun über 73</p>

Tab. 10: Ib Teilbereich Mittelmole: Einzelmaßnahmen und Projekte (Matrix)

Teilbereich: Mittelmole			
Einzelmaßnahmen / Projekte	Erläuterungen	Priorität sehr hoch, hoch, mittel, gering	Instrument / Verfahren – Zuständigkeit
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes <ul style="list-style-type: none"> ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 14 ▶ siehe I Städtebau Pkt. 5 	<p>Durch den geplanten Wettbewerb Mittelmole sollen Möglichkeiten einer der touristischen Bedeutung und dem Ortsbild angemessenen Umgestaltung von Bahnhofsvorplatz und Bahnhofsumfeld aufgezeigt werden.</p> <p>Im Bebauungsplan Mittelmole sind entsprechende Festsetzungen zu treffen. Gleiches gilt für die Frage des Umganges mit dem Fußgängertunnel und möglichen Alternativen.</p> <p>Voraussetzung für die Planungshoheit der Gemeinde ist die Freistellung nach AEG.</p>	sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Intensiver Kooperationsdialog mit - DB Städtebaulicher Wettbewerb Mittelmole - B-Planverfahren Mittelmole - Erlangung der kommunalen Planungshoheit durch Freistellungsantrag - Denkmalsbereichsverordnungen/ Einzeldenkmale <p><i>Ämter 41, 61, 66 und Eigentümer DB</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauliche Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes <ul style="list-style-type: none"> ▶ siehe I Städtebau Pkt. 5 	Die Zügigkeit und der Umfang der baulichen Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes (und des Umfeldes) hängen u. a. von der Kooperationsbereitschaft des Eigentümers ab und sind mit den ohnehin anstehenden Umbauplanungen der Bahn abzustimmen.	sehr hoch	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauliche Umgestaltung des Fußgängertunnels oder Realisierung einer Alternative <ul style="list-style-type: none"> ▶ siehe II Verkehr Pkt. 3 ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 19 	Die Schaffung einer städtebaulich sinnvollen und barrierefreien Verbindung zwischen Bahnhofsvorplatz und Kaikante muss Bestandteil der Umgestaltung des Bahnhofs und des Bahnhofsumfeldes sein.	sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Intensiver Kooperationsdialog mit DB - Städtebaulicher Wettbewerb Mittelmole - B-Planverfahren Mittelmole - Erlangung der kommunalen Planungshoheit durch Freistellungsantrag - Denkmalsbereichsverordnungen/ Einzeldenkmale <p><i>Ämter 41 und 66, Eigentümer DB</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Realisierung einer barrierefreien Alternative zum Fußgängertunnel als Zwischenlösung 	Bis zur Realisierung einer endgültigen baulichen Alternative zum jetzigen Tunnel sollte eine Zwischenlösung zur Querung der Gleise nördlich des Bahnhofes realisiert werden.		<ul style="list-style-type: none"> - Intensiver Kooperationsdialog mit DB <p><i>Ämter 61 und 66, DB</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Definition von Art, Umfang, Qualität und Verortung der Nutzungsmischung sowie Festlegung als Grundlage für den weiteren Umsetzungsprozess unter vorrangiger Berücksichtigung der vorhandenen wasserbezogenen und für die Entwicklung des Ortskernes erforderlichen verkehrlichen und touristischen infrastrukturellen Nutzungen sowie nachrangiger Entwicklung einer Wohnnutzung. <ul style="list-style-type: none"> ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 3 ▶ siehe II Verkehr Pkt. 10 ▶ siehe VI Infrastruktur Pkt. 5 ▶ siehe V Wohnen Pkt. 4 	<p>Im Zuge der Vorbereitung des anstehenden Städtebaulichen Ideenwettbewerbes (Aufgabenstellung, Anforderungen / Grundlagen der Gebietsnutzer, etc.) werden nutzungsstrukturelle Vorgaben entwickelt.</p> <p>Die Ergebnisse des Wettbewerbs werden in Abhängigkeit der Standortverträglichkeit und der Klärung potenzieller Zielkonflikte in die verbindliche Bauleitplanung überführt.</p>	sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Städtebaulicher Wettbewerb Mittelmole - B-Planverfahren Mittelmole - Öffentliches Beteiligungsverfahren für Aufgabenstellung Wettbewerb und B-Plan. - Intensiver Kooperationsdialog mit WIRO, HERO, DB <p><i>Ämter 61, 66, 67, 83, 87 und 41, Eigentümer</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Neuansiedlung von Einzelhandel und Beherbergungsgewerbe soll in einem für den im Ortskern vorhandenen Einzelhandel und Beherbergungsgewerbe verträglichen Maß erfolgen 	Bei der Erarbeitung des Wettbewerbs für die Mittelmole sollen vorliegende Einzelhandelsgutachten im Strukturkonzept Warnemünde im Hinblick auf zusätzlich mögliche Einzelhandelsflächen und vorliegende Beherbergungsgutachten im Hinblick auf die Anzahl der zusätzlich möglichen Betten als Orientierungshilfe dienen. Sollte aus städtebaulichen Gründen vom Einzelhandelsgutachten bzw. Beherbergungsgutachten abgewichen werden, ist die Abweichung zu begründen.		<ul style="list-style-type: none"> - Städtebaulicher Wettbewerb Mittelmole - B-Planverfahren Mittelmole - Zentrenkonzept, Einzelhandelsgutachten <p><i>Amt 61, Rostock Business</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ansiedlung von Beherbergung in verträglichem Maß, Ausschluss von Ferienwohnungen <ul style="list-style-type: none"> ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 1 ▶ siehe V Wohnen Pkt. 1 	s. o.		<ul style="list-style-type: none"> - Beherbergungskonzept - Tourismuskonzept <p><i>Ämter 61 und 87</i></p>

Teilbereich: Mittelmole			
Einzelmaßnahmen / Projekte	Erläuterungen	Priorität sehr hoch, hoch, mittel, gering	Instrument / Verfahren – Zuständigkeit
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Definition von Umfang, Qualität und Lage des Ausbaubereiches für den Segel-, Sportboot- und Yachtbetrieb und den damit verbundenen Anforderungsprofilen. ▪ <ul style="list-style-type: none"> ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 3 ▶ siehe VI Infrastruktur Pkt. 5 	Diese Vorgaben sind nicht nur für das Wettbewerbsverfahren besonders relevant, sondern auch für die Festsetzungen im Rahmen der Bauleitplanung.	sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Städtebaulicher Wettbewerb Mittelmole - B-Planverfahren Mittelmole - Intensiver Kooperationsdialog u.a. mit den dem Landessportbund und den Segelvereinen <p style="text-align: right;">Ämter 50, 61, 66, 67, 83 und 87, Eigentümer</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauliche Umsetzung / Ausbau des Segel- und Sportbootareals ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 3 ▶ siehe VI Infrastruktur Pkt. 5 		hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Investition/ Förderung <p style="text-align: right;">Ämter 50 und 87, Eigentümer</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bau einer Eventhalle auf der Mittelmole ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 6 ▶ siehe VI Infrastruktur Pkt. 2 	Die vorgeschlagene Eventhalle soll den Ansprüchen einer Mehrweckhalle genügen. Mit dem geplanten Bau einer 3-Felder-Sporthalle an der Parkstraße wird bereits ein Hallenangebot geschaffen, welches auch als Mehrweckhalle genutzt werden kann. Eine rein auf kulturelle Angebote ausgerichtete Veranstaltungshalle auf der Mittelmole stünde jedoch in direkter Konkurrenz zu den in der Hansestadt Rostock bereits vorhandenen Veranstaltungsstätten. Daher wird diese Maßnahme zum jetzigen Zeitpunkt nicht weiter verfolgt.	gering	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Realisierung von attraktiven Platz- und Freiflächen, Promenadenbereichen, Durchgängen und Rundwegen, die die Wasserkante unbedingt mit erschließen. ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 19 ▶ siehe I Städtebau Pkt. 5 	Diese Maßnahme steht in enger Verbindung zum Projekt 5 des Handlungsbereichs „Ortsbild/ Städtebau und wird als ein zentrales Projekt der touristischen Entwicklung Warnemündes im Sinne des Ausbaus maritimer Erlebnisbereiche eingestuft. Aus dem Städtebaulichen Ideenwettbewerb Mittelmole werden hierzu entsprechende Ergebnisse erwartet.	sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Städtebaulicher Wettbewerb Mittelmole - B-Planverfahren Mittelmole - Tourismuskonzept <p style="text-align: right;">Ämter 41, 61, 66, 67, 83 und 87, HERO, DB</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Festlegung von räumlichen Bereichen auf der Mittelmole, als „Lärmfenster“, in denen aufgrund von Lärmemissionen kein Wohnungsbau realisiert werden kann. ▶ siehe V Wohnen Pkt. 4 	Entsprechend dem Handlungsansatz, die vorhandenen Nutzungen auf der Mittelmole und auf dem Seekanal vorrangig gegenüber der Ansiedlung von Wohnen zu behandeln, sind auf Grundlage von Lärmgutachten im B- Planverfahren Bereiche festzusetzen, in denen keine Wohnnutzung zulässig ist.	hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Lärmgutachten im Rahmen des B-Plan-Verfahrens <p style="text-align: right;">Ämter 61 und 73</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erstellung eines teilräumlichen Konzeptes auf Basis der Ergebnisse des Städtebaulichen Ideenwettbewerbes Mittelmole und Überführung in das B-Planverfahren ▶ siehe I Städtebau Pkt. 5 	Auf Basis der Wettbewerbsergebnisse wird für die Grün- und Parkfläche am Alten Strom ein teilräumliches Umsetzungskonzept erarbeitet. Dabei ist die Gestaltung als Grünfläche vorrangig zu sehen.	hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Landschaftskonzept - Bauleitplanung - Haushalt <p style="text-align: right;">Ämter 41, 61, 66, 67</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ufersicherung im Bereich der Bahnhofsröhranlage ▶ siehe I Städtebau Pkt. 5 	Zur Sicherung der Parkfläche und Erhaltung bestehender Wege am Ufer (Böschungsoberkante) ist eine Ufersicherung erforderlich. Mit der Ufersicherung wird eine Voraussetzung für das Anlegen kleinerer Sportboote geschaffen. Es ist sicherzustellen, dass der Parkcharakter der Grünfläche hierdurch nicht gefährdet wird. Die Anlage eines neuen Weges neben der Uferbefestigung ist im Zuge des teilräumlichen Konzeptes zu prüfen.	hoch	<ul style="list-style-type: none"> - B-Plan Mittelmole <p style="text-align: right;">Ämter 41, 66 und 67</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Landschaftsplanerische und bauliche Erweiterung / Ausbau der Grün- und Parkflächen sowie Anlage einer mit dem Bahnhofsvorplatz zusammenhängenden Mischverkehrsfläche 	Die Möglichkeiten zum Rückbau der Verkehrsflächen in diesem Bereich sind im Zusammenhang mit der erforderlichen verkehrlichen Erschließung der Mittelmole im Wettbewerbs- und Bebauungsplanverfahren zu untersuchen.	hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Ausführungsplanung - Haushalt <p style="text-align: right;">Ämter 66 und 67</p>

Teilbereich: Mittelmole

Einzelmaßnahmen / Projekte	Erläuterungen	Priorität sehr hoch, hoch, mittel, gering	Instrument / Verfahren – Zuständigkeit
<p>Zur Herstellung einer zusammenhängenden und als Rundweg angelegte Wegeführung sind Überquerungsmöglichkeit der Bahnanlagen im südlichen Abschnitt der Mittelmole zu prüfen</p> <p>► siehe IV Tourismus Pkt. 19</p>	<p>Insbesondere mit Blick auf die Umsetzung der mit hoher Priorität versehenen Handlungsansatzes (vgl. Projekt 6), u.a. attraktive Rundwege zur Erschließung der Wasserkante, Aussichtsbereich anzulegen, ist diese Maßnahme nicht nur für die Mittelmolenentwicklung von Bedeutung. Die Ergebnisse dieses Prüfauftrages sind darüber hinaus für die Aufgabenstellung des anstehenden Wettbewerbs wichtig.</p>	hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Prüfauftrag - Ggf. Wettbewerb Mittelmole hinsichtlich Lage und Führung <p style="text-align: right;"><i>Ämter 61, 66, 87, und 41, DB</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Städtebaulich verträglicher Ausbau des Kreuzfahrtterminals 	<p>Zur Verbesserung / Modernisierung des Kreuzfahrt-schiffbetriebes ist der Kreuzfahrtterminal nebst Kaianlagenanierung, Erweiterung der Schiffs Liegeplätze sowie Flächenbereitstellungen auszubauen.</p>	sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Erstellung eines detaillierten Anforderungsprofils, einschl. technischer und wirtschaftlicher Machbarkeit zur Erweiterung der Schiffs Liegeflächen im Werftbecken - Abstimmungs- / Koordinierungsgespräche u.a. mit HERO, WIRO (wg. Wettbewerb) und mit Nordic Yards - Städtebaulicher Ideenwettbewerb (Lage, Einordnung, etc.) <p style="text-align: right;"><i>Ämter 61, 66 und 83 HERO</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sanierung der Kaianlagen 	<p>Ist erforderlich, Durchführung und Gestaltung abhängig von künftiger Nutzung</p>		<p style="text-align: right;"><i>Ämter 66, 61 und 32</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlegung des bestehenden Fähranlegers Hohe Düne <p>► siehe II Verkehr Pkt. 6</p>	<p>Eine Verlegung der Fähr Hohe Düne in das Werftbecken ist aus städtebaulicher Sicht im Sinne der Anbindung der Küstenlinie östlich der Warnow nicht sinnvoll. Die Möglichkeit zur Verlegung des Fährbeckens nach Norden in die Bahnhofsachse ist zu prüfen.</p>	sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Prüfauftrag hinsichtlich Verlegungsmöglichkeiten, Konsequenzen, Alternativen, Kosten, etc. <p style="text-align: right;"><i>Ämter 61, 66 und 83, „Weiße Flotte“, HERO</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erstellung eines zusammenhängenden Stellplatzkonzeptes für die Mittelmole <p>► siehe II Verkehr Pkt. 1</p>	<p>Auf Grundlage der Ergebnisse des Städtebaulichen Wettbewerbes Mittelmole soll ein in Abgleich mit dem Parkraumkonzept Warnemünde und den Umsetzungsmaßnahmen zum neuen Kreuzfahrtterminal ein Stellplatzkonzept für den Bereich der Mittelmole erstellt werden.</p>	hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Städtebaulicher Ideenwettbewerb - B-Plan-Verfahren Mittelmole - Parkraumkonzept Warnemünde <p style="text-align: right;"><i>Ämter 32, 61 und 66</i></p>
<p>Als Grundlage für den Wettbewerb und für die weitere Entwicklung sollten unter Berücksichtigung der Ergebnisse zu Projekt 7 (s.o.) die einen Wohnungsbau infrage kommenden Flächenpotenziale geprüft und im Grundsatz festgelegt werden.</p> <p>► siehe V Wohnen Pkt. 3</p>	<p>Aufgrund der Ergebnisse zum Strukturkonzept (vgl. „Wohnen“) ist auf eine Erweiterung des Ferienwohnungsbestandes in Warnemünde zu verzichten, so auch im Bereich der Mittelmole.</p>	hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Städtebaulicher Wettbewerb Mittelmole - B-Plan-Verfahren - Beteiligungsverfahren zum Wettbewerb <p style="text-align: right;"><i>Ämter 61, WIRO</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überprüfung der Nutzbarkeit des Scandlines-Gebäude ggf. für eine Hotelnutzung <p>► siehe IV Tourismus Pkt. 8</p>	<p>Das in der Erarbeitung befindliche Tourismuskonzept wird Aussagen insbesondere zur Bedarfs- und Angebotsentwicklung im Bereich Hotellerie liefern. Die Ergebnisse hierzu stellen die Rahmenbedingung für die weitere Entwicklung dar. Unabhängig davon sollte das Scandlines- Gebäude grundsätzlich auf seine Nutzbarkeit geprüft werden.</p>	gering	<ul style="list-style-type: none"> - Städtebaulicher Wettbewerb Mittelmole - B-Plan-Verfahren - Tourismuskonzept <p style="text-align: right;"><i>Ämter 61 und 87, WIRO bzw. Eigentümer</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 141 BauGB bzw. § 165 BauGB 	<p>In Anbetracht der gegenwärtigen verschiedenartigen städtebaulichen und funktionalen Missstände und Defizite im Bereich der Mittelmole und dem hohen öffentlichen Interesse an einer künftigen hohen städtebaulichen Qualität in diesem Bereich sowie im Hinblick auf die Notwendigkeit einer zügigen und geordneten Entwicklung ist die Anwendung des besonderen Städtebaurechtes zu prüfen. Für dieses Prüfungsverfahren ist eine vorbereitende Untersuchung gemäß §141 BauGB bzw. § 165 BauGB durchzuführen.</p>	hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Durchführung einer vorbereitenden Untersuchung gem. § 141 bzw. § 165 BauGB <p style="text-align: right;"><i>Ämter 60, 61 und WIRO</i></p>

