

*rostock.
weiter.
denken.*

HANSE- UND UNIVERSITÄTSSTADT ROSTOCK

STÄDTEBAULICHE RAHMENPLANUNG

**für den Ortsteil Markgrafenheide
(2. Fortschreibung)**

**für den Ortsteil Hohe Düne und für die
Rostocker Heide**



Städtebauliche Rahmenplanung

für den Ortsteil Markgrafenheide (2. Fortschreibung)

für den Ortsteil Hohe Düne

für die Rostocker Heide

Endbericht zur Ausgangssituation, zum Verfahren und der Beteiligung, zu den Entwicklungszielen, Projekten und Maßnahmen

Auftraggeber und Projektträger:	Hanse- und Universitätsstadt Rostock Amt f. Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität Neuer Markt 3 18055 Rostock
Auftragnehmer und Projektverantwortlicher:	BSR – Büro für Stadt- und Regionalentwicklung Büroinhaber: Wolfgang Oehler Rübenhofstraße 20 22335 Hamburg Info@BSR-Hamburg.de www.BSR-Hamburg.de
Projekt-Team:	Wolfgang Oehler, Dipl.-Geogr., Stadtplaner, SRL Lutz Braun, Dipl.-Ing., stadtbau.architekten nb Alexander Rommel, M.Sc. Landschaftsarchitektur Christin Reimann, B.Sc. Architektur David Schröder, B.Sc. Geografie Greta Bosse, B.A. Kulturwissenschaften Yannick El Khafif, B.Sc. Raumplanung

Hinweis:

Im vorliegenden Text zum Rahmenplan wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit das generische Maskulinum verwendet. Weibliche und anderweitige Geschlechteridentitäten werden dabei ausdrücklich mitgemeint, soweit es für die Aussage erforderlich ist.

INHALT

I.	EINLEITUNG	4
I.1	Anlass und Aufgabenstellung	4
I.2	Herangehensweise, Durchführung und Untersuchungsmethodik	8
I.3	Beteiligungsverfahren	11
II.	BESTANDSAUFNAHME UND -ANALYSE	16
II.1	Räumliche und strukturelle Einordnung des Stadtbereiches Rostocker Heide und seiner Ortsteile	16
II.2	Bilanzierung Rahmenplan Markgrafenheide von 1997 und 2002/2012	20
II.3	Ausgangslage in den Ortsteilen	28
II.3.1	Soziodemographische Lage und Entwicklung	28
II.3.2.1	Markgrafenheide	34
II.3.2.2	Ortsteil Hohe Düne.....	44
II.3.2.3	Ortsteil Hinrichshagen	50
II.3.2.4	Ortsteil Torfbrücke.....	52
II.3.2.5	Ortsteil Wiethagen.....	54
II.3.3	Stärken, Schwächen, Potenziale	55
II.3.3.1	Handlungsfeld Wohnungs- und Städtebau, Gestaltung.....	56
II.3.3.2	Handlungsfeld Nachhaltige Entwicklung, Natur- und Klimaschutz	74
II.3.3.3	Handlungsfeld Verkehr und Mobilität.....	80
II.3.3.4	Handlungsfeld Tourismus.....	94
III.	ENTWICKLUNGSZIELE UND AUFGABEN.....	102
IV.	HANDLUNGS- UND MASSNAHMENKONZEPT	162
IV.1	Schlüsselprojekte und Maßnahmen für das Seebad Markgrafenheide.....	163
IV.2	Schlüsselprojekte und Maßnahmen für den Ortsteil Hohe Düne	181
IV.3	Projekte und Maßnahmen für den Ortsteil Hinrichshagen	189
IV.4	Projekte und Maßnahmen für den Ortsteil Torfbrücke	196
IV.5	Projekte und Maßnahmen für den Ortsteil Wiethagen	199
	Abbildungsverzeichnis	202
	Tabellenverzeichnis	210
	Quellenverzeichnis	211
	Anlagen	214

I. EINLEITUNG

I.1 Anlass und Aufgabenstellung

Für den Ortsteil und das staatlich anerkannte Seebad Markgrafenheide soll der 1997 von der Bürgerschaft der Hansestadt beschlossene und 2002 erstmals fortgeschriebene städtebauliche Rahmenplan aktualisiert und weiterentwickelt werden.

Fortschreibung des bisherigen Rahmenplans

Bereits im Jahr 2012 bestand zwischenzeitlich die Absicht, eine Rahmenplanfortschreibung durchzuführen. Hierzu gab es von Seiten der einbezogenen Fachämter und des Ortsbeirates „Markgrafenheide, Hohe Düne, Hinrichshagen, Wiethagen und Torfbrücke“ verschiedene Zuarbeiten und Vorschläge hinsichtlich der einzubeziehenden und zu behandelnden Themen- und Problemstellungen sowie einzelner Schwerpunktaufgaben.

In diesem Zusammenhang wurden zur inhaltlichen Vorbereitung der damals geplanten Fortschreibung im Sommer 2012 und im Mai 2014 mit Vertretern des Ortsbeirates, des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft und der Tourismuszentrale gemeinsame Ortsbegehungen im Ortsteil Markgrafenheide durchgeführt sowie auch anschließend erste Projektsteckbriefe („Lupen“) für Entwicklungsschwerpunkte wie die Albin-Köbis-Straße, Stubbenwiese oder auch für die Grün- und Sportplatzfläche hinter der Freiwilligen Feuerwehr erstellt.

2012 erster Ansatz zur 2. Fortschreibung

Alle Unterlagen, zusammengetragenen Informationen und Hinweise aus den damaligen Planungen zur alten Rahmenplanung sowie auch zur durchgeführten und geplanten Rahmenplanfortschreibung wurden als wesentliche Grundlage für die Ausarbeitung und Aktualisierung der jetzt anstehenden 2. Rahmenplanfortschreibung für den Ortsteil und das Seebad Markgrafenheide herangezogen.

Im Zuge der vertiefenden Ausarbeitung der vorliegenden städtebaulichen Rahmenplanung wurden weitere, auch stadtbereichsübergreifende sowie gesamtstädtische, Unterlagen und Materialien berücksichtigt und eingebunden, wie u. a. das Tourismuskonzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2022, das sich zzt. in der Fortschreibung befindet, das MOPZ – Mobilitätskonzept Zukunft Rostock, der Zukunftsplan Rostock, das in der Erstellung befindliche UFK – Umwelt und Freiraumkonzept Rostock sowie die aktuelle Einwohner- und Wohnungsbedarfsprognose für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

Einbindung übergeordneter Planungen

Eine ausschließliche räumliche Fokussierung auf das Seebad und den Ortsteil Markgrafenheide war mit Blick auf die einzubeziehenden und den gesamten Stadtbereich betreffenden Aspekte und Aufgaben nicht mehr angemessen und zeitgemäß, insbesondere in Bezug auf die Themen Mobilität und Verkehr sowie Naherholung und Tourismus oder hinsichtlich der gesamtstädtischen Entwicklung im Bereich Einwohner- und Wohnungsbauentwicklung.

Dementsprechend wurde der räumliche Betrachtungsraum der vorliegenden städtebaulichen Rahmenplanung auf die Ortsteile der Rostocker Heide Hohe Düne, Hinrichshagen, Torfbrücke und Wiethagen ausgedehnt und in die rahmensetzende und maßnahmenunterlegte Entwicklungskonzeption einbezogen.

Vergrößerter Betrachtungsraum

Für die 2. Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung Markgrafenheide hat sich damit das anfänglich beauftragte Aufgabenspektrum inhaltlich und räumlich erweitert. Das heißt, die inhaltliche Bilanzierung und Aufbereitung der Ausgangslage, die Ermittlung der Stärken, Schwächen und Potenziale sowie die Herleitung der Entwicklungsziele, Maßnahmen und Projekte wurden auf alle fünf Ortsteile ausgedehnt, wobei der Schwerpunkt und die vertiefende Bearbeitung sich auf die Ortsteile Markgrafenheide und Hohe Düne fokussiert hat.

Ziel der räumlich um die vier weiteren Ortsteile des Stadtbereiches erweiterten 2. Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung Markgrafenheide war es, gemeinsam mit den verschiedenen Fachämtern, dem Ortsbeirat und den Bewohnerinnen und Bewohnern eine abgestimmte Rahmensetzung und Entscheidungsgrundlage für die weiteren baulichen, städtebaulichen und strukturellen Maßnahmen, Projekte und Verfahren zu erarbeiten und im Entwurf vorzulegen, so dass die Rostocker Bürgerschaft anschließend die räumlich erweiterte Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans im Sinne einer Selbstbindung beschließen kann.

Ziele der 2. Fortschreibung

Die Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung soll für den Ortsbeirat, die Bewohner und Bewohnerinnen der Ortsteile des Stadtbereiches wie auch für die Fachämtern und insbesondere für das Seebad Markgrafenheide und den Ortsteil Hohe Düne Aufschluss, Orientierung und Ausblick über die künftige siedlungs- und nutzungsstrukturelle, gestalterische sowie klima- und umweltgerechte, naturräumliche Entwicklung geben.

Der vorliegende und letztlich beschlossene städtebauliche Rahmenplan soll als rahmensetzende Entwicklungsgrundlage auch zur Meinungsbildung über künftige Entwicklungsaufgaben in den Ortsteilen dienen, als Grundlage zur gemeinsamen Verabredung über die künftigen Planungsziele und -grundsätze sowie letztlich auch als Grundlage zur weiteren Koordinierung und Abstimmung mit den beteiligten Ämtern, Behörden und einzubindenden Institutionen.

Zusammenfassend sind die inhaltlichen Kernaufgaben der Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung:

Aufgaben der 2. Fortschreibung

- ✓ die Aktualisierung und Bewertung der Ausgangssituation in den Ortsteilen, einschließlich von Schlussfolgerungen hinsichtlich Handlungsbedarfe und Handlungsfeldern (Ausgangsanalyse),
- ✓ die Überprüfung und gegebenenfalls Neuausrichtung der bisherigen Entwicklungsziele sowie auch Neuformulierung von Entwicklungszielen (Zielagenda),
- ✓ die Herleitung und Festlegung von zentralen und handlungsfeldbezogenen Projekten und Maßnahmen (Handlungs- und Maßnahmenkonzept, einschl. von Schlüsselprojekten).

Welche Funktion hat ein städtebaulicher Rahmenplan und welche Rolle nimmt dieses Planungsinstrument in der kommunalen Entwicklungsplanung ein?

Ein städtebaulicher Rahmenplan versteht sich als Bindeglied zwischen der groben Maßstäblichkeit des Flächennutzungsplanes („Zukunftsplan der Hanse- und Universitätsstadt Rostock“), der nicht parzellenscharf die grundsätzlichen Entwick-

Rolle und Funktion einer städtebaulichen Rahmenplanung

lungs- und Nutzungslinien der Kommune vorgibt, und dem Bebauungsplan, der das verbindliche Baurecht schafft.



Abb. 1: Position des Planungsinstrumentes der städtebaulichen Rahmenplanung im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung. Darstellung: BSR (2023).

Eine städtebauliche Rahmenplanung soll die städtebaulichen und nutzungsstrukturellen Zusammenhänge aufzeigen. Sie soll darüber hinaus die grundsätzlichen und raumbezogenen Entwicklungszielsetzungen festlegen, u. a. für die künftigen städtebaulichen Strukturen, für die Weiterentwicklung des Ortsbildes, die Stärkung der Wohnfunktion, die grundlegende Integration von Klima- und Umweltschutzbelangen, die Weiterentwicklung und Stärkung der Tourismusfunktion oder für die künftige, ortsangemessene Ausgestaltung des Bereiches „Verkehr und Mobilität“.

Als dritte wesentliche Funktion sollen mit der Rahmenplanung für das Plangebiet die möglichen Entwicklungs- und Verbesserungsmaßnahmen und -projekte entwickelt und für den weiteren Prozess vorbereitet werden.

Mit einer städtebaulichen Rahmenplanung ist grundsätzlich die Aufgabe verbunden, die privaten und öffentlichen Belange frühzeitig zu erfassen und eine Abwägung zwischen privaten und öffentlichen Belangen vorzubereiten, um eine zügige Umsetzung der beabsichtigten räumlichen Entwicklung zu gewährleisten.

Damit eng verbunden ist die Durchführung einer von Prozessbeginn an und somit frühzeitigen, umfänglichen, transparenten sowie nachvollziehbaren Bürgerbeteiligung.

Entsprechend dieser Aufgaben und Funktionen bildet die 2. Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung für Markgrafenheide und der Ortsteile der Rostocker Heide die inhaltliche Planungsgrundlage, Rahmensetzung und Entscheidungsgrundlage für die künftigen baulichen, städtebaulichen, nutzungsstrukturellen Maßnahmen, Projekte und Verfahren, mit einer vorläufigen Perspektive von etwa fünf bis zehn Jahren.

Funktion der 2. Fortschreibung

Der städtebauliche Rahmenplan ist ein „informelles Planungsinstrument mit dem Zweck, im Vorfeld der rechtsverbindlichen Planung durch kooperative Prozesse mögliche Konflikte zu beseitigen oder auszugleichen. Er dient der Konkretisierung der Entwicklungsziele und -aufgaben für einen städtischen Teilbereich“ (ARL 2022), ist jedoch keiner Verfahrensvorschrift unterworfen. In der Regel sind Rahmenpläne die Vorbereitung für notwendige Bebauungspläne. Insofern haben Rahmenpläne auch keine unmittelbaren Auswirkungen für die Einwohnerinnen und Einwohner.

Bindungskraft durch politische Beschlussfassung

Mit einer Beschlussfassung durch die Rostocker Bürgerschaft erhält der Rahmenplan, einschließlich seiner Entwicklungsziele und -maßnahmen, einen selbstbindenden Charakter für das Verwaltungshandeln bzw. für die operative Umsetzungsebene.

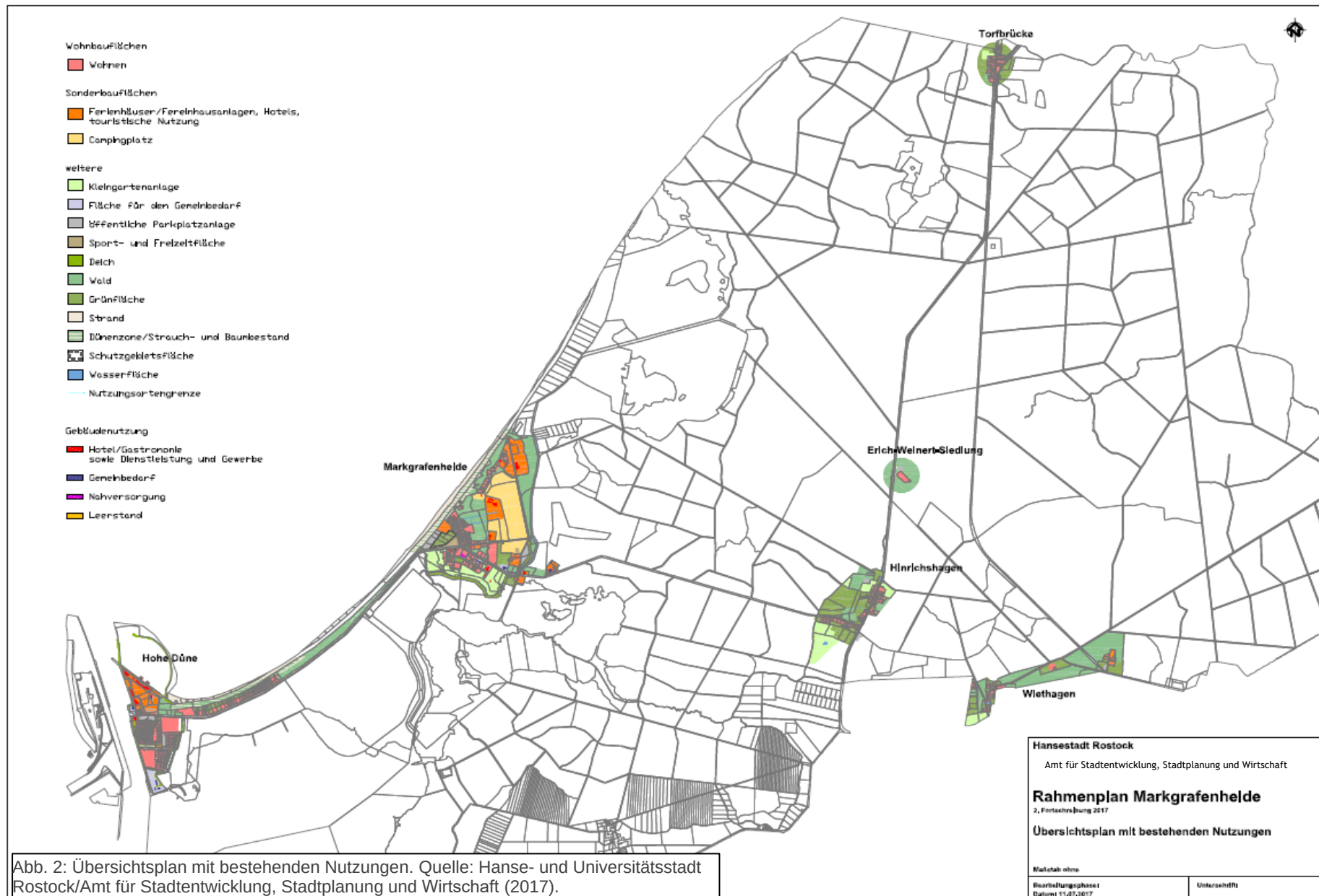


Abb. 2: Übersichtsplan mit bestehenden Nutzungen. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft (2017).

I.2 Herangehensweise, Durchführung und Untersuchungsmethodik

Bedingt durch die zeitlich versetzte Fertigstellung und/oder Festlegung von Ergebnissen oder Zielvorgaben von übergeordneten und für die Rahmenplanfortschreibung relevanten Konzepten, Planungen und Standortentscheidungen (UFK, „Grüne-Welle“ – Kleingartenkonzept, FNP-Fortschreibung, Standortplanungen in Markgrafenheide), die daraus entstandenen Schwierigkeiten eines Abgleichs und der gemeinsamen Verständigung auf gemeinsame Entwicklungsziele sowie aber auch coronabedingt hat sich der Prozess der Fertigstellung der 2. und erweiterten Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung Markgrafenheide insgesamt verzögert.

*Verzögerung der
Rahmenplanfort-
schreibung*

Der Aufbau und die inhaltliche Ausrichtung der Ausarbeitung der erweiterten Rahmenplanfortschreibung haben sich durch die Erweiterung des räumlichen Betrachtungsbereiches des Seebades Markgrafenheide auf Hohe Düne, Hinrichshagen, Torfbrücke und Wiethagen nicht verändert.

Erweiterter Betrachtungsraum

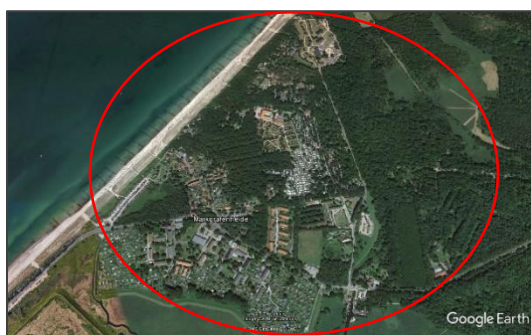


Abb. 3: Luftbild Ortsteil und Planungsraum Markgrafenheide. Quelle: Google Maps (2023), bearbeitet.

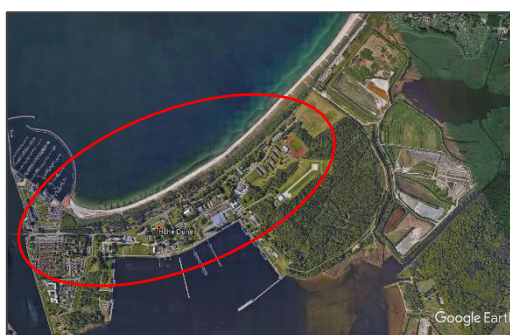


Abb. 4: Luftbild Ortsteil Hohe Düne. Quelle: Google Maps (2023), bearbeitet.



Abb. 5: Luftbild Ortsteil Wiethagen. Quelle: Google Maps (2023), bearbeitet.



Abb. 6: Luftbild Ortsteil Torfbrücke. Quelle: Google Maps (2023), bearbeitet.



Abb. 7: Luftbild Ortsteil Hinrichshagen. Quelle: Google Maps (2023), bearbeitet.

Die Herangehensweise und Durchführung der Rahmenplanfortschreibung erfolgte auf Grundlage der vier Projektbausteine:

Inhaltliche Aufgaben und Bestandteile

- A. Bestandsaufnahme und -analyse, mit einer Bilanzierung der alten Rahmenplanung und deren 1. Fortschreibung sowie einer aktuellen Stärken-, Schwächen- und Potenzialanalyse für die fünf Ortsteile,
- B. Zieldiskussion und Entwicklung einer handlungsfeldbezogenen Ziel- und Leitbildagenda,
- C. Handlungs- und Maßnahmenkonzept je Handlungsfeld und Ortsteil, einschließlich von Konzeptvorschlägen standortbezogener Entwicklungsansätze („Lupen“),
- D. Beteiligungs- und Abstimmungsverfahren, einschließlich von Experteninterviews, Ortsbeiratssitzungen, Ämterabstimmungen.

Während die drei Projektbausteine „Bestandsaufnahme und -analyse und Bilanzierung“, „Zieldiskussion und Ziel- und Leitbildagenda“ und „Handlungs- und Maßnahmenkonzept“ aufeinander aufbauen sowie die jeweiligen Ergebnisse sich aus den vorherigen Projektschritten herleiten, stellt der Projektbaustein „Beteiligungs- und Abstimmungsverfahren“ eine Querschnittsaufgabe dar, deren Aufgaben und Bestandteile von Beginn an zum Einsatz kamen und die Basis des Rahmenplanprozesses darstellen.

Verzögerung der Rahmenplanfortschreibung

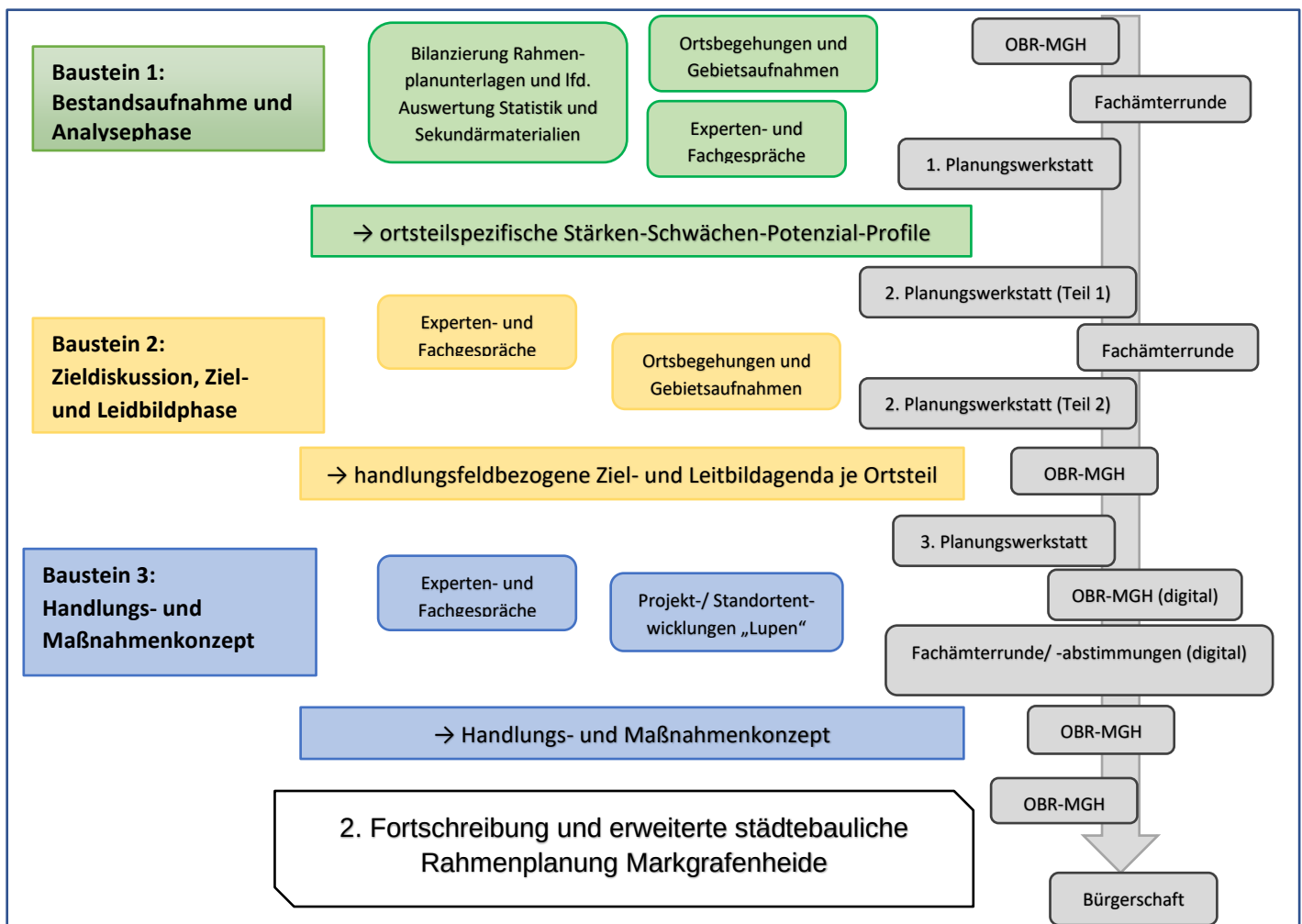


Abb. 8: Ablaufschema der Erstellung der 2. Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung Markgrafenheide, Hohe Düne und der Ortsteile der Rostocker Heide. Darstellung: BSR (2023).

Unter Berücksichtigung von COVID-19-Rahmenbedingungen, den zeitlich versetzt laufenden Projekt- und Abstimmungsverfahren (u. a. Kleingartenkonzept/„Grüne Welle“, Umwelt-/Freiraumkonzept, Abstimmung StALU-MM bzgl. Hochwasserschutzanlagen), die im Ergebnis Relevanz für die Rahmenplanergebnisse hatten, sowie der erweiterte räumliche Betrachtungs- und Bearbeitungsbereich haben den Prozess der 2. Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung verlängert.

Verlängerte Projektdurchführung

In Anbetracht des verlängerten Durchführungs- bzw. Umsetzungszeitraumes wurden während des laufenden Prozesses regelmäßig die Ergebnisse und Bestandteile der Rahmenplanfortschreibung überprüft und angepasst, wie zum Beispiel die Datenlagen der soziodemografischen Profile für die Ortsteile im Rahmen der ortsteilspezifischen Ausgangsanalyse oder die Anpassung der Entwicklungsziellagenda bzw. des handlungsfeldbezogenen Handlungs- und Maßnahmenkonzeptes durch zwischenzeitliche Projektinitiativen von Grundeigentümern oder auch aufgrund von aktuellen fachamtlichen Rückmeldungen zu geplanten Vorhaben.

Laufende Anpassung der Rahmenplanergebnisse

Insgesamt umfasst der **Baustein A „Bestandsaufnahme und Analysephase“** folgende Aufgaben und Bestandteile:

Inhalte der Bausteine der Rahmenplanfortschreibung

- Auswertung und Bilanzierung der Ergebnisse zur 1. Rahmenplanfortschreibung (2002) und den Unterlagen zur geplanten 2. Fortschreibung Markgrafenheide aus 2012/2014 (einschl. Ziel- und Maßnahmenlisten),
- Auswertung relevanter gesamtstädtischer oder teilräumlicher Konzepte und Planungen (u. a. Zukunftsplan Rostock, Umwelt- und Freiraumkonzept, Mobilitätsplan Zukunft, Spielplatzkonzept, Kleingartenkonzept „Grüne Welle“, Tourismuskonzept 2022 plus Fortschreibung, Masterplan Klimaschutzkonzept, aktualisierte Haushalts- und Bevölkerungsprognose 2035, einschl. Prognose für ostseenahe Wohnen, verschiedene Standortplanungen und -ansätze für die OT Markgrafenheide, Hohe Düne),
- Durchführung von Leitfaden gestützten Experten- und Fachinterviews zur Einschätzung und Beurteilung der Ausgangslagen in den Handlungsfeldern „Wohnen, Städtebau und Ortsbild“, „Tourismus“, „Verkehr & Mobilität“ und „Nachhaltige Entwicklung der Ortsteile unter besonderer Beachtung des Natur- und Umweltschutzes“,
- Zusammenfassende Beurteilung der Ausgangslage in Form von Stärken-, Schwächen- und Potenzialprofilen für die OT (einbezogen der Ergebnisse aus den Planungswerkstätten und Ämterrunden).