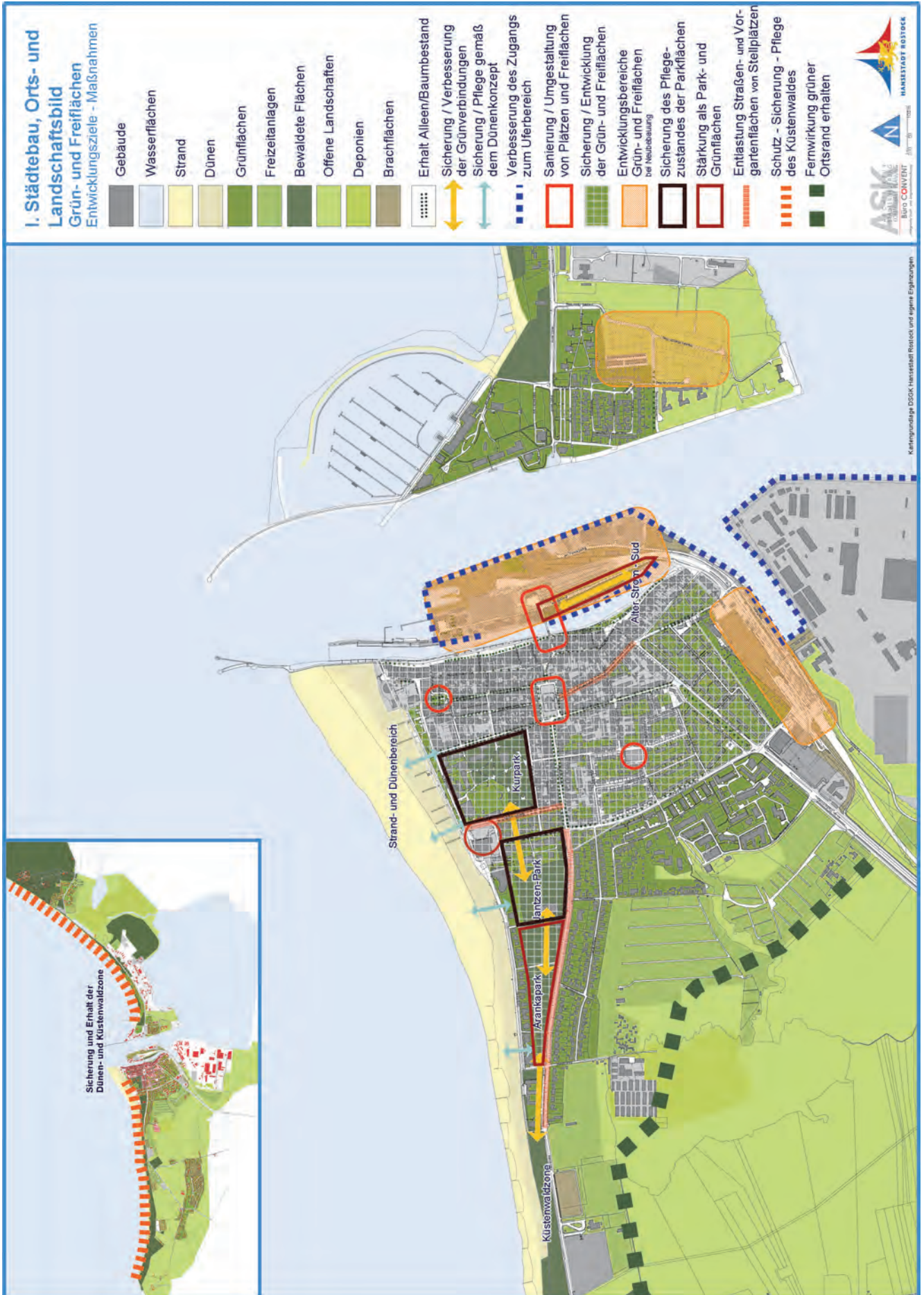
Abb. 51: Plan ENTWICKLUNGSZIELE – I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild – Baustruktur



Kartengrundlage: DSDK, Hierarchiestadt Rostock und eigene Ergänzungen



Abb. 52: Plan ENTWICKLUNGSZIELE – I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild – Grün- und Freiflächen



II Verkehr

Entwicklungsziel/e:

Die Verkehrsinfrastrukturen sind für die Küstenlinie der Hansestadt Rostock an die künftigen Entwicklungen anzupassen und zu optimieren.

Dabei sind die neuen baulichen Entwicklungen am Güterbahnhof und auf der Mittelmole besonders zu berücksichtigen.

Der Ortskern ist vor der Verkehrsbelastung durch fließenden und ruhenden Verkehr zu schützen bzw. ist diese so verträglich wie möglich zu gestalten.

Wesentliche Handlungsansätze:

Im Zusammenhang mit der Neuordnung des Verkehrs (Verknüpfungspunkt/ Mittelmole) ist das Parken neu zu regeln. Ziel ist die Vermeidung von unnötigen Parksuchverkehren, die räumliche Neuordnung des ruhenden Verkehrs und der Ausbau kompakter Stellplatzanlagen am Rande des Ortskerns. Hierbei ist die Möglichkeit der Entwicklung eines „autofreien“ (temporär) oder stark verkehrsberuhigten Kernbereiches in der Ortsmitte mit ggf. saisonalen bzw. flexiblen Parkplatznutzungen zu prüfen.

Der ruhende Verkehr (einschließlich der Stellplätze von Bussen, Taxen etc.) ist im Rahmen von Neuplanungen (z.B. in den Bereichen der Mittelmole, des Sporthotels, des Hotels Neptun) ggf. zu verlagern, umzugruppieren und unter Berücksichtigung der aus der Bedeutung des Ortsbildes erwachsenden Ansprüche neu zu gestalten.

Die Instandsetzung und Umgestaltung bestehender Straßen im historisch geprägten Ortskernbereich sollte sich am historischen Stadtbild orientieren und dort zu Entlastung durch Neuordnung des ruhenden Verkehrs führen.

Das bestehende Radwegenetz ist unter Einbeziehung der beiden Ortsteile Diedrichshagen und Markgrafenheide insbesondere auch mit Blick auf eine verbesserte touristische Erschließung um neue Fahrradrouen und -strecken zu erweitern und zu qualifizieren. Für die Ortsdurchfahrt des überregionalen Küstenradwanderweges ist eine planerische Lösung zu entwickeln.

Einzelmaßnahmen und Projekte:

1. Erarbeitung eines neuen Konzeptes für den ruhenden Verkehr in Warnemünde mit dem Ziel der Vermeidung von Parksuchverkehren, Neuordnung des ruhenden Verkehrs unter Berücksichtigung kompakter Stellplatzanlagen am Rande des Ortskerns, Anpassung des Parkleitsystems

- 2. Entwicklung eines „autofreien“ oder stark verkehrsberuhigten Ortskerns⁸ mit saisonalen bzw. flexiblen Parkplatznutzungen (z. B. für Kirchenplatz, Mühlen- und Seestraße)**
- 3. Erneuerung und Sanierung der Geh- und Radwege sowie einiger Straßen, insbesondere im Ortskern**
- 4. Aktualisierung des bestehenden integrierten Gesamtverkehrskonzeptes für Warnemünde (einschl. Diedrichshagen und Markgrafenheide) (mit Berücksichtigung neuer Projekte/ Entwicklungen, z. B. Kreuzfahrer, Mittelmole- und Güterbahnhofentwicklung, Fuß-/ Radwege- und Straßenraumgestaltung etc.)**
- 5. Neuen attraktiven Caravanplatz entwickeln**
- 6. Kostenreduzierung der Personen- und Pkw-Fähre in Richtung Hohe Düne**
- 7. Stärkung und Ausbau des ÖPNV unter Berücksichtigung der kleinteiligen Struktur Warnemündes⁹**
- 8. Entwicklung eines Radwegekonzeptes, das den Bereich von Diedrichshagen bis Markgrafenheide abdeckt und neue Fahrradrouten ausweist**
- 9. Attraktives Wegweisersystem entwickeln (mit Hinweisen in englischer Sprache)**
- 10. Ausbau des „Shuttleverkehrs“ auf der Warnow, z. B. in Richtung Stadthafen**
- 11. Entwicklung eines Reisebuskonzeptes in Korrespondenz mit dem Tourismuskonzept**

Abb. 53: „Haltestelle“ Warnemünde (2)



Quelle: ASK.

⁸ Dabei wird unter Verkehrsgesichtspunkten als Ortskern definiert der Bereich zwischen Richard-Wagner-Straße/ Schillerstraße und Altem Strom einerseits, sowie zwischen Seestraße und Rostocker Straße/Alte Bahnhofstraße andererseits.

⁹ Maßgebend für die Entwicklung des ÖPNV ist zur Zeit der verbindliche Regionale Nahverkehrsplan Mittleres Mecklenburg/Rostock 2005-2010 (Beschluss der Bürgerschaft vom 7.12.2005).

Tab. 11: II Verkehr: Einzelmaßnahmen und Projekte (Matrix)

II. Handlungsbereich: Verkehr			
Einzelmaßnahmen / Projekte	Erläuterungen	Priorität sehr hoch, hoch, mittel, gering	Instrument / Verfahren – Zuständigkeit
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fortschreibung des Parkraumkonzeptes ▶ siehe I Städtebau Pkt. 2 	Die Fortschreibung des Parkraumkonzeptes für Warnemünde sollte in ein zusammenhängendes Verkehrskonzept eingebettet sein. Dabei ist die Zielsetzung, den vor allem durch den Tourismus bedingten ruhenden Verkehr aus dem Ortskernbereich herauszunehmen und zu verlagern, zu berücksichtigen.	sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Parkraumkonzept (1999) - Anwohnerparken - Fortschreibung des Integrierten Gesamverkehrskonzeptes (1998) für die Küstenlinie <p>Ämter 66 und 32</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schaffung eines stark verkehrsberuhigten Kernbereichs ▶ siehe I Städtebau Pkt. 2 	Diese Maßnahme sollte eingebunden sein in die Fortschreibung des Parkraumkonzeptes bzw. in die Aktualisierung des Gesamtverkehrskonzeptes für den Bereich Warnemünde unter Einbeziehung der Möglichkeiten zur Ausweitung der Sperrzeitenregelung.	sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Parkraumkonzept (1999) - Fortschreibung des Integrierten Gesamverkehrskonzeptes (1998) für die Küstenlinie <p>Ämter 66 und 32</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Definition des Kernbereichs 	Bei der Fortschreibung des Parkraumkonzeptes erforderlichen Definition des „Kernbereichs“ sind städtebauliche und denkmalpflegerische Belange zu berücksichtigen.	sehr hoch	<p>Ämter 41, 61, 66, 67</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erneuerung und Sanierung der Geh- und Fußwege sowie einiger Straßen im Ortskern ▶ siehe I Städtebau Pkt. 2 	Bei der Straßenraumgestaltung ist im Zuge der Umsetzung der Erneuerungs- und Sanierungsmaßnahmen das historische Stadtbild in besonderem Maße zu berücksichtigen. Die Bedingungen vor allem für Fußgänger und Radfahrer sind zu verbessern, die Richtlinien und der Planungsleitfaden der Hansestadt Rostock zum barrierefreien Bauen sind zu beachten.	sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Fördergebiet - Ausführungsplanungen - Beteiligung der Warnemünder Öffentlichkeit / Ortsbeirat <p>Amt 61, 66, 67</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Festlegung der zu erneuernden Verkehrsanlagen 	Straßen und Gehwege mit Sanierungsbedarf sind zu benennen und mit Prioritäten zu versehen.	mittel	<p>Amt 61, 66, 67, Versorgungsunternehmen</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauliche Umgestaltung des Fußgängertunnels oder Realisierung einer Alternative ▶ siehe Mittelmole Pkt. 11 ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 14 und 19 	Die Schaffung einer städtebaulich sinnvollen und barrierefreien Verbindung zwischen Bahnhofsvorplatz und Kaikante muss Bestandteil der Umgestaltung des Bahnhofs und des Bahnhofsumfeldes sein.	sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Intensiver Kooperationsdialog mit DB - Städtebaulicher Wettbewerb Mittelmole - B-Planverfahren Mittelmole - Erlangung der kommunalen Planungshoheit durch Freistellungsantrag - Denkmalschutzverordnungen/ Einzeldenkmale <p>Amt 61, 66, 67, Eigentümer DB</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fortschreibung des integrierten Gesamtverkehrskonzeptes für den Küstenbereich von Diedrichshagen bis Markgrafeneheide ▶ siehe I Städtebau Pkt. 2 	Nach Umsetzung wesentlicher Projekte des Integrierten Gesamtverkehrskonzeptes von 1998 wird mit der strukturellen Entwicklung weiterer Gebiete (u.a. Mittelmole, Güterbahnhof, Werft) eine Fortschreibung des IGVK für den Küstenbereich entsprechend der Anforderungen aus dem Strukturkonzept erforderlich. Schwerpunkte sollten dabei auf dem Umgang mit dem ruhendem Verkehr, der Reduzierung des touristisch bedingten MIV im Ortskern von Warnemünde sowie der Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsmittel liegen	Hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Parkraumkonzept - Fortschreibung des Integrierten Gesamtverkehrskonzeptes (1998) für die Küstenlinie - Beteiligung der Warnemünder Öffentlichkeit / Ortsbeirat <p>Amt 66</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bau eines neuen Caravanstellplatzes ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 13 	Der derzeitige Caravanstellplatz auf der Mittelmole wird zu Gunsten eines neuen Standortes aufgegeben. Ein neuer Standort auf der sanierten Deponie hinter dem Sportgelände an der Parkstraße befindet sich in planerischer Vorbereitung. Als Alternativstandort ist ggf. ein Standort im Bereich „Rohmann'sche Koppel“; zu untersuchen.	hoch	<ul style="list-style-type: none"> - B-Planverfahren - Ggf. Prüfauftrag <p>Amt 61</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Untersuchung von Möglichkeiten zur Reduzierung des Fahrpreises 	Mit dem Betreiber der Fährverbindung sollten in Kooperation mit der Tourismuszentrale Möglichkeiten der Fahrpreisreduzierung (z.B. Ferien-Kombitickets, Abo-Fahrpreisreduzierungen u.ä.) ausgelotet werden.	mittel	<ul style="list-style-type: none"> - Prüfauftrag <p>Amt 87, Eigentümer / Betreiber</p>

II. Handlungsbereich: Verkehr

Einzelmaßnahmen / Projekte	Erläuterungen	Priorität sehr hoch, hoch, mittel, gering	Instrument / Verfahren – <i>Zuständigkeit</i>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sicherstellung / Erhöhung der Fährfrequenz 	<p>Die Attraktivität der Fährverbindung hängt maßgeblich von deren Frequenz ab. Frequenzeinbußen, z.B. durch Umverlegung des Fahrbeckens, sind auszuschließen.</p>		<p>- Prüfauftrag <i>Eigentümer / Betreiber</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Zugänge zur Fähre Hohe Düne <ul style="list-style-type: none"> ▶ siehe Mittelmole Pkt. 11 ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 13 	<p>Zur Stärkung der Verbindung entlang der gesamten Küstenlinie insbesondere auch für Fußgänger und Radfahrer sind attraktive und barrierefreie Zugänge zur Fähre herzustellen.</p>		<p>- Prüfauftrag <i>Amt 66</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Rahmen der Fortschreibung des integrierten Gesamtverkehrskonzeptes (vgl. Projekt 4) sind für Warnemünde Maßnahmen zur Stärkung und zum Ausbau des ÖPNV zu prüfen. 	<p>Im Rahmen der Fortschreibung des IGVK ist in Korrelation zum Nahverkehrsplan zu klären, inwieweit der ÖPNV verbessert werden kann, z.B. durch den Einsatz kleiner Busse, Erhöhung der Taktfrequenz, Einrichtung eines Shuttlebusystems zum Strand, Verlängerung der Buslinie bis zum Bahnhof Warnemünde oder eine Verlängerung der Straßenbahnlinie bis an die Küste.</p>	hoch	<p>- Nahverkehrsplan - IGVK <i>Amt 66, RSAG</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes <ul style="list-style-type: none"> ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 15 	<p>Das zurzeit in Erarbeitung befindliche Radverkehrskonzept sollte in eine Fortschreibung des integrierten Gesamtverkehrskonzeptes für den Küstenbereich eingebunden werden. Die Tourismuszentrale und Fachverbände (ADFC) sollten in die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes eingebunden werden. Bestandteil des Radverkehrskonzeptes sollte ein Maßnahmen- und Umsetzungsplan sein. Für den Ausbau und die Verbesserung des Radwegenetzes ist die Einwerbung von Landesmitteln zu prüfen.</p>	hoch	<p>- IGVK - Tourismuskonzept - Ostseeküstenradweg - Einsatz von Landesmitteln <i>Ämter 66 und 87, Land MV</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichtung eines international verständlichen Wegweisersystems <ul style="list-style-type: none"> ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 19 	<p>Falls aus Sicht des Tourismuskonzeptes (ggf. auf Basis von Befragungsergebnissen) ein Wegweisersystem zur Verbesserung der Orientierung in Warnemünde erforderlich ist, sollte ein entsprechendes Konzept unter Federführung der Tourismuszentrale entwickelt werden.</p>	gering	<p>- Prüfauftrag - Tourismuskonzept <i>Ämter 32, 41, 61, 66, 67 und 87</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Besucherlenkung durch Stadtgestaltung 	<p>Die Besucher sollten möglichst durch Blick-, Sicht- und Wegebeziehungen sowie die Gestaltung der öffentlichen Räume gelenkt werden, damit auf Beschilderungen weitgehend verzichtet werden kann.</p>		<p><i>Ämter 41, 61, 66 und 67</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau des Shuttleverkehrs auf der Warnow in Richtung Stadthafen <ul style="list-style-type: none"> ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 12 	<p>Der Ausbau des Shuttleverkehrs auf der Warnow sollte unter dem Aspekt „maritimes Erleben“ im Rahmen des Tourismuskonzeptes unter Einbeziehung der Entwicklung des Warnow-Ufers und hier insbesondere der des Stadthafens (Theater, Museum...) sowie der Entwicklung der Mittelmole betrachtet werden. Falls sich diese Maßnahme als sinnvoll und tragfähig im Sinne der Entwicklung der touristischen Attraktivität Rostocks und Warnemündes darstellt, sollte der Ausbau durch die Tourismuszentrale unterstützt werden.</p>	mittel	<p>- Tourismuskonzept <i>Ämter 87 und 83, Betreiber/ Eigner</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzung des bestehenden Reisebuskonzeptes 	<p>Ein Reisebuskonzept für Rostock und Warnemünde liegt vor, die Umsetzung ist im Zuge der Entwicklung des Bereiches um den Verknüpfungspunkt und der Mittelmole vorgesehen. Die Finanzierung ist abzuschern.</p>	hoch	<p>- Konzept für Reisebusse im Städtereiseverkehr in der Hansestadt Rostock (2009) - Wettbewerb und B-Plan Mittelmole - B-Plan A-Rosa-Ressort <i>Ämter 61, 66 und 87</i></p>

Abb. 54: Plan ENTWICKLUNGSZIELE – II. Verkehr



III. Wirtschaft und Gewerbe

Entwicklungsziele/e:

Der Wirtschaftsstandort Warnemünde ist in den Bereichen Industrie, Technologie und Wissenschaft, maritimes Gewerbe und Tourismus durch gezielte und strukturierende Maßnahmen zu stärken.

Wesentliche Handlungsansätze:

Der räumliche Schwerpunkt der wirtschaftlichen Entwicklungsdynamik am Standort Warnemünde liegt in der südlichen bzw. südöstlichen Ortsrandzone mit Werftgelände, Technologiezentrum Warnemünde und Hochschule sowie dem Bereich des Kreuzfahrtterminals auf der Mittelmole. Diese Wirtschaftsstandorte sind durch Modernisierungen, Erweiterungen und ggf. durch eine verbesserte Erschließung zu stärken.

Das Werftgelände ist in diesem Zusammenhang in Abhängigkeit von der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung als Industrie- und Gewerbestandort zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Eine Reaktivierung der auf dem Areal des Werftgeländes vorhandenen ungenutzten Flächen bzw. Brachflächen für eine erweiterte gewerbliche Ansiedlung von Betrieben ist ebenso kurzfristig zu prüfen wie eine mögliche Aktivierung und Neustrukturierung des bestehenden Werftbeckens für die Erweiterung des Kreuzschiffahrtbetriebes.

Zur Erweiterung des Kreuzschiffahrtbetriebes, einschließlich der Ansiedlung weiterer Betriebe des maritimen Gewerbes, ist eine entsprechende Bereitstellung von Gewerbeflächen zu gewährleisten.

Für die notwendige Erweiterung und Weiterentwicklung des TZW sind kurzfristig gewerbliche Erweiterungsflächen bereitzustellen und zu erschließen.

Zur Stärkung des Einzelhandels und der lokalen Wirtschaft, aber auch zur Stärkung der Tourismuswirtschaft sind tragfähige und nachhaltig wirkende, Saison verlängernde Maßnahmen zu entwickeln und zu etablieren. Hierzu werden u.a. auch Ergebnisse des in der Erarbeitung befindlichen Tourismuskonzeptes erwartet.

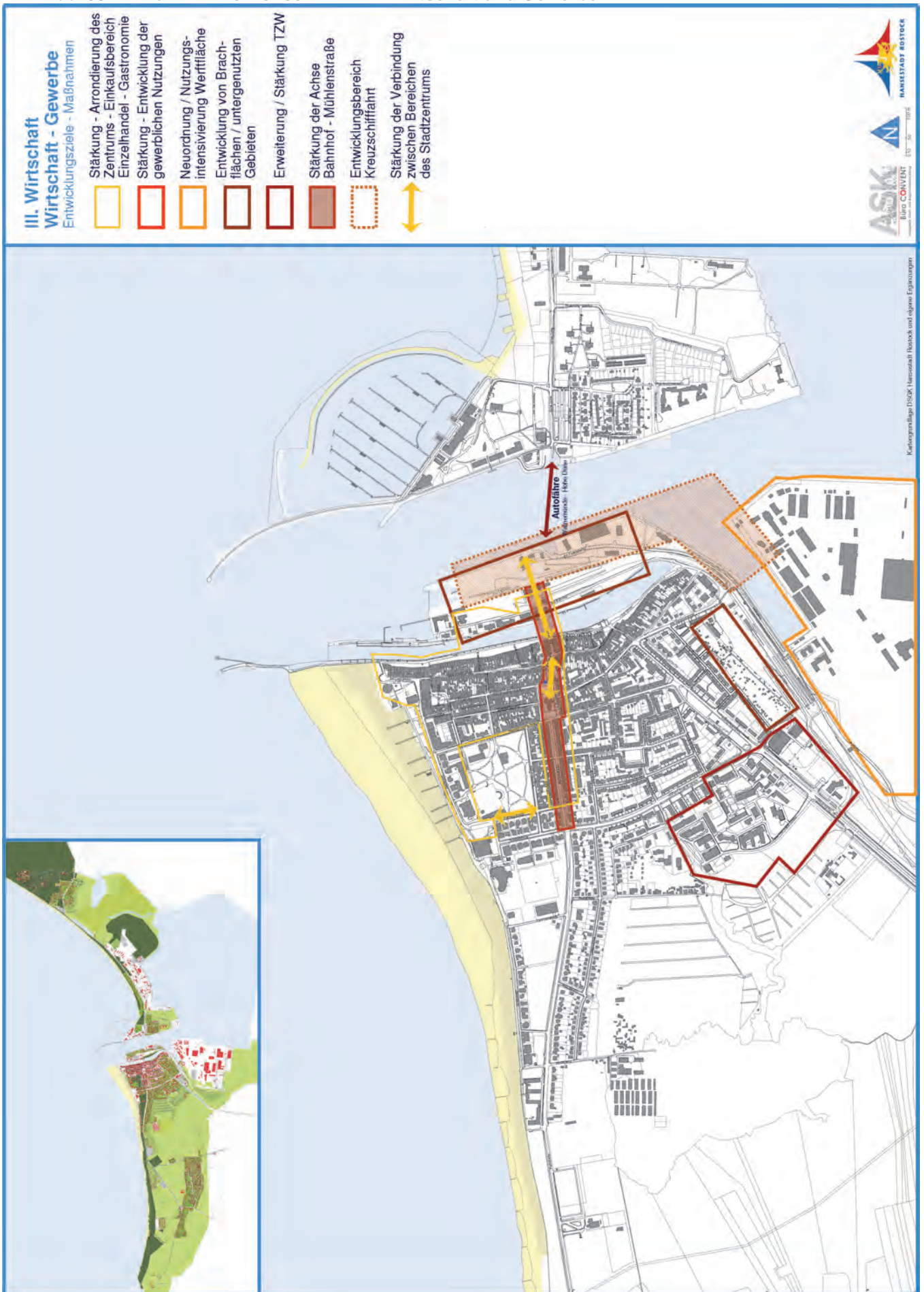
Einzelmaßnahmen und Projekte:

- 1. Erhalt des Werftgeländes als Industriestandort, Werftbecken und Werftanlagen für eine neue / reaktivierte Fährverbindung nach Gedser nutzen, Reaktivierung der Brachflächen für neue gewerbliche Nutzungen**
- 2. Erweiterung und Weiterentwicklung des Technologiezentrums Warnemünde (TZW) westlich oder östlich der Stadtautobahn**
- 3. Erhalt und Stärkung der Bäderreglung**
- 4. Entwicklung und Etablierung saisonverlängernder Maßnahmen zur ganzjährigen Belegung des Einzelhandels und der lokalen Wirtschaft**
- 5. Verbesserung der Attraktivität der Mühlenstraße für den Einzelhandel sowie insgesamt Qualitätsverbesserungen im Einzelhandel**

Tab. 12: III Wirtschaft und Gewerbe: Einzelmaßnahmen und Projekte (Matrix)

III. Handlungsbereich: Wirtschaft und Gewerbe			
Einzelmaßnahmen / Projekte	Erläuterungen	Priorität sehr hoch, hoch, mittel, gering	Instrument / Verfahren – Zuständigkeit
▪ Erhalt des Wertstandortes als Industrie- und Gewerbefläche	Das Wertgelände hat mit seiner Kaikante Standortqualitäten, die für die gewerblich-industrielle Entwicklung von Rostock von Bedeutung sind.	hoch	- Kooperationsgespräche mit dem Grundeigentümer <i>Amt 61, Rostock Business, Grundeigentümer Nordic Yards</i>
▪ Wertbecken für eine neue/ reaktivierte Fahrverbindung nach Gedser nutzen	Der Fährbetrieb für KFZ- und LKW-Fahren wurde zur Vermeidung der Verkehrsbelastung Warnemündes in den Überseehafen verlegt und wird derzeit ausgebaut. Ein zweiter Fährhafen wird für Rostock nicht als sinnvoll erachtet. Sollte das Tourismuskonzept zu einer abweichenden Einschätzung kommen, ist zur Konkretisierung und Verifizierung eine Potenzial- und Tragfähigkeitsuntersuchung durchzuführen.		
▪ Reaktivierung der Brachflächen für neue gewerbliche Nutzungen	Die vorhandenen Brachflächen und untergenutzten Grundstücksflächen sind für neue gewerbliche Nutzungen zu reaktivieren	hoch	- Kooperationsgespräche mit dem Grundeigentümer <i>Amt 61, Rostock Business, Grundeigentümer Nordic Yards</i>
▪ Untersuchung über die Eignung und ggf. Herrichtung des alten Wertbeckens und die angrenzenden Grundstücksflächen, einschließlich Wertgelände zur Einordnung bzw. Erweiterung des Kreuzschiffahrtbetriebes sowie weiterer arrondierender maritimer Gewerbebetriebe	Auf Grundlage der Vorgaben, Hinweise und Anforderungen der HERO zur Erweiterung des Kreuzschiffahrtbetriebes sollte das Areal Wertbecken, einschl. angrenzende Kaianlagen und Grundstücksbereiche beidseitig des Beckens auf seine diesbezügliche Eignung hin überprüft bzw. untersucht werden. Die Entwicklung des Wertbeckens hat Auswirkungen auf die Entwicklung der Mittelmoie (u.a. bezüglich des Kreuzschiffahrtsterminals und Nebenanlagen)	hoch	- Standortuntersuchung Wertbecken und angrenzende Areale - Kooperationsgespräche mit dem Grundeigentümer - Tourismuskonzept <i>Amt 61, HERO, Grundeigentümer Nordic Yards</i>
▪ Erweiterung des Technologiezentrums Warnemünde (TZW)	Eine Erweiterungsfläche westlich der Stadtautobahn befindet sich bereits in einem B-Plan Verfahren. Sinnvoll ist aber auch die Erweiterung des TZW östlich der Stadtautobahn und ggf. auf dem Wertgelände.	hoch	- Bebauungsplanverfahren - Abstimmungs- und Kooperationsgespräche mit dem Grundeigentümer - Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erweiterung des TZW <i>Amt 61, TZW</i>
▪ Erhalt und Stärkung der Bäderregelung, Ausweitung der Anzahl der verkaufsoffenen Sonntage	Aufgrund der hohen touristischen Bedeutung Warnemündes sollte die bestehende Regelung von 10 verkaufsoffenen Sonntagen für das Seebad Warnemünde auf 20 verkaufsoffene Sonntage im Jahr erweitert werden, entsprechend der Regelung für die UNSECO-Standorte Stralsund und Wismar.	hoch	- Aufnahme politischer und administrativer Gespräche - Politischer Beschluss - Tourismuskonzept - Bäderverkaufsverordnung des Landes Mecklenburg-Vorpommern <i>Amt 87, Landestourismusverband, Politik</i>
▪ Entwicklung und Etablierung saisonverlängernder Maßnahmen zur ganzjährigen Belegung des Einzelhandels und der lokalen Wirtschaft ▶ siehe V Wohnen Pkt. 1 ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 6	Sinnvoll sind insbesondere Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur, wie Sport-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen, die sowohl als saisonverlängernde Maßnahmen im Sinne des Tourismus als auch zur Stärkung der Wohnfunktion Warnemündes wirksam werden. Darüberhinaus sollten in Abstimmung mit dem Tourismuskonzept weitere Maßnahmen entwickelt werden.	mittel	- Tourismuskonzept - Umsetzungskonzepte einzelner Maßnahmen / Aktionen <i>Amt 87, einzelne Akteure</i>
▪ Erhöhung des Anteils der Dauerwohnbevölkerung zur Stärkung des lokalen Einzelhandels ▶ siehe V Wohnen Pkt. 1 ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 1	Die Dauerwohnbevölkerung trägt maßgeblich zur Stärkung insbesondere des ganzjährigen lokalen Einzelhandels und der Wirtschaft bei.	hoch	- Miet- und Eigentumswohnungsbau <i>Amt 61, Wohnungswirtschaft</i>
▪ Entwicklung eines Kulturkonzeptes für Warnemünde ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 6 ▶ siehe VI Infrastruktur Pkt. 2	Die Entwicklung eines Kulturkonzeptes für Warnemünde muss im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Kulturkonzeptes für die Hansestadt Rostock gesehen werden. Ziel ist es, die Attraktivität sowohl des Wohn- als auch des Tourismusstandortes zu erhöhen und damit u.a. auch zur verbesserten Wertschöpfung im Bereich Einzelhandel, Gastronomie und infrastruktureller Einrichtungen beizutragen.		- Kulturkonzept Rostock und Warnemünde - Tourismuskonzept - Abstimmungs-/ Koordinierungsgespräche mit Veranstaltern, Betreibern, etc. und Tourismuszentrale <i>Ämter 41 und 87</i>
▪ Umbau/Neugestaltung der Mühlenstraße ▶ siehe I Städtebau Pkt. 2	Eine Planung für die Mühlenstraße liegt vor. Es gibt Differenzen über den Umgang mit der bestehenden Allee.	hoch	- Entscheidung über den Umgang mit der Allee <i>Politik, Ämter 61, 66 und 67</i>
▪ Qualitätsverbesserung im Einzelhandel durch Beratung der Grundeigentümer und Gewerbetreibenden	Durch eine qualitative Entwicklung des Erscheinungsbildes im öffentlichen Raum und der Angebotsstruktur des Einzelhandels ließen sich weitere Potentiale erschließen.		- Prüfung von Möglichkeiten, über verbindliche Regelungen (Ortsrecht) Qualitätsverbesserungen im Erscheinungsbild zu erreichen - Beratung zum Erscheinungsbild und zur Angebotsstruktur <i>Ämter 61 und 87, Rostock Business</i>

Abb. 55: Plan ENTWICKLUNGSZIELE – III. Wirtschaft und Gewerbe



IV Tourismus

Entwicklungsziel/e:

Warnemünde ist als modernes und vitales, maritim geprägtes Seebad mit historischem Kern weiterzuentwickeln und zu qualifizieren. Dabei ist der Tages-, Ausflugs- und Kreuzfahrttourismus von gleicher Bedeutung wie der Bade- und Erholungstourismus.

Wesentliche Handlungsansätze:

Die Qualitäten eines intakten und vitalen Ortsteiles, dessen wesentlicher Bestandteil die Wohnfunktion ist, sind bei der Entwicklung insbesondere des Ferienwohnungssektors sicherzustellen.

Ein wesentlicher Schwerpunkt zur Verbesserung der touristischen Infrastruktur ist der Ausbau von Sport- und Wassersportangeboten in Warnemünde (Sporthalle, Schwimmbad, Sport- und Bolzplätze, Segelsporterweiterung).

Die Ergebnisse des in der Erarbeitung befindlichen Tourismuskonzeptes für Warnemünde sind mit den Ergebnissen zum Strukturkonzept abzugleichen und zu verzahnen. In diesem Zusammenhang sind insbesondere die Fragen zur künftigen Entwicklung der Hotelkapazitäten für Warnemünde ebenso zu klären wie auch Fragen zur qualitativen und quantitativen Verbesserung der Außengastronomie.

Der Ausbau der touristischen Infrastruktur Warnemündes ist unter Einbeziehung der Ortsteile Markgrafenheide und Diedrichshagen sowie des IGA-Parks und des Warnow-Ufers zu entwickeln. Dabei ist eine räumliche und standortadäquate Funktionsteilung der touristischen Angebote entlang der Küstenlinie auch vor dem Hintergrund einer „Entzerrung“ von Touristenströmen sowie einer geeigneten Verteilung geräuschintensiver und geräuscharmer touristischer „Outdoor-Angebote“ anzustreben.

Einzelmaßnahmen und Projekte:

- 1. Wahrung des Verhältnisses von Ferienwohnungen und Dauerwohnungen, Erhalt eines „urbanen Gleichgewichts“**
- 2. Ausbau von Sportangeboten für Kinder und Jugendliche in Warnemünde (auch für Touristen), wie Sport-/ Bolzplätze, Sporthalle**
- 3. Yachthafenerweiterung / Ausbau zum Segelstandort für Training und Wettbewerbe**
- 4. Ganzjährige Strandbewirtschaftung, insbesondere ganzjährige Toilettenversorgung; Sanierung der Strandzugänge; Verbesserung der Strandversorgung (Kioske, Papierkörbe etc.); Umsetzungskonzept Strand fehlt**
- 5. Errichtung eines neuen Schwimmbades (für Bewohner und Touristen; Lösung „Samoa“-Problem)**

- 6. Saisonverlängernde Maßnahmen, u.a. Weihnachtsmärkte (Lebkuchenmärkte, Wintervergnügen) als touristische Attraktionen ausbauen**
- 7. Qualitative und quantitative Verbesserung der Außengastronomie**
- 8. Begrenzte Entwicklung der Hotelkapazitäten für Warnemünde**
- 9. Erarbeitung eines Masterplans Tourismus / Tourismuskonzept (Marketing, Zielgruppendifinition)**
- 10. Strukturierung der Strandbereiche für Versorgung, Sport, Events etc. auch unter Gesichtspunkten der Lärmentwicklung**
- 11. Einbeziehung Diedrichshagen und Markgrafenheide in die touristische Entwicklung**
- 12. Aktivierung / Einrichtung von Passagierfähren Warnemünde – Gedser im Werftbecken als eine Saison verlängernde Maßnahme (Tagestouristen)**
- 13. Entwicklung eines Caravanplatzes auf neuer Fläche in Diedrichshagen (fehlende Stellplätze für Caravantouristen, Zelte, Camper, Wohnmobile)**
- 14. Mühlenstraße als touristische Achse gestalten + entwickeln (z.B. Kulturmeile); Achse Bahnhof-Kirchenplatz-Mühlenstraße entwickeln**
- 15. Verbesserung und Ausbau der Angebote / Infrastruktur für Fahrradtouristen**
- 16. Erweiterung der Wassersportangebote (z.B. Wassermotorsport wie Jet-Ski, Banana-Boat)**
- 17. Erweiterung der Wellness-Angebote**
- 18. Rekonstruktion / Sanierung Kurhaus und Kurhausgarten mit Konzertmuschel**
- 19. Verbesserung der Besucherlenkung innerhalb Warnemündes (Rundwege, breite Zuwegungen etc.)**
- 20. Werftbereich als touristische Attraktion öffnen („Gläserne Werft“)**
- 21. IGA-Park Rostock als musealen Anziehungspunkt entwickeln („Marineum“)**



Abb. 56: Kurhaus

Quelle: ASK.