Darauf Bezug nehmend umfasst der **Baustein B „Zieldiskussion, Ziel- und Leitbildphase“** folgende Aufgaben und Bestandteile:

- Diskussion und gemeinsame Festlegung der Handlungsfelder und der jeweiligen Zielagenda (Entwicklungsziele) sowie den daraus abgeleiteten Entwicklungsleitbildern (einbezogen der Ergebnisse aus den Planungswerkstätten, den Ämterrunden und den einzelnen Abstimmungen).

Auf Grundlage der Ergebnisse aus den Projektbausteinen I und II umfasst der abschließende inhaltliche **Baustein C „Handlungs- und Maßnahmenkonzept“** folgende Aufgaben und Bestandteile:

- Erstellung und Abstimmung auf die jeweiligen Ortsteile bezogenen Handlungs- und Maßnahmenkonzepte, einschl. Projektbeschreibungen und Prioritätensetzungen,
- Erstellung vertiefender standortbezogener Konzeptansätze „Lupen“ für einzelne Entwicklungsbereiche in den Ortsteilen Markgrafenheide und Hohe Düne.

Der **Projektbaustein D „Beteiligungs- und Abstimmungsverfahren“** stellt eine sich über alle drei vorherig genannten Bausteine erstreckende Querschnittsaufgabe dar und umfasst folgende Aufgaben und Bestandteile:

- Durchführung verschiedener gemeinsamer Ortsteilbegehungen mit Vertretern des Ortsbeirates und mit Interessierten in Hohe Düne und Markgrafenheide zur gemeinsamen Erläuterung und Bewertung einzelner Teilbereiche,
- Vorbereitung, Durchführung und Auswertung von drei Planungswerkstätten zur gemeinsamen Beurteilung und Bestätigung der SWOT-Analysen, zur gemeinsamen Herleitung der handlungsfeld- und ortsteilbezogenen Entwicklungsziele sowie zur Diskussion und (vorläufigen) Festlegung der zentralen Maßnahmen und Projekte für die jeweiligen Ortsteile,
- Vorbereitung, Teilnahme und Auswertung von drei analog durchgeführten Fachämterrunden sowie weiterer digitaler und bilateraler Abstimmungen mit den beteiligten Fachämtern hinsichtlich der handlungs- und ortsteilbezogenen Zielagenden und Handlungs- und Maßnahmenkonzepte,
- Teilnahme an Terminen des Ortsbeirates Markgrafenheide zur Vorstellung, Diskussion und Abstimmung von Teilergebnissen der Rahmenplanfortschreibung, einschl. schriftlicher Textvorlagen.

I.3 Beteiligungsverfahren

Das Beteiligungsverfahren zur Erstellung des städtebaulichen Rahmenplans mit den räumlichen Schwerpunkten zu den Ortsteilen Markgrafenheide und Hohe Düne stellt im Gesamtverfahren eine entscheidende inhaltliche wie auch partizipative Grundlage dar, auch wenn corona-bedingt eine Fortführung einer analogen Beteiligung vor Ort nicht gewährleistet werden konnte.

Corona-bedingte Einschränkungen

Des Weiteren konnte auch – während der Corona-Zeit zwar eingeschränkt – eine vornehmlich digital gestützte, regelmäßige Abstimmung der (Zwischen-)Ergebnisse der Rahmenplanerstellung mit dem Ortsbeirat Markgrafenheide - Rostocker Heide wahrgenommen werden.

Für die wesentlichen Verfahrensschritte der Rahmenplanerstellung, d. h. zur „Bilanzierung, Bewertung und Abstimmung der Ausgangssituation“, zur gemeinsamen Festlegung der „handlungsfeldbezogenen Leitbilder und Entwicklungsziele“ und der Abstimmung der „wesentlichen Maßnahmen und Projekte“ der künftigen Entwicklungen aller fünf Ortsteile der Rostocker Heide wurde jeweils ein Bürgerforum veranstaltet.

Durchgeführte Beteiligungsveranstaltungen



Abb. 9: Eindrücke der Bürgerforen 2017 und 2018. Aufnahmen: BSR.

Alle drei Bürgerforen konnten aufgrund der ausreichenden Raumverfügbarkeit im Gebäude der Freiwilligen Feuerwehr Rostocker Heide im Ortsteil Markgrafenheide in Form einer 3-stündigen Nachmittagsveranstaltung durchgeführt werden, an denen zwischen 50 und 100 Bewohnerinnen und Bewohner teilgenommen haben.

Den Bürgerforen, die an den jeweiligen inhaltlichen und verfahrensbezogenen Schnittstellen durchgeführt wurden, lagen mehrere Ziele zugrunde: *Ziele der Bürgerforen*

Zum einen sollte vor allem mit Hilfe des ersten Bürgerforums der „Startschuss“ für eine aktive und insbesondere regelmäßige Mitwirkung an der Entwicklung der Ortsteile geworben werden.

Zum anderen sollte gleich zu Beginn die Bedeutung und Sinnhaftigkeit des Instrumentes einer „städtebaulichen Rahmenplanung“ nachvollzogen werden, als ein mit Beschlusslage der Rostocker Bürgerschaft verbindliches Steuerungs- und maßnahmenunterlegtes Handlungsinstrument der künftigen Ortsentwicklung von Markgrafenheide, Hohe Düne, Hinrichshagen, Torfbrücke und Wiethagen.

Darüber hinaus war zentrales Ziel der Bürgerforen, Ergebnisse in Korrelation zu den Schnittstellen der Rahmenplanerstellung zu besprechen, zu fokussieren und gemeinsam festzulegen, d. h. 1. Forum: gemeinsame Bewertung Bestandsanalyse / Bilanzierung der „Vorgänger-Rahmenplanergebnisse 1997 / 2002“, 2. Forum: handlungsfeldbezogene Entwicklungsziele und -leitbilder und 3. Forum: Handlungs- und Maßnahmenkonzept, einschließlich Prioritätensetzung.

Vor dem Hintergrund der großen Resonanz und umfangreichen Teilnahme an den drei Foren, der hier intensiv und ausführlich geführten Diskussionen sowie der zahlreichen und für die Rahmenplanerstellung zielführenden Ergebnisse ist der Einsatz der Bürgerforen insgesamt als gelungen zu bezeichnen. *Erfolg der Bürgerforen*

Neben dem Einsatz der Bürgerforen gab es für die Einwohnerinnen und Einwohner der Ortsteile sowie auch für interessierte Bürgerinnen und Bürger durchgehend im Bearbeitungsprozess die Möglichkeit, sich mit Vorschlägen, Hinweisen und/oder auch Nachfragen laufend in den Prozess einzubringen oder sich mit dem projektbearbeitenden Team in Verbindung zu setzen, um den Stand der Bearbeitung abzufragen oder Fachfragen beantwortet zu bekommen. *Weitere Beteiligungsmöglichkeiten*

Alle Projektforen sind ausgewertet und dokumentiert und den Teilnehmerinnen und Teilnehmern – sofern sie ihre E-Mail- oder Postanschrift mitgeteilt haben – zugeschickt worden. Andernfalls konnten die Ergebnisse der Foren bzw. die Dokumentationen auch auf Nachfrage vom Projekt-Team oder über den Ortsbeirat Markgrafenheide/Rostocker Heide bezogen werden. *Ergebnisbereitstellung*

Abstimmung mit Ortsbeirat

In der Zeit der Corona-Pandemie und aktuellen Post-Corona-Zeit wurden die Ergebnisse der Rahmenplanung vor allem mit dem Ortsbeirat sehr intensiv abgestimmt und besprochen, sowohl im Rahmen der Ortsbeiratstermine als auch auf Basis von E-Mailverkehr.

Abgerundet wird das umfängliche Beteiligungsverfahren zur Rahmenplanerstellung neben der Durchführung und Auswertung von zahlreichen Fachgesprächen mit der Wohnungswirtschaft, mit Vereinen, Initiativen, Hoteliers, Gastronomen und Gewerbetreibenden vor allem durch die durchgeführten „Ämterrunden“ mit den einzubeziehenden Fachämtern, um die Zwischen- und vorläufigen Endergebnisse bzw. vorgesehenen Entwicklungsprojekte und -maßnahmen der Rahmenplanung frühzeitig abzustimmen. Corona-bedingt wurden zum Ende der Bearbeitung hin vornehmlich bilaterale Abstimmungen mit den jeweiligen Fachämtern durchgeführt.

Fachgespräche und Ämterrunden

Die ausgewerteten, abgestimmten und fokussierten Ergebnisse der Bürgerforen, Ortsbeiratssitzungen, der rahmenplanrelevanten Ergebnisse aus den Fachgesprächen sowie die Abstimmungsergebnisse aus den Ämterrunden bzw. Fachämterabstimmungen sind Bestandteile der vorliegenden „Städtebaulichen Rahmenplanung Rostocker Heide“, einschließlich der hier eingebundenen 2. Fortschreibung Markgrafenheide.

Ohne im Einzelnen auf die erzielten Ergebnisse aus den Bürgerforen an dieser Stelle einzugehen, seien jedoch die wesentlichsten inhaltlichen „Meilensteine“ aus Sicht der Bürgerbeteiligung nachfolgend und zusammengefasst angeführt.

Inhaltliche Schwerpunkte (Ergebnisse der Bürgerforen)

Als die wesentlichen Handlungsfelder der Rahmenplanung wurden benannt:

1. Wohnungs- und Städtebau & Ortsgestaltung
2. Nachhaltige Entwicklung der Ortsteile, unter besonderer Beachtung des Natur- und Umweltschutzes
3. Mobilität & Verkehr (rollender und ruhender Verkehr, ÖPNV und Schülerverkehr)
4. Tourismusentwicklung im Stadtbereich Rostocker Heide

Im Zusammenhang mit der Beurteilung der Ausgangslage in Markgrafenheide und Hohe Düne und der Herleitung der erforderlichen Ausrichtung der künftigen Entwicklung der Ortsteile wurden besonders hervorgehoben:

Zu 1. Wohnungs- und Städtebau & Ortsgestaltung (einschl. Infrastruktur):

- ⇒ Im Zusammenhang mit der Einwohnerentwicklung von Markgrafenheide und auch von Hohe Düne sollte mit der Rahmenplanung auf einen Generationswechsel vor dem Hintergrund des sehr hohen Altersdurchschnitts der Bevölkerung hingewirkt werden.
- ⇒ Gleichzeitig sollte im Zuge der Rahmenplanfortschreibung auch Maßnahmen gezielt berücksichtigt werden, die die bestehende und hier wohnende Einwohnerschaft zum Bleiben ermuntert und stärkt und nicht verdrängt.
- ⇒ Wohnungsneubau ist gut, wenn dieser keine Ferienwohnungen produziert, eine Mischung von Mietwohnungen und Eigentumswohnungen vorsieht und neue dauerhafte Bewohner und Bewohnerinnen anzieht, da diese dann auch die Infrastruktur vor Ort nutzen und mit auslasten.

- ⇒ Entscheidender Faktor für den Wohnungsneubau und die -bestandsentwicklung in Markgrafenheide aber auch in Hohe Düne und den anderen Ortsteilen ist, dass es sich um bezahlbaren Wohnraum handeln muss; hierdurch werden die Bewohner am Standort gehalten.
- ⇒ Sozialer Wohnungsbau wie auch genossenschaftliches Wohnen sollten für die Standorte Markgrafenheide wie auch Hohe Düne konkret in Betracht gezogen werden; sozialer und genossenschaftlicher Wohnungsbau werden für die Standorte als notwendig erachtet und sollten gezielt gefördert werden.
- ⇒ Für die Weiterentwicklung eines gestalteten Ortsbilds sind Gebäudequalität und Erscheinungsbild für Neubau und Bestand ganz wichtig und sollten keine weiteren „weißen Schuhkartons“ berücksichtigen, sondern sollten sich an der ortstypischen Bebauung und den alten Siedlungsstrukturen orientieren.
- ⇒ Es muss ein Einklang von Einwohnerentwicklung mit Blick auf die weitere Wohnungsbauentwicklung und die soziale Infrastrukturausstattung gewährleistet werden, insbesondere im Hinblick auf die Kita-Platzfrage, Pflege- und soziale Serviceangebote und eine verbesserte Nahversorgung.
- ⇒ Die Kleingartenanlagen vor allem in Markgrafenheide gehören als fester Bestandteil zum Ortsbild und sind in Verbindung mit dem Kleingartenentwicklungskonzept „Grüne Welle“ zu verankern und weiterzuentwickeln.

Zu 2. Nachhaltige Entwicklung der Ortsteile, unter besonderer Beachtung des Natur- und Umweltschutzes:

- ⇒ Der Küstenwald ist als Schutz und Naturreservoir durchgehend zu erhalten.
- ⇒ Klarstellungen zum Status „Wald“ und dessen Perspektive für Teilbereiche in den Ortslagen sind im Hinblick auf dessen künftige Entwicklungsmöglichkeiten zu treffen.
- ⇒ Die Aussagen des anstehenden Umwelt- und Freiraumkonzeptes (UFK) sind für die Ortsteile in der Rahmenplanung zu verankern.

Zu 3. Mobilität & Verkehr:

- ⇒ Die Ortseingangssituationen insbesondere von Markgrafenheide (West: Stubbenwiese, Ost: Fürst-Borwin-Parkplatz, Parkplatz-Forsthaus) sind teilweise chaotisch, weil hier größere Parkplatzbereiche angeordnet sind, zu denen in Hochzeiten starke Ein- und Ausparksituationen bestehen, die z.T. unübersichtlich und gefährlich sind, insbesondere wenn auf den straßenbegleitenden Grünstreifen geparkt wird.
- ⇒ Auch für die östliche Seite der Warnow muss ein übergreifendes Parkraumkonzept dringend entwickelt werden, das z. B. Bus-Shuttle-Verkehre, frühzeitige Park-Ride-Angebote etc. einbezieht.
- ⇒ Weitere Querungsmöglichkeiten sollten in allen Ortskernen der Ortsteile, eventuell mit einer Lichtsignalanlagen, eingerichtet werden.

Zu 4. Tourismusentwicklung im Stadtbereich Rostocker Heide:

- ⇒ Aus touristischer Sicht ist die gegenwärtige Parkplatzsituation unzureichend, dies betrifft die verpachteten Parkplatzflächen in Bezug auf Gestaltung, Herichtung und Kapazitäten; Handlungsbedarf besteht vor allem im Bereich

Stubbenwiese und bei den Parkplätzen und deren fußläufige Anbindung zum Strand zwischen den Ortsteilen Hohe Düne und Markgrafenheide

- ⇒ Zur verbesserten und umweltverträglichen Erreich- und Begehrbarkeit von touristischen Highlights, wie der Dünen- und Strandbereich zwischen Hohe Düne und Markgrafenheide (Fortführung „Bohlenweg“ von Markgrafenheide nach Hohe Düne) oder der Hochwasserschutzanlagen (HWA) in Markgrafenheide (temporäre Öffnung für Fußgänger) oder der östliche Waldbereich mit dem Köhlerhof (DB-Haltepunkt) sind verbesserte Zugänge für alle Nutzergruppen herzustellen, z. B. eine Verlängerung des „Bohlenweges“ nach Hohe Düne außerhalb des geschützten Dünenbereichs (gem. Stellungnahme/ „Karte der Schutzobjekte im Bereich der Düne“ v. 6.5.2022), die fußläufige Öffnung der HWAs oder der DB-Haltepunkt am Köhlerhof.

Alle diese gemeinsam entwickelten und diskutierten Aspekte aus der Bürgerbeteiligung sind als Bestandteile in die vorliegende Städtebauliche Rahmenplanung eingebunden und entsprechend berücksichtigt worden.

II. BESTANDSAUFNAHME UND -ANALYSE

II.1 Räumliche und strukturelle Einordnung des Stadtbereiches Rostocker Heide und seiner Ortsteile

Der im Nordwesten der Hanse- und Universitätsstadt liegende Stadtbereich Rostocker Heide umfasst die Ortsteile Markgrafenheide, Hohe Düne, Hinrichshagen, Torfbrücke und Wiethagen.

Räumliche und strukturelle Einordnung

Geografisch bezeichnet die Rostocker Heide einen rd. 6.000 ha großen Teil des zusammenhängenden Wald- und Heidegebietes „Nordöstliche Heide Mecklenburgs“. Die Rostocker Heide ist seit Mitte des 13. Jahrhunderts im Besitz der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und bildet den größten Küstenwald Deutschlands.

Die Rostocker Heide als einmalige und ursprüngliche Naturlandschaft stellt nicht nur ein Alleinstellungsmerkmal in Bezug auf Naherholung und ein naturbezogenes touristisches Potenzial dar, sondern mit dem 6.000 ha großen Waldbesitz gehört Rostock zu den fünf größten kommunalen Waldbesitzern in Deutschland.



Abb. 10: Lage der Rostocker Heide - Karte Rostocker Heide von 1912. Quelle: Wikimedia Commons/N3MO (2014).

Die Ortsteile des Stadtbereiches Rostocker Heide Markgrafenheide, Hinrichshagen, Torfbrücke und Wiethagen wurden neben den Orten Schnatermann, Meyers Hausstelle und Waldhaus erst Ende 1924 eingemeindet.

Siedlungsgenese

Demgegenüber gehörte der Bereich Hohe Düne immer schon zum Stadtgebiet. Der Name des Ortsteils Hohe Düne stammt von einer etwa 1 km nordöstlich gelegener ehemaliger Düne. In diesem Bereich, zwischen Breitling und der Ostsee gelegen, lag an einem der zahlreichen Warnow-Durchflüsse zur Ostsee der erste

Rostocker Hafen, der Ende des 13. Jahrhunderts auch Rostocker Stadtrechte erhielt.

Der Bereich des Ortsteils Hohe Düne formte sich insbesondere durch die Anlage des Neuen Stroms Anfang des 20. Jahrhunderts und dem in den 1950er Jahren angelegten und wesentlich breiteren Seekanal infolge des Baus des Rostocker Überseehafens im südlichen Teil des Breitlings. Ende der 1990er Jahre wurde durch den Abriss der Ostmole der Seekanal und der Neue Strom letztlich vereinigt und bilden seitdem die neue Zufahrt zu den Rostocker Häfen.

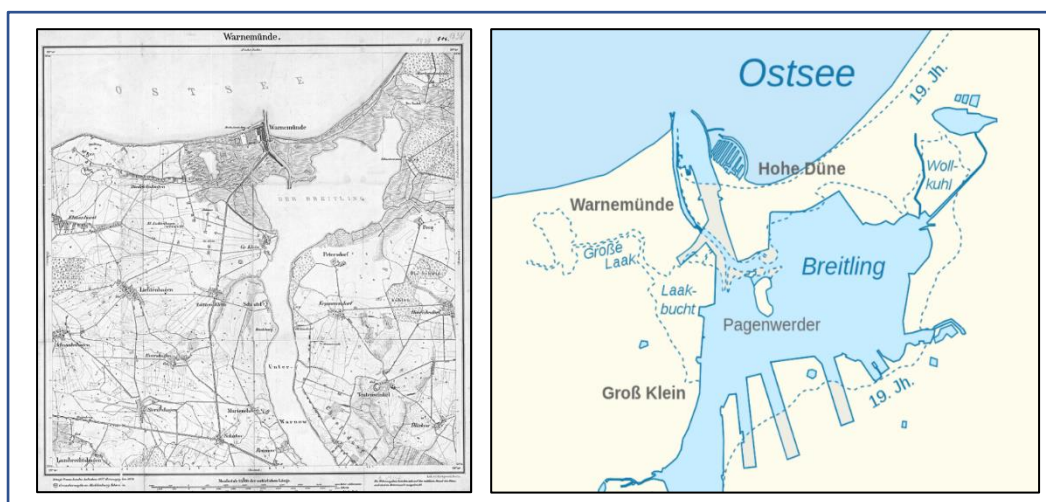


Abb. 11: links: Karte königl. preuss. Landesaufnahme 1877 mit Lage von Warnemünde, Küstenverlauf, Breitling und Zufluss zur Ostsee und Lage; rechts: Lage Hohe Düne im Vergleich zum Neuen Strom und Seekanal. Quelle: Wikimedia Commons/N3MO (2020).

Der eigentliche Ortsteil Rostock-Hohe Düne und seine Besiedlung erfolgte erst in erster Linie durch Anlagen militärischer Nutzungen ab Anfang des 20. Jahrhunderts sowie einer kurzzeitigen Nutzung durch die zivile Luftfahrt (1919-1921).

Insgesamt wird der Stadtbereich Rostocker Heide mit einer Fläche von 52,4 km² (ohne Anteil Warnow) vornehmlich durch ausgedehnte Wald- und Heideflächen einerseits und durch einen etwa 12 km langen und von ausgedehnten Stränden gesäumten Ostseeküstenstreifen geprägt, an den bis auf einige Ausnahmen der Küstenwald unmittelbar heranreicht.

Heutige Ausdehnung und Struktur

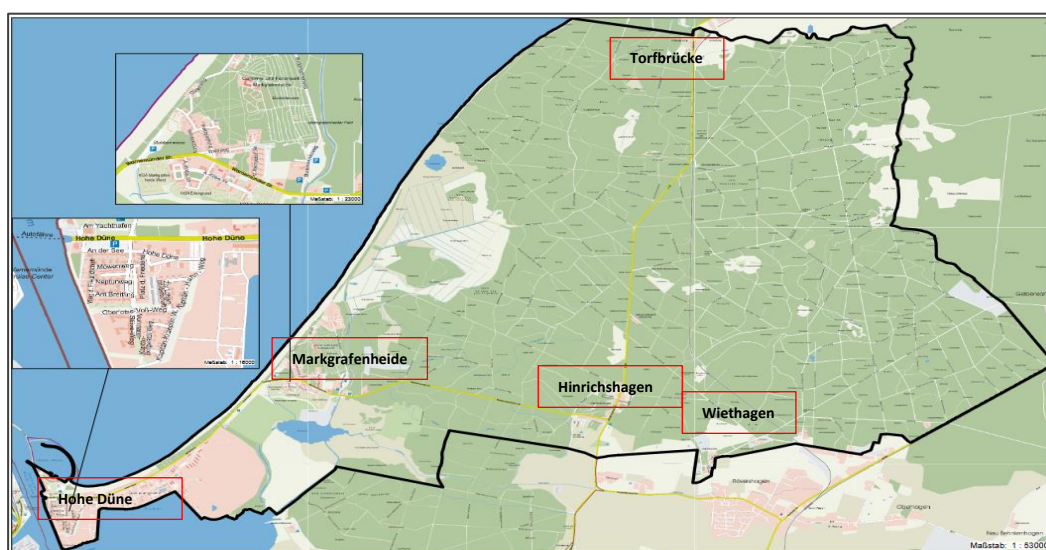


Abb. 12: Stadtbereich Rostocker Heide Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Kommunale Statistikstelle (2023).

Innerhalb dieses eher ländlich strukturierten Stadtbereichs Rostocker Heide befinden sich bis auf den an der nördlichen Stadtgrenze liegende Ortsteil Torfbrücke (57 Einwohner) alle vier weiteren Ortsteile mit ihren insgesamt rd. 1.850 Einwohner im südlichen (Hinrichshagen und Wiethagen) bzw. südwestlichen Teil des Stadtbereiches (Markgrafenheide und Hohe Düne).

Erschlossen wird der Stadtbereich für den motorisierten Individualverkehr (MIV) durch zwei Hauptverkehrsachsen:

Verkehrliche Erschließung

- zum einen die von Süd nach Nord in Richtung Graal-Müritz verlaufende Landesstraße L22 und
- zum anderen die von Ost nach West bzw. von Hinrichshagen bis an den Fähranleger in Hohe Düne verlaufende Markgrafenheider Straße, Warnemünder Straße bzw. Straße Hohe Düne (K43).

Mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wird der Stadtbereich Rostocker Heide vom Ortsteil Hohe Düne (Fähranleger) kommend in Richtung Markgrafenheide und Hinrichshagen und umgekehrt durch den Verkehrsverbund Warnow mit den Buslinien 17 (Hohe Düne Fähre – MGH - StrandResort) und 18 (Hohe Düne Fähre – Dierkower Kreuz) verbunden/erschlossen. Weiterführend in Richtung Torfbrücke geht die Busverbindung lediglich mit Umstieg in Hinrichshagen (Linie 118). Dieser Umstieg auf die Buslinie 118 dient auch der Schulwegverbindung in Richtung Rövershagen (Haltestelle Rövershagen Schule).

Mit der Umsetzung des neuen Nahverkehrsplanes wird es ein besseres Angebot von Hohe Düne nach Rövershagen sowie ein zusätzlich saisonales Angebot von Hohe Düne nach Graal-Müritz geben.

Der Ortsteil Wiethagen hingegen ist mit dem ÖPNV nicht direkt angebunden. Die nächstgelegene Bushaltestelle (zwischen 10 und 15 Min. Fußweg) befindet sich hier an der südlich gelegenen Graal-Müritzer-Straße (Haltestelle Rövershagener Forsthaus, Linie 118).

Auch über den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) wird der Stadtbereich vom Rostocker Hauptbahnhof oder von Graal-Müritz kommend mit der RB 12 der Deutschen Bahn erschlossen, mit Haltepunkten in Rövershagen und in Torfbrücke. Ein weiterer Haltepunkt an der Bahnstrecke durch die Rostocker Heide ist östlich der Ortslage von Wiethagen geplant.

Auf Grundlage des bestehenden Flächennutzungsplans der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, der sich zurzeit in Form des Zukunftsplans Rostock in der Fortschreibung und Aktualisierung befindet, bildet – in Bezug auf die Flächenausweisung bestehender und künftiger Nutzung in den fünf Ortsteilen – die Ausweisung von Wohnbauflächen den Hauptnutzungsschwerpunkt, insbesondere in den zentralen Ortslagen und Haupterschließungsbereichen. Diese Hauptnutzung „Wohnen“ wird sich auf künftig, jedoch in begrenzter und kompakter Form und auf die innerörtlichen Ortslagen bezogen weiterfortsetzen und sich im Bestand erneuern.

Flächennutzungen

Die zweite bedeutende Kategorie der Flächenausweisungen in den Ortslagen sind Sondernutzungsflächen für Ferien- und Wochenendhaus-, Campingplatz- und Freizeitnutzungen, insbesondere in den Ortsteilen Markgrafenheide und Hohe

Düne. Im Zusammenhang mit der besonderen Bedeutung und Gewichtung der Flächennutzung für touristische Zwecke in diesen kleinteiligen Ortslagen sind auch die in den Wohnbereichen verorteten Ferienwohnungen und Hotels hervorzuheben, die ebenfalls einen gewichtigen Flächenanteil ausmachen.

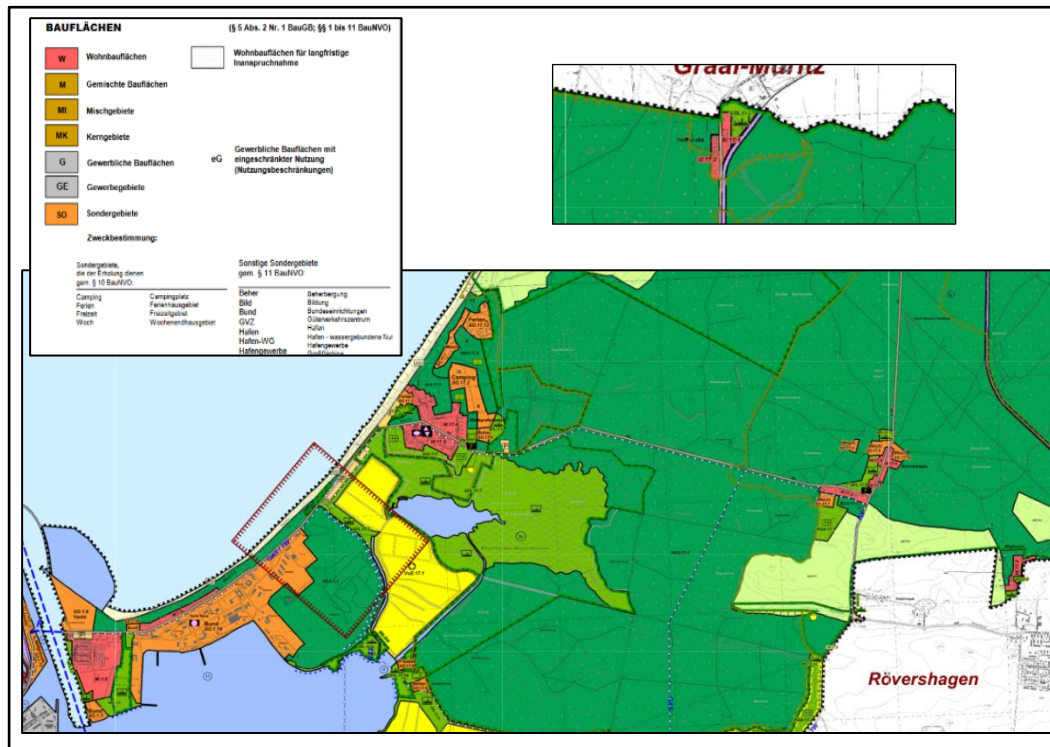


Abb. 13: Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Stand 2020, Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft (2020).