Tab. 13: IV Tourismus: Einzelmaßnahmen und Projekte (Matrix)

IV. Handlungsbereich: Tourismus			
Einzelmaßnahmen / Projekte	Erläuterungen	Priorität sehr hoch, hoch, mittel, gering	Instrument / Verfahren – Zuständigkeit
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verhinderung der Umwandlung von Dauerwohnungen in Ferienwohnungen ▶ siehe V Wohnen Pkt. 1 	<p>Auf Grundlage der abgestimmten Zielsetzungen des Strukturkonzeptes hat die Stabilisierung der Wohnfunktion in und für den Standort Warnemünde Priorität. Sie trägt wesentlich zur urbanen Vitalität und damit auch zur touristischen Anziehungskraft Warnemündes bei. Vor dem Hintergrund des überproportionalen Anteils von Ferienwohnungen an der Küstenlinie Rostocks und der notwendigen Entspannung des lokalen Wohnungsmarktes ist eine Umwandlung von Dauerwohnungen in Ferienwohnungen für eine Übergangszeit zu verhindern. Zur Einleitung weiterer Maßnahmen ist zunächst ein entsprechendes politisches Mandat erforderlich.</p>	sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Erhaltungssatzung - Politischer Beschluss - Bebauungsplanverfahren <p style="text-align: right;"><i>Ämter 60 und 61, Bürgerschaft,</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Zulässigkeit von Ferienwohnungen in Neubaugebieten ▶ siehe V Wohnen Pkt. 1 	<p>s. o. Mit dem Ausschluss weiterer Ferienwohnungen sind auch Erwartungen an eine positive Entwicklung der Auslastung der Beherbergungsbetriebe verknüpft.</p>	sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Bebauungsplanverfahren - Politischer Beschluss <p style="text-align: right;"><i>Amt 61, Bürgerschaft</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neubau einer Dreifeldsporthalle ▶ siehe I Städtebau Pkt. 4 ▶ siehe VI Infrastruktur Pkt. 2 ▶ siehe V Wohnen Pkt. 2 	<p>Eine neue Sporthalle hat durch ihre vielseitigen Nutzungsmöglichkeiten für Freizeit, Training, Wettkampf und Veranstaltungen ein hohes Synergiepotential und ist damit sowohl für die touristische als auch für die ortsbezogene Infrastruktur von hoher Bedeutung. Hierbei sollte neben einer Vereins-/wettkampfbezogenen Nutzung auch eine allgemeine, öffentliche Nutzung der Sporthalle gewährleistet werden. Gleichzeitig mit der Realisierung sollte in Abstimmung den Verantwortlichen, den lokalen Sportvereinen, u.a. ein abgestimmtes Betriebskonzept erarbeitet werden.</p>	sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Sportstättenentwicklungsplan - Haushaltsplan - Kooperationsgespräche mit Verantwortlichen, Vereinen, u.a. <p style="text-align: right;"><i>Amt 40 / KOE</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erneuerung der Sportplätze und ggf. Neuanlage eines weiteren Sportplatzes ▶ siehe VI Infrastruktur Pkt. 1 ▶ siehe V Wohnen Pkt. 2 	<p>Die Sanierung der Sportplätze Parkstraße befindet sich bereits in der Ausführungsplanung. Eine über den Vereinssport hinausgehende allgemeine öffentliche Nutzbarkeit (Touristen, Bewohner) der Sportplätze ist vorzusehen. Ggf. ist vor dem Hintergrund der zunehmenden Nachfrage die Anlage eines weiteren Sportplatzes erforderlich.</p>	sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Ausführungsplanungen - Tourismuskonzept - Sportstättenentwicklungsplan - Kooperationsgespräche mit Verantwortlichen, Vereinen, u.a. wegen Zugänglichkeit - Prüfauftrag <p style="text-align: right;"><i>Ämter 40, 61 und 87, KOE</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erweiterung des Bolz-, Spiel- und Bewegungsplatzangebotes für Kinder, Jugendliche und Senioren ▶ siehe VI Infrastruktur Pkt. 2 ▶ siehe V Wohnen Pkt. 2 	<p>Im rückwärtigen Strandbereich sollte das Angebot an attraktiven Bolz-, Spiel- und Bewegungsplätzen, die von Kindern, Jugendlichen und/oder Senioren genutzt werden können, erweitert werden. In diesem Zusammenhang sollte das bestehende Spielplatzkonzept mit Blick auf neue Nutzungsanforderungen und in Betracht kommende Standorte in der Nähe des Strand-/Dünenbereiches in Abstimmung mit den Ergebnissen des Struktur- und des Tourismuskonzeptes fortgeschrieben werden.</p>	hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Spielplatzkonzept - Tourismuskonzept - Haushaltsplan <p style="text-align: right;"><i>Ämter 40, 61 und 67</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichtung einer Kletterhalle und eines Indoorspielplatzes 	<p>Die Erweiterung familienorientierter touristischer Angebote, insbesondere für schlechte Wetterverhältnisse an der Küstenlinie ist anzustreben. Nachfrage, Anforderungen und inhaltliche Vorschläge hierzu werden vom Tourismuskonzept erwartet.</p>	hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Tourismuskonzept <p style="text-align: right;"><i>Amt 87, Eigentümer</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau und Erweiterung des Segelstandortes und des Yachthafens im Bereich der Mittelmole ▶ siehe Mittelmole Pkt. 13 ▶ siehe VI Infrastruktur Pkt. 5 	<p>Mit dem Ausbau des Trainings- und Wettbewerbszentrums auf der Mittelmole kann der Segelstandort Warnemünde zu einem potentiell ganzjährig attraktiven Anlaufpunkt für Segelsportler mit Familien, Trainer und Vereine entwickelt werden. Hierzu ist der traditionell für den Segel- und maritimen Freizeitsport vorgesehene nördliche Bereich der Mittelmole, einschl. die in Landesträgerschaft befindliche Segelsportschule im Zuge der Neuentwicklung der Mittelmole auszubauen und neu zu ordnen. Es ist kurzfristig ein Anforderungsprofil an den Standortausbau zu erarbeiten u.a. für den Wettbewerb und den B-Plan.</p>	hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Bebauungsplanverfahren - Städtebaulicher Wettbewerb Mittelmole - Abstimmungs-/Kooperationsgespräche mit Seglervereinen, Segelschule, etc. - Tourismuskonzept - Sportstättenentwicklungsplan <p style="text-align: right;"><i>Ämter 40, 61, 83 und 87, Eigentümer (Seglervereine, Segelschule), Landessportbund</i></p>

IV. Handlungsbereich: Tourismus

Einzelmaßnahmen / Projekte	Erläuterungen	Priorität sehr hoch, hoch, mittel, gering	Instrument / Verfahren – <i>Zuständigkeit</i>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verifizierung / Konkretisierung des Profils Warnemündes als Segel- und maritimer Wassersportstandort als ein wesentlicher Tourismusfaktor 	<p>Von dem in der Erarbeitung befindliche Tourismuskonzept wird erwartet, konkrete Aussagen zur Profilierung des Segel- und maritimen Wassersportstandortes Warnemünde unter Einbeziehung der gesamten Küstenlinie zu treffen, die in das Strukturkonzept eingebunden werden können (Image, Synergievernetzungen, Alleinstellungsmerkmale, ggf. infrastrukturelle Angebotserweiterungen, u.ä.)</p>	hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Tourismuskonzept <p style="text-align: right;"><i>Amt 87</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überprüfung der Einordnung eines Sporthotels im Kontext des Segelstandortes auf der Mittelmole 	<p>In Ergänzung zum vorliegenden Beherbergungskonzept wird das in der Erarbeitung befindliche Tourismuskonzept weitere Aussagen insbesondere zur künftigen Bedarfs- und Angebotsentwicklung im Bereich Hotellerie liefern. Die Ergebnisse des Beherbergungskonzeptes und des Tourismuskonzeptes stellen die Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung im Bereich Hotellerie im Allgemeinen wie auch im Zusammenhang mit der Einordnung eines Sporthotels ggf. im Kontext mit dem Ausbau des Segelstandortes im Speziellen dar.</p>	hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Tourismuskonzept - Beherbergungskonzept <p style="text-align: right;"><i>Amt 87, Eigentümer (Seglervereine, Segelschule)</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhalt des Sportbootareals am Südende des Alten Stroms 	<p>Das auf der Westseite am Südende des Alten Stroms bestehende Sportbootareal bleibt erhalten. Bei der Sanierung der Ufersicherung auf der Ostseite des Alten Stroms, dem „grünen Ufer“, ist auch bei Anordnung von Liegeplätzen für kleine Boote vorrangig der Erhalt der Grünanlage sicherzustellen. Durch den anstehenden städtebaulichen Ideenwettbewerb werden in diesem Zusammenhang konkretisierende Ergebnisse zur Entwicklung des Sportbootareals am Südende des Alten Stroms erwartet.</p>	mittel	<ul style="list-style-type: none"> - Bebauungsplanverfahren - Städtebaulicher Wettbewerb - Abstimmungs-/ Kooperationsgespräche mit Sportbootvereinen etc. <p style="text-align: right;"><i>Amt 61, 66, 67, 83, Eigentümer/ Nutzer</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fertigstellung und Umsetzung des B-Plans Strand 	<p>Der sich in Planverfahren befindende B-Plan „Strand“ bildet einen Großteil der Anforderungen an die Neuordnung und Ausstattungserfordernisse des Strandbereiches des Seebades Warnemünde ab. Auf Grundlage der Ergebnisse zum Strukturkonzept und zum Tourismuskonzept (u.a. Befragungsergebnisse, etc.) muss geprüft werden, ob für die Bereiche Hohe Düne, Markgrafenheide und Diedrichshagen ein entsprechender B-Plan erarbeitet werden muss. (Strandzugänge, Toilettenversorgung, etc.)</p>	mittel	<ul style="list-style-type: none"> - B-Plan Strand - Satzung über die Ordnung im Badestrandgebiet der Hansestadt Rostock - Tourismuskonzept <p style="text-align: right;"><i>Amt 61 und 87, einzelne Akteure</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauliche Sanierung/ Abriss, Neubau und Inbetriebnahme eines neuen, öffentlich zugänglichen Schwimmbades mit wettkampffähigem 25m-Becken ▶ siehe I Ortsbild-Städtebau Pkt. 3 ▶ siehe VI Infrastruktur Pkt. 1 	<p>Ein Schwimmbad ist als saisonverlängernde Maßnahme für Feriengäste unverzichtbar, mit wettkampffähigen 25m-Becken bildet es darüber hinaus ein touristisches Potential für Training und Wettbewerbe. Bei der Sanierung des „Samoa“ ist die Anlage eines sporttauglichen 25-m-Beckens vorgesehen. Die öffentliche Zugänglichkeit des Schwimmbades soll gewährleistet werden.</p>	hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Baugenehmigungsverfahren <p style="text-align: right;"><i>Eigentümer, Ämter 40 und 60</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung und Etablierung saisonverlängernder Maßnahmen zur ganzjährigen Belegung des Tourismuswirtschaft, Einzelhandels und der lokalen Wirtschaft ▶ siehe III Wirtschaft / Gewerbe Pkt. 4 	<p>Das in der Erarbeitung befindliche Tourismuskonzept wird Aussagen / Vorschläge für fest zu etablierende zusätzliche Aktionen / Maßnahmen liefern.</p>	mittel	<ul style="list-style-type: none"> - Tourismuskonzept - Umsetzungskonzepte einzelner Maßnahmen / Aktionen <p style="text-align: right;"><i>Amt 87, Vereine, einzelne Akteure</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung eines Kulturkonzeptes für Warnemünde ▶ siehe VI Infrastruktur Pkt. 2 	<p>Die Entwicklung eines Kulturkonzeptes für Warnemünde muss im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Kulturkonzeptes für die Hansestadt Rostock gesehen werden. Ziel ist es, die Attraktivität sowohl des Wohn- als auch des Tourismusstandortes zu erhöhen und damit u.a. auch zur verbesserten Wertschöpfung im Bereich Einzelhandel, Gastronomie und infrastruktureller Einrichtungen beizutragen.</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Kulturkonzept Rostock und Warnemünde - Tourismuskonzept - Abstimmungs-/ Koordinierungsgespräche mit Veranstaltern, Betreibern, etc. und Tourismuszentrale <p style="text-align: right;"><i>Ämter 41 und 87</i></p>

IV. Handlungsbereich: Tourismus

Einzelmaßnahmen / Projekte	Erläuterungen	Priorität sehr hoch, hoch, mittel, gering	Instrument / Verfahren – Zuständigkeit
<ul style="list-style-type: none"> Überprüfung des Bedarfs an qualitativer und quantitativer Verbesserung der Außengastronomie durch das Tourismuskonzept 	<p>Das in der Erarbeitung befindliche Tourismuskonzept wird Aussagen zu Qualität und Quantität der Außengastronomie in Warnemünde liefern. Auf Grundlage der Ergebnisse sollten planerische und unterstützende Maßnahmen eingeleitet werden.</p>	mittel	<ul style="list-style-type: none"> Tourismuskonzept <p style="text-align: right;"><i>Amt 87</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> Bedarfsgerechte Entwicklung der Hotelkapazitäten 	<p>In Ergänzung zum vorliegenden Beherbergungskonzept wird das in der Erarbeitung befindliche Tourismuskonzept Aussagen insbesondere zur Bedarfs- und Angebotsentwicklung sowie zur Qualität und Anzahl der Hotelkapazitäten in Warnemünde liefern. Die Ergebnisse hierzu wie auch die Ergebnisse des Beherbergungskonzeptes stellen die Rahmenbedingung für die weitere Entwicklung im Bereich Hotellerie dar. Auf Grundlage der Ergebnisse sollten planerische und unterstützende Maßnahmen eingeleitet werden.</p>	sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> Tourismuskonzept <p style="text-align: right;"><i>Amt 87</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> Erarbeitung einer Tourismuskonzeption für die Hansestadt Rostock und Warnemünde 	<p>Das Tourismuskonzept befindet sich derzeit in der Erarbeitung. Es werden spezielle und ausführliche Aussagen für das Seebad und die Küstenlinie Rostocks erwartet. Die Ergebnisse des Tourismuskonzeptes werden mit den Ergebnissen des Strukturkonzeptes abgestimmt und verzahnt.</p>	sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> Tourismuskonzept Beteiligung der Bewohner und Institutionen Warnemündes (u.a. OBR) <p style="text-align: right;"><i>Amt 87, OBR Warnemünde und Markgrafenheide</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> Strukturierung der Strandbereiche auf Grundlage der Ergebnisse des Strukturkonzeptes und des Tourismuskonzeptes. Entlang der Küstenlinie sollten die Strandbereiche nach lärmsensiblen und lauterer Nutzungen gegliedert werden. 	<p>Der B-Plan „Strand“ bildet einen Großteil der Anforderungen an die Neuordnung und Ausstattungserfordernisse des Strandbereiches des Seebades Warnemünde. Auf Grundlage der Ergebnisse zum Strukturkonzept und zum Tourismuskonzept (u.a. Befragungsergebnisse, etc.) sollte für die Bereiche Hohe Düne, Markgrafenheide und Diedrichshagen eine zusammenhängende Strandstrukturierung entwickelt werden.</p>	hoch	<ul style="list-style-type: none"> Tourismuskonzept <p style="text-align: right;"><i>Amt 87</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> Erarbeitung einer Tourismuskonzeption für die Hansestadt Rostock und Warnemünde, die die gesamte Küstenlinie einbezieht. 	<p>Das Tourismuskonzept befindet sich derzeit in der Erarbeitung. Es werden spezielle und ausführliche Aussagen für das Seebad und die Küstenlinie Rostocks erwartet. Die Ergebnisse des Tourismuskonzeptes werden mit den Ergebnissen des Strukturkonzeptes abgestimmt und verknüpft. Voraussetzung für die übergreifende Entwicklung der Küstenlinie ist u.a. die Stärkung der Fährverbindung in Richtung Hohe Düne / Markgrafenheide.</p>	hoch	<ul style="list-style-type: none"> Tourismuskonzept Beteiligung der Bewohner und Institutionen Warnemündes (u.a. OBR) <p style="text-align: right;"><i>Amt 87, OBR Warnemünde und Markgrafenheide</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> Wertfögelände für eine neue/ reaktivierte Fährverbindung nach Gedser nutzen 	<p>Der Fährbetrieb für KFZ- und LKW-Fähren wurde zur Vermeidung der Verkehrsbelastung Warnemündes in den Überseehafen verlegt und wird derzeit ausgebaut. Ein zweiter Fährhafen wird für Rostock nach derzeitigem Kenntnisstand nicht als sinnvoll erachtet. Sollte das Tourismuskonzept zu einer abweichenden Einschätzung kommen, ist zur Konkretisierung und Verifizierung eine Potenzial- und Tragfähigkeitsuntersuchung durchzuführen.</p>	gering	<ul style="list-style-type: none"> Tourismuskonzept Potenzial- und Machbarkeitsuntersuchung <p style="text-align: right;"><i>Ämter 83 und 87</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> Stärkung des Schiffsausflugsverkehrs 	<p>Das Tourismuskonzept sollte einen Schwerpunkt auf die Entwicklung des maritimen Tourismus legen. Um entsprechende Kaiflächen auf der Mittelmole sichern zu können, sind die Potentiale des Schiffsausflugsverkehrs, z.B. entlang der Küste, nach Gedser und zum Rostocker Stadthafen darzustellen.</p>		<ul style="list-style-type: none"> Tourismuskonzept <p style="text-align: right;"><i>Ämter 83 und 87, Betreiber</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> Planung und Bau eines neuen Caravanstellplatzes ► siehe II Verkehr Pkt. 5 	<p>Der derzeitige Caravanstellplatz auf der Mittelmole wird zu Gunsten eines neuen Standortes aufgegeben. Ein neuer Standort auf der sanierten Deponie hinter dem Sportgelände an der Parkstraße befindet sich in planerischer Vorbereitung. Als Alternativstandort ist ein Standort ggf. im Bereich „Rohmann'sche Koppel“; zu untersuchen.</p>	hoch	<ul style="list-style-type: none"> B-Planverfahren Ggf. Prüfauftrag <p style="text-align: right;"><i>Amt 61</i></p>