Eine ebenfalls eng mit der Bedeutung der Wohn- und touristischen Funktion verbundene Flächennutzung, die insbesondere in den Ortsteilen Markgrafenheide und Hinrichshagen ins Gewicht fällt, sind die Flächen der Kleingartenanlagen. Innerhalb der zentralen Ortslage von Markgrafenheide umfassen die sich westlich, südlich und östlich an den Ortskern anschließenden Flächen der Kleingartenanlagen einen Flächenanteil von etwa 20 %.

Ein weiteres prägendes strukturelles Merkmal der Ortsteile der Rostocker Heide ist ihr mehrheitlicher Charakter als „Walddörfer“, der augenscheinlich innerhalb der Ortslagen durch den vergleichsweise hohen Anteil von Grün- und Waldflächen zum Ausdruck kommt und im Sinne des charakteristischen Ortsbildes auch im Rahmen neuerer Siedlungsentwicklungen entsprechend miteinbezogen und berücksichtigt wurde.

Für den Ortsteil Hohe Düne ist noch hervorzuheben, dass entsprechend seiner historisch und bis heute entwickelten militärischen Bedeutung ein nach wie vor großer Flächenanteil seiner Ortslage (rd. 50 %) als Sondergebiet für militärische Zwecke (einschl. militärischer Schutzbereich) ausgewiesen ist. Der sich südlich entlang der Straße Hohe Düne ab dem Ortseingang bis zum Breitling erstreckende „Militärbereich“ bestimmt die Siedlungsstruktur und das Siedlungsbild in diesem Teil des Ortsteils entscheidend.

Insgesamt, und das schließt den Ortsteil von Hohe Düne mit ein, wird der Stadtbereich Rostocker Heide maßgeblich und mit wachsender Bedeutung von den Funktionen Naherholung und Tourismus sowie der Funktion Wohnen bestimmt und steht in einem wachsenden Spannungsfeld mit den natürlichen Gegebenheiten und Ressourcen ausgedehnter Wald- und Heidelandschaften.

II.2 Bilanzierung Rahmenplan Markgrafenheide von 1997 und 2002/2012

Verbunden mit der Erstellung der vorliegenden „städtebaulichen Rahmenplanung Rostocker Heide“ und der hiermit eingebundenen 2. Fortschreibung der Rahmenplanung für den Ortsteil Markgrafenheide war ebenfalls auch die Aufgabe der Auswertung und Bilanzierung der ursprünglichen Rahmenplanung Markgrafenheide von 1997 und der 1. Fortschreibung von 2002, deren Ergebnisse als eine inhaltliche Grundlage und Orientierung dienen sowie auch Hinweise auf die Umsetzung der damals ermittelten Handlungsbedarfe, Schwerpunktsetzung und Maßnahmen liefern sollten.

Am 29. Januar 1997 wurde der erste Rahmenplan für den Ortsteil Markgrafenheide von der Rostocker Bürgerschaft als „informelles Planungsinstrument“ beschlossen, das neben „Aufschluss über die städtebauliche und naturräumliche Entwicklung des Heideortes“ auch gleichzeitig als Entscheidungsgrundlage für bauliche Maßnahmen und Ausblick und Orientierung für den Ortsbeirat und Einwohner von Markgrafenheide dienen sollte“ (Quelle: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft, Städtebaulicher Rahmenplan Markgrafenheide 1997).

Erste Rahmenplanung 1997

Den wesentlichen Handlungsbedarf sah der erste Rahmenplan von Markgrafenheide in der touristischen Weiterentwicklung (u. a. Erweiterung Campingplatz „Baltic-Freizeit“) sowie in der städtebaulichen Entwicklung des Ortszentrums im Hinblick auf die bauliche und nutzungsstrukturelle Erneuerung und Weiterentwicklung im Hinblick auf „die Stärkung und Ausbau der Nahversorgung“.

In Anbetracht des wachsenden Entwicklungsdrucks an der „Rostocker Ostseeküste“ und der sich zum Teil stark verändernden städtebaulichen, wohnungsbaulichen, touristischen, umwelt- und landschaftsplanerischen sowie verkehrlichen Anforderungen wurde bereits fünf Jahre später eine „Anpassung an eine angemessene Ortsentwicklung von Markgrafenheide“ gesehen, die eine 1. Fortschreibung der Städtebaulichen Rahmenplanung von Markgrafenheide erforderlich machten.

Neben der Aktualisierung der rahmensetzenden Vorgaben der „übergeordneten Planungen“ wie der 2002 in der Neuaufstellung befindliche Flächennutzungsplan (u. a. Neuausweisung von Wohnbauflächen und Sondergebietsflächen) sowie der 1998 neu aufgestellte Landschaftsplan der Hansestadt (u. a. Schaffung landschaftstypischer begrünter Siedlungsråder, Ordnen, Lenkung und Rücknahme landschaftsbeeinträchtigenden Erholungsaktivitäten, Stoppen des weiteren Landschaftsverbrauchs) wurde als weitere wesentliche Grundlage zur Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans der seit 1998 vom Ortsbeirat Markgrafenheide / Rostocker Heide fortgeschriebene Problemerkatalog für die Ortslage herangezogen.

Aktualisierungen

Mit der im September 2002 durch die Rostocker Bürgerschaft beschlossene 1. Fortschreibung des Rahmenplans wurden für die anstehende Ortsentwicklung von Markgrafenheide folgende Handlungs- und Maßnahmenswerpunkte festgelegt (Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft, 1. Fortschreibung Städtebaulicher Rahmenplan Markgrafenheide 2002 – Auszüge):

Erste Fortschreibung
2002

1) Handlungsfeld 1: Städtebau, Wohnungsbau & Ortsbild

⇒ Maßvolle Erweiterung Wohnungsbaustandort Albin-Köbis-Straße mit maßstäblicher Wohnbebauung und gutem Freiflächenangebot

- Maßnahmenvorschlag: Beseitigung störender Nebengebäude, Sanierung des Straßen- und Gehwegnetzes, Neuordnung der Flächen für den ruhenden Verkehr, Erhalt & Pflege des Baumbestandes u. Grünflächen, maßvolle Ergänzung des Wohnungsbestandes, Funktionstrennung Wohnen-Kleingartennutzung (Nr. 1+2, s. Abb.14)

⇒ Wohnbereich Max-Reichpietsch-Straße – Übergang zum Sportplatzbereich

- Errichtung eines Fußweges entlang des Sportplatzes und Abriss der störenden Garagen und Neugestaltung der Flächen mit Grünflächen und ggf. Stellplätze (Nr. 4, s. Abb. 14)

⇒ Entwicklung Ortszentrum

- Schrittweise Neugestaltung des Ortszentrums (ehem. Schulkomplex)
- Neugestaltung von Freiflächen bei Erhalt des Großgrünbestandes
- Neuordnung der notwendigen Verkehrsflächen (ruhender u. fließender Verkehr)
- Verkehrsberuhigung im Bereich der Ortsdurchfahrt (Nr. 5-7, s. Abb.14)

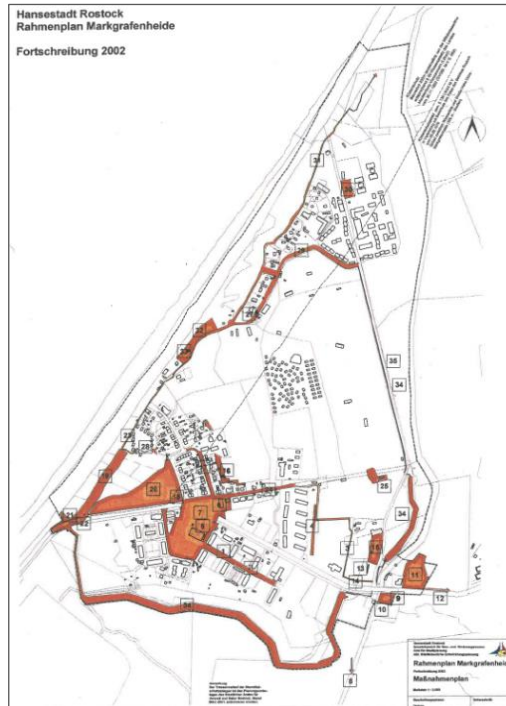


Abb. 14: Auszug Maßnahmenplan – 1. Fortschreibung städtebaulicher Rahmenplan 2002. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock (2002).

- ⇒ Sicherung und Ordnung Kleingartenanlage am Südrand (KGA Erlengrund, s. Lageplan, Abb. 15)

- Sicherung der Funktionalität der Kleingartenanlagen durch ausreichendes Stellplatzangebot
- Funktionsentflechtung der Kleingartenanlagen mit Wohnbauflächen
- Erhalt der Begehrbarkeit der Kleingartenanlagen als öffentliche Grünflächen

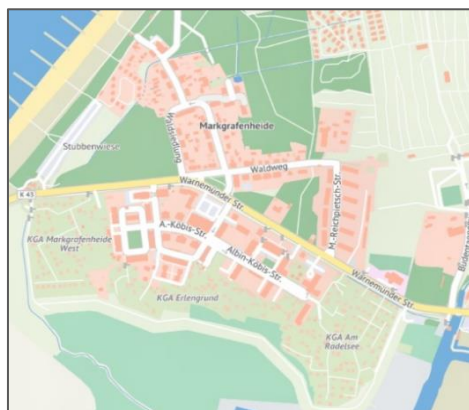


Abb. 15: Aktueller Lageplan Markgrafenheide. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Geoportal (o. J.).

2) Handlungsfeld 2: Fließender und ruhender Verkehr

- ⇒ Anlage einer Parkplatzanlage am Ortseingang im Bereich des Forsthofes (Nr. 11, s. Abb.14)

- ⇒ Schaffung eines Gehweges vom Budentannenweg zum Waldweg (über den Sportplatzbereich) (Nr. 14 u. 3, s. Abb.14)

- ⇒ Anlage von Wegeführungen, Parkplatzanlage u. Freiflächen am östlichen Ortseingang unter Berücksichtigung von Naturschutz, Landschaftspflege und Küstenschutz (Nr. 9, s. Abb. 14)

- ⇒ Wohnbereich Walsiedlung / Waldstraße

- Aufzeigen von Lösungen für den ruhenden und fließenden Verkehr
- Verbesserung des Straßen- und Gehwegzustandes
- Prüfen des Rückbaus in den hinteren Grundstücksbereichen wegen Waldbeeinträchtigungen

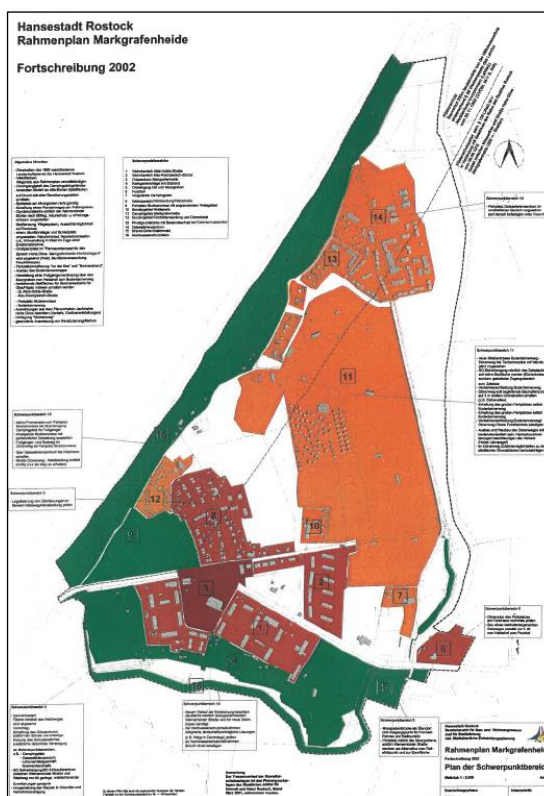


Abb. 16: Auszug Plan-Schwerpunktgebiete – 1. Fortschreibung städtebaulicher Rahmenplan 2002. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock (2002).

- Ausschilderung für Fußgänger von den Bushaltestellen zum Strand (Maßnahme 18, s. Abb. 16)

3) Handlungsfeld 3: touristische Infrastruktur

- ⇒ Parkplatz Stubbenwiese

- Funktionsgerechter Ausbau des Parkplatzes für alle Verkehrsteilnehmer

- Waldgebiet an der Stubbenwiese mit parkähnlicher Gestaltung aufwerten
- Verbesserung der Zu- und Abfahrten am Parkplatz und Vermeidung von Verkehrsgefährdung
- Schaffung eines geschützten Fußgängerüberweges
- Schrittweiser Ausbau eines Promenadenweges vom Strandaufgang 20 (Mitte Parkplatz) zum Strandaufgang 23 (Waldsiedlung/Rettungsturm)
- Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten zum Strand (Nr. 19, 21-23, s. Abb.14 bzw. *Schwerpunktbereich 9, Abb.16*)

⇒ Campingplatz Markgrafenheide

- Sanierung, Instandsetzung oder Abriss schlechter Bausubstanz
- Trennung der Funktionsflächen und Vermeidung weiterer Inanspruchnahme von Waldflächen
- Bauliche und gestalterische Aufwertung der Campingplatzeingangsbereiche;
- Schaffung von dezentralen Versorgungseinrichtungen in Ergänzung bzw. Entlastung des Ortszentrums
- Funktionsgerechte Absicherung des ruhenden Verkehrs
- Organisation der Durchgängigkeit des Campingplatzgeländes (*Maßnahme 25, s. Abb. 14; Schwerpunktbereich 7 und 11, s. Abb. 16*);

⇒ Sportplatzbereich / Vorgelände Campingplatz

- Herstellung eines Gehweges vom Budentannenweg zum Waldweg,
- Instandsetzung und Unterhaltung von öffentlichen Grünflächen (Sportplatz, Spielflächen)
- Bauliche Ergänzung (Abrundung) am Budentannenweg
- Abriss der alten Kegelbahn (*Maßnahmen 13, 15, s. Abb. 14 u. Schwerpunktbereich 11, s. Abb. 16*)

4) Handlungsfeld 4: Naturschutz und Landschaftspflege

⇒ Strand – Düne – Küstenwald

- Instandsetzung der vorhandenen Strandzugänge
- Schaffung eines Rad- und Fußweges am Dünenweg
- Entfernung störender Gebäude und Gebäudereste
- Freihaltung des 200m-Schutzstreifens gem. §89 LWaG M-V
- Aufforstung

⇒ Hochwasserschutzdeich, Deichbau, Sturmflutschutz mit direkter Beteiligung des StALUM (bzgl. Planfeststellungsverfahren)

Die zuvor aufgeführten Auszüge aus dem Maßnahmenkonzept der 1. Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung Markgrafenheide machen die inhaltliche Chronologie der Bedeutung und Fortführung der Aufgaben, Handlungsbedarfe und Schwerpunktbereiche in der Ortsentwicklung von Markgrafenheide mit Blick auf die Inhalte der vorliegenden 2. Fortschreibung nochmals deutlichen, auch

*Erkenntnisse für die
2. Fortschreibung*

wenn in Teilen der inhaltliche Blickwinkel auf die Anforderungen an die Projekt- und Maßnahmenausrichtung sich geändert und angepasst hat. Insgesamt werden hiermit aber auch die nach wie vor bestehenden Handlungsbedarfe und -erfordernisse in der Ortslage bestätigt.

Zwischen der 1. und 2. Fortschreibung der Städtebaulichen Rahmenplanung Markgrafenheide wurde bereits 2012 vor dem Hintergrund eines „neuen durch den Ortsbeirat Markgrafenheide / Rostocker Heide entwickelten und beschlossenen Problemerkatalogs“ der Anlauf für eine Rahmenplanfortschreibung unternommen. Nach einer Anlaufberatung im Stadtplanungsamt und anschließenden Abstimmungsgesprächen mit einzelnen Fachämtern wurde die Fertigstellung auch aufgrund der insgesamt weiterzufassenden Rahmenplanaufgabe (u. a. Einbeziehung der OT Hohe Düne, Hinrichshagen, Torfbrücke, Wiethagen) auf einen späteren Zeitpunkt verlegt.

Um die Bilanzierung der bisher entwickelten Rahmenplanansätze, -ziele und -maßnahmen als inhaltliche Grundlage für die vorliegende „erweiterte“ 2. Fortschreibung unter Einbeziehung der anderen Ortsteile des Rostocker Stadtbereiches abzurunden, gehören hierzu auch (auszugsweise) Aussagen und Inhalte aus dem „Problemerkatalog des Ortsbeirates“ und auch deren Umgang, Verwertung bzw. Erledigung oder Einbeziehung in die vorliegenden Rahmenplanfortschreibung.

Zwischen 2002 und 2012 erfolgten mit Bezug auf den im Rahmenplan von 2002 ermittelten Bedarfen und Handlungserfordernissen drei Bebauungspläne: Nr. 01.SO.153 „Ostseeferienzentrum“ (Abb. 17), Nr. 01.SO.169 „Ortsteilzentrum“ (Abb. 19) und Nr. 01.SO.171 „Östlicher Ortseingang“ (Abb. 18).

Als neue übergeordnete und inhaltliche Grundlage ist der 2009 neubekanntgemachte Rostocker Flächennutzungsplan (Neuaufstellung 2020) zu sehen, der jedoch für den Ortsteil Markgrafenheide und auch für die übrigen Ortsteile des Stadtbereiches Rostocker Heide (auch bis heute) zu keinen Änderungen geführt hatte.

Darüber hinaus wurde im Zusammenhang mit der Befassung des „Problemerkatalogs des Ortsbeirates“ und den damit eingebrachten Schwerpunktthemen eine vertiefende „Studie zur Ausweisung weiterer Wohnbaustandorte auf dem Areal des ehemaligen Sportplatzes“ (hinter der Freiwilligen Feuerwehr Markgrafenheide) durch das Stadtplanungsamt erstellt, die im Ergebnis vor allem im Hinblick auf die Schwierig-

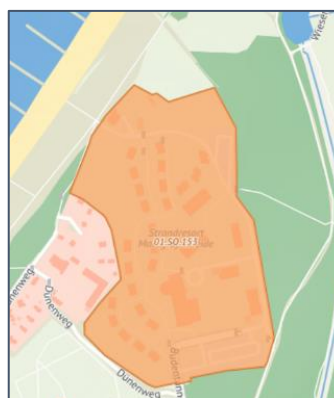


Abb. 17: Geltungsbereich B-Plan „Ostseeferienzentrum“ 1SO153 (jetziges „Strandresort“). Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

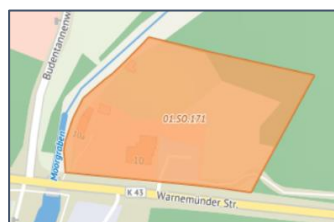


Abb. 18: Geltungsbereich B-Plan „Östlicher Ortseingang“ 1SO169. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

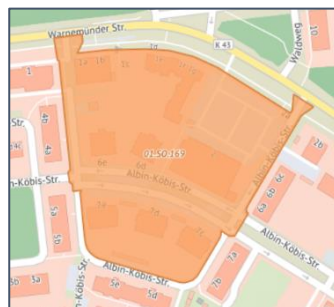


Abb. 19: Geltungsbereich B-Plan „Ortsteilzentrum“ 1SO171. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

keiten der Standorterschließung über die Warnemünder Straße (K43) keine vorteilhafte Lösung hervorbrachte.

Insofern wurde u. a. dieses Thema der „Standortentwicklung auf der alten Sportplatzfläche“ und die Frage, welche ortsbezogene Nutzung an diesem Standort geeignet ist, auf die Agenda der 2. Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung Markgrafenheide gesetzt.

Festzuhalten im Zuge der Bilanzierung aus 1. Fortschreibung, dem ehemals „beschlossenen Problemkatalog“ und der 2012 erfolgten Anlaufberatung zur 2. Fortschreibung bleiben als aufzugreifende Handlungsbedarfe und -ansätze, die in der vorliegenden 2. Rahmenplanfortschreibung vertiefend behandelt werden, folgende Aspekte:

Aufzugreifende Handlungsbedarfe

1) Im Bereich der „Gestaltung des vorhandenen Wohnumfeldes“ gab es vor allem fünf hervorzuhebende Standorte:

- Sanierung der Albin-Köbis-Straße (östlicher Abschnitt), einschl. Mittelstreifen,
- Aufwertung Ortszentrum (u. a. Rondell vor dem ehemaligen „Heidekonsum“),
- Aufwertung des östlichen Eingangsbereiches von Markgrafenheide (Parkplätze, Wegeführungen, Neubebauung, Bereich Utspann u. Forsthaus),
- Gestaltung des Garagenkomplexes östlich der Max-Reichpietsch-Straße im Zusammenhang mit einer angestrebten Neunutzung des ehemaligen Schulsportplatzes,
- Nachnutzung des Bereiches des ehemaligen „Heidehofes“ (Warnemünder Straße 8) und Aufwertung der Freiflächen und Außenanlagen.

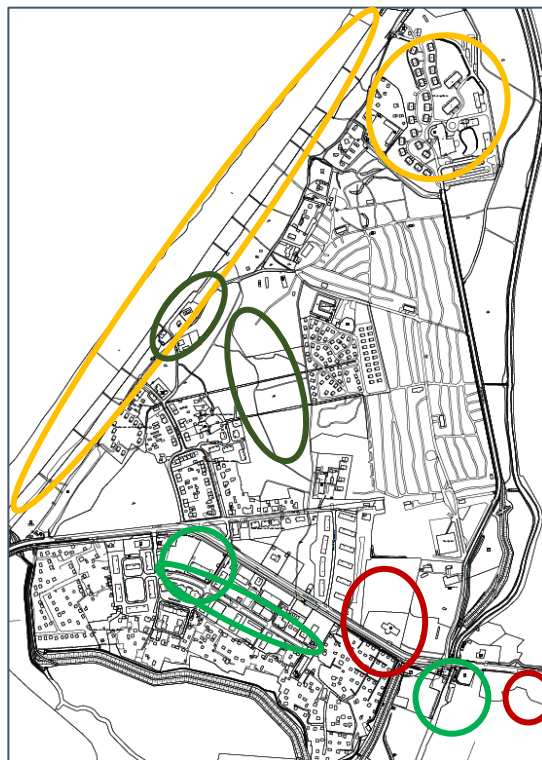


Abb. 20: Schwerpunktbereiche gem. Anlaufberatung Rahmenplanfortschreibung 2012 & Übernahme in 2. Rahmenplanfortschreibung. Darstellung: BSR (2023).

Aus dem Themenbereich „Gestaltung des vorhandenen Wohnumfeldes“ (und jetzt Handlungsfeld 1: „Städtebau & Ortsbild“) wurden folgende Aspekte in die aktuelle Rahmenplanfortschreibung eingebunden:

- ⇒ Einrichtung eines Fußgängerüberweges im Bereich Albin-Köbis-Str. 4/5 zur Bushaltestelle
= Bestandteil einer zusammenhängenden Ortskernplanung Rahmenplanmaßnahme 2023, s. nachfolgend.

- ⇒ Gestaltung des Garagenkomplexes östl. Max-Reichpietsch-Str. im Zusammenhang mit einer Nachnutzung des ehem. Schulsportplatzes mit Ausweisung weiterer Wohnbaustandorte für Markgrafenheide
= Maßnahme wird in Verbindung mit der Neunutzung des ehemaligen Schulsportplatzes im Rahmen der Fortschreibung geprüft 2023; bzgl. Garagenstandort ist die Stadt Verpächter, alle Garagen sind aufgrund der hohen Nachfrage vollvermietet.
- ⇒ Gestalterische Aufwertung des Ortszentrums („Rondell vor dem ehem. Heidekonsum“)
= Maßnahmenansatz „Aufwertung Ortszentrum“ wird als gestalterische und strukturelle Gesamtmaßnahme in die Rahmenplanung 2023 eingebunden, d. h. zusammenhängende Gesamtplanung mit Grün- und Freiflächengestaltung plus Fuß- und Radwege, Querungshilfen, Straßenraumgestaltung für den Ortskern.
- ⇒ Aufwertung des östlichen Eingangsbereiches, d. h. Gestaltung/Neuordnung öffentlicher Parkplatz „Fürst Borwin-Parkplatz“, Gestaltung Parkplatzbereich „Forsthaus“ plus evtl. Neubebauung sowie Nachnutzung des Bereiches ehemals „Heidehof“.
= Maßnahmenansatz einschl. der Bestandteile sind Elemente einer weiter gefassten Gesamtmaßnahme vom ehem. Heidehof nebst Querungshilfe zur Bushaltestelle bis einschl. Kreuzung Budentannenweg, Wegeführungen, Querungshilfen und Parkplätzen wird in die Rahmenplanfortschreibung 2023 eingebunden.

2) Im Bereich der „Nachhaltigen Entwicklung der Ortsteile unter Beachtung des Schutzes der Naturreichtümer“ (und jetzt Handlungsfeld 2: „Nachhaltige Entwicklung der Ortsteile unter besonderer Beachtung des Natur- und Umweltschutzes“) gab es vor allem zwei Standorte:

- Erarbeitung eines Gestaltungs- und Parkkonzeptes für die nördlich des Waldweges, südlich des Dünenweges und östlich des Dünenhotels gelegenen Waldfläche
- Entlang des Dünenweges „Entrümpelung“ der offengelassenen Grundstücke von Gebäuderesten und Einzäunungen und Wahrung und Pflege des 200 m breiten Küstenwaldes

Aus dem Themenbereich „Nachhaltige Entwicklung der Ortsteile unter Beachtung des Schutzes der Naturreichtümer“ (und jetzt Handlungsfeld 2: „Nachhaltige Entwicklung der Ortsteile, unter besonderer Beachtung des Natur- und Umweltschutzes“) wurden folgende Aspekte in die aktuelle Rahmenplanfortschreibung eingebunden:

- ⇒ Aufstellung von Rahmenplänen und Einbindung von vorliegenden Konzeptionen für die Ortsteile Hohe Düne, Hinrichshagen, Wiethagen und Torfbrücke des Stadtbereiches Rostocker Heide.
= ist mit der vorliegenden Rahmenplanfortschreibung 2023 erfolgt, d. h. für die Ortsteile Hohe Düne, Hinrichshagen, Torfbrücke und Wiethagen sind die Handlungsbedarfe und -ansätze als Rahmenplanbestandteile hiermit eingebunden.

- ⇒ Erarbeitung eines Entwurfes zur Gestaltung der an der Warnemünder Straße nördlich des Waldweges bis zum Dünenweg und östlich des Dünenhotels gelegenen Waldfläche mit parkähnlichem Charakter.
= diese Maßnahme wird nicht weiterverfolgt. Dieser Bereich sollte nach wie vor Waldgelände bleiben. Hingegen die südlich verlaufende „ungeordnete“ Wegeführung zwischen Waldweg und Warnemünder Straße wird in die Rahmenplanfortschreibung 2023 miteingebunden.

3) Im Bereich „Rollender und ruhender Verkehr / ÖPNV / Schülerverkehr“ (und jetzt Handlungsfeld 3: „Mobilität und Verkehr“) gab es für den Ortsteil Markgrafenheide keine konkreten räumlichen Schwerpunkte:

- ⇒ Fortschreibung des Verkehrskonzeptes für den rollenden und ruhenden Verkehr unter Berücksichtigung der Belastbarkeit der Kreisstraße K43; lt. Amt 66 sollen jedoch keine ortsteilbezogenen Verkehrskonzepte erstellt werden.
= Maßnahmenansatz für die Rahmenplanfortschreibung 2023 zielt für die Ortslage Markgrafenheide auf die Erstellung eines zusammenhängenden Verkehrskonzeptes, dass die Ortslage nicht als Durchfahrtsort betrachtet, sondern die Fußgänger, Radfahrer, Touristen und v. a. die Anwohner im Vordergrund stellt, d. h. Querungshilfen, Wegführungen, Straßenraumgestaltung, Belagwechsel u. ä.
- ⇒ Wiederherstellung der alten Einbahnstraßenregelung vor dem ehemaligen „Heidekonsum“, einschl. Waldsiedlung und Ausweisen von Sperrflächen, damit die Busse im Ortskern nicht durch parkende Autos behindert werden; aus Sicht von Amt 66 ist aus verkehrstechnischer Sicht kein Bedarf erkennbar.
= Maßnahmenansatz: diese Themenstellung wird in der Schwerpunktmaßnahme der Rahmenplanfortschreibung 2023 der zusammenhängenden Neugestaltung des Ortskerns aufgenommen und geregelt, die künftig den Belangen des ÖPNV (Bus), des Fuß- und Radfahrverkehrs mehr Gewicht beimisst bzw. auf mehr Aufenthalts- und Gestaltqualität im Ortskern setzen wird.

4) Im Bereich der „Tourismusentwicklung“ (und jetzt Handlungsfeld 4: „Tourismusentwicklung im Stadtbereich Rostocker Heide“) gab es für den Ortsteil Markgrafenheide keine konkreten räumlichen Schwerpunkte:

- ⇒ Einarbeitung der Chancen und besonderen Bedingungen des Ortsbeiratsbereiches / der Rostocker Heide in das Tourismuskonzept der HRO und Verknüpfung mit den vielfältigen Angeboten
= Maßnahmenansatz wird in der Rahmenplanfortschreibung 2023 in verschiedener Hinsicht Rechnung getragen, d. h. sowohl die Handlungsanforderungen im Bereich Tourismusentwicklung werden in die aktuelle „Fortschreibung des Tourismuskonzeptes der Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2030“ eingebunden als auch in den Handlungszielen und Maßnahmen der Rahmenplanfortschreibung sowohl bezüglich einer nach wie vor wichtigen Qualifizierung der touristischen Infrastruktur und Angebote (u. a. Stubbenwiese, Strandzugänge, Sanitäranlagen) als auch bezüglich der Erweiterung von Übernachtungskapazitäten plus zusätzlicher Angebote.

- ⇒ Bau einer behindertengerechten Toilette an zentralen Strandzugängen sowie rollstuhlgeeigneter Strandzugang erforderlich
= Maßnahmenansatz wird in der Rahmenplanfortschreibung 2023 eingebunden, d. h. auch wenn Behindertentoilette sowie -stellplätze an der Stubbenwiese zwischenzeitlich angelegt wurden, reicht der Standard nicht aus; insofern wird diese Anforderungen in das aufwertende und qualifizierende Standortkonzept zur Stubbenwiese eingebunden. Nicht nur bei der Stubbenwiese, sondern auch an den zentralen Strandzugängen in Markgrafenheide sind „adäquate Sanitäreinrichtungen“ sowie auch „behindertengerechte Strandzugänge“ Maßnahmen der Rahmenplanfortschreibung.
- ⇒ Bebauungsplan für den Strandbereich, insbes. Vorgaben für Strandbewirtschaftung (einfachste Gastronomie) und Veranstaltungen – lt. OA und Amt 87 (TC) ist zu prüfen, ob auch eine Strandsatzung möglich ist.
= Maßnahmenansatz wird in die Rahmenplanfortschreibung 2023 nicht aufgenommen, da aus gegenwärtiger Sicht ein Bebauungsplan „Strand“ oder eine Strandsatzung erforderlich ist.
- ⇒ Weiterer Ausbau des Weges auf der Düne bis zum Ostseeferienzentrum (kleine Promenade) mit Verlegen der „Kunststoffmatten-Bohlen“
= Maßnahmenansatz in die Rahmenplanfortschreibung 2023 aufgenommen und soll auch in Richtung Hohe Düne durchgehend angelegt werden.

II.3 Ausgangslage in den Ortsteilen

Bevor auf die übernommenen sowie auch weitergeführten und -entwickelten Handlungsansätze und Maßnahmen auch für die anderen Ortsteile des Stadtbereiches Rostocker Heide, d. h. für Hohe Düne, Hinrichshagen, Torfbrücke und Wiethagen vertiefend eingegangen wird, sollen zunächst deren jeweilige siedlungs- und nutzungsstrukturellen Ausgangslagen beleuchtet und im Hinblick auf ihre jeweiligen Stärken, Schwächen und Entwicklungspotenzial bewertet werden.

Zur besseren strukturellen Einordnung und Vergleichbarkeit der jeweiligen Ortsteile werden vorab deren jeweilige soziodemografischen Profile auf Basis aktueller kleinteiliger Daten zusammenfassend und im Überblick dargestellt.

II.3.1 Soziodemographische Lage und Entwicklung

Insgesamt ist die Bevölkerung des Stadtbereiches der Rostocker Heide im Vergleich aller Stadtbereiche Rostocks zwischen 2019 und 2021 am deutlichsten gewachsen (Hauptwohnsitze), auch wenn es sich um den bevölkerungsärmsten und gleichzeitig flächenmäßig größten Stadtbereich Rostocks handelt. Lebten 2016 noch 1.570 Bewohnerinnen und Bewohner mit Hauptwohnsitz im Stadtbereich Rostocker Heide, waren es 2021 (31.12.) bereits 1.667. Dies entspricht einen Anstieg von mehr als 8 %.

Bevölkerungsentwicklung

Der Verlauf in den fünf Ortsteilen verläuft auch vor dem Hintergrund ihrer jeweiligen Lage und Ortsstruktur in den letzten Jahren unterschiedlich und schwankend,

d. h. auf- und abnehmend, aber stetig ansteigend – merkbar anders als die Bevölkerungsprognose der Hanse- und Universitätsstadt dies für den Stadtbereich voraussieht (= 1.550 Einwohner bis 2025). Dieser Trend wird sich mit großer Wahrscheinlichkeit auch weiterhin fortsetzen, vor allem auch mit Blick auf die anstehenden Wohnungsneubauvorhaben in Hohe Düne und Markgrafenheide.

Wenn man die Entwicklung der Haupt- (HW) und Nebenwohnsitze (NW) in Bezug zur Bevölkerungsentwicklung in den jeweiligen Ortsteilen des Stadtbereichs insgesamt betrachtet, und insbesondere derer von Hohe Düne und Markgrafenheide und auch aktuell derer von Hinrichshagen, fällt besonders auf, dass gerade ein sprunghafter Verlauf der Bevölkerungsentwicklung zwischen 2019 und 2021 erkennbar ist. Dies ist jedoch weniger auf die natürliche Bevölkerungsentwicklung oder den Zuzug von „festen Bewohnern“ zurückzuführen, sondern in erster Linie auf eine positive Nebenwohnsitzentwicklung.

OT/ Einwohner/ Jahr	Hohe Düne		Markgrafenheide		Hinrichshagen		Wiethagen		Torfbrücke	
	HW+NW	NW	HW+NW	NW	HW+NW	NW	HW+NW	NW	HW+NW	NW
2016	798	128	607	20	200	6	77	--	43	1
2017	813	125	607	22	204	6	83	--	56	3
2018	809	138	599	25	198	6	77	--	57	3
2019	809	145	605	28	190	5	82	--	56	3
2020	875	174	638	38	214	27	82	4	57	3
2021	934	189	657	55	219	29	82	4	55	3

Tabelle 1: Einwohnerentwicklung (Hauptwohn- (HW) und Nebenwohnsitz (NW) in den Ortsteilen des Stadtbereiches Rostocker Heide 2016 bis 2021 (jew. 31.12.). Darstellung: BSR nach Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Kommunale Statistikstelle (2022).

Die stärkste Entwicklung der Einwohnerzunahme hat der im Stadtbereich ohnehin bevölkerungsreichste Ortsteil Hohe Düne zu verzeichnen mit über 15 % Zuwachs binnen drei Jahren, d. h. rd. 12,2 % Zuwachs bei den Bewohnern mit Hauptwohnsitz bzw. rd. 30,3 % Zuwachs bei den Bewohnern mit Zweit- bzw. Nebenwohnsitz seit 2019 (= 100 %).

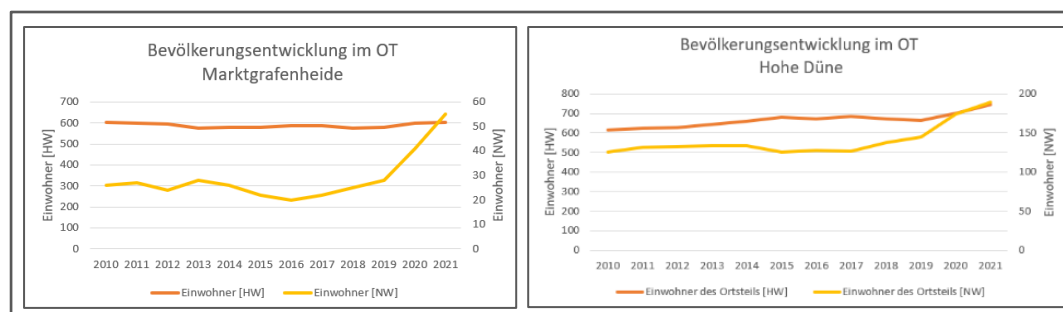


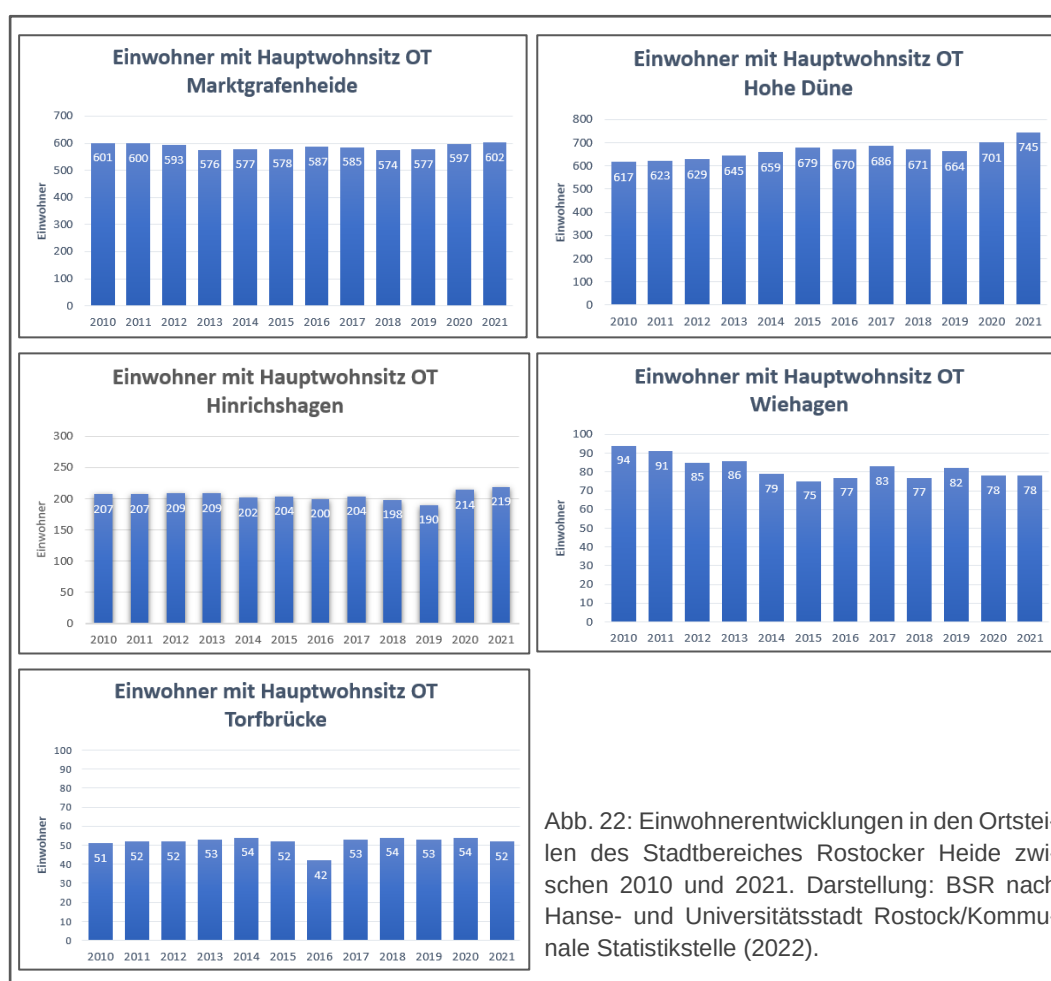
Abb. 21: Verlauf der Einwohnerentwicklungen Hauptwohnsitz (HW) und Nebenwohnsitz (NW) in Markgrafenheide und Hohe Düne im Vergleich 2010 und 2021. Darstellung: BSR nach Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Kommunale Statistikstelle (2022).

Anzumerken ist hierbei, dass der Ortsteil Hohe Düne schon seit der Errichtung der Einzel- und mehrgeschossigen Mehrfamilienhäuser im Bereich Tonnenhof seit den späten 1990er-Jahren (südlich angrenzend an die alte Ortslage) ein ohnehin begehrter Standort für Zweitwohnsitze und Ferienwohnungen ist.

Im Ortsteil Hohe Düne ist zwischen 2019 und 2021 – ausgehend von einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,1 Personen/Haushalt – kein zur Bevölkerungsentwicklung von 125 Neubewohnern korrespondierender Wohnungsneubau in einer Größenordnung von rd. 60 Wohneinheiten (1 Haushalt = 1 Wohneinheit) entstanden.

Zwar sind auf einigen freien Einfamilien-/Doppelhausbauflächen im Bereich Tonnenhof an der Straße Hohe Düne/Platz des Friedens durch die WG Warnow Wohnungsneubauten sowie ein Mehrfamilienhaus entstanden, jedoch nicht in dem oben benannten Umfang. Insofern sind im Ortsteil Hohe Düne auch im „Altbestand“ verstärkt Immobilienverkäufe vollzogen worden mit der Folge von Umwandlungen von Erst- zu Zweit- bzw. Nebenwohnsitzen.

Etwas weniger sprunghaft, aber auch mit deutlichen Einwohnerzuwächsen, d. h. insgesamt (HW + NW) von rd. 8,6 % (+ 52 Einwohner) bzw. bei den Nebenwohnsitzen von über 4 % (NW 4,3 %), ist die Entwicklung auch im Ortsteil Markgrafenheide seit 2019 verlaufen.



In Markgrafenheide korrespondieren überwiegend die Einwohnerzuwächse mit den in der Ortslage entstandenen Wohnungsneubauten, vor allem im Bereich des Ortszentrums und an der Albin-Köbis-Straße.

Demgegenüber ist der sprunghafte Anstieg der Einwohnerzuwächse zwischen 2019 und 2020 um rd. 13 % (= 24 Einwohner) bzw. über 15 % bis 2021 (=29 Einwohner) im Ortsteil Hinrichshagen etwas außergewöhnlich.

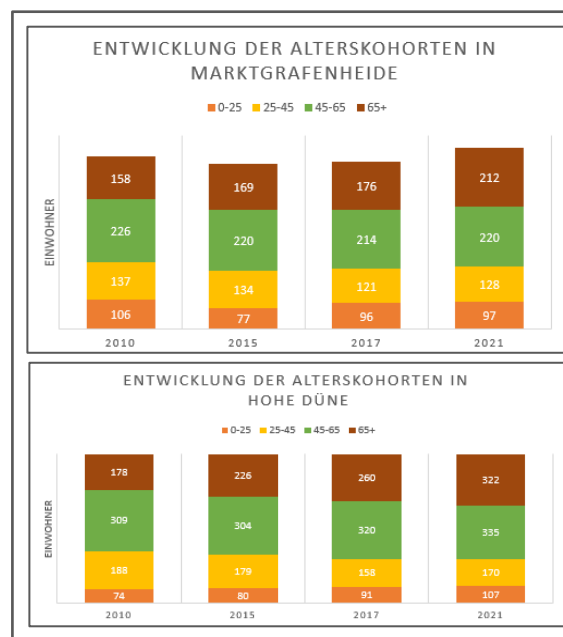
Hier ist der Bevölkerungsanstieg ausschließlich auf den Zuwachs von Nebenwohnsitzen zurückzuführen. Da keine Neubauwohnmaßnahmen in Hinrichshagen in diesem Zeitraum umgesetzt worden sind, ist von einer Einwohnerzunahme im Bestand infolge von Umnutzungen (z. B. Ferienwohnungen) bzw. Immobilienerwerb auszugehen.

Zusammenfassend zur Bevölkerungsentwicklung im Stadtbereich Rostocker Heide ist festzuhalten, dass entgegen der Prognose die Einwohnerzahl nicht „schrumpft“, sondern insgesamt zunimmt, vornehmlich durch den Zuzug von Neubewohnern, die ihren Zweitwohnsitz hier angemeldet haben.

Die Einwohnerzuwächse sind vor allem in den Ortsteilen Hohe Düne, Markgrafenheide und Hinrichshagen zu verzeichnen. Im Ortsteil Torfbrücke ist die Einwohnerzahl in den letzten elf Jahren nahezu konstant geblieben, im Ortsteil Wiethagen hingegen zurückgegangen.

Anhand der soziodemografischen Daten ist seit einigen Jahren ein demografischer Wandel in den Hauptorten des Stadtbereiches Markgrafenheide und Hohe Düne zu erkennen in der Gestalt, dass zwar die natürliche Bevölkerungsentwicklung nach wie vor negativ verläuft („Sterbeüberschuss“), dass aber neben den älteren Generationen, die ihren „Altersruhesitz“ an der Ostseeküste verbringen wollen, vor allem auch junge Familien hierherziehen.

Dies lässt sich unter anderem an der Entwicklung der Alterskohorten festmachen. Danach nimmt neben der Alterskohorte der über 65-Jährigen (65+) auch der Anteil sowohl der 0-25-Jährigen als auch der 25-45-Jährigen seit 2017 wieder zu, nachdem diese Alterskohorten zwischen 2010 und 2015 „entwicklungstypisch“ für die Region noch abgenommen hatten.



Altersentwicklung

Abb. 23: Entwicklungen der Alterskohorten in den Ortsteilen Markgrafenheide und Hohe Düne zwischen 2010 und 2021. Darstellung: BSR nach Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Kommunale Statistikstelle (2022).

Diese Entwicklung ist vor allem in Markgrafenheide aber auch in Hohe Düne festzustellen, wobei letzterer Standort als „Altersruhesitz“ an der Ostsee nach wie vor sehr beliebt ist und insofern ist es auch folgerichtig, dass hier auch im Vergleich des Stadtbereichs das höchste Durchschnittsalter mit 54,9 Jahren vorherrscht.

Das Durchschnittsalter im Stadtbereich Rostocker Heide liegt derzeit bei 53,0 Jahren. Der im Vergleich „jüngste“ Ortsteil ist Wiethagen mit einem Durchschnittsalter von knapp unter 46 Jahren, gefolgt von Torfbrücke mit 49,7 Jahren. Hinrichshagen (51,9 Jahre) und Markgrafenheide (52,1 Jahre) liegen nahezu gleich auf, während Hohe Düne (54,9 Jahre) mit deutlichem Abstand die Reihenfolge anführt.

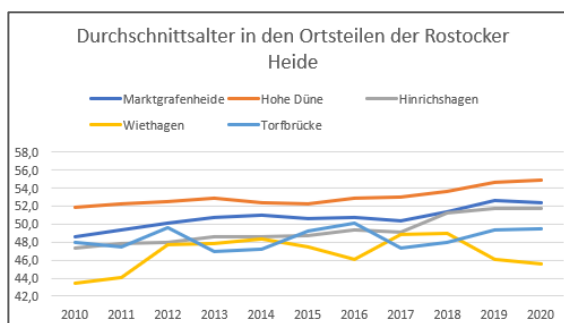


Abb. 24: Entwicklungen des Durchschnittsalters in den Ortsteilen im Vergleich seit 2010. Darstellung: BSR nach Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Kommunale Statistikstelle (2022).

Zur Abrundung des aktuellen Trends des „demografischen Wandels“ in Markgrafenheide und Hohe Düne sollen noch die Entwicklung der „Wohndauer von über 18 Jahren“ am Ort angeführt werden wie auch die Wanderungsbewegungen und hier insbesondere der Umzugssaldo „innerhalb des Stadtgebietes“ bzw. von „außerhalb des Stadtgebietes“.

Entwicklung der Wanderungsbewegung

Bei beiden Wanderungssalden von Markgrafenheide und Hohe Düne ist erkennbar, dass beide Salden und insbesondere die Zuzüge von außerhalb des Stadtgebietes die treibende Kraft für die positive Bevölkerungsentwicklung sind und dass in den letzten drei Jahren die beiden Standorte an der Küste und das „Wohnen an der Küste“ eine hohe Anziehungskraft ausgestrahlt haben und weiterhin ausstrahlen werden.

Auf diesen Faktor und die daraus resultierende Entwicklung hatte auch bereits das im Jahr 2017 für die Hanse- und Universitätsstadt erstellte Empirica-Gutachten „Haushaltsprognose für ostsee-nahes Wohnen in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock“ in seiner Prognose für die Rostocker-Ortsteile an der Küste verwiesen.

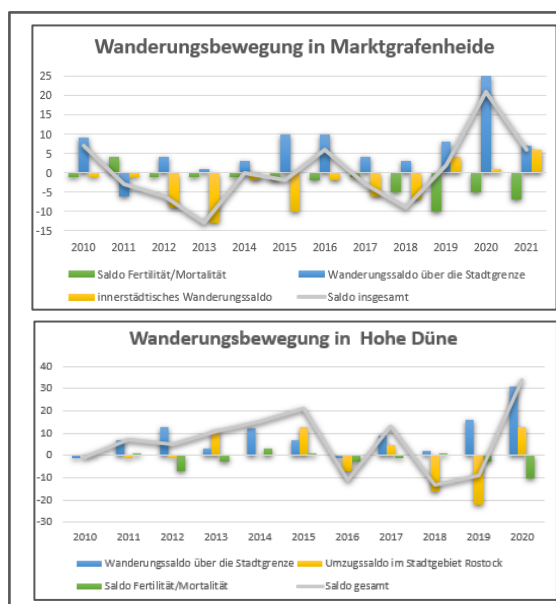


Abb. 25: Entwicklungen der Wanderungsbewegung in den Ortsteilen Markgrafenheide und Hohe Düne im Vergleich seit 2010. Darstellung: BSR nach Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Kommunale Statistikstelle (2022).

Entwicklung der Wohndauer

Die vergleichende Betrachtung der Entwicklungen der Wohndauer zwischen 2010 und 2015 und den zwischen 2015/2017 und 2020 in Hohe Düne und Markgrafenheide zeigt, dass gerade der Anteil jüngerer Wohndauern, d. h. „weniger als 1 Jahr“ und „1 bis 3 Jahre“ noch einmal deutlich machen, dass viele Neubewohner in diese Orte gezogen sind und dass viele davon von außerhalb der Stadtgrenze gekommen sind.

Der Wanderungssaldo der letzten Jahre zeigt aber auch, dass aus dem Ortsteil Hohe Düne (evtl. aus dem alten Siedlungskern) eine Reihe Alteingesessener in andere Teile des Stadtgebietes gezogen sind, sowie auch Rostocker aus dem Stadtgebiet nach Markgrafenheide umgezogen sind.

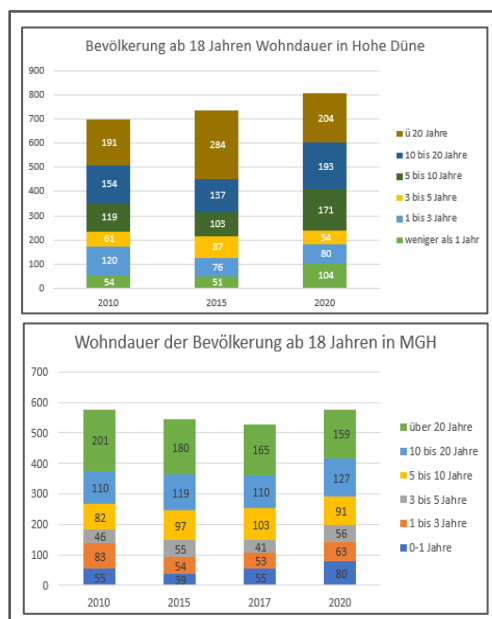


Abb. 26: Entwicklung der jeweiligen Wohndauer über 18 Jahren in Hohe Düne und Markgrafenheide seit 2010. Darstellung: BSR nach Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Kommunale Statistikstelle (2022).

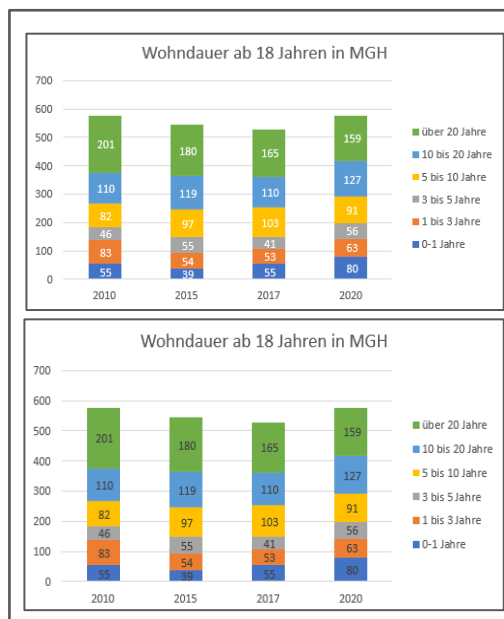


Abb. 27: Entwicklung der jeweiligen Wohndauer über 18 Jahren in Hohe Düne und Markgrafenheide seit 2010. Darstellung: BSR nach Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Kommunale Statistikstelle (2022).

Siedlungs- und Nutzungsstruktur, einschließlich geschichtlicher Spuren

Nachfolgend werden als eine weitere wesentliche Grundlage für die Definition und Festlegung der Entwicklungsleitbilder und die damit verbundenen handlungsfeldbezogenen Entwicklungsziele für die Ortsteile zunächst die städtebaulichen, siedlungs- und nutzungsstrukturellen Ausgangslagen aller fünf Ortsteile, mit Schwerpunkt auf Hohe Düne und Markgrafenheide, zusammenfassend dargestellt.

Anschließend werden auf Basis des Ist-Zustandes in den Ortsteilen zusammen und unter Einbeziehung der Ergebnisse aus der zuvor ausgeführten Bilanzierung des bisherigen Rahmenplanprozesses, der Ergebnisse des Bürgerbeteiligungsprozesses und unter Berücksichtigung der soziodemografischen Entwicklungen ortsteilbezogene Stärken-, Schwächen- und Potenzial-Profile angelegt mit Bezug auf die vier festgelegten Handlungsfelder 1. „Städtebau und Ortsbild“ (einschl. Wohnungsbau), 2. „Nachhaltige Entwicklung der Ortsteile, unter besonderer Beachtung des Natur- und Umweltschutzes“, 3. „Mobilität und Verkehr“ und 4. „Tourismus“.

II.3.1.1 Markgrafenheide

Auch wenn die Rostocker Heide nebst den „Siedlungen im Wald“ am 25. März 1252 durch Fürst Borwin III. an die Stadt Rostock verkauft wurde, wurde der Ortsteil Markgrafenheide wie die übrigen Ortsteile Hinrichshagen, Torfbrücke und Wiethagen am 9. Dezember 1924 nach Rostock eingemeindet; Hohe Düne gehört aufgrund des historisch hier verorteten Hafenbereiches seit der Verleihung der Stadtrechte 1264 zu Rostock.

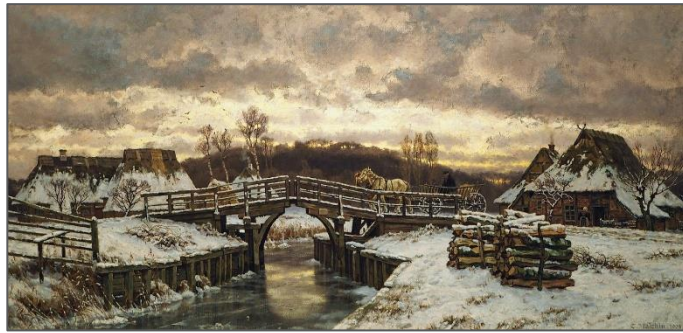


Abb. 28: Bereich Moorgraben in Markgrafenheide - Gemälde „Winter in Markgrafenheide“ von Carl Malchin (1903). Quelle: Wikimedia Commons/Hajotthu (2016).

Entstehung Markgrafenheide

Markgrafenheide – der Name rührt von einer Sage her, die besagt, dass der Markgraf in einem goldenen Sarg in der Heide begraben ist – ist traditionell bis ins späte 19. Jahrhundert hinein eine Waldsiedlung, in der Kleinbauern Torf abgebaut, Holzverarbeitung für den Gebäude- und Schiffsbau in Rostock und für den Handel betrieben, kleine Felder bewirtschafteten und später auch von der Strandfischerei gelebt haben.

Der Materialtransport aus der Rostocker Heide erfolgte in Richtung Warnow und nach Rostock auf dem Wasserweg. Insofern wurde bereits Ende des 16. Jahrhunderts der Moorgraben ausgehoben, der aufgrund des verstärkten Warenverkehrs hundert Jahre später nochmals vertieft wurde. Der Bereich am Budentannenweg mit Brücke und Anlegestelle am Moorgraben hat insofern diesbezüglich historische Bezüge.



Abb. 29: Postkarte von 1910 – Haltestelle am Forsthaus in Markgrafenheide. Quelle: Enenkel (1990).