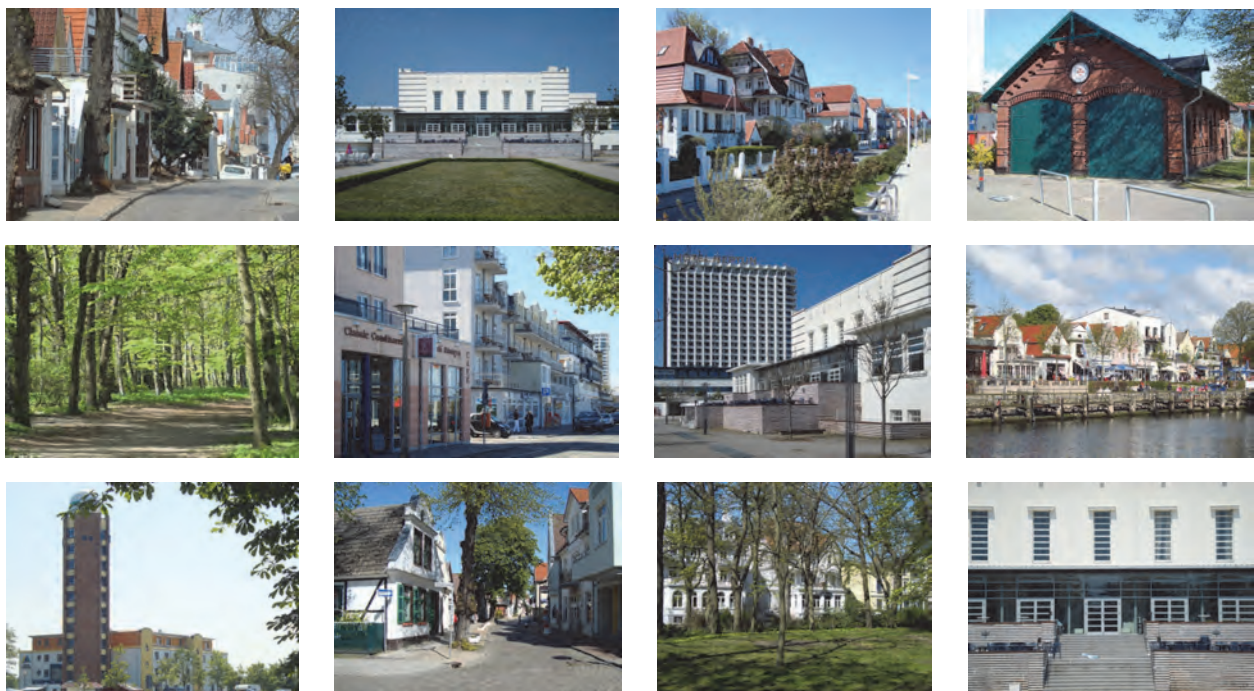
IV. Handlungsbereich: Tourismus

Einzelmaßnahmen / Projekte	Erläuterungen	Priorität sehr hoch, hoch, mittel, gering	Instrument / Verfahren – <i>Zuständigkeit</i>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung eines zusammenhängenden Gestaltungs- und Planungskonzeptes für die Ortsmitte vom Bahnhof bis zur Mühlenstraße <ul style="list-style-type: none"> ▶ siehe I Städtebau Pkt. 2 ▶ siehe III Wirtsch. u. Gewerbe Pkt. 5 ▶ siehe II Verkehr Pkt. 1-3 	<p>Die erforderliche Gesamtkonzeption soll auch Lösungen zur Reduzierung des ruhenden Verkehrs sowie Erhalt und Erweiterung der Grünflächen beinhalten</p>	<p>sehr hoch</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Straßenplanung u. Stellplatzkonzept - zusammenhängendes Planungs- und Gestaltungskonzept (Mühlenstraße bis Bahnhof) - Einbindung/ Beteiligung Bürger/Nutzer <p style="text-align: right;"><i>Ämter 61, 66 und 67</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umbau/Neugestaltung der Mühlenstraße <ul style="list-style-type: none"> ▶ siehe III Wirtsch. u. Gewerbe Pkt. 5 	<p>Eine Planung für die Mühlenstraße liegt vor. Es gibt Differenzen über den Umgang mit der bestehenden Allee.</p>	<p>hoch</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Entscheidung über den Umgang mit der Allee <p style="text-align: right;"><i>Politik, Ämter 61, 66 und 67</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Qualitätsverbesserung im Einzelhandel durch Beratung der Grundeigentümer und Gewerbetreibenden <ul style="list-style-type: none"> ▶ siehe III Wirtsch. u. Gewerbe Pkt. 5 	<p>Durch eine qualitative Entwicklung des Erscheinungsbildes im öffentlichen Raum und der Angebotsstruktur des Einzelhandels ließen sich weitere Potentiale erschließen.</p>	<p>mittel</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Prüfung von Möglichkeiten, über verbindliche Regelungen (Ortsrecht) Qualitätsverbesserungen im Erscheinungsbild zu erreichen - Beratung zum Erscheinungsbild und zur Angebotsstruktur <p style="text-align: right;"><i>Ämter 61 und 87, Rostock Business</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauliche Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes <ul style="list-style-type: none"> ▶ siehe Mittelmoole Pkt. 11 	<p>Sowohl durch den Wettbewerb als auch durch das Bebauungsplanverfahren sollen die Möglichkeiten einer seiner touristischen Bedeutung angemessenen Umgestaltung von Bahnhofsvorplatz und Bahnhofsumfeld konkretisiert werden.</p>	<p>sehr hoch</p>	<ul style="list-style-type: none"> - B-Planverfahren Mittelmoole - Intensiver Kooperationsdialog mit DB <p style="text-align: right;"><i>Ämter 61 und 66</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes <ul style="list-style-type: none"> ▶ siehe II Verkehr Pkt. 8 	<p>Das zurzeit in Fortschreibung befindliche Radverkehrskonzept sollte in eine Fortschreibung des integrierten Gesamtverkehrskonzeptes für den Küstenbereich eingebunden werden. Die Tourismuszentrale und Fachverbände (ADFC) sollten in die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes eingebunden werden. Neben der Klärung der Führung des Ostsee-Femradwanderweges im Ortskern Warnemündes (einschl. Fährverbindung) sind Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit vorzusehen. Bestandteil des Radverkehrskonzeptes sollte ein Maßnahmen- und Umsetzungsplan sein. Für den Ausbau und die Verbesserung des Radwegenetzes ist die Einwerbung von Landesmitteln zu prüfen.</p>	<p>hoch</p>	<ul style="list-style-type: none"> - IGVK - Tourismuskonzept - Ostseefernradweg - Einsatz von Landesmitteln - Abstimmung / Beteiligung (Ortsbeirat) <p style="text-align: right;"><i>Ämter 66, 67 und 87, Land MV</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überprüfung der Erweiterung von modernen wassersportbezogenen Angeboten am Standort Warnemünde bzw. entlang der Küstenlinie <ul style="list-style-type: none"> ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 10 (s.o.) 	<p>Eine Verifizierung einer möglichen Erweiterung von Wassersportangeboten für die Küstenlinie Rostocks erfolgt über das aktuelle Tourismuskonzept unter Berücksichtigung der Zuordnung von lärmempfindlichen und lärmunempfindlichen touristischen Nutzungen.</p>	<p>mittel</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Tourismuskonzept - B-Plan „Strand“ <p style="text-align: right;"><i>Ämter 83 und 87</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überprüfung der Bedarfslage und ggf. Erweiterung von Wellness-Angeboten am Standort Warnemünde 	<p>Eine Verifizierung der Bedarfsituation und ggf. mögliche Erweiterung von Wellness-Angeboten für Standort Warnemünde erfolgt über das aktuelle Tourismuskonzept.</p>	<p>gering</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Tourismuskonzept <p style="text-align: right;"><i>Amt 87</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sanierung/ Modernisierung des Kurhauses <ul style="list-style-type: none"> ▶ siehe I Städtebau Pkt. 9 	<p>Zzt. wird das Kurhaus für einen Gastronomiebetrieb baulich hergerichtet (Eröffnung im Frühjahr 2011); Ergänzend sollten kulturelle Nutzungen integriert werden. Für die Durchführung kultureller Veranstaltungen im Kurhausgarten bestehen vertragliche Vereinbarungen zwischen Tourismuszentrale und Betreiber. Zur Vermeidung von Konflikten wegen der möglichen Lärmbelastung durch Veranstaltungen sollte ein Veranstaltungskonzept erarbeitet und abgestimmt werden.</p>	<p>sehr hoch</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vertragliche Regelung zwischen Stadt und Pächter Kurhaus/ Kurhausgarten - Tourismuskonzept <p style="text-align: right;"><i>Ämter 41, 61, 73 und 87, Eigentümer und Pächter</i></p>

IV. Handlungsbereich: Tourismus

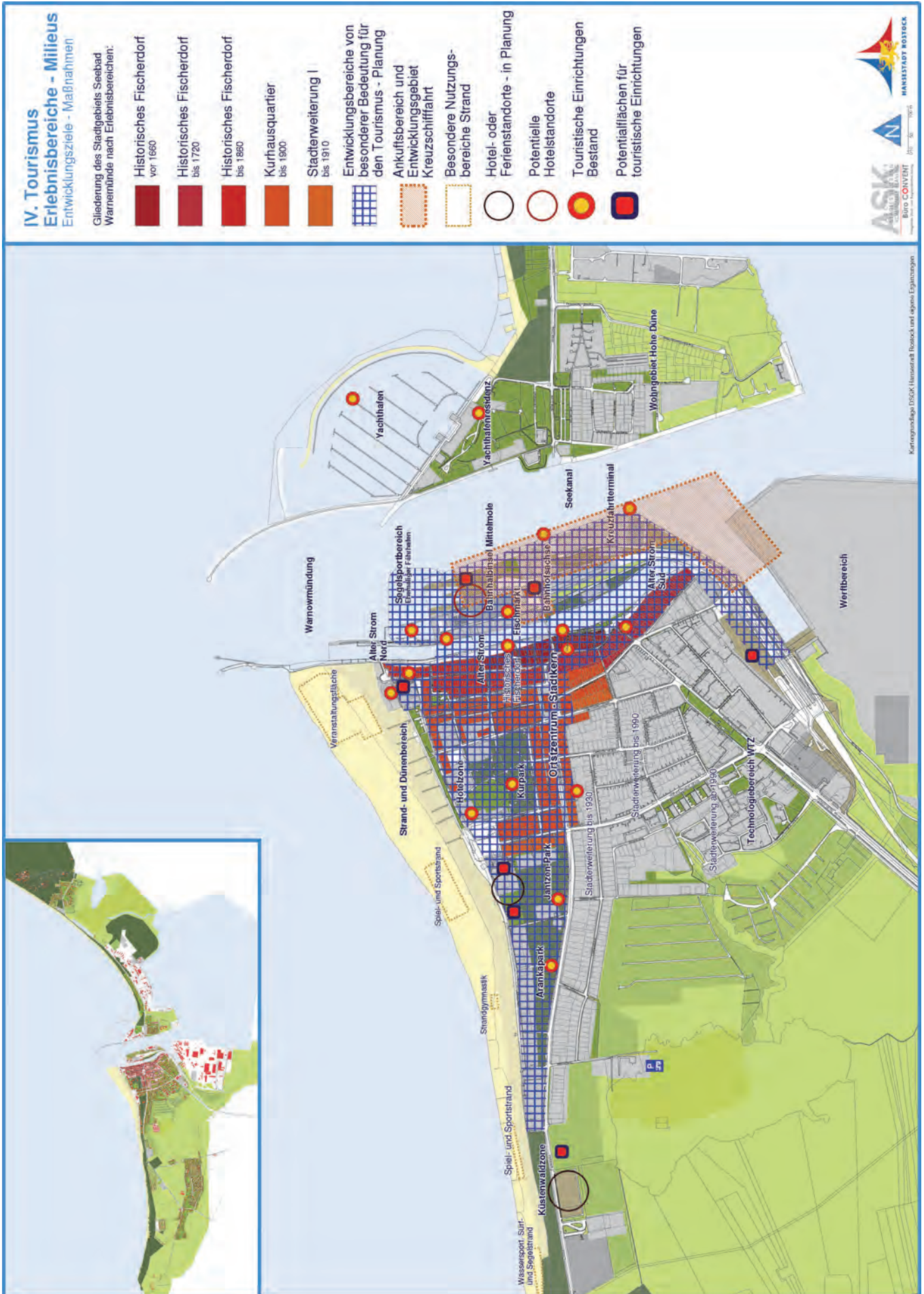
Einzelmaßnahmen / Projekte	Erläuterungen	Priorität sehr hoch, hoch, mittel, gering	Instrument / Verfahren – <i>Zuständigkeit</i>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anlage von Rundgängen und Führungen zu den Erlebnisbereichen <ul style="list-style-type: none"> ▶ siehe I Städtebau Pkt. 5 ▶ siehe Mittelmole Pkt. 17 ▶ siehe II Verkehr Pkt. 9 	Diese Maßnahme wird als ein zentrales Projekt der touristischen Entwicklung Warnemündes im Sinne des Ausbaus maritimer Erlebnisbereiche eingestuft. Aus dem Städtebaulichen Ideenwettbewerb Mittelmole werden hierzu entsprechende Ergebnisse erwartet. Darüber hinaus ist neben der baulichen Herstellung eine öffentliche Information hierzu erforderlich (Karten, Beschilderung etc.).	sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Städtebaulicher Wettbewerb Mittelmole - B-Planverfahren Mittelmole - Tourismuskonzept <p style="text-align: right;"><i>Ämter 61, 66, 67 und 87, HERO, DB</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung einer Überquerungsmöglichkeit der Bahnanlagen im südlichen Abschnitt der Mittelmole <ul style="list-style-type: none"> ▶ siehe Mittelmole Pkt. 18 	Insbesondere mit Blick auf die Umsetzung des mit hoher Priorität vorgesehenen Handlungsansatzes u.a. attraktive Rundwege zur Erschließung der Wasserkante und der Aussichtsbereiche anzulegen, ist diese Maßnahme nicht nur für die Mittelmolentwicklung von Bedeutung. Die Ergebnisse dieses Prüfauftrages sind darüber hinaus für die Aufgabenstellung des anstehenden Wettbewerbs wichtig	hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Prüfauftrag - Ggf. Wettbewerb Mittelmole hinsichtlich Lage und Führung <p style="text-align: right;"><i>Ämter 61, 66 und 87, DB</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vielfältige Zugänglichkeiten zur Wasserkante schaffen 	s.o.	hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Prüfauftrag - Ggf. Wettbewerb Mittelmole hinsichtlich Lage und Führung <p style="text-align: right;"><i>Ämter 61, 66, 67 und 87, HERO</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Attraktives Wegenetz durch den innerörtlichen Grünverbund und die Grün- und Landschaftsräume in den Ortsrandlagen 	Das Erholungswegenetz für Bewohner und Touristen sollte unter Einbeziehung weiterer Bereiche (z.B. Kleingartenanlagen) ausgewiesen und ergänzt werden. Aussagen zur Fortführung oder Neuanlage von entsprechenden Wegeführungen sind durch die zuständigen Fachämter zu entwickeln.	mittel	<ul style="list-style-type: none"> - Prüfauftrag - Ggf. Planung und Anlage neuer und / oder Fortführung bestehender Wegeführungen <p style="text-align: right;"><i>Ämter 61, 67 und 87</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verifizierung der Maßnahme „Öffnung des Wertbereiches als touristische Attraktion“ im Rahmen des Tourismuskonzeptes 	Ob der Wertbereich als touristische Attraktion für den allgemeinen Publikumsverkehr im Sinne einer Saison verlängernden Maßnahme sinnvoll ist und tragfähig ist, soll im Zuge des Tourismuskonzeptes geprüft werden. Sofern diese Maßnahme sich als sinnvoll darstellen sollte, sind anschließend Schritte der Umsetzung anzugehen.	gering	<ul style="list-style-type: none"> - Tourismuskonzept - Prüfauftrag <p style="text-align: right;"><i>Ämter 83 und 87, Nordic Yards</i></p>

Abb. 57: „Touristischer Kristallisationspunkt“ (2)



Quelle: ASK.

Abb. 58: Plan ENTWICKLUNGSZIELE – IV. Tourismus – Erlebnisbereiche / Milieus



V Wohnen

Entwicklungsziel/e:

Warnemünde ist als Wohnstandort zu sichern und zu entwickeln. Als Reaktion auf den demografischen Wandel sind im Wohnungsneubau vorrangig die Bedürfnisse von Familien und jungen Menschen zu berücksichtigen.

Wesentliche Handlungsansätze:

Durch die kurzfristige Bereitstellung und Entwicklung neuer Wohnbauflächen in Warnemünde, die die Ortsteile Markgrafenhede und Diedrichshagen mit einbezieht, sollen bis zu 1.000 Wohneinheiten realisiert werden. Hierbei sind alle in Betracht kommenden potenziellen Wohnbaustandorte in Gesamt-Warnemünde einzubeziehen und auf ihre Eignung zu prüfen, differenzierten, für unterschiedliche Zielgruppen bezahlbaren sowie familienfreundlichen Wohnraum zu bauen. Dies betrifft mögliche neue Wohnbaustandorte auf der Mittelmole, im Bereich Wiesenweg / Gartenstraße, im Bereich des gegenwärtigen B-Plangebietes „Sporthotel“ durch Änderung des B-Plans, in der Ortslage Diedrichshagen, im Bereich Hohe Düne sowie im Ortszentrum Markgrafenhede.

Mit Blick auf eine nachhaltige Umsetzung des Entwicklungsziels, Warnemünde als Wohnstandort auszubauen und zu qualifizieren, ist zumindest für eine Übergangszeit dem Dauerwohnen Vorrang vor der Erweiterung des Ferienwohnungsbestandes einzuräumen. Demzufolge sollten neue Ferienwohnungen in Warnemünde wenn überhaupt, nur in ausgewählten Lagen außerhalb des historischen Kerns von Warnemünde gebaut werden.

Im direkten Zusammenhang mit dem Ausbau und der Qualifizierung Warnemündes als Wohnstandort steht das dringende Handlungserfordernis, das Wohnumfeld mit entsprechenden Wohnfolgeeinrichtungen wie Sportangeboten sowie Angebote für Kinder- und Jugendliche, Kindertageseinrichtungen u.ä. familienfreundlich auszubauen. Dieses Handlungsziel steht in enger inhaltlicher Verbindung mit dem Ausbau und der weiteren Qualifizierung der touristischen und sozialen Infrastruktur in Warnemünde.

Einzelmaßnahmen und Projekte:

- 1. Dauerwohnen muss Vorrang vor Ferienwohnungen haben; keine neuen Ferienwohnungen**
- 2. Entwicklung / Ausbau von Wohnfolgeeinrichtungen, Anlage eines familienfreundlichen Umfeldes wie Kitas, Sport- und Spielangebote, Jugendeinrichtung, familienfreundliches Schwimmbad auch für Schulsport**
- 3. Bereitstellung und Entwicklung neuer Wohnbauflächen in Warnemünde (Nachholbedarf von ca. 500 -1000 WE)**
- 4. Wohnen auf der Mittelmole in begrenztem Umfang und nur bei Lösung des Lärmkonfliktes**
- 5. Für altengerechtes Wohnen / betreutes Wohnen im Neubaubereich wird in Warnemünde zzt. kein Bedarf gesehen; das ist absehbar eher ein Thema für die Bestandsoptimierung**

Tab. 14: V Wohnen: Einzelmaßnahmen und Projekte (Matrix)

V. Handlungsbereich: Wohnen			
Einzelmaßnahmen / Projekte	Erläuterungen	Priorität sehr hoch, hoch, mittel, gering	Instrument / Verfahren – Zuständigkeit
<ul style="list-style-type: none"> Der Neubau von Wohnraum, vor allem Mietwohnungen hat am Standort Warnemünde Vorrang vor dem Neubau von Ferienwohnungen ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 1 	<p>Auf Grundlage der abgestimmten Zielsetzungen des Strukturkonzeptes hat die Stabilisierung der Wohnfunktion in und für den Standort Warnemünde Priorität. Vor dem Hintergrund der notwendigen Entspannung des lokalen Wohnungsmarktes und eines ausreichenden Wohnraumangebotes, das den Zuzug neuer Bewohner am Standort Warnemünde ermöglicht, ist eine Erweiterung des Ferienwohnungsbestandes für eine Übergangszeit zu verhindern. Zur Einleitung weiterer Maßnahmen ist zunächst ein entsprechendes politisches Mandat erforderlich. Insbesondere ist in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen, dass im Bereich der Mittelmole ein begrenzter Wohnungsbau anzustreben ist, der vor allem in Form von Mietwohnungsbau realisiert werden sollte, um das mit der Entwicklung der Mittelmole verbundene Ziel eines dauerhaft belebten Quartiers zu erreichen.</p>	Sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Bebauungsplanverfahren - Erhaltungssatzung - Beherbergungskonzept - Politisches Beschluss - Abstimmungs-/ Kooperationsgespräche mit der Wohnungswirtschaft <p><i>Amt 61, Bürgerschaft, u.a. Wohnungsunternehmen (WIRO, Genossenschaften)</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> Verhinderung der Umwandlung von Dauerwohnungen in Ferienwohnungen ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 1 	<p>Gleiches gilt auch für den Wohnungsbestand. Hier ist eine weitere Umwandlung von vor allem Mietwohnungen in Ferienwohnungen zu verhindern.</p>	Sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Bebauungsplanverfahren - Politischer Beschluss - Beherbergungskonzept <p><i>Amt 61, Bürgerschaft</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> Erweiterung des Platzangebotes im Bereich Kindertagesstätten und im Hortbereich ▶ siehe IV Infrastruktur Pkt. 4 	<p>Um den Wohnstandort Warnemünde insbesondere für junge Familien attraktiver zu gestalten, ist das Angebot von Kita- und Hortplätzen als Qualitätsmerkmal eines familienfreundlichen Wohnumfeldes in Warnemünde zu erweitern. Durch den „Kita-Bedarfsplan“ ist eine gezielte Erweiterung durch die Realisierung einer neuen Kita und ggf. durch eine Bestandsenerweiterung (Standort, Umfang) für den Standort Warnemünde zu prüfen und zu entwickeln. Gleiches gilt für den Hortbereich. Für 2011 ist die Errichtung einer Kita-Einrichtung durch einen Träger geplant.</p>	Sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Fortschreibung / Anpassung des „Kita-Bedarfsplans“ - Haushaltsplan - Bebauungsplanverfahren <p><i>Amt 40 / KOE, Amt 61</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> Erneuerung der Sportplätze und ggf. Neuanlage eines neuen Sportplatzes ▶ siehe IV Infrastruktur Pkt. 1 	<p>Die Sanierung der Sportplätze Parkstraße befindet sich bereits in der Ausführungsplanung. Eine über den Vereinssport hinausgehende allgemeine öffentliche Nutzbarkeit und Zugänglichkeit der Sportplätze insbesondere für Bewohner, für den Schulsport, für Touristen ist zu gewährleisten. Ggf. ist vor dem Hintergrund der Bedarfslage und Intensität auch durch touristische Nutzung die Anlage eines weiteren Sportplatzes erforderlich.</p>	Sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Ausführungsplanungen - Sportstättenentwicklungsplan (2005) - Kooperationsgespräche mit Verantwortlichen, Vereinen, u.a. wegen Zugänglichkeit - Prüfauftrag <p><i>Amt 40 / KOE, Amt 61</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> Erweiterung des Bolz-, Spiel- und Bewegungsplatzangebotes für Kinder, Jugendliche und Senioren ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 2 ▶ siehe VI Infrastruktur Pkt. 1 	<p>Das bestehende Spielplatzkonzept ist mit Blick auf die Erweiterung von Bolz-, Spiel- und Bewegungsplätzen, die für Kinder, Jugendliche und/oder Senioren genutzt werden können, fortzuschreiben. Die familienfreundliche Verbesserung des engeren und weiteren Wohnumfeldes für Bewohner deckt sich mit der erforderlichen Verbesserung dieses Angebotes für den Tourismus (hohe Synergien). In Bezug auf das weitere Wohnumfeld sollten insbesondere Standorte in der Nähe des Strand-/ Dünenbereiches im Rahmen der Fortschreibung geprüft werden.</p>	Sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Spielplatzkonzept - Tourismuskonzept - Haushaltsplan <p><i>Amt 40, Amt 61, Amt 87</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> Neubau einer Dreifeldsporthalle ▶ siehe I Städtebau - Ortsbild Pkt. 4 ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 2 ▶ siehe VI Infrastruktur Pkt. 1 	<p>Die neue Dreifeldsporthalle sollte neben einer vereins-/wettkampfbezogenen Nutzung insbesondere für die Gewährleistung des Schulsports in Warnemünde aber auch für eine allgemeine, öffentliche Nutzung durch Bewohnern zur Verfügung stehen. Insofern ist gleichzeitig mit der baulichen Realisierung in Abstimmung mit den Verantwortlichen (u.a. Schulen), den lokalen Sportvereinen, u.a. ein abgestimmtes Betriebskonzept zu erarbeiten.</p>	Sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Sportstättenentwicklungsplan - Haushaltsplan - Kooperationsgespräche mit Verantwortlichen, Vereinen, u.a. <p><i>Amt 40 / KOE</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> Sicherung der Sportnutzung im Haus des Sportes (Am Strom 38) ▶ siehe VI Infrastruktur Pkt. 1 	<p>Bis zur Fertigstellung der Dreifeldsporthalle an der Parkstraße ist die Sportnutzung im Haus des Sportes zu unterstützen. Im Hinblick auf den Auszug der Sportnutzung sollten für das Gelände Verwertungsmöglichkeiten im Sinne einer nachhaltigen Stadtteilentwicklung geprüft werden.</p>	Hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Sportstättenentwicklungsplan (2005) - Haushaltsplan - Sanierungskonzept <p><i>Amt 40 / KOE</i></p>

Strukturkonzept Rostock-Warnemünde

V. Handlungsbereich: Wohnen

Einzelmaßnahmen / Projekte	Erläuterungen	Priorität sehr hoch, hoch, mittel, gering	Instrument / Verfahren – Zuständigkeit
<ul style="list-style-type: none"> Bauliche Sanierung/ Neubau und Inbetriebnahme eines neuen, öffentlich zugänglichen Schwimmbades ▶ siehe I Ortsbild – Städtebau Pkt. 3 ▶ siehe VI Infrastruktur Pkt. 1 	<p>Die öffentliche Zugänglichkeit des Schwimmbades soll gewährleistet werden. Unterstützung durch die Stadt erfolgt durch Grundstücksverkäufe und Schaffung von Baurecht</p>	<p>Sehr hoch</p>	<ul style="list-style-type: none"> Das Baugenehmigungsverfahren läuft derzeit <p><i>Eigentümer, Amt 40 (Sportamt), Amt 60</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> Planerische Vorbereitung und Beschlussfassung von infrage kommenden Wohnbauflächen an der Küstenlinie Rostocks (Seebad Warnemünde, Hohe Düne, Markgrafenheide und Diedrichshagen) in einem Umfang von kurzfristig ca. 500 bis 600 WE und mittelfristig nochmals um ca. 400 - 500 WE. 	<p>Im Zusammenhang mit der Bereitstellung und Vorbereitung neuer Wohnbauflächen ist kurzfristig eine Einigung bzw. Konsensfindung über geeigneter Wohnbaustandorte entlang der Küstenlinie von Markgrafenheide bis Diedrichshagen herbeizuführen (kurz- und mittelfristige Wohnbaustandorte); hierfür ist neben den bereits feststehenden Wohnbaustandorten (zzt. in der Planung/ Umsetzung Güterbahnhof (450 WE), Hohe Düne (100 WE) und Diedrichshagen (125 WE)) weitere potenzielle Wohnbaustandorte abzustimmen und festzulegen. Die Wohnungsbaustandorte sollten vorzugsweise im Einzugsbereich vorhandener Verkehrs- und Infrastrukturachsen entwickelt werden.</p>	<p>Sehr Hoch</p>	<ul style="list-style-type: none"> Bebauungsplanverfahren Prüfauftrag / Planungskonzepte Abstimmungs-/Kooperationsgespräche zur Klärung weitere Wohnbaustandorte Beteiligungsverfahren <p><i>Amt 61, u.a. OBR</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> Schaffung eines breitgefächerten Wohnungsangebotes 	<p>Die Weiterentwicklung der bestehenden und insbesondere neuen Wohnstandorte an der Küstenlinie Rostocks ist auf eine generationsübergreifende Mischung von Ziel- und Altersgruppen auszurichten, wobei der Schwerpunkt im Bereich junges, familienfreundliches und kostengünstiges Wohnen liegen soll. Im Zusammenhang mit der zügigen Klärung der Eignung infrage kommender Wohnbauweiterungsflächen sind auch folgende Fragen zu klären: Welche Wohnstandards/ -formen sollen wo realisiert werden? Sollen ökologisch empfindliche Flächen miteinbezogen werden? Welche Flächen sind auszuschließen? Inwieweit sind Teile gegenwärtiger Kleingartenanlagen für künftigen Wohnungsbau geeignet?</p>	<p>Sehr Hoch</p>	<ul style="list-style-type: none"> Prüfauftrag / Planungskonzepte Fortführung AG-Wohnen sowie Beteiligungsverfahren <p><i>Amt 61, u.a. OBR, Wohnungswirtschaft</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> Entwicklung von Wohnnutzung auf der Mittelmole begrenzen ▶ siehe Mittelmole Pkt. 12 	<p>Wohnungsbau ist gegenüber den vorhandenen wasserbezogenen und für die Entwicklung des Ortskerns erforderlichen verkehrlichen und touristischen Nutzungen im Sinnen einer maritimen Nutzungsmischung auf der Mittelmole nachrangig zu behandeln. Im Zuge der Vorbereitung des anstehenden Städtebaulichen Ideenwettbewerbes (Aufgabenstellung, Anforderungen / Grundlagen der Gebietsnutzer, etc.) sollen Festlegungen zu Art, Umfang, Qualität und Verortung der angestrebten Nutzungsmischung unter besonderer Berücksichtigung der zu erwartenden Lärmemissionen getroffen werden. Die Ergebnisse des Wettbewerbs werden in Abhängigkeit der Standortverträglichkeit und der Klärung potenzieller Zielkonflikte in die verbindliche Bauleitplanung überführt.</p>	<p>Hoch</p>	<ul style="list-style-type: none"> Städtebaulicher Wettbewerb Mittelmole B-Planverfahren Mittelmole Öffentliches Beteiligungsverfahren für Aufgabenstellung Wettbewerb und B-Plan. Intensiver Kooperationsdialog mit WIRO, HERO, DB <p><i>Amt 61, WIRO, HERO</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> Festlegung von räumlichen Bereichen auf der Mittelmole, als „Lärmfenster“, in denen aufgrund von Lärmemissionen kein Wohnungsbau realisiert werden kann. ▶ siehe Mittelmole Pkt. 16 	<p>Entsprechend dem Handlungsansatz, die vorhandenen Nutzungen auf der Mittelmole und auf dem Seekanal vorrangig gegenüber der Ansiedlung von Wohnen zu behandeln, sind auf Grundlage von Lärmgutachten im B- Planverfahren Bereiche festzusetzen, in denen keine Wohnnutzung zulässig ist.</p>	<p>Hoch</p>	<ul style="list-style-type: none"> Lärmgutachten im Rahmen des B-Plan-Verfahrens <p><i>Amt 61, Amt 73, WIRO, HERO</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> Berücksichtigung alten- und behindertengerechter Standards im Wohnungsneubau, einschl. des Wohnumfeldes wird als gesetzt vorausgesetzt. Demgegenüber ist insbesondere vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung eine Optimierung des Wohnungsbestandes in Warnemünde (einschl. Wohnumfeld) zu überprüfen und ggf. entsprechende Anpassungs- und Aufwertungsmaßnahmen abzuleiten 	<p>In Anbetracht der demografischen Entwicklung (vgl. Kap. 4.1 Strukturkonzept) ist in Bezug auf die Wohnungsbestandentwicklung die Frage zu beantworten, inwieweit der erhöhte Bedarf an altengerechten und barrierefreien Standards und Qualitäten im Wohnungsbestand gewährleistet wird und welcher Umbau- bzw. Anpassungsbedarf besteht.</p>	<p>Mittel</p>	<ul style="list-style-type: none"> Fortführung der AG-Wohnen unter Einbeziehung der (größeren) Wohnungsbestandsgesellschaften Baugenehmigungsverfahren <p><i>Amt 61, Wohnungsgesellschaften</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> Überprüfung des Bedarfs an seniorengerechten Wohnungen im Wohnungsbestand 	<p>In Anbetracht der demografischen Entwicklung (vgl. Kap. 4.1 Strukturkonzept) ist in Bezug auf die Wohnungsbestandentwicklung die Frage zu beantworten, inwieweit der erhöhte Bedarf an altengerechten und barrierefreien Standards und Qualitäten im Wohnungsbestand gewährleistet wird und welcher Umbau- bzw. Anpassungsbedarf besteht</p>	<p>Mittel</p>	<ul style="list-style-type: none"> Fortführung der AG-Wohnen unter Einbeziehung der örtlichen Wohnungsgesellschaften Baugenehmigungsverfahren <p><i>Ämter 60 und 61, Wohnungsgesellschaften</i></p>

VI Infrastruktur

Entwicklungsziel:

Der Ausbau und die Qualifizierung der sozialen und touristischen Infrastruktur Warnemündes sind bedarfsgerecht zu entwickeln und an den Entwicklungszielen der Handlungsbereiche „Wohnen“ und „Tourismus“ auszurichten.

Wesentliche Handlungsansätze:

Zentraler Schwerpunkt im Handlungsbereich Infrastruktur liegt in der Sicherung und Schaffung neuer sport- und freizeitbezogener Infrastrukturangebote, wie attraktiver und allgemein zugänglicher Spiel- und Sportplätze, einer Dreifeldsporthalle sowie eines Schwimmbades. Mit der Umsetzung dieses Handlungsziels ist gleichzeitig ein hohes Maß an Synergie der Handlungsbereiche Wohnen und Tourismus verbunden.

Mit der Realisierung eines generationsübergreifenden, wirtschaftlich sich selbst tragenden Bürger- und Begegnungszentrums soll ein Schlüsselprojekt zur verbesserten Ausstattung der sozialen Infrastruktur geschaffen werden, wodurch einerseits der Wohnstandort Warnemünde gestärkt wird, andererseits räumliche und strukturelle Möglichkeiten eines ganzjährigen kulturellen Angebotes geschaffen werden und auch – in Abhängigkeit von den hierbei eingebundenen Trägern – das Angebot für Jugendliche in Warnemünde erhöht werden könnte.