Die Zeit des späten 19. und des frühen 20. Jahrhunderts ist die Zeit des aufstrebenden Bädertourismus an der Ostseeküste, der sich in Markgrafenheide zwar nicht ausgeprägt hat (wie beispielsweise in Warnemünde), aber mit zunehmenden Besucherzahlen für Strandausflüge, Kanal- und Kutschenfahrten deutlich bemerkbar macht, so dass im Februar 1910 der Bau einer elektrisch betriebenen Strandbahn von Warnemünde (Fähranleger Hohe Düne) bis nach Markgrafenheide Endpunkt Forsthaus (vor der Brücke Moorgraben) begonnen wurde.

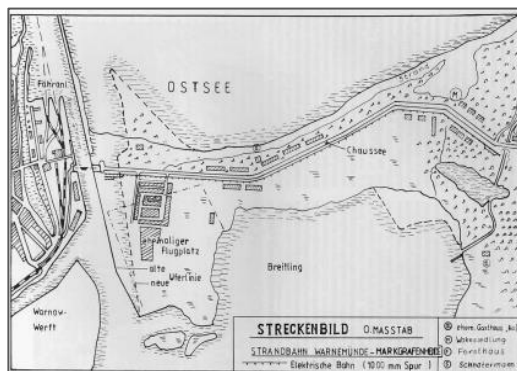


Abb. 30: Streckenverlauf der Strandbahn von Hohe Düne nach Markgrafenheide. Quelle: Enenkel (1990).

Weitere Entwicklungen Markgrafenheide

Die Strecke der elektrischen Strandbahn (drei Triebwagen und fünf Beiwagen) verlief von der Hohen Düne parallel der Küste hinter den Dünen und wurde durch die städtischen Gas- und Wasserwerke im Eigentum der Stadt Rostock bis Kriegsende 1945 betrieben (Quelle: Enenkel 1990).

Die Entwicklung des Ausflugs- und Badetourismus' in Markgrafenheide in den 1920er Jahren nahm vor allem auch durch Gäste aus dem Berliner und Brandenburger Raum deutlich zu, die auch ein großes Interesse am Anpachten von „Küsten-Grundstücken“ oder Grundstücken im Bereich des Radelsees zum Zwecke des Baus von Wochenendhäusern in Markgrafenheide hatten. Mit einer Pachtzeit von 50 Jahren wurden die ersten Grundstücke Anfang der 1930er Jahre im Bereich des Radelsee (im Bereich der heutige KGA Radelsee) und am heutigen Dünenweg von Seiten der Stadt Rostock zugelassen. Die aufgeteilten Parzellen (22) am Radelsee wurden vorwiegend von Warnemünder Bürgern gepachtet. (Quelle: Niehusen und Lärm 2022.).

Die „Neubesiedlung“ von Markgrafenheide war bis Anfang der 1930er Jahre kaum vorangeschritten, bis auf die vorhandenen alten Katen am Budentannenweg und dem Forsthaus als bekanntes Ausflugsrestaurant (nach einem Brand 1936 neuaufgebaut) befinden sich hier noch einige offizielle Gebäude wie das Reichszollamt am Waldweg oder das Kommandantenhaus an der Warnemünder Straße oder die ehemaligen Vereinsheime am Dünenweg (u. a. Naturheilverein, Rostocker Damenturnverein, Kavaleristenheim) sowie die Wochenendsiedlung am nördlichen Ende.



Abb. 31: Lageplan von solitären Neubauten in der Ortslage von Markgrafenheide, etwa um 1932. Quelle: Niehusen und Lärm (2022a).

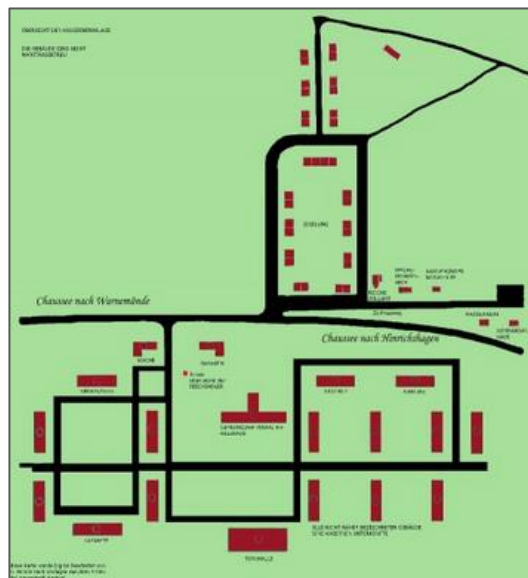


Abb. 32: Lageplan der neuen Kasernenanlage und der neuen „Siedlungshäuser“, im Ortskern von Markgrafenheide, etwa um 1935/36. Quelle: Niehusen und Lärm (2022a).

Auch auf dem heutigen Gelände östlich der Max-Reichpietsch-Straße, zwischen Campingplatz und Feuerwehr, gab es bereits damals schon eine Sportplatzfläche, von der heute ein Teil als Fußballplatz genutzt wird.

Dieser Sportplatz wurde in den frühen 1930er Jahren in erster Linie für die Soldaten des Fliegerhorstes in Hohe Düne und ab 1934 für die in Markgrafenheide im Bereich der heutigen Albin-Köbis-Straße errichteten Kasernenanlage genutzt, deren ehemalige städtebauliche Struktur in den westlichen und östlichen Straßenabschnitten heute noch zu erkennen ist.

Die eigentliche und bis heute siedlungsstrukturell prägende Bebauung von Markgrafenheide erfolgte jedoch erst mit dem Beschluss, in Markgrafenheide eine Kasernenanlage mit Unterkünften für die Fliegerschule zu errichten, zunächst südlich der Warnemünder Straße mit Turnhalle, Lazarett, Kasino und Mannschaftssaal in etwa dort, wo heute der Einkaufsmarkt „Netto“ platziert ist.

Die Siedlungsgebäude im Bereich der heutigen nördlich der Warnemünder Straße gelegene Waldsiedlung, in der Regel Zweifamilienhäuser im Siedlungsstil, wurden im Anschluss ab 1936 errichtet. Auch diese für den Ortsteil Markgrafenheide charakteristische städtebauliche Siedlungsstruktur ist bis heute noch gut erhalten.

Noch zu erwähnen ist, dass der heutige Budentannenweg 1937 nicht in erster Linie wegen der „Militarisierung“ der Ortslage, sondern vor allem wegen der verbesserten Erreichbarkeit des Ostseestrandes als befestigte Straße ausgebaut wurde, die heute neben dem Campingplatz vor allem auch das „Strand-Ressort“ erschließt.

In der Zeit nach dem Krieg bis zur Deutschen Wiedervereinigung wurde die Ortslage weiter als Wohn- aber auch als Tourismusstandort ausgebaut. Insofern wurden die Wohn- bzw. Unterkunftsgebäude der Kasernenanlage ab den frühen 1950er Jahren, nach dem Auszug der roten Armee, für künftige Wohnzwecke umgebaut und angepasst.

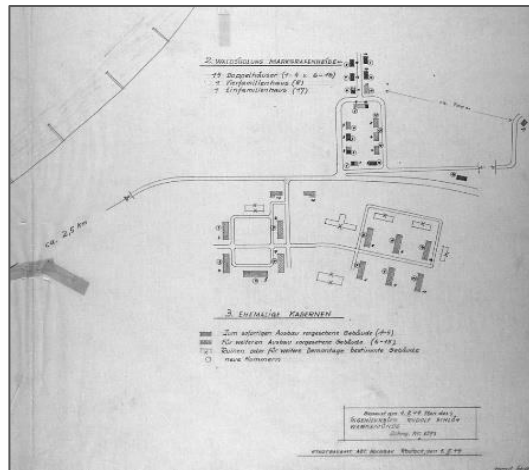


Abb. 33: Stand der noch vorhandenen und nutzbaren Gebäude der ehem. Kasernenanlage in Markgrafenheide 1949. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Stadtarchiv (o. J.).

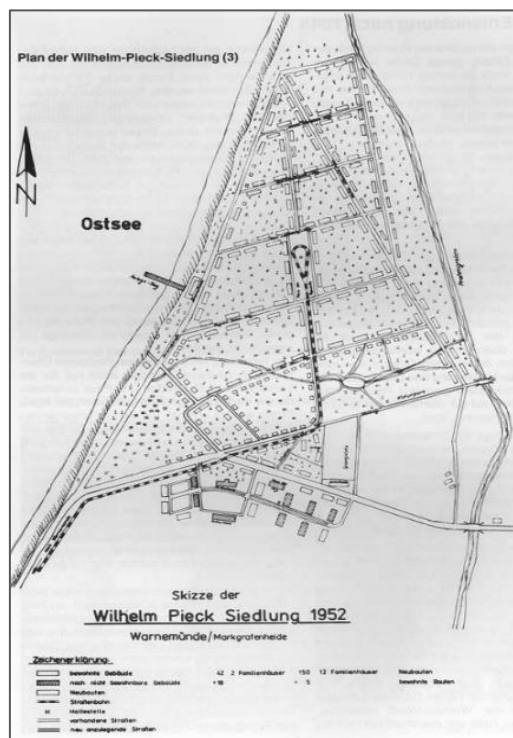


Abb. 34: Planskizze zur Errichtung der „Wilhelm Pieck-Siedlung“ mit Straßenbahnerschließung, 1952. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Stadtarchiv (o. J.).

In den 1950er Jahren entstanden in Markgrafenheide die erste Schule, die 1963 erweitert bzw. 1984 im Ortszentrum am Standort des heutigen „Nettomarktes“ als Neubau errichtet wurde, wie auch die erste Konsum-Verkaufsstelle, die 1963 dann als eigentlicher Konsum im Ortskern Ecke Waldsiedlung/Waldweg gebaut wurde.



Abb. 35: Foto von 1954, Eingang Campingplatz und Pionierferienlager. Quelle: Enenkel (1990).

Ebenfalls in den 1950ern gab es Planungsüberlegungen, eine „Wilhelm-Pieck-Siedlung“ mit Straßenbahnanschluss in den Waldbereich über den Waldweg (ehem. Zollhausweg) bis etwa Höhe „ehem. Heideperle“ und dann nach Norden abbiegend zu errichten. Die Planungen wurden aufgrund des Waldbestandes aufgegeben.

Mitte der 1950er Jahren entstand der Wohnungsbau mit und an der Max-Reichpietsch-Straße und der Campingplatz mit Ferienlager am Budentannenweg wurde eröffnet.

Sukzessive etablierte sich verstärkt wieder der vornehmlich naturverbundene Tourismus sowie die Ausflugs- und Naherholungsfunktion in Markgrafenheide mit verschiedenen betrieblichen Ferienheimen und -anlagen am Wald- und Dünenweg und der „erneuten“ Erneuerung des traditionellen Forthauses am Moorgraben.

Nach 1990 gab es weitere wichtige Impulse für die nutzungs- und siedlungsstrukturelle Entwicklung, die für die Beurteilung der gegenwärtigen Ausgangslage wie auch für die strukturelle und inhaltliche Ausrichtung der künftigen Ortsentwicklung von Markgrafenheide von tragender Bedeutung sind.



Abb. 36: Postkarte Mitte der 1960er-Jahre „Forsthaus Markgrafenheide“. Quelle: Niehusen und Lärm (2022b).

Zwischen 2004 und 2006 entstehen infolge eines Planfeststellungsverfahrens die öffentlich begehbaren Hochwasserschutzanlagen („Ringeindeichung“), sowohl am Budentannenweg/Moorgraben als auch die von der Stubbenwiese südlich der Kleingärten bis zum Moorgraben verlaufende Anlage.

Im Ortszentrum werden 2003 der Kita- und Schulbetrieb endgültig eingestellt und im Bereich zwischen Warnemünder Straße und Albin-Köbis-Straße wird 2010 auf dem ehemaligen Schulstandort an der Albin-Köbis-Straße der Einkaufsmarkt „Netto“ mit Parkplatz- und Anlieferungsbereich errichtet.



Abb. 37: links: Ansicht der Hochwasserschutzanlage – Innenseitig KGA Erlengrund; rechts: Ansicht der Hochwasserschutzanlage, außenseitig mit Blick ins Radelseer Moor. Aufnahmen: BSR (2021).

Nachdem 1996 Markgrafenheide den Status „Seebad“ erhält, verstärkt sich die traditionelle touristische Entwicklung in der Ortslage nochmals, unter anderem mit den zeitlich direkt anschließenden Eröffnungen der Hotels Godewind, Heidehotel und Dünenhotel. Auch der Campingplatzbereich mit seinen infrastrukturellen Einrichtungen wird seit Mitte der 1990er Jahre stetig als Baltic-Freizeit-Anlage in Abstimmung mit der Stadt Rostock weiterentwickelt. Im Sommer 2006 wird zwischen Parkplatz Stubbenwiese und Ortszentrum der Kletterwald als ein „Bewegungs- und Sporterlebnisbereich“ eröffnet, der, abgesehen von beiden letzten Jahren, gerade in den Sommermonaten einen regen Zulauf erfährt.



Abb. 38: Ankündigungsplakat des neuen Wohn- und Geschäftshauses im Ortszentrum von Markgrafenheide. Aufnahme: BSR (2022).

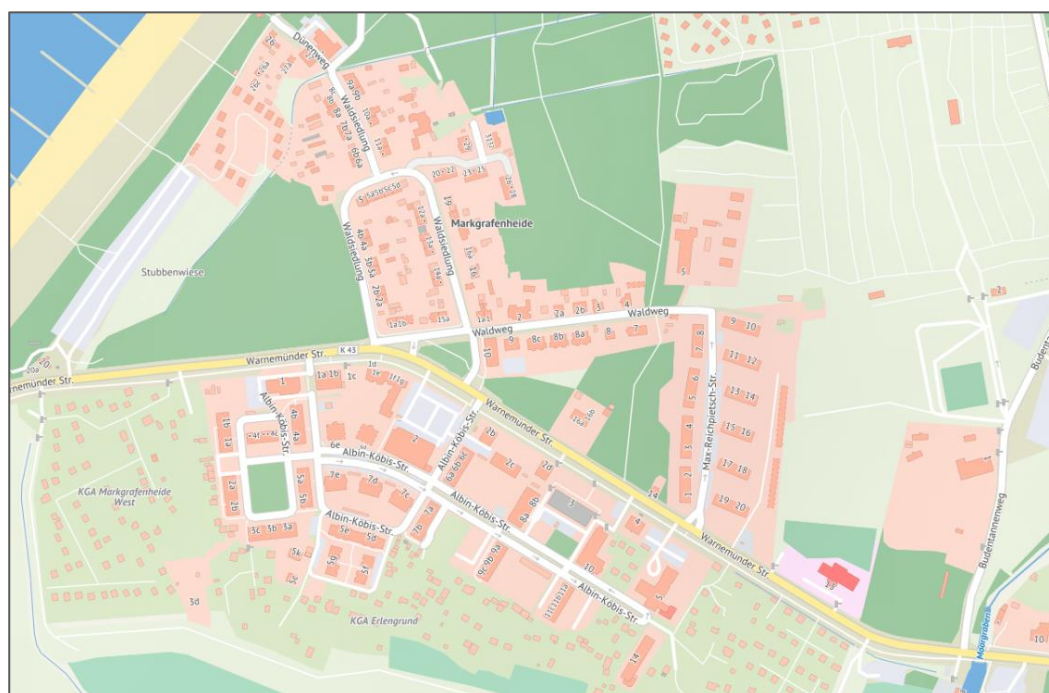


Abb. 39: Übersichtsplan des Gebäudebestandes mit offiziellen Hausnummern in der Ortslage Markgrafenheide. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Geoportal (o. J.).

Ebenso hat sich der Wohnstandort Markgrafenheide insbesondere in den letzten Jahren, wie der Anstieg der Einwohnerzahlen es auch widerspiegelt, weiter verfestigt und weiterentwickelt, vor allem im Ortskern und im Bereich der Albin-Köbis-Straße. Hier wurden im Sinne der Nachverdichtung auf einer Teilfläche des Innenhofbereichs im westlichen Abschnitt eine Reihenhauserzeile mit vier Einheiten (Albin-Köbis-Straße 4c-4f) errichtet, im südlichen Abschnitt im Randbereich zum Kleingartenverein Erlengrund neben Einzelhausbebauung drei mehrgeschossige Wohngebäude (Albin-Köbis-Str. 5c-5k), im östlichen Abschnitt werden und wurden durch die WIRO (Wohnen in Rostock Wohnungsgesellschaft mbH) Ersatzwohnungsbaumaßnahmen der bestehenden alten Wohn-

nungsbauzeilen der ehemaligen Kasernenanlage (Albin-Köbis-Str. 10, 8a-b, 6a-c) durchgeführt, wodurch der Wohnungsbestand an dieser Stelle erhöht wurde.

Ganz aktuell sind im Bereich des Ortszentrums zwischen Warnemünder Straße und Albin-Köbis-Straße fünf mehrgeschossige Wohngebäude als Punkthäuser (Albin-Köbis-Str. 7c-e, 6d-e), ein Wohngebäude mit gewerblicher Erdgeschossnutzungen in Ergänzung zum „Netto“-Einkaufsmarkt (Warnemünder Str. 1e-g) sowie entlang der Warnemünder Straße (Nr. 2b, 2d, 4) drei mehrgeschossige „Wohnwürfel“ entstanden, wobei letztere in erster Linie für Mitarbeiter des angrenzenden Hotels Godewind errichtet wurde.

Während der Wohnungsbestand im Jahre 2011 noch insgesamt 375 Wohnungen (in Gebäuden mit Wohnraum, = 136 Wohngebäude) umfasste, stieg der Wohnungsbestand durch die angesprochenen Wohnungsneubaumaßnahmen in der Ortslage im Jahr 2019 auf 404 Wohneinheiten (WE) und zwei Jahre später (31.12.2021) auf 437 WE, wobei die Rückmeldung der aktuell fertig gestellten Wohnungen noch nicht in die amtliche Statistik eingeflossen sind (Quelle: Hauptamt, Kommunale Statistikstelle, Rostock, 2021, 2019 u. 2011 auf Basis der Zensusergebnisse).

Nachfolgend ist für die gesamte Ortslage von Markgrafenheide der Status Quo der Flächen- und Gebäudenutzungen dargestellt (Stand 2021) (Abb.41).

Gut erkennbar sind die historisch gewachsenen touristischen Bereiche am Budentannenweg (Campingplatzbereich, das Strandressort) sowie die Wochenendhäuser am Dünenweg.



Abb. 40: Ansicht der umgesetzten Ersatzwohnungsbaumaßnahme Albin-Köbis-Str. 10 der WIRO von der Warnemünder Straße aus. Aufnahme: BSR (2021).



Abb. 41: Gebäude Freiwillige Feuer- und Wasserwehr Markgrafenheide. Quelle: Niehusen und Lärm (2022c).

Flächen- und Gebäudenutzungen

Noch gut nachvollziehbar, obwohl bereits in Teilen überformt, ist das ehemals für die Siedlungsstruktur von Markgrafenheide charakteristische Siedlungsmuster der ehemaligen Kasernenanlage und ersten Wohnbebauung in der Albin-Köbis-Straße und der Waldsiedlung im Ortszentrum.

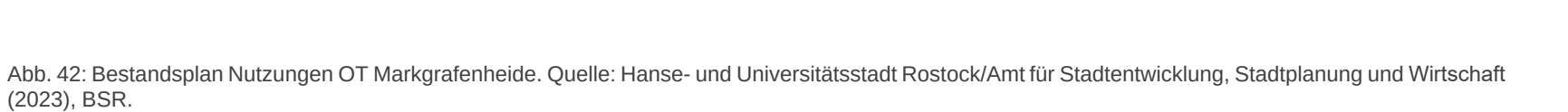
Neben den hohen Waldbeständen im Ortsteil, die zur ehemaligen Waldsiedlung als typische Erscheinungsmerkmale zu Markgrafenheide gehören, sind die sich südlich erstreckenden Kleingartenanlagen Am Radelsee, Am Erlengrund und Markgrafenheide West ebenfalls charakteristische Bestandteile der Ortslage.

Abschließend zur Beschreibung der städtebaulichen und siedlungsstrukturellen Ausgangsbedingungen im Ortsteil Markgrafenheide sind an dieser Stelle die in der Ortslage bestehenden planungsrechtlichen Satzungen in Form von Bebauungsplänen hervorzuheben.

Derzeit bestehen drei Bebauungspläne im Ortsteil Markgrafenheide:

Bestehende Bebauungspläne

- für das Sondergebiet des ehemaligen „Ostseeferienzentrums Markgrafenheide“ (und jetzigem „Strandresort“) am Ende des Budentannenweges und „östlich des Wochenendhausgebiets bei den Fischerbuden“ wurde 2012 der Bebauungsplan 01.SO.153 bekanntgemacht. Zulässige Nutzungen sind hier Ferienhäuser und Ferienwohnungen, Beherbergungsbetriebe, betriebsbezogene Gastronomiebetriebe, Sanitäranlagen sowie Einrichtungen für kulturelle, sportliche, gesundheitliche und soziale Zwecke, einschl. Parkplatzflächen,
- für das Sondergebiet „östlicher Ortseingang Markgrafenheide“, das den Bereich des Restaurants & Cafés Utspann und Forsthaus umfasst und zwischen dem Prahmgraben, der Warnemünder Straße (Nr. 10 und 10a) und dem Waldbereich der Rostocker Heide liegt, wurde 2014 der Bebauungsplan 01.SO.171 bekanntgemacht. Zulässig sind hier ebenfalls Schank- und Speisewirtschaften, Ferienhäuser und -wohnungen, Beherbergungsgewerbe, Mobilheime, Sanitäranlagen sowie Einrichtungen für kulturelle, sportliche, gesundheitliche und soziale Zwecke, einschl. Parkplatzflächen, und
- für das Sondergebiet „Ortsteilzentrum Markgrafenheide“ zwischen der Warnemünder Straße und dem westlichen, südlichen und östlichen Teil der Albin-Köbis-Straße wurde 2018 der Bebauungsplan 01.SO.169 bekanntgemacht. Zulässig sind Wohngebäude, Betriebe des Beherbergungsgewerbes und nicht störende Gewerbebetriebe sowie verteilt auf einzelne Baufelder sind ergänzende Einzelhandelsflächen, gewerbliche, nicht störende Betriebe sowie Anlagen für kirchliche, soziale, kulturelle, gesundheitliche und sportliche Zwecke in Erdgeschosszonen zulässig; in anderen Teilflächen des B-Planes sind Teile davon ausgeschlossen.



In der anschließenden Plandarstellung zur Ortslage Markgrafenheide sind die derzeitigen Bebauungsplangrenzen dargestellt wie auch die aus den Planungs- und Handlungserfordernissen der vorliegenden Rahmenplanfortschreibung heraus resultierenden, neu aufzustellenden Bebauungspläne (vor allem für die Albin-Köbis-Straße), die für Planungssicherheit und Klarheit in der beabsichtigten Planausrichtung angestrebt werden. Hierauf wird an nachfolgender Stelle in der vorliegenden Rahmenplanfortschreibung noch detaillierter eingegangen.

Abgrenzung Planverfahren

Ebenso ist in dieser Plandarstellung auch die mit der vorliegenden Rahmenplanfortschreibung angestrebte Festlegung einer Innenbereichssatzung für die Ortslage von Markgrafenheide dargestellt, um eine Klarstellung der Zugehörigkeit von Flächen zwischen Innen- und Außenbereich herzustellen.

Mit einer städtebaulichen Satzung nach § 34 Abs. 4 Nr. 1 bis 3 BauGB (Innenbereichssatzungen) für den Ortsteil Markgrafenheide wird die Möglichkeit geschaffen, den unbeplanten Innenbereich der Ortslage verbindlich vom Außenbereich abzugrenzen und dadurch die planungsrechtliche Zulässigkeit von Vorhaben steuernd gestalten zu können.

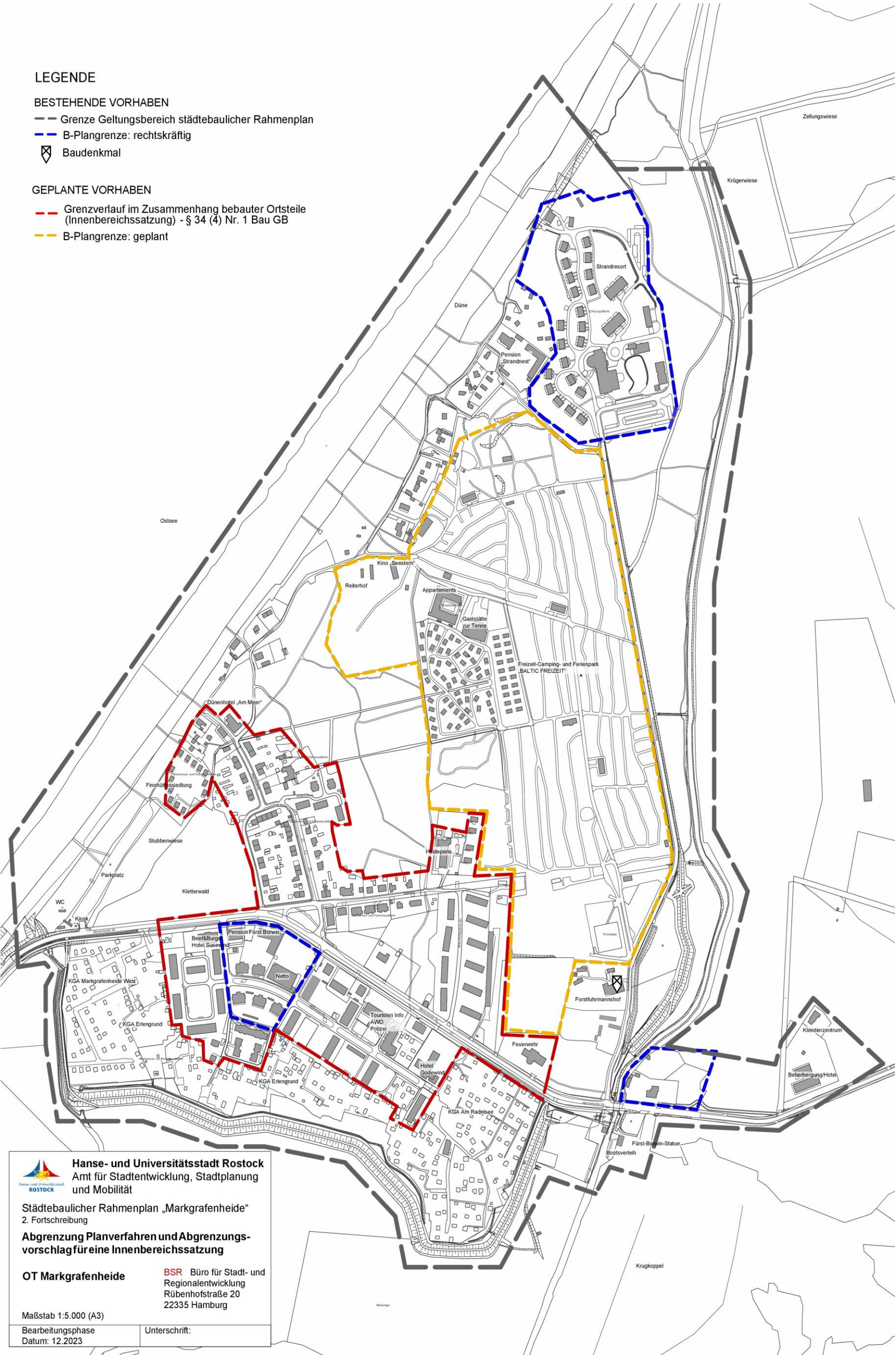


Abb. 43: Abgrenzung Planverfahren und Abgrenzungsvorschlag für eine Innenbereichssatzung OT Markgrafenheide. Städtebaulicher Rahmenplan "Markgrafenheide", 2. Fortsetzung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft (2023), BSR.

II.3.1.2 Ortsteil Hohe Düne

Zwischen 1264, als die Stadt Rostock das Stadtrecht auch für den im verästelten Zufluss der Warnow in die Ostsee befindlichen mittelalterlichen Hafen erhielt, und dem Beginn des 20. Jahrhundert ist im Bereich Hohe Düne in Bezug auf Siedlungsgeschehen kaum etwas passiert, im Gegensatz zur westlichen, Warnemünder Seite.

Entstehung Hohe Düne

Anfang des 18. Jahrhunderts wurde im Zusammenhang mit der schwedischen Besetzung Mecklenburg-Vorpommerns eine „Schwedenschanze“ vis-a-vis von Warnemünde am Durchfluss der Warnow in die Ostsee errichtet, die jedoch nur bis zum Ende der Besatzungszeit dort stand. Danach hat sich die Küstenlinie wie auch die Durchfahrt in die Ostsee (Alter Strom) verändert.