Einzelmaßnahmen und Projekte:

- 1. Erneuerung bestehender / Schaffung neuer attraktiver Spiel- und Sportplätze sowie Realisierung einer neuen Schwimmhalle für Bewohner und Touristen**
- 2. Schaffung eines ganzjährigen kulturellen Angebotes in Warnemünde**
- 3. Schaffung eines selbst tragenden generationsübergreifenden Bürger- und Begegnungszentrums in Warnemünde**
- 4. Ausbau der Heinrich-Heine-Schule zur Gesamtschule / weiterführenden Schule**
- 5. Ausbau des Segelsportzentrums im Bereich der Landessportschule**

Tab. 15: VI Infrastruktur: Einzelmaßnahmen und Projekte (Matrix)

VI. Handlungsbereich: Infrastruktur			
Einzelmaßnahmen / Projekte	Erläuterungen	Priorität sehr hoch, hoch, mittel, gering	Instrument / Verfahren – Zuständigkeit
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neubau einer Dreifeldsporthalle ▶ siehe I Städtebau Pkt. 4 ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 2 	<p>Hierbei sollte neben einer vereins-/wettkampf-bezogenen Nutzung auch eine allgemeine, öffentliche Nutzung der Sporthalle gewährleistet werden. Gleichzeitig mit der Realisierung sollte in Abstimmung mit den Verantwortlichen, den lokalen Sportvereinen u.a. ein abgestimmtes Betriebskonzept erarbeitet werden.</p>	Sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Sportstättenentwicklungsplan (2005) - Haushaltsplan <p style="text-align: right;"><i>Amt 40 / KOE</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erneuerung der Sportplätze und ggf. Neuanlage eines weiteren Sportplatzes ▶ siehe V Wohnen Pkt. 2 ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 2 	<p>Die Sanierung der Sportplätze Jahn Sportpark / Parkstraße befindet sich bereits in der Ausführungsplanung. Eine über den Vereinssport hinausgehende allgemeine öffentliche Nutzbarkeit (Touristen, Bewohner) der Sportplätze ist vorzusehen. Ggf. ist vor dem Hintergrund der zunehmenden Nachfrage und Intensität auch durch touristische Nutzungen die Anlage eines weiteren Sportplatzes (Kleinfeld- und/ oder Kleinstplätze) erforderlich. Auf Grundlage der Ergebnisse zum Strukturkonzept und zum Tourismuskonzept sollte hierfür der Sportstättenentwicklungsplanung (SSEP, Stand 2005) aktualisiert und fortgeschrieben werden.</p>	Sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Ausführungsplanungen - Sportstättenentwicklungsplan (2005) - Tourismuskonzept - Kooperationsgespräche mit Verantwortlichen, Vereinen, u.a. wegen Zugänglichkeit - Prüfauftrag <p style="text-align: right;"><i>Amt 40 / KOE</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erweiterung des Bolz-, Spiel- und Bewegungsplatzangebotes für Kinder, Jugendliche und Senioren ▶ siehe V Wohnen Pkt. 2 ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 2 	<p>Zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität für Familien, Kinder, Jugendliche und auch für Senioren sowie zur Attraktivitätssteigerung als Tourismusstandort sollte das bestehende Angebot an attraktiven Bolz-, Spiel- und Bewegungsplätzen im Hinblick auf neue Nutzungsanforderungen angepasst und erweitert werden. Unter Einbeziehung dieser wichtigen, insbesondere wohnortnahen Infrastrukturangebote sollte das bestehende Spielplatzkonzept mit Blick auf weitere in Betracht kommende Standorte in Abstimmung mit den Ergebnissen des Struktur- und des Tourismuskonzeptes fortgeschrieben werden.</p>	Hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Spielplatzkonzept - Sportstättenentwicklungsplan (2005) - Tourismuskonzept - Haushaltsplan <p style="text-align: right;"><i>Ämter 40 / 67</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sicherung der Sportnutzung im Haus des Sportes (Am Strom 38) ▶ siehe V Wohnen Pkt. 2 	<p>Bis zur Fertigstellung der Dreifeldsporthalle an der Parkstraße ist die Sportnutzung im Haus des Sportes zu unterstützen. Im Hinblick auf den Auszug der Sportnutzung sollten für das Gebäude Verwertungsmöglichkeiten im Sinne einer nachhaltigen Stadtteilentwicklung geprüft werden.</p>	Hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Sanierungs-, Erneuerungskonzept oder ggf. lediglich Sicherungskonzept - Haushaltsplan <p style="text-align: right;"><i>Ämter 40, 50 und 61, KOE</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauliche Sanierung/ Neubau und Inbetriebnahme eines öffentlich zugänglichen Schwimmbades ▶ siehe I Städtebau Pkt. 3 ▶ siehe V Wohnen Pkt. 2 ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 5 	<p>Bei der Sanierung des „Samoa“ ist die Anlage eines sporttauglichen 25-m-Beckens vorgesehen. Die öffentliche Zugänglichkeit des Schwimmbades soll gewährleistet werden. Unterstützung durch die Stadt erfolgt durch Grundstücksverkäufe und Schaffung von Baurecht im Bereich des „Samoa“.</p>	Sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Genehmigungsverfahren <p style="text-align: right;"><i>Eigentümer, Ämter 40 und 60</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung eines Kulturkonzeptes für Warnemünde ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 6 ▶ siehe III Wirtschaft / Gewerbe Pkt. 4 	<p>Für Warnemünde ist die Entwicklung eines ganzjährigen Kulturangebotes zur Verbesserung der infrastrukturellen Ausstattung eine wichtige Maßnahme. Ziel ist es, die Attraktivität sowohl des Wohn- als auch des Tourismusstandortes zu erhöhen und damit u.a. auch zur verbesserten Wertschöpfung im Bereich Einzelhandel, Gastronomie und infrastruktureller Einrichtungen (Kurhaus, Kurgarten, neue Sporthalle) beizutragen. Als Veranstaltungsorte sollen bestehende und neue Plätze / Freiflächen (z.B. Mittelmole), bestehende und künftige Einrichtungen und Räumlichkeiten (Betrieb im Kurhausbereich, einschl. Kurgarten, Sporthallenkomplex, ggf. Bürger- und Begegnungszentrum) miteinbezogen werden. Die Entwicklung eines Kulturkonzeptes für Warnemünde ist im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Kulturkonzeptes für die Hansestadt Rostock zu sehen. In diesem Zusammenhang ist auch die Zuständigkeit der Koordination der Erstellung und der Fortschreibung zu klären. Aussagen / Ergebnisse des Tourismuskonzeptes sind hierbei zu berücksichtigen.</p>	Sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Kulturkonzept Rostock/ Warnemünde - Tourismuskonzept - Abstimmungs-/ Koordinierungsgespräche mit Veranstaltern, Betreibern, etc. und Tourismuszentrale <p style="text-align: right;"><i>Ämter 41, 61 und 87</i></p>

VI. Handlungsbereich: Infrastruktur

Einzelmaßnahmen / Projekte	Erläuterungen	Priorität sehr hoch, hoch, mittel, gering	Instrument / Verfahren – <i>Zuständigkeit</i>
<ul style="list-style-type: none"> Erstellung einer Standort- und Machbarkeitsstudie für ein Bürger- und Begegnungszentrum 	<p>Die Schaffung eines wirtschaftlich eigenständigen Begegnungs- und Veranstaltungszentrums in gemeinnütziger und privater Trägerschaft mit generationsübergreifenden Angeboten für Bewohner, Vereine und Touristen, in dem öffentliche Kulturveranstaltungen ebenso durchgeführt werden wie kleinteilige, individuelle Programme, Kurse und Veranstaltungen für unterschiedliche Zielgruppen, ist ein Schlüsselprojekt für die Verbesserung der Infrastruktur und hat ein hohes Maß an Synergieeffekten (Tourismus, Wohnen, Kultur, etc.). Da zurzeit ein erhebliches Defizit an Angeboten für Jugendliche besteht (10 bis 18 Jahre), sollte bei der Erstellung dieser Machbarkeitsstudie insbesondere die Einordnung jugendspezifischer Angebote (Jugendclub, o.ä.) geprüft werden (Art des Angebotes, Träger). In Abhängigkeit der Ergebnisse (Tragfähigkeit, Inhalte, Standort) sollten konkretisierende Planungen sowie Abstimmungen mit in Betracht kommenden Trägern, Betreibern, etc. durchgeführt werden.</p>	<p>Sehr hoch</p>	<ul style="list-style-type: none"> Standort- und Machbarkeitsuntersuchung Haushaltsplan <p><i>Ämter 50, 61, 87, KOE, private Initiative/ gemeinnütziger Träger</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> Ausbau der Heinrich-Heine Schule zur weiterführenden Schule 	<p>Aufgrund der an eine Mindestschüleranzahl gebundenen gesetzlichen Vorgaben von 57 Schüler je Klassenstufe ist eine Umsetzung des Ausbaus der Heinrich-Heine-Schule zur Gesamtschule oder weiterführenden Schule vor dem Hintergrund der gegenwärtigen und mittelfristig absehbaren Schüleranzahlen für Warnemünde schulgesetzlich nicht realisierbar. Deshalb entfällt diese Maßnahme.</p>		<p>Schulentwicklungsplan</p> <p><i>Amt 40</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> Ausbau des Segel- und Sportboot-areals auf der Mittelmole. <ul style="list-style-type: none"> ▶ siehe IV Tourismus Pkt. 3 ▶ siehe Mittelmole Pkt. 13 	<p>Der traditionell für den Segel- und maritimen Freizeitsport vorgesehene nördliche Bereich der Mittelmole, einschl. der in Landsträgerschaft befindlichen Segelsportschule soll im Zuge der Neuentwicklung der Mittelmole ausgebaut und neu geordnet werden. Hierzu ist kurzfristig ein Anforderungsprofil an den Standortausbau über Umfang, Qualität und Lage des Ausbaubereiches für das Segelsportzentrum sowie für die übrigen Einrichtungen des Segel-, Sportboot- und Yachtbetriebes zu erarbeiten. Diese Vorgaben sind sowohl für das Wettbewerbsverfahren als auch für die Festsetzungen im Rahmen der Bauleitplanung relevant.</p>	<p>Sehr hoch</p>	<ul style="list-style-type: none"> Städtebaulicher Wettbewerb Mittelmole B-Planverfahren Mittelmole Intensiver Kooperationsdialog u.a. mit dem dem Landessportbund und den Segelvereinen Sportstättenentwicklungsplan (2005) Tourismuskonzept <p><i>Ämter 40, 61, 66, 67, 83 und 87, Eigentümer</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> Wärmeversorgung soll vorrangig aus Kraft-Wärme-Kopplung erfolgen 	<p>Die Wärmeversorgung sollte, insbesondere bei Neubebauung, vorrangig aus hocheffizienter Kraft-Wärme-Kopplung, entweder als Nahwärmeinseln oder durch Anschluss an das Städtnetz erfolgen.</p>	<p>Hoch</p>	<ul style="list-style-type: none"> Erschließungs- und Grundstückskaufverträge <p><i>Ämter 62, 66 und 73</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> Prüfung weiterer Möglichkeiten zur nachhaltigen Senkung des Energiebedarfs 	<p>Neben Betrachtungen zum Primärenergiebedarf sollten insbesondere im Zusammenhang mit Neubauvorhaben auch Endenergiebedarf, zukunftsfähige Wärmedämmung, sommerlicher Wärmeschutz und Möglichkeiten der Regenerativenergienutzung untersucht werden, um eine abgestimmte und zukunftsfähige städtebauliche, hochbauliche und versorgungstechnische Steuerung vornehmen zu können. Denkbar sind z.B. ökologische Festsetzungen in Bebauungsplänen sowie privatwirtschaftliche Klauseln in Erschließungs- und Grundstückskaufverträgen.</p>	<p>Hoch</p>	<ul style="list-style-type: none"> B-Planverfahren Erschließungs- und Grundstückskaufverträge <p><i>Ämter 61, 62, 66 und 73</i></p>

5.4 Bewertung und Schlussfolgerungen

Die in dem Beteiligungsprozess dargestellten Mängel und Defizite und die daraus resultierenden Planungsmaßnahmen und Verbesserungsvorschläge lassen sich im Prinzip auf folgende grundlegenden **Entwicklungsziele** beziehen:

- **Wahrung der durch die Geschichte des Ortes und seiner durch die besondere Lage an Ostsee und Warnow bedingten Alleinstellungsmerkmale**
- **Erhöhung der Attraktivität der Stadt, seines historischen Stadtbildes und der Grün und Freiflächen**
- **Verbesserung der Lebens- und Erholungsbedingungen für die Bewohner und die Touristen**
- **Verbesserung der für den Tourismus und das Gewerbe notwendigen Funktionen**
- **Schutz des Ortes vor übermäßigen Belastungen durch Verkehrs-, Hafen- und Gewerbenutzungen**

Abb. 60: Luftbild Warnemünde (2)



Quelle: www.fcrostock.de.

6. Ausblick – Instrumente, Verfahren und Maßnahmen zur Umsetzung des Strukturkonzeptes

Der Auftrag zur Erarbeitung des Strukturkonzeptes Warnemünde schließt neben der städtebaulichen Rahmenplanung nicht nur ein konkretes Handlungs- und Maßnahmenkonzept ein, sondern auch Empfehlungen zu dessen Umsetzung.

Die Anwendung entsprechender Verfahren und des dazugehörigen städtebaurechtlichen Instrumentariums sind Bestandteil des Auftrages. Daher werden im folgenden Abschnitt 6.1 zunächst Verfahrensmöglichkeiten und Vorschläge zur Anwendung bestimmter Instrumente dargestellt, die insbesondere bei Problemfeldern und Zielkonflikten, die bestimmte Handlungsansätze, Einzelmaßnahmen und Projekte betreffen, und bei den Umsetzungsschritten der Maßnahmen zum Teilbereich Mittelmole zu berücksichtigen sind.

Abb. 61: Warnemünde – Blick von der Fähre (1)



Quelle: Hansestadt Rostock.

Ausgewählte Themenbereiche

Folgende Themenbereiche, die sich als Problemfelder aus dem Strukturkonzept und den dort vorgeschlagenen Maßnahmen ergeben, sollen hier für die Instrumentendiskussion besonders hervorgehoben werden:

- ⇒ **Schutz des Wohnens vor Umwandlung in Ferienwohnungen**
- ⇒ **Umgang mit dem Thema Lärm**
- ⇒ **Planung und Bebauung der Mittelmole**
- ⇒ **Instrumente und Verfahren zur Entwicklung der Mittelmole**
- ⇒ **Wettbewerbsverfahren Mittelmole**
- ⇒ **Fortsetzung der intensiven und breit angelegten Bürgerbeteiligung**
- ⇒ **Monitoring und Evaluation als Grundlage**

Schutz des Wohnens vor Umwandlung in Ferienwohnungen

Zu dem Thema Schutz der Wohnnutzung vor Umwandlung in Ferienwohnungen sollte geprüft werden,

- ob nach § 22 BauGB Sicherung von Gebieten mit Fremdenverkehrsfunktionen im Rahmen des B-Plans die Begründung von Wohneigentum einer besonderen Genehmigung zu unterstellen ist und
- inwieweit Regelungen über Aufteilung und Begründung von Teileigentum im Rahmen der Erhaltungssatzung nach § 172 BauGB zu treffen bzw. durchzusetzen sind,
- inwieweit im Ortsbereich ein allgemeines Vorkaufsrecht nach § 25 BauGB oder nach § 27 (Ausübung des Vorkaufsrechts zugunsten Dritter) erlassen werden kann.

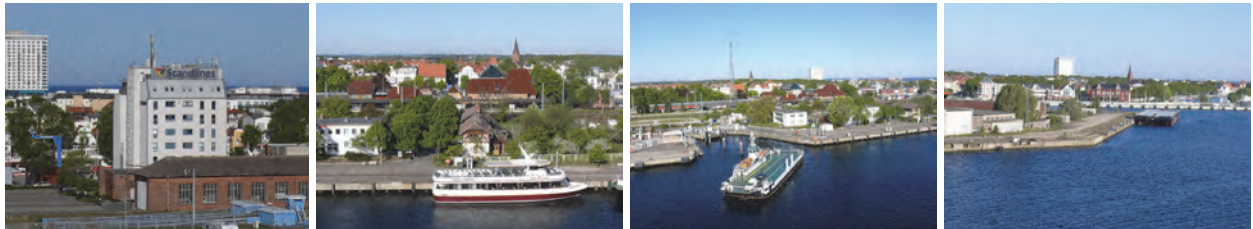
Umgang mit dem Thema Lärm

Der Zielkonflikt Wohnnutzung versus Lärm spielt bei allen bestehenden und künftigen Wohnbereichen eine Rolle, die im Emissionsbereich des Seekanals oder der Werft liegen wie Hohe Düne, Mittelmole und der Entwicklungsbereich Am Güterbahnhof.

Aus Sicht des Strukturkonzeptes wird vorgeschlagen, die Auslegungsmöglichkeiten der Lärmschutzverordnungen und -normen so zu nutzen, dass eine Bebauung der Mittelmole auch mit Wohnungen möglich ist, ohne dass für die Stadt Rostock oder den Grundeigentümer Probleme durch Schadensersatzansprüche u.Ä. entstehen. Grundlage der Beurteilung der Lärmbeeinträchtigung könnte nach neuerer Rechtsprechung nicht mehr der vorhandene Flächenpegel sein, sondern die voraus zu berechnende Lärmbelastung in den geplanten Neubauwohnungen. Das erlaubt, über Wohnen auf der Mittelmole anders nachzudenken als bisher.

Die Frage des Umfangs der künftigen Wohnnutzung wird Gegenstand des beabsichtigten städtebaulichen Wettbewerbes und der vorbereitenden Aufgabenstellung sein.

Abb. 62: Warnemünde – Blick von der Fähre (2)



Quelle: Hansestadt Rostock.