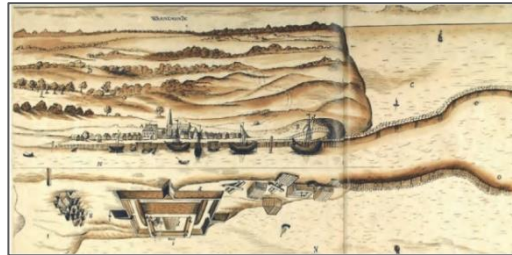


Abb. 44: "Schwedenschanze" im Bereich Hohe Düne 1661 (kartografisch auf dem Kopf dargestellt). Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität; ASK/Convent (2010).

Der Alte Strom, der 1423 für die Schifffahrt auf der Warnow in Richtung Rostocker Stadthafen ausgehoben wurde, war bis zur Verbreiterung und Verlegung 1903 in Form des „Neuen Stroms“ der schmalste schiffbare Querspungpunkt zwischen dem „Fischerort Warnemünde“ und dem Ostufer.



Abb. 45: Veränderung der Küsten- und Uferlinien im Bereich Hohe Düne seit dem 19. Jh. Quelle: Wikimedia Commons/N3MO (2013).

Auf Abbildung 44 sind die Veränderungen der Küsten- und Uferlinien seit dem 19. Jahrhundert im Bereich Hohe Düne, einschließlich der Ostmole mit Yachthafen, bis heute im Vergleich dargestellt.

Bis zum Bau des Neuen Stroms und dem Bau der Strandbahn nach Markgrafenheide 1910 war bis auf eine Anlegestelle auf Seite Hohe Düne noch keine Ansiedlungen vorhanden.

Diese Situation änderte sich 1913 infolge der Entscheidung im Vorfeld des 1. Weltkrieges, im Bereich der Hohen Düne aufgrund der guten „natürlichen Vorsetzungen“ einen Marinefliegerstützpunkt zu errichten. 1914 wurden ein Flugfeld und erste Flugzeughallen errichtet.

Dieser militärisch ausgerichtete Ausbau im Bereich Hohe Düne setzte sich zunächst fort bis in die frühen 1920er Jahre.

Militärischer Ausbau Hohe Düne

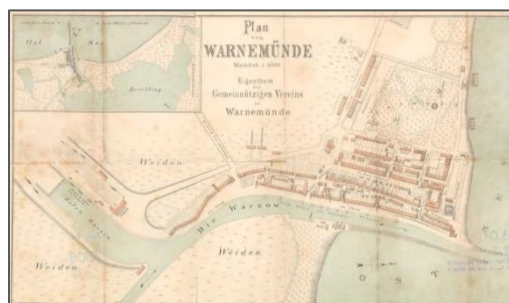


Abb. 46: Die Situation an der Warnow vor dem Bau des Neuen Stroms, um 1890. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Stadtarchiv (o. J.).

1923 verkaufte die Stadt Rostock den Flughafen an das Deutsche Reich, der dann vornehmlich für den zivilen Flugverkehr in Richtung Skandinavien als auch für Flugzeugtests genutzt wurde (u. a. durch die Junkers Flugzeugwerke).

Ab 1933 wurde der Ausbau des Flughafens erneut für ausschließlich militärische Nutzungen weiterbetrieben. 1946/47 wurden die Anlagen des Flughafens gesprengt und demontiert. Jedoch setzte sich die militärische Nutzung dieses großen und für den Ortsteil Hohe Düne bis heute mitprägendes Areal mit dem umfangreichen Ausbau dieses Standortes zum Stützpunkt der Volksmarine ab 1960 durch die Nationale Volksarmee fort.

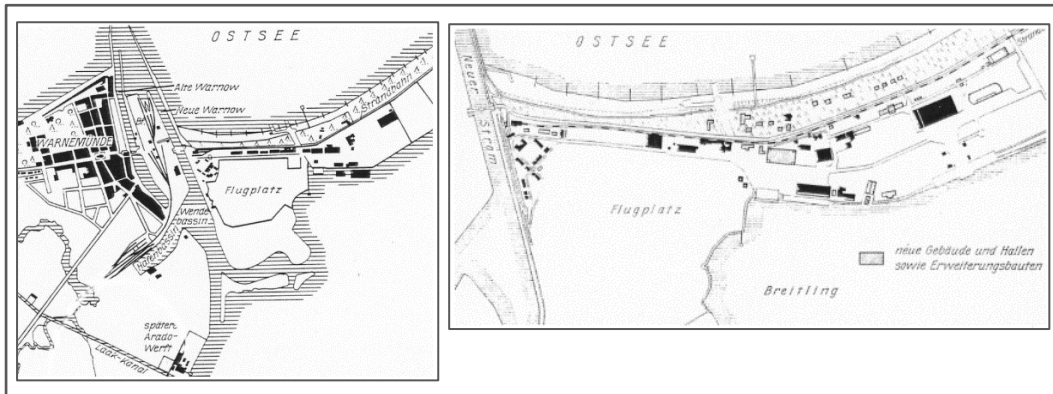


Abb. 47: links: Bereich Flugplatz Hohe Düne 1924; rechts: Bereich Flugplatz Hohe Düne 1938. Quelle: Steike (2015).

Die militärische Nutzung des sich mittlerweile auf einer Fläche von rd. 2,25 km² ausgedehnten Areals, das sich östlich der Straße Kapitän-Hahn-Weg und südlich der Straße Hohe Düne entlang des Breitlings erstreckt, wurde nach 1990 durch die deutsche Marine weiterbetrieben und wurde bis heute zu einem Marinehauptstützkommando an der Ostsee ausgebaut.

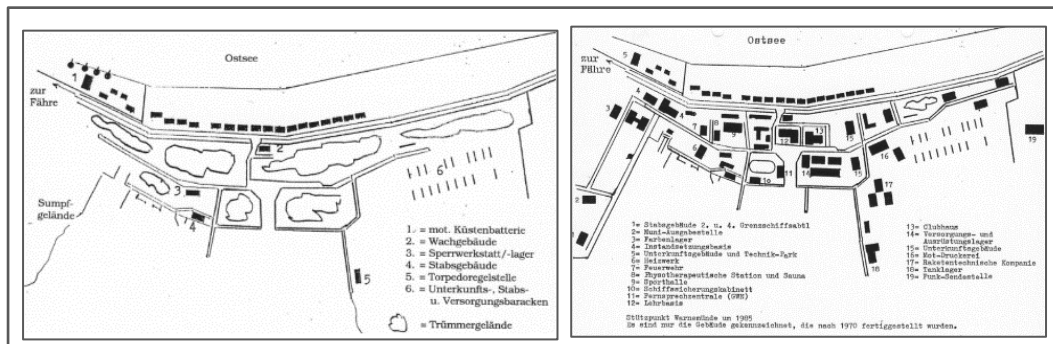


Abb. 48: links: Bereich Marinestützpunkt am Breitling der Volksarmee 1958; rechts: Ausgebauter Marinestützpunkt am Breitling der Volksarmee 1985. Quelle: Steike (2015).

Nördlich, parallel zur Trasse der bis 1945 existierenden Strandbahn nach Markgrafenheide, wurde in den 1930er Jahren die Straße Hohe Düne als befestigte Straße in Richtung Markgrafenheide ausgebaut, an deren nördlicher Seite neben bereits bestehenden Einzelgebäuden des Militärs die erste Wohnsiedlung mit 21 Häusern in Hohe Düne errichtet wurde. Nach dem Krieg wurden diese Häuser erhalten und zunächst „von sowjetischen Stellen“ der Roten Armee, dann von Bediensteten der Volksarmee genutzt und später privatisiert.

Ab 1953 wurde Hohe Düne sukzessive als Wohnstandort aufgesiedelt, wobei die Ausrichtung in erster Linie in Richtung Breitling (Tonnenhof) erfolgte:

Neben der ersten Wohnsiedlung an der Straße Hohe Düne aus den 1930er Jahren entstand 1953 auf dem Gelände des alten Flugplatzes (heute in etwa im Bereich An der See) die erste Siedlung der AWG (Arbeiterwohnungsbaugenossenschaft) der DDR (ehem. Standort der ARDO-Werke).

In den 1950er und 1960er Jahren entstand dann rund um den „Platz des Friedens“ (Möwenweg, Neptunweg und Am Breitling) eine kompakte Einfamilienhaussiedlung, deren Gebäude in der Regel modernisiert und ausgebaut wurden und heute nach wie vor mehrheitlich als Hauptwohnsitze, in Teilen als Ferien- oder Zweitwohnsitze, genutzt werden.

Zwischen 1980 und 1982 wurden westlich des Marinestützpunktes zwischen der Straße Hohe Düne und Kapitän-Hahn-Weg die für das Ortsbild von Hohe Düne auch heute noch prägenden sechs Punkthochhäuser gebaut, die vorrangig für Berufssoldaten der Nationalen Volksarmee vorbehalten waren. Heute sind die Bestände auf die BIMA (Bundesanstalt für Immobilienaufgaben) übergegangen.

Auf drei für das Ortsbild und die Struktur des Ortsteils Hohe Düne prägende Elemente und Bereiche sind an dieser Stelle noch hinzuweisen.

Zum einen der zwischen 1965 und 1970 am Fähranleger der Fähre Hohe Düne errichtete Lotsenturm, der eine nach wie vor wichtige Funktion im Bereich der Warnowmündung und des Seekanals als Einfahrt in den Rostocker Hafen wahrnimmt.

Der zweite Bereich ist die große Anlage der Yachthafenresidenz Hohe Düne mit Hotel, Gastronomie, Yachthafen (560 Liegeplätze) und Konferenzsälen, die die Fläche zwischen der Ostmole, der Straße Am Yachthafen und der Straße Hohe Düne umfasst.

Der dritte noch hervorzuhebende Entwicklungsbereich liegt im Süden von Hohe Düne, zwischen der Landspitze am Breitling, dessen Gelände dem Bundesamt für Seeschifffahrt (Tonnenleger, Lostenhalt) vorbehalten



Abb. 49: Siedlungsbau in Hohe Düne am Neptunweg. Aufnahme: BSR (2021).



Abb. 50: Luftbild der sechs Punkthäuser der BIMA. Quelle: Google Maps (2022).



Abb. 51: Lotsenstation am Fähranleger Hohe Düne. Quelle: Dahlstrøm Nielsen (2021).



Abb. 52: Yachthafenresidenz Hohe Düne mit Yachthafen. Aufnahme: BSR (2019).

ist, und dem „alten Siedlungskern“ von Hohe Düne (rund um den „Platz des Friedens“).



Abb. 53: Neue Einfamilienhäuser im Bereich Tonnenhof. Aufnahme: BSR (2021).



Abb. 54: Vordergrund Neubauten im Bereich Tonnenhof, im Hintergrund der Geschosswohnungsbau der BIMA. Aufnahme: BSR (2021).

Die sich hier erstreckende Fläche wurde nach 2005 durch den „Wohnpark Hohe Düne“, besser bekannt als Tonnenhof in Form eines mehrgeschossigen Wohnungsbaukomplex, der vornehmlich für Eigentumswohnungen vorgesehen war, errichtet.

Zunächst waren zwei Bauabschnitte mit entsprechendem Geschosswohnungsbau geplant. Da jedoch Ende der 2000er Jahre die Nachfrage nach Geschosswohnungen auch als Eigentumsmaßnahme und insofern in „2. Reihe“ nicht mehr am Wohnungsmarkt nachgefragt wurde, wurde der zweite Bauabschnitt in einzelne Grundstücke für Einfamilien- oder Doppelhäuser aufgeteilt, die mittlerweile alle bebaut werden konnten.

Ganz aktuell fertiggestellt, im Übergangsbereich zwischen dem alten Siedlungsbereich und dem Geschosswohnungsbau im Bereich Tonnenhof wurden auf den letzten Baufeldern in diesem Gebiet durch die Wohnungsbaugenossenschaft Warnow – WG-Warnow insgesamt 31 neue Wohneinheiten in Form von Reihenhäusern errichtet.

Auch für den Ortsteil Hohe Düne soll abschließend zur Beschreibung der städtebaulichen und siedlungsstrukturellen Ausgangslage noch kurz auf die in der Ortslage bestehenden Bebauungspläne eingegangen werden.

Derzeit bestehen zwei Bebauungspläne im Ortsteil Hohe Düne:

- für das maritim-touristische Sondergebiet „Yachthafen Hohe Düne“ zwischen der Straße Hohe Düne im Süden, dem Seekanal im Westen, der Ostsee im Norden sowie dem Küstenwald im Osten wurde 2003 der Bebauungsplan 01.SO.92 bekanntge-



Abb. 55: B-Planabgrenzung 01. WA. 87 – Wohngebiet „Am Tonnenhof“. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock (2002).

*Bebauungspläne
Hohe Düne*

macht. Zulässig sind hier vor allem Sondergebietsnutzungen des Beherbergungsgewerbes, Ferienhäuser und -wohnungen, Schank- und Speisewirtschaften, Sanitäranlagen, Einrichtungen und Anlagen für kulturelle, sportliche, gesundheitliche und soziale Zwecke, Anlagen für Bootsbetrieb und -liegeplätze sowie für Wohnnutzungen für Bedienstete. Auf Teilflächen des B-Planbereiches sind Mischgebietsnutzungen mit Büro- und Geschäftsgebäuden, Einzelhandel und Wohngebäuden zulässig sowie einer Teilfläche lediglich Wohnnutzung und sonstige Gewerbebetriebe.

- Der zweite Bebauungsplan betrifft das südliche und östliche Gebiet vom Ortsteil Hohe Düne im Gebiet des Tonnenhofs, das sich von der Straße Hohe Düne und der Straße Kapitän-Hahn-Weg bis kurz vor die Südspitze (Kapitän-Kraepelin-Weg) bzw. westlich bis zum Seekanal erstreckt und östlich Teile des Marinestützpunktes miteinbezieht. Dieser Bereich ist mit dem Bebauungsplan 01.WA.87 als allgemeines Wohngebiet mit den entsprechend zulässigen Nutzungen festgesetzt.



Abb. 56: Vordergrund Wohnpark Hohe Düne/Tonnenhof, Hintergrund „alter Siedlungskern“, dazwischen Neubautender WG Warnow. Quelle: Wohnungsgenossenschaft Warnow (2022).



Abb. 57: Bestandsplan Nutzungen OT Hohe Düne. Städtebauliche Rahmenplanung "Markgrafenheide", 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft (2023), BSR.

II.3.1.3 Ortsteil Hinrichshagen

Der Ortsteil Hinrichshagen war wie Markgrafenheide ursprünglich eine Wald- bzw. Forstarbeitersiedlung, die jedoch anders als Markgrafenheide planmäßig als Straßendorf mit Wohnhäusern, einer Schule und einem Forsthaus (Baumwärterhaus) angelegt wurde. Hier wurde der von Rostock kommende „Verkehr“ Richtung Rostocker Heide kontrolliert.

Entstehung Hinrichshagen

Der Ortsteil Hinrichshagen, erstmals 1731 urkundlich erwähnt, hat seine Siedlungsstruktur als Straßendorf im Kreuzungspunkt und entlang der beiden Hauptstraßen, d. h. Markgrafenheider Straße in Richtung Markgrafenheide bzw. in Richtung Graal-Müritz entlang der Graal-Müritzer Straße, bis heute erhalten.

Der heute 209 Einwohner umfassende Ortsteil wurde wie die übrigen Ortsteile in der Rostocker Heide im Dezember 1924 nach Rostock eingemeindet. Zum Ortsteil gehört als Hinrichshagen-Ausbau noch die in den 1960er Jahren für Militärangehörige errichtete und 1999 modernisierte Erich-Weinert-Siedlung.

Eingemeindung und weitere Entwicklungen

Auf dem aktuellen Nutzungsplan zum Ortsteil Hinrichshagen ist die alte Siedlungsstruktur noch gut erkennbar mit dem unter Denkmalschutz stehenden Forsthaus-Ensemble am nördlichen Ortseingang. Neben der Auffüllung durch ergänzenden Wohnungsbau aus den 1960er bis 1980er Jahren sowie aus den 1990er Jahren in den Baulücken entlang der beiden Hauptstraßen wurde in den 2010er Jahren ein neues Feuerwehrhaus der Freiwilligen Feuerwehr Rostocker Heide (abt. Hinrichshagen) errichtet.

Darüber hinaus wird der Ortsteil durch ausgedehnte Wochenendhaus- und Kleingartenanlagen, die sich nördlich und südlich am Siedlungsrand vor 1990 entwickelt haben, geprägt.



Abb. 58: Bestandsplan Nutzungen OT Hinrichshagen. Städtebauliche Rahmenplanung "Markgrafenheide", 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft (2023), BSR.

II.3.1.4 Ortsteil Torfbrücke

Torfbrücke ist der nördlichste Ortsteil im Rostocker Stadtgebiet (rd. 17 km vom Stadtzentrum entfernt) und wurde wie die anderen Ortsteile des Stadtbereiches Rostocker Heide 1924 in die Stadt Rostock eingemeindet.

Die Besiedlung Torfbrückes erfolgte wie die anderen Siedlungen in der Rostocker Heide als Gründung von Bauerngehöften oder Gebäuden von Forst- bzw. Waldarbeitern. Torfbrücke hatte jedoch eine besondere Lage am Stromgraben (daher auch der Name), der den größten Teil der Rostocker Heide nach wie vor entwässert und das Wasser westlich von der Ortslage in die Ostsee abführt.

Der ehemalige Weg von Süden aus Hinrichshagen kommend und in Richtung Norden nach Graal-Müritz verlaufend, wurde 1905 als befestigte Chaussee ausgebaut. Kurz nach der Eingemeindung von Torfbrücke wurde 1925 die Bahnstrecke Rövershagen-Graal Müritz mit Haltepunkt in Torfbrücke fertiggestellt.

Nicht unweit des von der Bahn angelegten Haltepunktes in Torfbrücke bestand an der Chaussee nach Graal-Müritz das aus dem späten 19. Jahrhundert stammende Forsthaus, das auch für die Fahrgäste einen Warterraum vorhielt. Leider ist das Forsthaus in den 1950er Jahren abgebrannt und nicht wieder aufgebaut worden.

Die weitere Siedlungsentwicklung des Straßendorfes Torfbrücke als nördlichster Ortsteil Rostocks ist beschaulich geblieben. Insofern ist die alte Siedlungsstruktur, einschl. der alten Brücke über den Stromgraben, bis heute erhalten geblieben. Eine Auf siedlung des Straßendorfes erfolgte im Wesentlichen in Folge der Fertigstellung der Bahnstrecke ab den 1930er Jahren westlich der L22 („Chaussee“ Torfbrücke).



Abb. 59: Bauernkaten in Torfbrücke. Gemälde von Carl Malchin um 1890. Quelle: Ortschroniken Mecklenburg-Vorpommern/ Windfluechtermv (2017a).

Entstehung Torfbrücke



Abb. 60: Torfbrücke 1930, von Graal Müritz kommend, Höhe Stromgraben. Quelle: Ortschroniken Mecklenburg-Vorpommern/Windfluechtermv (2019).

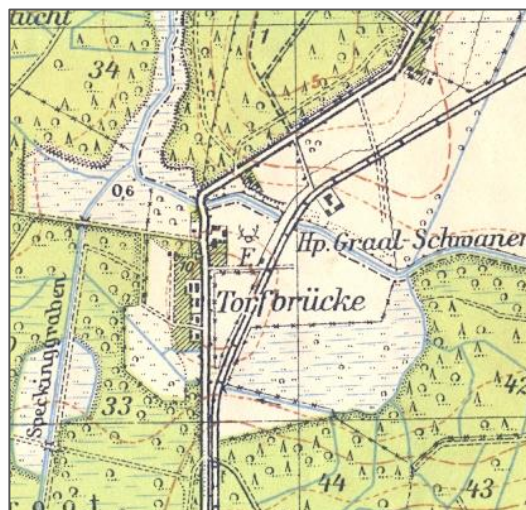


Abb. 61: Lageplan Torfbrücke mit Bahnhaltepunkt ca. 1927. Quelle: Ortschroniken Mecklenburg-Vorpommern/Windfluechter mv (2017b).

Weitere Siedlungsentwicklung Torfbrücke

Bis auf verschiedene Gebäudeerneuerungen und Auffüllung einiger Baugrundstücke östlich und westlicher der L22 wurden in jüngster Zeit am nördlichen Ende des Ortsteils, zwischen Stromgraben und dem Wegestich zum DB-Haltepunkt Torfbrücke östlich der L22, die letzten Grundstücke mit Einfamilienhäusern bebaut.

Der DB-Haltepunkt „Torfbrücke“ mit Bahnsteig, Unterstand und Bahninfrastrukturen (einschl. Hinweisschild an der L22) wurde in den 2010er-Jahren bis auf die Zuwegung von der L22 zum Haltepunkt komplett erneuert und modernisiert.

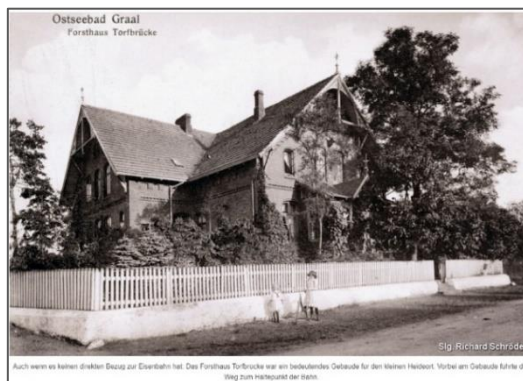


Abb. 62: Forsthaus und Haltepunkt Rostock Torfbrücke um 1910. Quelle: Schröder (2015).



Abb. 63: Bestandsplan Nutzungen OT Torfbrücke. Städtebaulicher Rahmenplan "Markgrafenheide", 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft (2023), BSR

II.3.1.5 Ortsteil Wiethagen

Der Ortsteil Wiethagen, der mit 82 Einwohnern eine höhere Einwohnerzahl (31.12.2021) hat als Torfbrücke (55 Einwohner), wurde erst Mitte des 18. Jahrhunderts – und insofern im Vergleich zu den anderen Ortsteilen – später besiedelt, und zwar vermutlich durch von ihrem Bauernhof vertriebenen „landlose Ackerbauern“, die ihren Hof an den „Grundherren“ zwangsweise abgeben mussten. Abseits ihrer ehemaligen Heimatorte wurden für die nun landlosen Bauern zwei Armenkaten errichtet, aus denen Wiethagen entstand.



Abb. 64: Lage von Wiethagen in einer Landkarte zur Rostocker Heide von 1912. Quelle: Wikimedia Commons/N3MO (2005).

Entstehung Wiethagen

Bis Mitte des 19. Jahrhunderts gab es in Wiethagen eine Handvoll Katen, die vornehmlich einem Baumwärter, einem Forstarbeiter, einem Sägemeister und einem Jäger gehörten.

Ein für den Ort bekanntes und markante Gebäude „Dat bunte Hus“ (bekannt als Discherkate) – ein Gebäude, in dem fünf verschiedene (nicht zünftige) handwerkliche Gewerbe betrieben wurden – wurde erst Anfang der 1990er Jahre abgerissen.

Das älteste Gebäude ist ein im frühen 19. Jahrhundert entstandenes „Holzlagergebäude“ zum Trocknen von geschlagenen Hölzern, das mit mehreren Umbauten und Erneuerungen heute noch – inzwischen denkmalgeschützt – als „Forsthaus“ in der Ortslage steht. Nach seiner ehemaligen Nutzung als „Holzlager“ ging die Reetdachkate als sogenannte „Witwenkaten“ in die „Dorfhistorie“ ein.



Abb. 65: Forsthaus (ehem. Witwenkaten). Quelle: Ortschroniken Mecklenburg-Vorpommern/Steinmüller (2018).

Ebenfalls zur siedlungsstrukturellen Geschichte von Wiethagen gilt auch der im frühen 19. Jahrhundert in unmittelbarer Nähe zur Ortslage errichtete sogenannte „Köhler Hof“. Hier wurde etwa um 1837 eine Anlage nebst Gebäude einer Teerschwelerei errichtet. Hier wurden zeitweise von acht Köhlern neben Holzkohle auch Holzteer und Terpentin in den Teeröfen produziert.

Seit 1991 wird der „Forst- und Köhlerhof“ als eine attraktive Museumsanlage in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem geplanten „DB-Haltepunkt Wiethagen“ durch einen Förderverein betrieben.

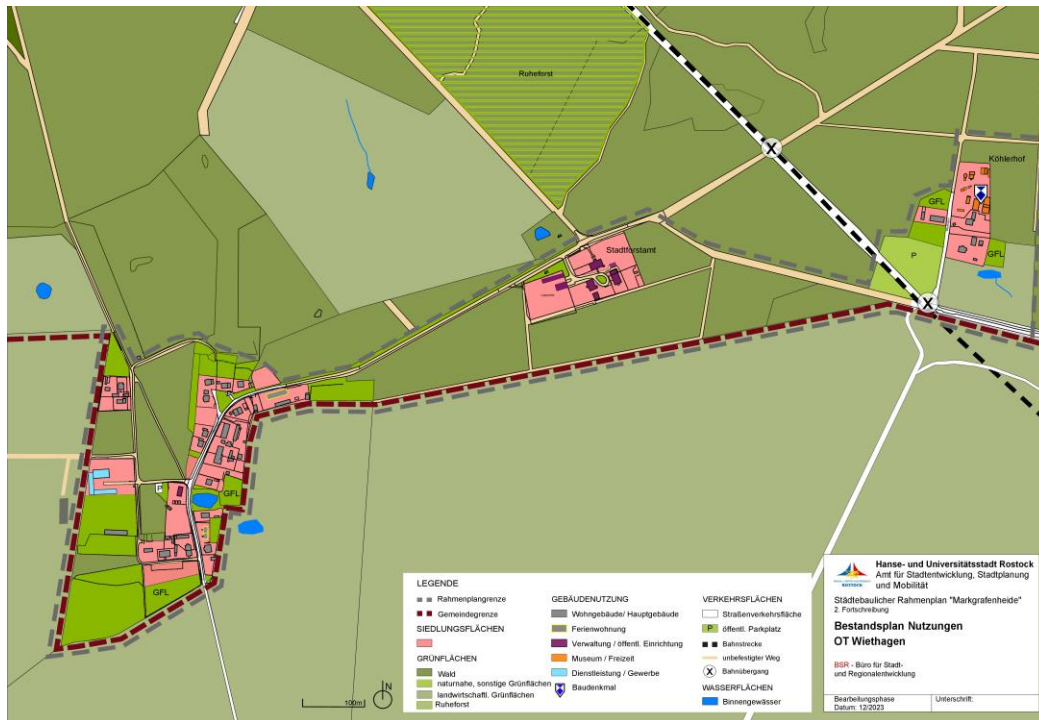


Abb. 66: Bestandsplan Nutzungen OT Wiethagen. Städtebaulicher Rahmenplan "Markgrafenheide", 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023), BSR.

II.3.2 Stärken, Schwächen, Potenziale

Im Anschluss an die Darstellung der Ausgangslagen in den Ortsteilen mit ihren jeweiligen siedlungsstrukturellen Charakteristika und siedlungshistorischen „Wurzeln“ werden als weitere rahmenplanerische Grundlage für alle Ortsteile die Ergebnisse der jeweiligen handlungsfeldbezogenen Stärken-, Schwächen- und Potenzial-Analysen vorgestellt.

Die jeweiligen Stärken-, Schwächen- und Potenzial-Profile der Ortsteile sind tabellarisch aufgebaut, mit Abbildungen und städtebaulichen Analyseplänen unterlegt und den jeweiligen Handlungsfeldern „Wohnungs- und Städtebau, Gestaltung“, „Nachhaltige Entwicklung, Natur- und Klimaschutz“, „Verkehr und Mobilität“ und „Tourismus“ zugeordnet.

Die Ergebnisse der Analysen resultieren aus dem Bürgerbeteiligungsprozess (Bürgerforen 1 und 2), den Vor-Ort-Gebietsaufnahmen (zuletzt Sommer 2022) und der Diskussion und Ergebnissrückkoppelung mit den beteiligten Fachämtern (Ämterunden, Einzelgespräche).

Datengrundlage

Zur Beurteilung der jeweiligen Stärken, Schwächen und Potenziale der Ortsteile sind unter Berücksichtigung der jeweiligen städtebaulichen und siedlungsstrukturellen Charakteristika und Ortsspezifika (Genius Loci) und der jeweils aktuellen funktionalen Ausrichtung und Nutzungsstruktur der Ortsteile (vgl. II.3.1 bis 3.2) folgende Beurteilungskriterien herangezogen: funktionale Kriterien (z. B. *Infrastrukturausstattung, Erreichbarkeiten, Wege- und Erschließungssystem, Flächennut-*

Beurteilungskriterien

zungen u. ä.), städtebauliche Kriterien (z. B. Dichte, Höhe, Maßstäblichkeit, Raumbezüge, Bauweisen, Grün-, Frei- und Platzräume u. ä.), Gestaltungskriterien (z. B. Qualität öffentlicher Räume, Grün- und Freiraumgestaltung, Berücksichtigung von Barrierefreiheit u. ä.) sowie klimaresiliente Beurteilungskriterien (z. B. Versiegelungsgrad, Straßenbaumbestand, Fassaden- und Dachbegrünungen u. ä.).

II.3.2.1 Handlungsfeld Wohnungs- und Städtebau, Gestaltung

Ortsteil Markgrafenheide

Stärken	Schwächen
- Dorfcharakter, „Dorf im Wald“ - In Teilen Berücksichtigung und Beibehalten der alten/historischen Siedlungsstruktur u.a. Waldsiedlung, westlicher Abschnitt und z. T. östlicher Abschnitt der Albin-Köbis-Straße - Bis auf einige Ausnahmen überwiegend gepflegtes bauliches Erscheinungsbild - Zusammenhängende Kleingartenanlagen säumen den östlichen, südlichen und westlichen Siedlungsrand und sind wichtiger Bestandteil der Ortslage - Homogene Bebauungsstrukturen im Bereich Waldsiedlung, im westlichen Abschnitt der Albin-Köbis-Straße und in der Max-Reichpietsch-Straße - Nahversorgungsangebote im Ortskern - Neubauten im Ortskern als bauliche Abrundung und funktionale Ergänzung (Geschäfte im Erdgeschoss, Ferienwohnungen ab 1.OG) des Frei- und Erschließungsbereichs beim NETTO im Ortskern	- Charakter eines Durchfahrtsortes, überwiegend vom MIV dominierte Straßenräume - Unattraktive, gestaltungslose, nicht wahrnehmbare Ortseingänge (Östlicher Ortseingang Schulzenwiese, westlicher Ortseingang Stubbenwiese) - Gestaltungsarme und vielfach unattraktive Platz- und Freiraumbereiche mit wenig Aufenthaltsqualität (u. a. in der Ortsmitte, Waldweg bis Max-Reichpietsch-Straße, Freiraum vor ehem. „Heideperle“, Parkplatzbereich Stubbenwiese, Stellplatzanlagen am Forsthaus und Fürst-Borwin-Parkplatz) - Fehlende oder nicht ausgebildete Raumbezüge zwischen den Siedlungsbereichen u.a. auch aufgrund der Barrierewirkung der Warnemünder Straße aber auch wegen fehlender Wegebeziehungen - Fußläufige und für den Radverkehr schlechte bis unzureichende Erreichbarkeiten des Ortskerns sowie auch innerhalb des Ortskerns - Zur städtebaulichen Abrundung und baulich ansprechenden Einfassung des Ortskerns fehlt auf der südöstlichen Seite des Ortskerns eine passende „Raumkante“ durch eine die Waldsituation berücksichtigende und der Waldsiedlung entsprechende Neubebauung - Durch den Neubau im Ortskern wurde die städtebauliche Situation und Entwicklungsmöglichkeit der Pension Fürst Borwin erheblich eingeschränkt und stellt zzt. einen städtebaulich unattraktiven Standortsituation mit Erneuerungsbedarf dar - Obwohl neue Bebauung im Ortskern mit Gestaltungsanspruch unattraktiver Straßenraum (vor allem Albin-Köbis-Str.), Versiegelung und ruhender Verkehr dominiert Freiflächen und Straßenraum - Für Platzbereich im Ortsmittelpunkt fehlt am östlichen Ende sowie auf dem NETTO-Parkplatzbereich eine raumbildende Raumkante. - Auch wenn der Ortskern eine kompakte Struktur durch den Neubau erfahren hat, ist

	die Neubebauung überdimensioniert (Geschossigkeit) und ortsuntypisch, insbesondere in Bezug auf die vorhandene städtebauliche Struktur. - Die ortsbildtypische und charakteristische Albin-Köbis-Straße wird durch die Neubebauungen in seiner Bedeutung kaum berücksichtigt: unattraktives Erscheinungsbild mit Gestaltungsdefiziten, kaum noch Aufenthaltsqualitäten, einschl. der angrenzenden Erschließungs- und Außenhausbereiche. - Überdimensionierte, versiegelte und zum Ortskern hin orientierte großflächige Parkplatz- und Erschließungsfläche des NETTO-Marktes - In der Ortslage verstreut Gebäude mit erheblichen baulich-gestalterischen Mängeln (Leerstandsgebäude, erneuerungsbedürftige, vernachlässigte Gebäude, potenzielle Abriss-/Sanierungsobjekte – s. Analyseplan) - Fehlende, bezahlbare und differenzierte Wohnangebote zur Stabilisierung der Wohnfunktion im Ortsteil - Deutliche Begrenzung der Ferienwohnangebote in der Ortslage - Fehlender Treffpunkt für den Ortsteil mit familienorientierten und gästebezogenen Angeboten - Fehlende Spiel- und Bewegungsangebote im nahen Wohnumfeld (Familienfreundlichkeit)
--	---

Potenziale

- Integrierte Potenzialflächen für Ortsentwicklung (Fläche nördlich der Feuerwehr, am Ortsmitelpunkt/Warnemünder Straße)
- Optimierbare Wohnungsbestandsgebäude (Albin-Köbis-Straße, Max-Reichpietsch-Straße) zum Ausbau und Stärkung der Wohnfunktion (Mietbereich), jedoch nicht für weitere Ferienwohnungen
- Erweiterbares Fußwegenetzsystems zur verbesserten Erreichbarkeit und Verzahnung von Teilbereichen Markgrafenheides (u. a. auf den Hochwasserschutzanlagen, im südlichen Campingplatzbereich im Zuge des Waldwegs etc. – s. Analyseplan)
- Erneuerbares Gebäudeensemble am Südende des Parkplatzes Stubbenwiese als attraktiver Auftakt (für das Seebad, für den Kletterwald) sowie für einen attraktiven Aufenthaltsbereich
- Das Spielplatzkonzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock von 2016 wird aktuell fortgeschrieben. Der Ortsteil Markgrafenheide sollte hierbei mit Blick auf den anstehenden demografischen Wandel bei der Bilanzierung und Ausstattung mit Spielplätzen besondere Berücksichtigung finden.

Fotos



Abb. 67: Von links oben nach rechts unten: Foto 1: Gebäudeensemble am Parkplatz Stubbenwiese; Foto 2: Waldweg mit Einfamilienhausbebauung; Foto 3: Blick auf den NETTO-Markt und seinem Erschließungs-, Anlieferungs- und Parkplatzbereich im Ortskern; Foto 4: freigeräumtes Grundstück der ehem. Sporthalle an der Warnemünder Str. 2c (Blick von der Albin-Köbis-Str.). Aufnahmen: BSR (2021/2022).



Abb. 68: Von links oben nach rechts unten: Foto 1: WIRO-Neubau Albin-Köbis-Str. 10 und dem zwischen Hotel Godewind gelegene Kleingartenparzellen; Foto 2: Vorderseite Wohnungsneubau der WIRO (Albin-Köbis-Str. 10); Foto 3: Wohnungsneubau an der Albin-Köbis-Straße im Ortskern; Foto 4: städtebauliche Struktur Albin-Köbis-Str.-West. Aufnahmen BSR (2021/2022).



Abb. 69: Von links oben nach rechts unten: Foto 1: östlicher Abschnitt der Albin-Köbis-Straße links Hausnr. 6a (links, hier steht bereits ein Ersatzwohnungsneubau der WIRO), rechts Hausnr. 7a; Foto 2: zwischengenutztes altes Gebäude Warnemünder Str. 14, im Hintergrund BIMA-Wohnungsbau an der Max-Reichpietsch-Str.; Fotos: 3 Neubauten im Ortskern kurz nach Fertigstellung; Foto 4: KGA Erlengrund südl. Albin-Köbis-Str. Aufnahmen: BSR (2021/2022).

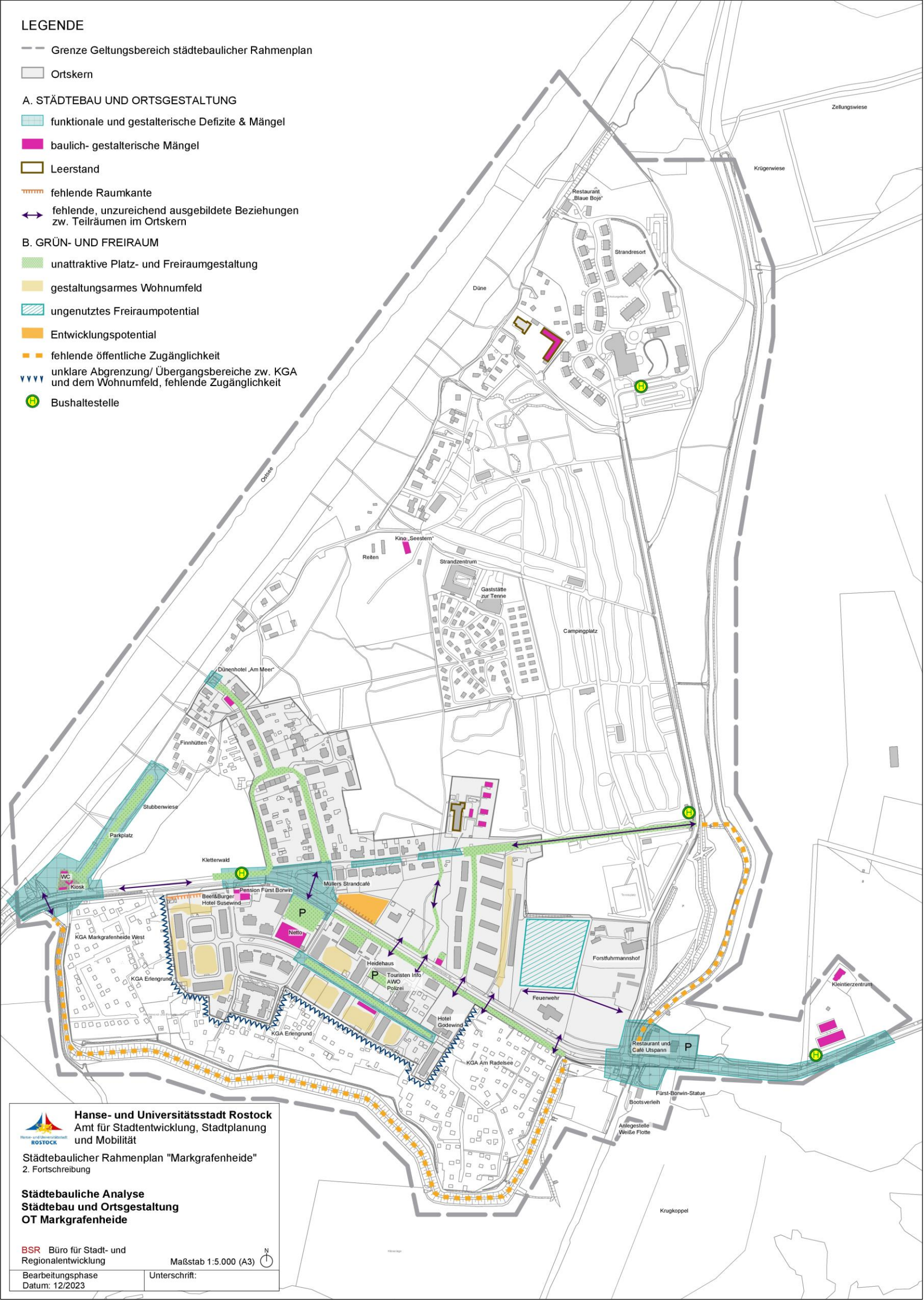


Abb. 70: Städtebauliche Analyse (Teil: „Städtebau und Ortsgestaltung“) OT Markgrafenheide. Städtebaulicher Rahmenplan "Markgrafenheide", 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft (2023).

Ortsteil Hohe Düne

Stärken	Schwächen
- Alter Siedlungskern mit zentral gelegenem Platzbereich „Platz des Friedens“ - Lage am Seekanal mit Fähranleger, begehbarer Hochwasserschutzanlage und begehbarer Ostmole - Vorhandensein von grünen Freiflächen mit Spielplätzen (Ausstattung jedoch erneuerungsbedürftig) - Nähe zum Strand/Ostsee, zur Yachtresidenz, zum Yachthafen - Kita „Dünennest“ im Ortsteil	- Siedlungsteile/Quartiere sind stadträumlich und funktional kaum vernetzt – fehlende Eingebundenheit - Fehlende Quartiers-/Wohnmilieubildung und verbindende Bezüge (Treffpunkte, Wegeführungen) - Unattraktiver, nicht einladender westlicher Ankunftsort und Ortseingang im Bereich des Fähranlegers mit großen, ausgedehnten versiegelten Parkplatzflächen (MIV dominiert) beidseitig der Straße Hohe Düne, mit ungestalteten Abstandsgrünflächen und veraltetem/unattraktivem Stadtmobiliar - Erneuerungs-/sanierungsbedürftiger Fähranleger, einschließlich angrenzender Freiflächen - schlecht ausgebildete, fehlende und ungestaltete Wegeführungen im gesamten Ortsteil (s. Plan „Defizite, Mängel, Potenziale“) - Handlungsbedarf Garagenverein – unattraktive Freiflächen und Garagen, viel versiegelte Flächen in zentraler Lage des Ortsteils - Bezüglich Gestaltung und Funktion unattraktiver; „in die Jahre gekommener“ zentraler Platzbereich Platz des Friedens, umfänglicher Erneuerungs- und Gestaltungsbedarf, einschließlich des Straßenraumes - Ausstattung der Spielplätze in Teilen dringend erneuerungs- und modernisierungsbedürftig; sollte bei der aktuellen Fortschreibung des Spielplatzkonzeptes der Hansestadt entsprechend Berücksichtigung finden. - Straßenraum zwischen Kita „Dünennest“/Kapitän-Hahn-Weg und Am Yachthafen als innerörtliche Ortsstraße zu gestalten - Grundstücke/Häuser nördlich der Straße Hohe Düne liegen direkt an der Straße ohne Vorbereich/ Weg - Schlecht ausgebildete/fehlende Orientierung im „Ankunftsbereich“ u. a. in Richtung Strand/Ostsee, Radwegeführung

Potenziale

- Gestaltungs-, Umstrukturierungs- und Neuordnungspotenziale im Ankunftsbereich von Hohe Düne als Verbindung zwischen Ostsee, Natur und nachhaltigem Wohn- und Tourismusort
- Zentral gelegener Garagenstandort als Potenzialfläche für integrative, milieubildende Maßnahmen (Gemeinschaftseinrichtung, Treffpunkt)
- Einordnung einer kleindimensionierten, d.h. ca. 150 bis 200 m² Versorgungseinheit (Einzelhandel) im zentralen Bereich des neuen „Ankunftsort“ (auch aufgrund des Zuzugs in Hohe Düne u. MGH)

Fotos



Abb. 71: Von links oben nach rechts unten: Foto 1: Zufahrtsbereich/Umfeld am Fähranleger; Foto 2: Stellplatzanlagen im Ortseingangs-/Ankunftsbereich; Foto 3: Fußweg zum Fähranleger (von Süden aus kommend); Foto 4: Zweiter öffentlicher Parkplatz am Fähranleger. Aufnahmen: BSR (2021).



Abb. 72: Von links oben nach rechts unten: Foto 1: Platz des Friedens; Foto 2: südliche Hochwasserschutzanlage mit Wegeführungen; Foto 3: Spiel-/Aufenthaltsbereich „Platz des Friedens“; Foto 4: zentral gelegene Garagenanlage. Aufnahmen: BSR (2021).



Abb. 73: Von links oben nach rechts unten: Foto 1: versiegelte Freifläche am Yachthafen; Foto 2: fehlende Grundstücksvorbereiche an der Straße Hohe Düne-Ost; Foto 3: Fahrradstellplätze im Strandzugang Nr. 3; Foto 4: westlicher Strandzugang; Foto 5: Straßenraum An der See. Aufnahmen: BSR (2021).

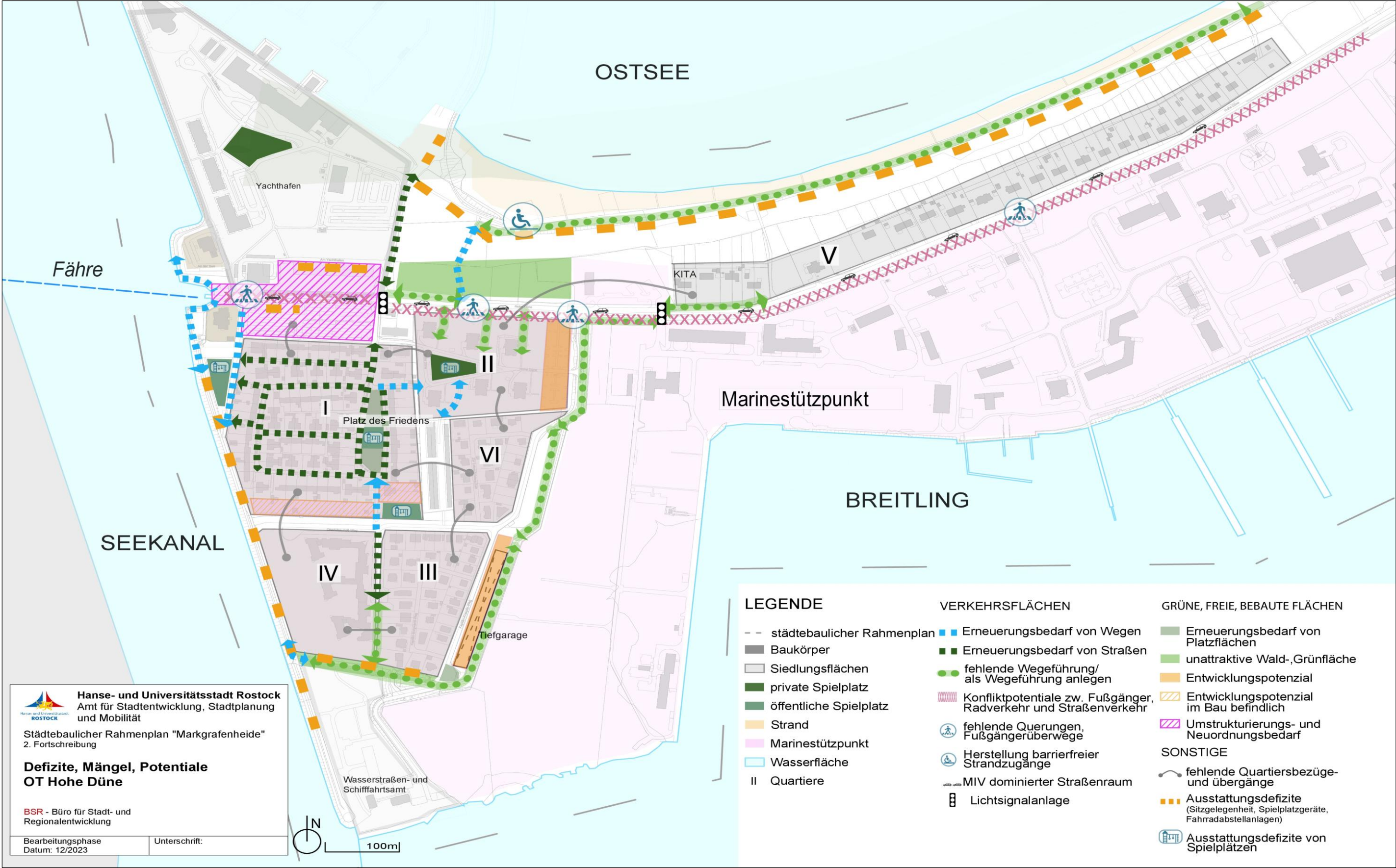


Abb. 74: Bestandsanalyse Defizite, Mängel und Potenziale des Ortsteils Hohe Düne. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft (2023), BSR.

Ortsteil Hinrichshagen

Stärken	Schwächen
- Homogene, dörfliche Siedlungsstruktur - Alte, unter Denkmalschutz stehende Fachwerkgebäude (An der Kuhschneise) - Neues Feuerwehrgebäude (Graal-Müritz-Straße 62)	- Unattraktive, auf den Durchgangsverkehr ausgerichtete Straßenraumgestaltung entlang der Graal-Müritz-Straße - Alter Gebäudebestand, der nicht unter Denkmalschutz steht (Graal-Müritz Str. 51-54); eine Unterdenkmalschutzstellung sollte hierfür geprüft werden - Fehlende und ungestaltete Ortseingangssituationen, die bis auf das Ortsschild weder aus Markgrafenheide kommend noch aus Richtung Torfbrücke kommend nicht auf eine geschlossene Ortschaft hinweisen - Die ebenfalls fehlende und ungestaltete Ortseingangssituation am südlichen Ortseingang ist zudem mit den Zufahrten Waldparkplatz und Gasthof Schinkenkrug unübersichtlich und aufgrund der verschiedenen Nutzungen verkehrsplanerisch und gestalterisch zu verbessern - Fehlende und unattraktive Straßenraumgestaltung entlang Warnemünder Straße - Unattraktive Platz- und Freiflächengestaltung in der Dorfmitte/im gesamten Kreuzungsbereich - Teilweise gebäudebezogener Erneuerungsbedarf

Potenziale

- Wohnbauliches Entwicklungspotenzial zur Abrundung der innerörtlichen Dorflage an der Graal-Müritz-Straße
- Aufwertungspotenziale der Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Ortslage

Fotos



Abb. 75: Von links oben nach rechts unten: Foto 1 + 2: südliche Ortseingangssituation; Foto 3: historisches Gebäudeensemble; Foto 4: innerörtlicher Straßenraum; Foto 5: Verbindungsweg mit Freiraum Graal-Müritz-/Warnemünder Straße. Aufnahmen: BSR (2022).



Abb. 76: Von links oben nach rechts unten: Foto 1: historisches Gebäude „Gaststätte Schinkenhof“; Foto 2: Kreuzungsbereich Graal-Müritz-/Warnemünder Straße; Foto 3: Waldparkplatz; Foto 4: Anbindung Fahrradroute von/nach Markgrafenheide an der Graal-Müritz-Straße; Foto 5: Bushaltestelle Hinrichshagen (Linie 18 nach Markgrafenheide), Recyclingcontainerstandort und Freiflächen. Aufnahmen: BSR (2022).

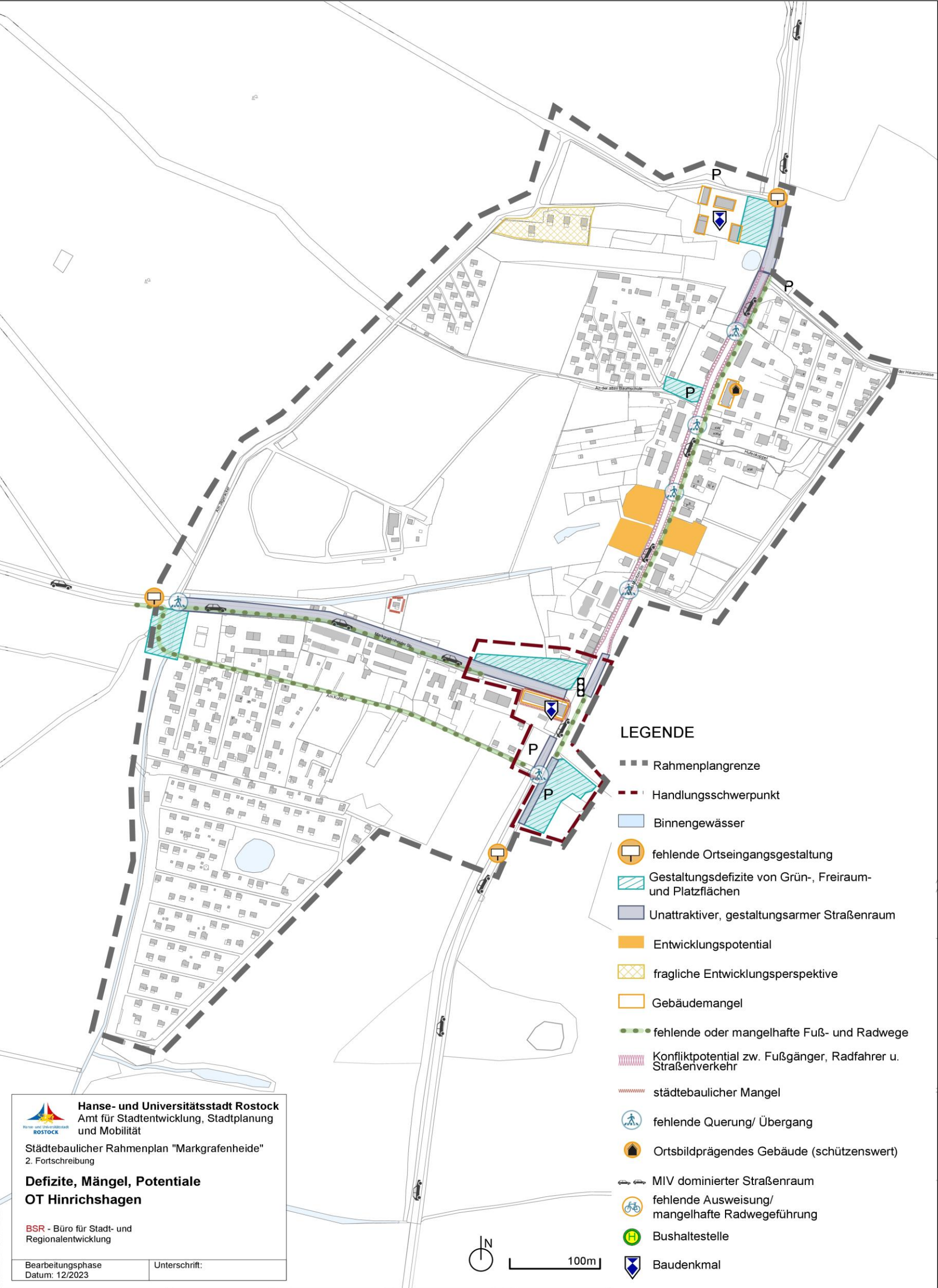


Abb. 77: Bestandsanalyse Defizite, Mängel und Potentiale des Ortsteils Hinrichshagen. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft (2023), BSR.

Ortsteil Torfbrücke

Stärken	Schwächen
- Homogene, dörfliche Siedlungsstruktur - Alte Fachwerkgebäude - Neubauten fügen sich in das Ortsbild ein	- Unattraktive, auf den Durchgangsverkehr ausgerichtete Straßenraumgestaltung entlang der Straße Torfbrücke - Fehlende Ortseingangssituationen (nördlich und südlich), die bis auf das Ortsschild nicht auf die Ortslage Torfbrücke hinweisen, zumal im nördlichen Ortseingangsbereich aus Graal-Müritz kommend sowohl wichtige Abzweige zum DB-Haltepunkt Torfbrücke und zum Campingplatz (Ostseecamp Rostocker Heide) bestehen, als auch die Bushaltestelle Torfbrücke - Funktionale und gestalterische Erneuerung des Zugangsbereiches zum DB-Haltepunkt - Gestaltungsdefizite von Grün- und Freiflächenbereichen

Potenziale

- Wohnbauliches Entwicklungspotenzial zur Abrundung der innerörtlichen Dorflage an der Straße Torfbrücke

Fotos



Abb. 78: Von links oben nach rechts unten: Foto 1: Straßenraum / Ortsdurchfahrt Torfbrücke ohne Querungshilfen; Foto 2: nördlicher Ortseingang (von Graal-Müritz kommend); Foto 3: Zugang zum DB-Haltepunkt Torfbrücke; Foto 4: Neubebauung im nördlichen Torfbrücke mit versiegeltem Erschließungsbereich. Aufnahmen: BSR (2022).



Abb. 79: Von links oben nach rechts unten: Foto 1: kaum wahrnehmbarer südlicher Ortseingang bzw. -ausgang; Fotos 2: Zugang zum DB-Haltepunkt (links), beidseitige Bushaltestellen jedoch ohne Sitzgelegenheit und ohne Querungshilfen; Fotos 3: ungestaltete Freifläche am südlichen Ortseingang; Foto 4: Abzweig zum Campingplatz und Waldparkplatz in Torfbrücke. Aufnahmen: BSR (2022).