Planung und Bebauung der Mittelmole

Die Mittelmole ist durch ihre zentrale Lage im Stadtgebiet Warnemünde und am ‚Hafeneingang‘ der Stadt Rostock und durch die wichtigen Verkehrsfunktionen für die Hansestadt Rostock und für den Ortsteil Warnemünde und deren zukünftige Entwicklung von herausragender Bedeutung. Für die städtebauliche Wiedernutzung und Neustrukturierung der Mittelmole stellen sich hier u.a. folgende Aufgaben:

- Die Neuordnung fast der gesamten Fläche, der Nutzungen und der Erschließung und damit Schaffung eines neuen Planungsrechts,
- die gerechte Abwägung öffentlicher und privater Interessen mit Blick auf die zentrale Bedeutung der Mittelmole für die gesamte Entwicklung des Ortsteiles Warnemünde,
- die Abgrenzung der öffentlichen und privaten Flächen,
- die Neuordnung der Erschließung, ggf. durch Bodenordnungsverfahren,
- ggf. die Beseitigung von Altlasten,
- die Aufhebung der Widmung als Bahnflächen,
- die Sicherung von öffentlichen Flächen für Hafen- und Logistik-Funktionen,
- die Sicherung der Tragfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der Neubebauung und
- die Sicherstellung einer zügigen Umsetzung der Neuordnung und der Bebauung.
- Anwendung des rechtlichen Instrumentariums zur Entwicklung der Mittelmole

Abb. 63: Warnemünde – Blick von der Fähre (3)

Quelle: Hansestadt Rostock.

Instrumente und Verfahren zur Entwicklung der Mittelmole

Während der Arbeit an dem Strukturkonzept Warnemünde hat die städtische Wohnungsgesellschaft WIRO große Teile des Geländes der Mittelmole käuflich erworben. Dadurch besteht die große Chance, dass die Planung auf den Eigentümer unmittelbar und intensiv Einfluss nehmen kann, ohne dass sie von dem Instrumentarium des besonderen Städtebaurechts Gebrauch machen muss. Es sollte also möglich sein, auf Basis eines städtebaulichen Wettbewerbes zu einem qualifizierten städtebaulichen Entwicklungskonzept zu kommen, dass rechtlich in einen Bebauungsplan festzusetzen und über einen städtebaulichen Vertrag oder ein Durchführungsvertrag den derzeitigen Grundeigentümer und künftige Eigentümer an die konsequente Umsetzung der Planungsvorgaben zu binden.

Angesichts der umfassenden und kostenintensiven Aufgaben, die für die Mittelmole anstehen, u.a. mit der Erschließung, einer notwendigen Bodenordnung, umfangreicher Hochwasserschutz- und Lärmschutzmaßnahmen, gegebenenfalls Sanierung von Kai- und Uferanlagen sowie im Rahmen der Beseitigung von Altlasten, ist die Finanzierung dieser Maßnahmen mit dem Ziel zu prüfen, dass nicht alle Kosten bei der öffentlichen Hand verbleiben. Für eine Beteiligung der Eigentümer und künftigen Investoren z.B. an den Kosten für Altlastenbeteiligung, Hochwasserschutz und Lärmschutzmaßnahmen ist die Ausweisung als Sanierungs- oder Stadtumbaugebiet oder städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nicht erforderlich. Hier können vertragliche Regelungen mit den Grundstückseigentümern oder den Investoren ausreichend sein.

Es ist zu prüfen, ob die Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB bzw. § 165 BauGB für den Bereich der Mittelmole notwendig sind, um die tatsächliche Anwendung des besonderen Städtebaurechts zu prüfen, abzuwägen und ggf. zu begründen.

Wettbewerbsverfahren Mittelmole



Quelle: ASK.

Parallel zu dem B-Planverfahren oder dem Einsatz des Besonderen Städtebaurechts wird zur Erarbeitung eines städtebaulichen Konzepts und einer ortsgerechten, städtebaulichen und architektonischen Lösung die Durchführung von Wettbewerben vorgeschlagen, um die besondere städtebauliche und baulich-architektonische Qualität sicherzustellen, die der Bedeutung des Ortes entspricht.

Abb. 64: Mittelmole als Postkartenmotiv (Luftaufnahme)

Fortsetzung der intensiven und breit angelegten Bürgerbeteiligung

Auf Grundlage der bemerkenswert positiven Erfahrungen (durch intensive Beteiligung von vielen Bürgern, Akteuren, Institutionen aus Warnemünde; transparentes und effektives Beteiligungsverfahren sowie breiter Zuspruch zu den entwickelten Ergebnissen) wird mit Blick auf den weiteren Umsetzungs- und Fortschreibungsprozess des Strukturkonzeptes empfohlen, die angelegte und implementierte Vorgehensweise der Beteiligung fortzuführen. Dieses sollte sowohl im Zusammenhang mit den anstehenden Bauleitplanverfahren erfolgen (z. B. zum Bereich Mittelmole) als auch bei den weiteren verschiedenen vorbereitenden Planungsverfahren (z. B. bei Wettbewerbsverfahren, bei der Erstellung von Gestaltungs- und Nutzungskonzepten u. ä.).

Auch sollte bei der Fortführung des Beteiligungsverfahrens darauf geachtet werden, die breite Öffentlichkeit regelhaft über den Fortgang des Entwicklungsprozesses zu informieren. Hierfür sind neben Bürgerforen weitere Formen der Beteiligung und Information einzubeziehen, wie beispielsweise die Einrichtung einer Internetseite, über die regelhaft kommuniziert werden könnte („elektronisches Gästebuch“) oder die Erstellung einer viertel- oder halbjährlichen Veröffentlichung in Form einer Zeitung oder einer Zeitungsbeilage.

Abb. 65: Fachöffentliche Veranstaltungen am 1. Juli 2010 und 9. September 2010



Quelle: ASK

Monitoring und Evaluation als Grundlage der Fortschreibung

Ebenso wird mit Blick auf die Fortschreibung des Strukturkonzeptes Warnemünde (ca. 4 Jahre) vorgegeben, sowohl ein regelhaftes Monitoring (jährliches) als auch eine in Bezug auf den bis dato erfolgten Umsetzungsprozess Evaluation vorzunehmen (im Rahmen der Fortschreibung), um eine Überprüfung und ggf. Nachjustierung von Entwicklungszielen und Planungsvorhaben durchzuführen.

Auf Grundlage der Monitoring- und Evaluationsergebnisse ist die Fortschreibung des Strukturkonzeptes mit einem erneuten aktiven und breit angelegten Partizipationsverfahren verbunden, das aus verschiedenen Beteiligungsmodulen (Workshops, Arbeitsgruppen etc.) bestehen sollte.



Abb. 66: Leuchtturm

Quelle: ASK.

Abbildungsverzeichnis

Abb. Titel: Luftbild Warnemünde (1), Quelle: www.fcrostock.de	
Abb. 1: Karte Küstenlinie Hansestadt Rostock – Seebad Warnemünde	6
Abb. 2: Projektbausteine des Strukturkonzeptes Rostock-Warnemünde	7
Abb. 3: Neubebauung am Alten Strom auf der Mittelmole	7
Abb. 4: Elemente des Beteiligungsverfahrens	8
Abb. 5: Warnemünde 1661	10
Abb. 6: Warnemünde ca. 1715	10
Abb. 7: Warnemünde vor dem Bau des „Neuen Stroms“ – ca. 1890	11
Abb. 8: Warnemünde nach dem Bau der „Neuen Warnow“ (Seekarte) – ca. 1914	12
Abb. 9: Abgleich der Realentwicklung mit der Bevölkerungsprognose für Warnemünde (Bevölkerungsentwicklung in Warnemünde in den Jahren 2006 bis 2015 (2006= 100%))	13
Abb. 10: Blick von der Hohen Düne auf Warnemünde und den ehemaligen Eisenbahnfährhafen	15
Abb. 11: Die ‚Eisenbahnhalbinsel‘ 1914	16
Abb. 12: Vielfalt des Städtebaus: Erlebnismilieus	17
Abb. 13: Vielfalt der Architektur und der Baustile	18
Abb. 14: Leuchttürme, Hotel Neptun, Werftkran und Lotsenturm	20
Abb. 15: Stadtsilhouette von Warnemünde vor der Seeseite (schematische Darstellung)	20
Abb. 16: Prägende Landschaftselemente von Warnemünde	21
Abb. 17: Luftbild Mittelmole 2010	23
Abb. 18: Luftbild Mittelmole	24
Abb. 19: Plan BESTAND – I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild – Baustruktur	25
Abb. 20: Plan BESTAND – I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild – Grün- und Freiflächen	26
Abb. 21: Plan BESTAND – I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild – Baulalter	27
Abb. 22: Parksituation Kurhausstraße und Kirchplatz	29
Abb. 23: „Haltestelle“ Warnemünde (1)	29
Abb. 24: Parksituation in der Gartenstraße	30
Abb. 25: „Blechlawine“	32
Abb. 26: Plan BESTAND – II. Verkehr	33
Abb. 27: Werftgelände aus der Luft	34
Abb. 28: Technologiezentrum Warnemünde	34
Abb. 29: Kreuzfahrer am Terminal (1)	35
Abb. 30: Lage der Mittelmole zum A2-Zentrum Warnemünde	35
Abb. 31: Geschäfte Am Strom und in der Mühlenstraße	35
Abb. 32: Warnow-Werft	36
Abb. 33: Kreuzfahrer am Terminal (2)	37
Abb. 34: Plan BESTAND – III. Wirtschaft und Gewerbe	38
Abb. 35: Promenade Am Strom	39
Abb. 36: Steilküste und Segelhafen	39
Abb. 37: Kreuzfahrer am Terminal (3)	40
Abb. 38: Fußgängertunnel und „Budenzauber“ im Bereich Bahnhofsvorplatz	42
Abb. 39: Strandkörbe	44
Abb. 40: „Touristischer Kristallisationspunkt“ (1)	45
Abb. 41: Plan BESTAND – IV. Tourismus – Erlebnisbereiche / Milieus	46
Abb. 42: Verteilung des Gebäudebestandes im Seebad Warnemünde nach der Gebäudenutzung	48
Abb. 43: Plan Gebäudenutzung	49

Abb. 44: Beispiel: Lärmbelastung tags bei höchster Auslastung (Dreifachanlauf) des Kreufahrtterminals	50
Abb. 45: Wohnbebauung in Warnemünde	50
Abb. 46: Wohnstandort	51
Abb. 47: Kongresszentrum Hohe Düne, Lesehalle	53
Abb. 48: Plan BESTAND – V. Wohnen und VI. Infrastruktur	55
Abb. 49: Silhouette von Warnemünde	56
Abb. 50: Plan DEFIZITE UND POTENZIALE	57
Abb. 51: Plan ENTWICKLUNGSZIELE – I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild – Baustruktur	69
Abb. 52: Plan ENTWICKLUNGSZIELE – I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild – Grün- und Freiflächen	70
Abb. 53: „Haltestelle“ Warnemünde (2)	72
Abb. 54: Plan ENTWICKLUNGSZIELE – II. Verkehr	75
Abb. 55: Plan ENTWICKLUNGSZIELE – III. Wirtschaft und Gewerbe	78
Abb. 56: Kurhaus	80
Abb. 57: „Touristischer Kristallisationspunkt“ (2)	85
Abb. 58: Plan ENTWICKLUNGSZIELE – IV. Tourismus – Erlebnisbereiche / Milieus	86
Abb. 59: Plan ENTWICKLUNGSZIELE – V. Wohnen und VI. Infrastruktur	93
Abb. 60: Luftbild Warnemünde (2)	94
Abb. 61: Warnemünde – Blick von der Fähre (1)	95
Abb. 62: Warnemünde – Blick von der Fähre (2)	96
Abb. 63: Warnemünde – Blick von der Fähre (3)	97
Abb. 64: Mittelmole als Postkartenmotiv (Luftaufnahme)	97
Abb. 65: Fachöffentliche Veranstaltungen am 1. Juli 2010 und 9. September 2010	98
Abb. 66: Leuchtturm	98
Abb. Rückseite: Luftbild Warnemünde (3), Quelle: www.fcrostock.de	

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: I Städtebau, Orts- und Landschaftsbild: Problemlagen und Schwächen, Stärken und Potenziale	22
Tab. 2: II Verkehr: Problemlagen und Schwächen, Stärken und Potenziale	31
Tab. 3: III Wirtschaft und Gewerbe: Problemlagen und Schwächen, Stärken und Potenziale	36
Tab. 4: Ferienwohnungen/-appartements (Einheiten u. Betten) in der Gegenüberstellung von amtl. Statistik (per 30.6.2009) u. eigens durchgef. Bestandserfassung (1. Quartal 2010)	43
Tab. 5: IV Tourismus: Problemlagen und Schwächen, Stärken und Potenziale	44
Tab. 6: Gebäudebestand Warnemünde	47
Tab. 7: V Wohnen: Problemlagen und Schwächen, Stärken und Potenziale	51
Tab. 8: VI Infrastruktur: Problemlagen und Schwächen, Stärken und Potenziale	54
Tab. 9: I Städtebau – Orts- und Landschaftsbild: Einzelmaßnahmen und Projekte (Matrix)	64
Tab. 10: Ib Teilbereich Mittelmole: Einzelmaßnahmen und Projekte (Matrix)	66
Tab. 11: II Verkehr: Einzelmaßnahmen und Projekte (Matrix)	73
Tab. 12: III Wirtschaft und Gewerbe: Einzelmaßnahmen und Projekte (Matrix)	77
Tab. 13: IV Tourismus: Einzelmaßnahmen und Projekte (Matrix)	81
Tab. 14: V Wohnen: Einzelmaßnahmen und Projekte (Matrix)	88
Tab. 15: VI Infrastruktur: Einzelmaßnahmen und Projekte (Matrix)	91

Quellenverzeichnis

- Angaben der Industrie- und Handelskammer zu Rostock, Geschäftsbereich Handel, Dienstleistungen, Tourismus, Außenwirtschaft, Europa, Ernst-Barlach-Str. 1-3, Rostock
- Beherbergungskonzept der Hansestadt Rostock – 2. Fortschreibung, bearbeitet durch *wimes* Wirtschaftsforschungsinstitut im Auftrag der Hansestadt Rostock, Rostock, Juni 2010
- Entwicklung der Mittelmole in Rostock-Warnemünde – Einzelhandelsuntersuchung als Baustein zum Strukturkonzept Warnemünde, verfasst durch Dr. Lademann & Partner – Gesellschaft für Unternehmens- und Kommunalberatung mbH im Auftrag der Hansestadt Rostock, Rostock, Juni 2010
- Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern – Beiträge und Informationen aus dem Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock, Heft 28, hrsg. v. K.-H. Breitzmann, Rostock, 2010
- Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan der Hansestadt Rostock, Rostock, 1.3.2006
- Flächennutzungsplan der Hansestadt Rostock von 2006
- Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung 2010, hrsg. v. der Freien und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- Integriertes Gesamtverkehrskonzept (IGVK), 1998
- Kita-Planung 2011 – Platzbedarf 2011 in Kindertageseinrichtungen und Tagespflegestellen der Hansestadt Rostock, Stand 12/2010 (Beschlussvorlage)
- Kommunale Statistikstelle der Hansestadt Rostock, Angaben per 31.12.2010 auf Stadtbereichsebene
Leipziger Volkszeitung, 8.2.2011
- Leitlinien zur Stadtentwicklung der Hansestadt Rostock – Fortschreibung der Leitlinien zur Stadtentwicklung, Entwurf_2_03 – Leitlinien Rostock.doc, hrsg. v. Amt für Stadtplanung und Stadtentwicklung, Rostock, Oktober 2010
- Ostseezeitung, 12.3.2011
- Perspektiven der Einzelhandelsentwicklung der Hansestadt Rostock bis zum Jahr 2015 - Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes aus 2001, verfasst durch Dr. Lademann & Partner – Gesellschaft für Unternehmens- und Kommunalberatung mbH im Auftrag der Hansestadt Rostock, Rostock, November 2007
- Sportstättenentwicklungsplanung der Hansestadt Rostock 2005, Hansestadt Rostock, Amt für Schule und Sport, April 2006
- Statistische Berichte „Tourismus in Mecklenburg Vorpommern“ des Statistischen Amtes Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.), Juli 2010 und November 2010
- Stellungnahmen der HERO (Hafenentwicklungsgesellschaft Rostock mbH) zum Strukturkonzept Warnemünde aus dem Jahre 2009 und 2010 (18.6.200, Biebig u. 22.12.2010 GE/Bie, Va)
- Strukturkonzept Warnemünde, Planungsbüro Brockmüller, Amt für Stadtplanung der Hansestadt Rostock, 1999
- SWOT-Analyse für den Stadtbereich Warnemünde als Grundlage für die Erstellung eines Strukturkonzeptes – Ausgangssituation 2001 und Fortschreibung zum Stichtag 31.12.2009 im Vergleich zur Gesamtstadt, verfasst von *wimes* Wirtschaftsforschungsinstitut im Auftrag der Hansestadt Rostock, Juni 2010
- Warnemünde – eine maritime Geschichte, Steffen Prignitz, Rostock 2010
- Zentrenkonzept der Hansestadt Rostock, erarbeitet durch Dr. Lademann & Partner – Gesellschaft für Unternehmens- und Kommunalberatung mbH im Auftrag der Hansestadt Rostock, Hamburg, November 2007

Liste der Bearbeiter

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft

Holbeinplatz 14
18069 Rostock

Sachbereich Sanierungsplanung, Stadtbild, Stadtgestalt

Dipl. Ing. Anja Epper
Sachbereichsleiterin
Tel. 0381 / 381 6126
eMail anja.epper@rostock.de

Dipl. Ing. Uta Janssen
Tel. 0381 / 381 6125
eMail uta.janssen@rostock.de

Arbeitsgemeinschaft ASK GmbH / CONVENT

Lange Reihe 29
20099 Hamburg

Dr.-Ing. Andreas Pfadt (Projektleitung)
Dipl.-Geogr. Wolfgang Oehler

B.A. Jana Cordes
Dipl.-Ind. Designerin Christa Jungclaus
Dr. Anette Kretzer
Dipl.-Ing. Claus Prior

Tel. 040 / 28 08 78-0
eMail info@ask-hamburg.de

www.ask-hamburg.de

wimes Wirtschaftsforschungsinstitut

Barnstorfer Weg 6
18057 Rostock

Barbara Genschow

Tel. 03 81 / 377 069 83
www.wimes.de



Herausgegeben von
der Hansestadt Rostock

Stand: Juni 2012