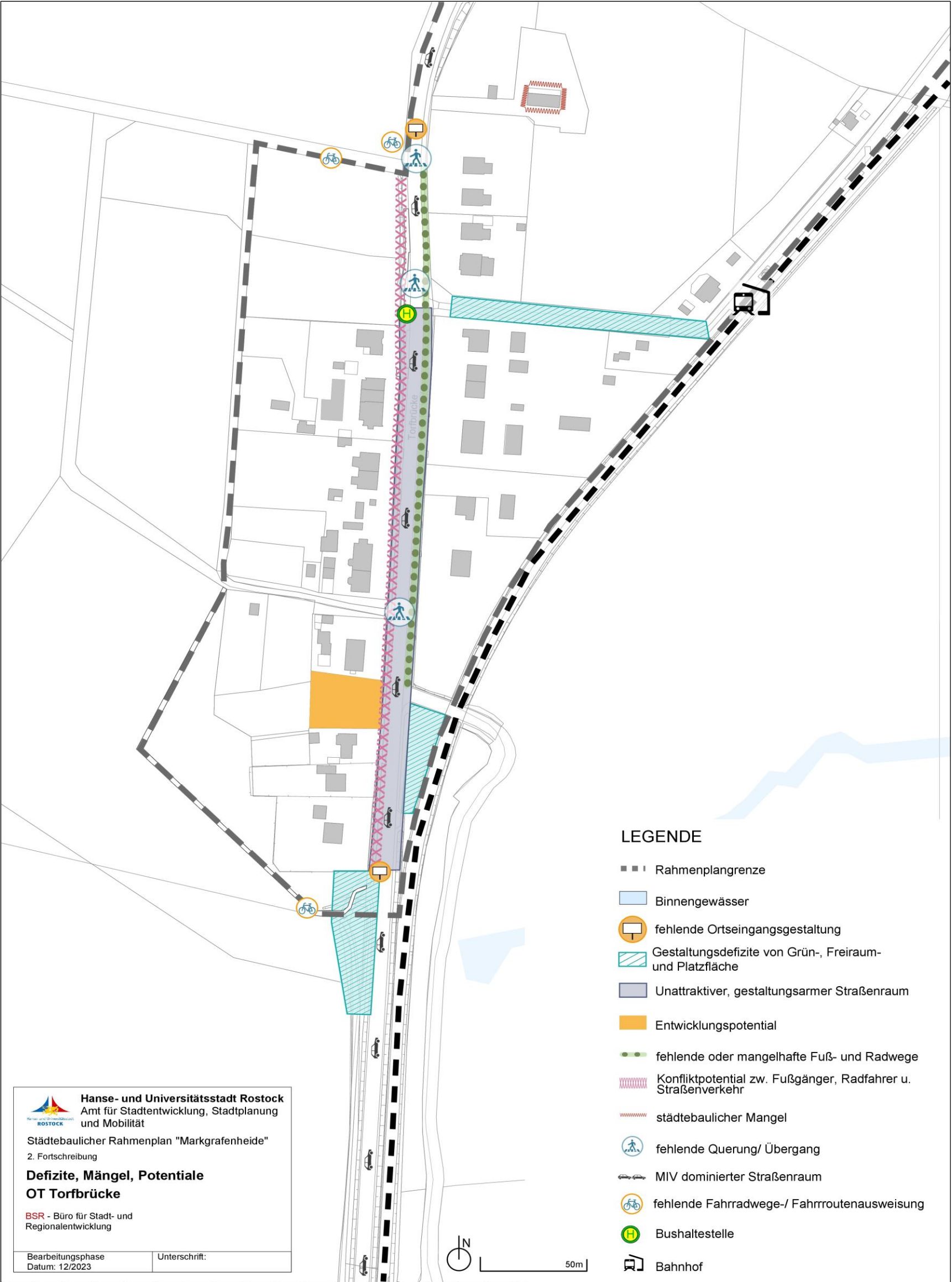


Abb. 80: Bestandsanalyse Defizite, Mängel und Potentiale des Ortsteils Torfbrücke. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft (2023), BSR.

Ortsteil Wiethagen

Stärken	Schwächen
- Homogene, dörfliche Siedlungsstruktur - Alte Fachwerkgebäude und -ensembles (Köhlerhof) - Attraktive Dorfanlage mit unter Denkmalschutz stehenden Fachwerkgebäuden - Stadforstamt in attraktiver Waldlage	- unattraktive Straßenraumgestaltung entlang der Dorfstraße Wiethagen - ungestaltete südliche Ortseingangssituation an der Wiethäger Straße - Defizite der Grün- und Freilächengestaltung entlang der Dorfstraße Wiethagen (am Feuerwehrtich, im Bereich der Straßeneinmündungen und Grundstückerschließungen)

Potenziale

- Dörflich ansprechende Straßenraumgestaltung, einschl. des südlichen Ortseingangs
- Wohnbauliches Entwicklungspotenzial zur Abrundung der innerörtlichen Dorflage entlang der Straße Wiethagen/Wiethäger Straße
- Geplanter DB-Haltepunkt am Köhlerhof (östlicher Ortsteil von Wiethagen)

Fotos



Abb. 81: Von links oben nach rechts unten: Foto 1: südlicher Ortseingang Wiethagen; Foto 2: Straßenraum im südlichen Teil von Wiethagen; Foto 3: zentraler Ortsbereich, links Forstamt, rechts Dorfteich; Foto 4: Dorfteiche, Naturdenkmal und Freifläche in der Dorfmitte. Aufnahme: BSR (2023).



Abb. 82: Von links oben nach rechts unten: Foto 1: nördliche Dorflage mit historischem Wohngebäude und Übergang zum Waldbereich; Foto 2: Straßenraum in zentraler Ortslage; Foto 3: Blick auf den östlichen Ortsausgang in Richtung Wald und Försterei; Foto 4: Gewerbebetrieb am westlichen Dorfrand. Aufnahmen: BSR (2023).

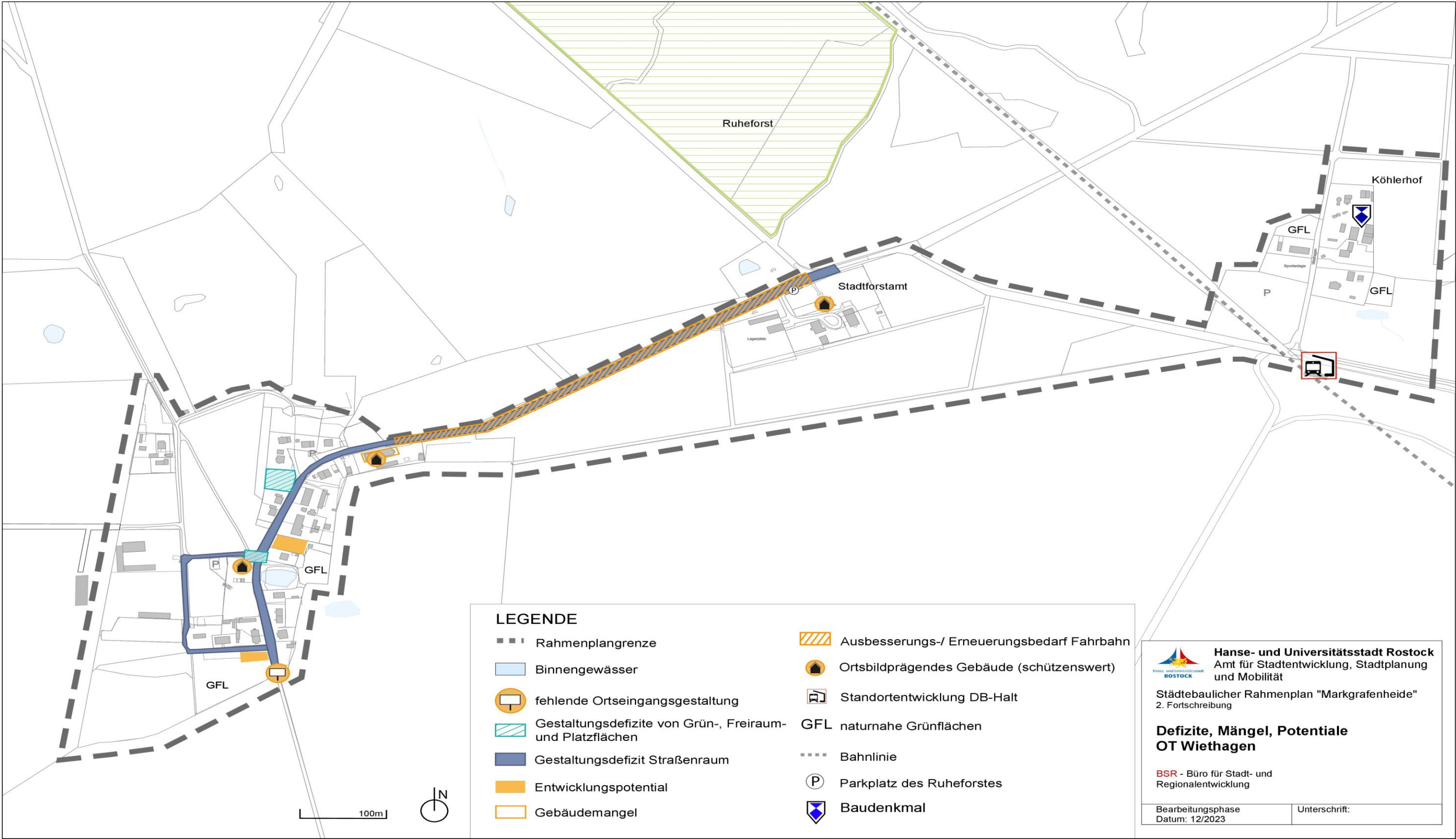


Abb. 83: Bestandsanalyse Defizite, Mängel und Potenziale des Ortsteils Wiethagen. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft (2023), BSR.

II.3.2.2 Handlungsfeld Nachhaltige Entwicklung, Natur- und Klimaschutz

Die Herleitung der Stärken-, Schwächen- und Potenzialanalyse im Handlungsfeld „Nachhaltige Entwicklung, Natur- und Klimaschutz“ und die damit verbundenen Ergebnisse beruhen auf der augenscheinlichen Beurteilung und Bewertung von Anfälligkeiten der Ortslagen in Bezug auf Klimawirkungen und der Verletzlichkeit/Betroffenheiten der städtischen Systeme (auch in den anderen drei Handlungsfeldern) einerseits und der augenscheinlichen Beurteilung und Bewertung von Widerstandsfähigkeit und Robustheit durch erfolgte, noch nicht erfolgte bzw. mögliche Vorsorge- bzw. Anpassungsmaßnahmen andererseits.

Im Rahmen der weiteren Ortsteilentwicklung von Markgrafenheide ist für die Entwässerung des Ortsteiles und der zukünftigen wassersensiblen Stadtentwicklung die Ergebnisse des Entwässerungskonzeptes und Variantenuntersuchung „Niederschlagsentwässerung Markgrafenheide“ (WASTRA-Plan, 2023) zu berücksichtigen. Die zukünftige Entwässerung des Ortsteils muss zukünftig dezentral erfolgen (analog zu dem Leitbild der „wassersensiblen Stadtentwicklung“).

Grundsätzlich in die weitere Ortsentwicklung von Markgrafenheide ist ein Regenwassermanagement für eine wassersensible Entwicklung sowie auch der Moorschutz einzubeziehen und zu berücksichtigen (u.a. im Bereich Stubbenwiese, in Teilen die KG-Anlagen Radelsee und Erlengrund; vgl. auch 2. Fortschreibung des städtischen Bodenschutzkonzeptes).

Ortsteil Markgrafenheide

Stärken	Schwächen
---------	-----------

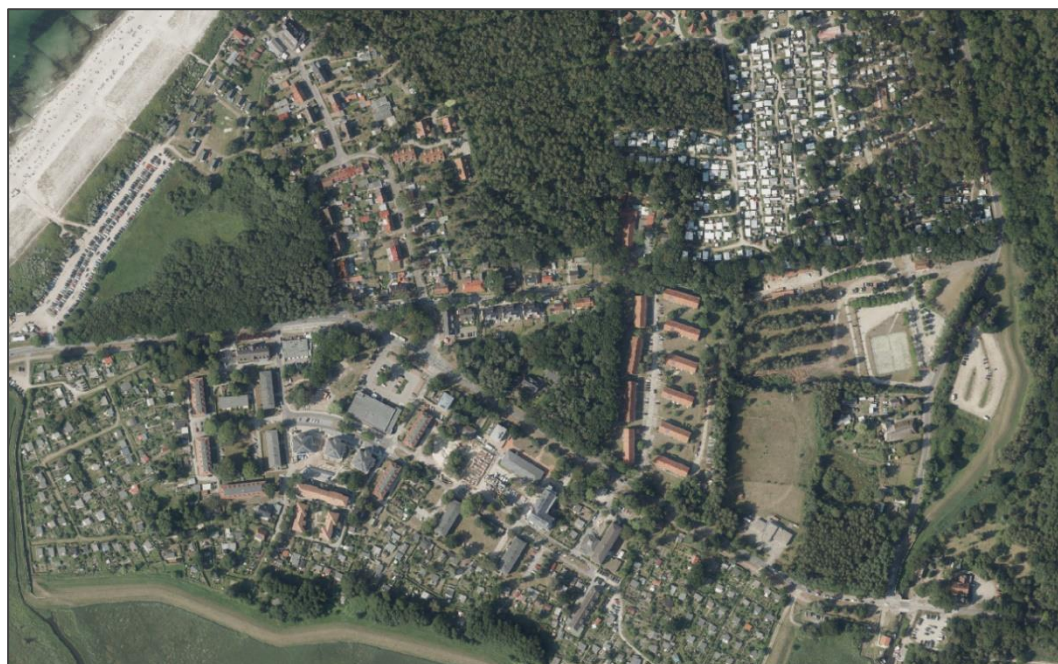


Abb. 84: Luftbild der Ortslage von Markgrafenheide, aus der sowohl der hohe Grünanteil als auch der unverhältnismäßige Anteil von versiegelten Flächen sowie Begrünungspotenziale hervorgehen. Quelle: Geoportal Rostock (2022).

- Hoher Anteil unversiegelter Grün- und Freiflächen im öffentlichen Raum - Hoher Waldanteil und Baumbestand in privaten und öffentlichen Bereichen - Umfangreicher Besatz von grünen Kleingartenflächen in der Ortslage - Kaum Anteil von Schotter- oder Steingärten in privaten Bereichen	- Geringer Anteil und Einsatz von Solar- und PV-Anlagen im Gebäudebestand - Sehr hoher Versiegelungsanteil von Erschließungs- und Parkplatzflächen im Ortskernbereich, insbesondere in den Neubaugebieten sowohl im öffentlichen als auch auf privaten Flächen - Keine Begrünung von Flachdächern (z. B. NETTO-Gebäude, Garagen, Feuerwehr) und Gebäudewänden (Nebengebäude, Toiletten, Haltestellenüberdachungen, Campingplatzgebäude etc.) - Nicht ausreichende Kanalisation (u. a. in der Walsiedlung) oder Versickerungsbereiche (einschl. Rigolensysteme) im Ortskern - Fehlende E-Ladestationen für Pkws und E-Bikes im Ortskern, in den Wohnbereichen und an den öffentlichen Parkplatzbereichen (im Bereich Parkplatz Stubbenwiese ist eine Ladestation zzt. in Planung) - Hoher Anteil von Kfz-Stellplatzflächen auf öffentlichen und privaten Flächen (Bündelungspotenzial)
---	--

Potenziale

- Vorhandensein von Flachdachpotenzialen und Gebäudewänden für regenerative Energiesysteme, Gründächer oder begrünte Gebäudefassaden
- Gute, optimierbare und weiterverwendbare Wohnbestandsgebäude
- Flächeneinsparpotenzial durch zentrale Quartiersstellplatzanlagen
- Vorhandensein von Grünflächen entlang Straßen/Entwässerungsachsen und als Mittelinseln/Grünstreifen (u.a. Albin-Köbis-Straße) sind als mögliche Rückhalteflächen für Niederschlagsentwässerung freizuhalten.
- Die Nutzung von Freiflächen als multifunktionale Flächen stellen für das dezentrale Regenwassermanagement in Bezug auf oberflächliche Versickerung und eventuellen zusätzlichen Rückhalt wichtige Potenziale dar.

Ortsteil Hohe Düne

Stärken	Schwächen
- Hoher Anteil unversiegelter Grün- und Freiflächen im öffentlichen Raum (Platz des Friedens, Spielplatzflächen, Nebenflächen) - Umfangreicher Waldanteil (Küstenwaldbereich) und Baumbestand in privaten und öffentlichen Bereichen (BIMA-Bestände, Marine-Stützpunkt) - Geschützter Küstenwald- und Dünenbereich	- Geringer Anteil und Einsatz von Solar- und PV-Anlagen im Gebäudebestand sowohl im gesamten Bereich der Yachtresidenz, im Bereich Tonnenhof und dem Gebäudebestand der BIMA - Sehr hoher Versiegelungsanteil von Erschließungs- und Parkplatzflächen, vor allem im gesamten westlichen „Fähranleger-/Ankunftsbereich“ mit Parkplatz- und Erschließungsflächen aber auch auf privaten Grundstücken (Vorgärten) - Kein oder nur geringer Baumbestand an Straßen, an Parkplatzflächen, an großen Gebäudebeständen (Verschattungen und Schattengebung) - Ausgedehnte nicht bepflanzte, biodiversifizierte oder gestaltete grüne Abstandsflächen, auch auf privaten Grundstücken - Fehlende E-Ladestationen für Pkws und E-Bikes im Ortskern, in den Wohnbereichen und an den öffentlichen Parkplatzbereichen

Potenziale

- Vorhandensein von Flachdachpotenzialen und Gebäudewänden für regenerative Energiesysteme, Gründächer oder begrünte Gebäudefassaden
- Entsiegelungspotenziale im Bereich Erschließungs- und Parkplatzflächen
- Flächeneinsparpotenziale durch Bündelung und Stellplatzoptimierung zu Gunsten von Grün- und Freiflächen und gestalteten öffentlichen Räumen



Abb. 85: Luftbild von Hohe Düne, aus der sowohl der hohe Grün- und Baumbesatz im Küstenwald, im Bereich Marine Stützpunkt und BIMA-Bestände als auch der hohe Anteil versiegelter Parkplatz- und Erschließungsflächen sowie von Abstandsgrünflächen hervorgehen. Quelle: Geoportal Rostock (2020).

Ortsteil Hinrichshagen



Abb. 86: Luftbild der Ortslage von Hinrichshagen, aus der sowohl der hohe Wald- und Grünbesatz in der Ortslage, einschl. Kleingarten- und Wochenendhausanlagen als auch das Entsiegelungs- und Begrünungspotenzial im Bereich der Parkplatz- und Straßenraumflächen hervorgehen. Quelle: Google Earth Pro (2022).

Stärken	Schwächen
- Hoher Waldanteil und Baumbestand in privaten und öffentlichen Bereichen - Umfangreicher Besatz von grünen Kleingartenanlagen in der Ortslage - Wenig versiegelte Schotter- oder Steingärten auf privaten Grundstücksflächen	- Geringer Anteil und Einsatz von Solar- und PV-Anlagen im Gebäudebestand - Ein für Hinrichshagen bedeutendes und charakteristisches Gebäudeensemble steht derzeit nicht unter Denkmalschutz - Hoher Versiegelungsanteil im Straßenraum wie auch bei Erschließungs- und Parkplatzflächen (u. a. beim „Schinkenkrug“) - Keine Begrünung von Flachdächern und Gebäudewänden bei Nebengebäuden, Haltestellenüberdachungen, Kleingarten-/Wochenendgebäuden - Fehlende E-Ladestationen für Pkws und E-Bikes im Ortskern, Bushaltestellen, auf den öffentlichen Parkplatzbereichen - Fehlende Baumpflanzungen entlang der Ortsstraßen und auf den öffentlichen und privaten Parkplatzflächen (Schattenbildung)

Potenziale

- Gebäudepotenziale für regenerative Energiesysteme, Gründächer oder begrünte Gebäudefassaden
- Gute, optimierbare und weiterverwendbare Wohnbestandsgebäude, einschl. Altbaubestände
- Entsiegelungspotenziale bei Parkplatz- und Erschließungsbereichen
- Verfügbarer Straßenraum für Baumpflanzungen

Ortsteil Torfbrücke

Stärken	Schwächen
- Hoher Grün- und Waldanteil und Baumbestand in privaten und öffentlichen Bereichen - Wenig versiegelte Schotter- oder Steingärten auf privaten Grundstücksflächen	- Geringer Anteil und Einsatz von Solar- und PV-Anlagen im Gebäudebestand - Hoher Anteil versiegelter Flächen im Straßenraum und bei privaten Erschließungs- und Parkplatzflächen, vor allem bei Neubauten - Keine Begrünung von Flachdächern und Gebäudewänden bei Haupt- und Nebengebäuden - Fehlende E-Ladestationen für Pkws und E-Bikes im Zufahrtsbereich zum DB-Haltepunkt



Abb. 87: Luftbild der Ortslage von Torfbrücke, aus der sowohl der hohe Wald- und Grünflächenanteil in der Ortslage als auch das Potenzial für Baumpflanzungen entlang Ortsstraße und vereinzelt auf den privaten Grundstücksflächen (Schattenbildungen) hervorgehen. Quelle: Google Earth Pro (2022).

	- Fehlende Baumpflanzungen entlang der Ortsstraße Torfbrücke und auf privaten Grundstücksflächen (Schattenbildung)
--	--

Potenziale

- Gebäudepotenziale für regenerative Energiesysteme, Gründächer oder begrünte Gebäudefassaden
- Gute, optimierbare und weiterverwendbare Wohnbestandsgebäude, einschl. Altbaubestände
- Entsiegelungspotenziale bei Parkplatz- und Erschließungsbereichen
- Verfügbarer Straßenraum für Baumpflanzungen

Ortsteil Wiethagen

Stärken	Schwächen
- Hoher Grün- und Waldanteil und Baumbestand in privaten und öffentlichen Bereichen - Keine versiegelten Schotter- oder Steingärten auf privaten Grundstücksflächen	- Geringer Anteil und Einsatz von Solar- und PV-Anlagen im Gebäudebestand (Haupt- und Nebengebäude) - Keine Begrünung von Flachdächern und Gebäudewänden bei Haupt- und Nebengebäuden - Fehlende E-Ladestationen für Pkws und E-Bikes im Ortsbereich, beim Forsthaus oder am Köhlerhof - Fehlende Baumpflanzungen entlang der Ortsstraße Wiethagen, Parkplatzbereich beim Köhlerhof (Schattenbildung)



Abb. 88: Luftbild der Ortslage von Wiethagen, aus der hohe Wald- und Grünflächenanteil in der Ortslage als auch das Potenzial für Baumpflanzungen entlang Ortsstraße (Schattenbildungen) und das Entsiegelungspotenzial im Bereich Wiethagen Nr. 20 hervorgehen. Quelle: Google Earth Pro (2022).

	- Hohe Flächenversiegelung im gewerblichen Bereich Wiethagen Nr. 20
--	---

Potenziale

- Gebäudepotenziale für regenerative Energiesysteme, Gründächer oder begrünte Gebäudefassaden
- Gute, optimierbare und weiterverwendbare Wohnbestandsgebäude, einschl. Altbaubestände
- Entsiegelungspotenzial bei Parkplatz- und Erschließungsbereichen
- Verfügbarer Straßenraum im Bereich der Ortsstraße Wiethagen für Baumpflanzungen



Abb. 89: Luftbild der östlichen Ortslage von Wiethagen mit Stadtforstamt und Köhlerhof. Quelle: Google Earth Pro (2022).

II.3.2.3 Handlungsfeld Verkehr und Mobilität

Die Ergebnisse der Stärken-, Schwächen- und Potenzialanalyse für das Handlungsfeld „Verkehr und Mobilität“ beruhen auf eigenen Erhebungen, den Ergebnissen der Fachämterabstimmungen und Bürgerbeteiligungsveranstaltungen sowie auf dem Abgleich mit den Zielen und Anforderungen stadtübergreifender Konzepte im Bereich Verkehr und Mobilität, wie dem „Mobilitätsplan Zukunft Rostock“ (MOPZ).

Ortsteil Markgrafenheide

Stärken	Schwächen
- Gute Anbindung an den ÖPNV (2 Buslinien (Linien 17 u. 18) mit vier Bushaltestellen) in Richtung Hohe Düne u. Hinrichshagen/Dierkower Kreuz - Anbindung an das überörtliche und überregionale Radwegesystem/Fernradwanderweg (Ostseeküsten-Radwanderweg) - Ausreichende Anzahl von öffentlichen und im Ort gut verteilten Stellplatzanlagen	- Schlechte bis mangelhafte Ausgestaltung und Vernetzung des örtlichen Fuß- und Radwegesetzes - Fehlende innerörtliche Fußwegeführungen und -beziehungen (u. a. vom östlichen in den westlichen Ortsteil) - Eine Ausschilderung eines 30 km/h-Bereichs im Ortskern ist unzureichend zur Verkehrsberuhigung und für die Bedeutung der zentralen Ortslage

- Vielfach barrierearme Bordsteinabsenkungen im Ortskern	- Unfall- und Gefährdungsschwerpunkt Ortseingangsbereich West/Parklatzeinfahrt Stubbenwiese - Dominanz der Achse Warnemünder Straße für den motorisierten Individualverkehrs im Ortsbereich u. a. durch Ausrichtung des Straßenraums auf Durchgangsverkehre, kaum Querungsmöglichkeiten, fehlende Radwegführungen auf der Nordseite der Warnemünder Straße, fehlende Kenntlichmachung des Ortskernbereiches (z. B. Material-/Farbwechsel) - Fehlende gesicherte Fußgängerüberwege im Ortskern (Warnemünder Straße, Ortseingangsbereichen, Budentannenweg) - Ungeordnete Stellplatzsituationen im Bereich der Albin-Köbis-Straße Ost und West, zu viele Stellplätze im öffentlichen Raum (vor allem durch die Neubebauung im Ortszentrum), fehlende Mehrfachnutzungen von großflächigen Stellplatzanlagen (z.B. P-Platz NETTO, BIMA-Garagenanlage) zur Verringerung von Flächenversiegelung und verbesserter Stellplatzoptimierung - Unattraktive, z. T. baufällige Garagenanlagen im Bereich der Wohnanlage der BIMA an der Max-Reichpietsch-Straße und an der Albin-Köbis-Str.-Ost (zw. Hausnr. 9 und 11) - Neuordnungsbedarf/Stellplatzoptimierung unter Einbeziehung von Flächengestaltung, Fußläufigkeit, Fahrradabstellmöglichkeiten, E-Bikes- und E-Pkw-Anschlüsse der öffentlichen Stellplatzanlagen Stubbenwiese, Fürst-Borwin-Parkplatz und Budentannenweg - Potenzielle Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern des parallel zur Warnemünder Straße verlaufende Fuß- und Radweg - Fehlender Radweg auf der Nordseite der Warnemünder Straße und fehlende Ausgestaltung der innerörtlichen Nebenstraßen (Waldsiedlung, Waldweg) als Wohn-/Spielstraßen oder Mischverkehrsflächen - Verkehrsengpass Budentannenweg/Einmündung in die Warnemünder Straße mit Verengung Brücke in West-Ost-Richtung, fehlende Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer - Fehlende oder unattraktive Fahrradabstellanlagen (z. B. Bushaltestellen, Pkw-Stellplatzanlagen, Strandauf- bzw. zugängen), fehlende Querungshilfen zwischen Strandparkplätzen und Strandzugängen - Zwischen Hohe Düne und Markgrafenheide haben alle Parkplatzbereiche entlang der Straße Hohe Düne (P-Zufahrt Spüllfelder, P-Sonnenstrand) sowie im Bereich der Bushaltestelle „Taterhörn“ keine gesicherten Querungshilfen,
--	--

um die Strandaufgänge 13 bis 18 zu erreichen; hier sind die Strandzugänge auf der Nordseite lediglich durch markierte Poller geschützt. Hier bedarf es gesicherter Fußgängerquerungen für die Strandbesucher.

Potenziale

- Herrichtung/Attraktivierung der innerörtlichen Straßen/Straßenräume zu Wohn-, Spiel- oder Mischverkehrsflächen
- Aktivierbare Potenziale für neue Wegeführungen und für ein zusammenhängendes Fußwegenetz (hohes Maß an Synergiepotenzialen bzgl. Wohnwert, Tourismus, kurze Wege)
- Aufwertungspotenziale von Straßenräumen und Platzbereichen für ein Mehr an Fußgänger-, Radfahrer- und Aufenthaltsqualität zu Gunsten des Wohn- und Tourismusstandortes Markgrafenheide

Fotos



Abb. 90: Von links oben nach rechts unten: Foto 1: Fehlende Fußgängerquerungen im Ortskern; Foto 2: unattraktiver, kaum erkennbarer Fahrradabstellplatz; Foto 3: Südlicher Ortseingangsbereich mit Zufahrt Parkplatz Stubbenwiese; Foto 4: überdimensionierte Verkehrsflächen. Aufnahmen: BSR (2022).



Abb. 91: Von links oben nach rechts oben: Foto 1: Ortseingangsbereich Ost/Schulzenwiese; Foto 2: östlicher Abschnitt der innerörtlichen Warnemünder Straße ohne Querungshilfe und nördlichem Fuß- und/oder Radweg; Foto 3: alte Wohnstraße Albin-Köbis-Str. verliert an Qualität durch Neubau von Stellplätzen, versiegelte Zufahrtsbereiche etc. im Ortszentrum; Foto 4: versiegelter unattraktiver Straßenraum für ruhenden und fließenden Verkehr. Aufnahmen: BSR (2022).

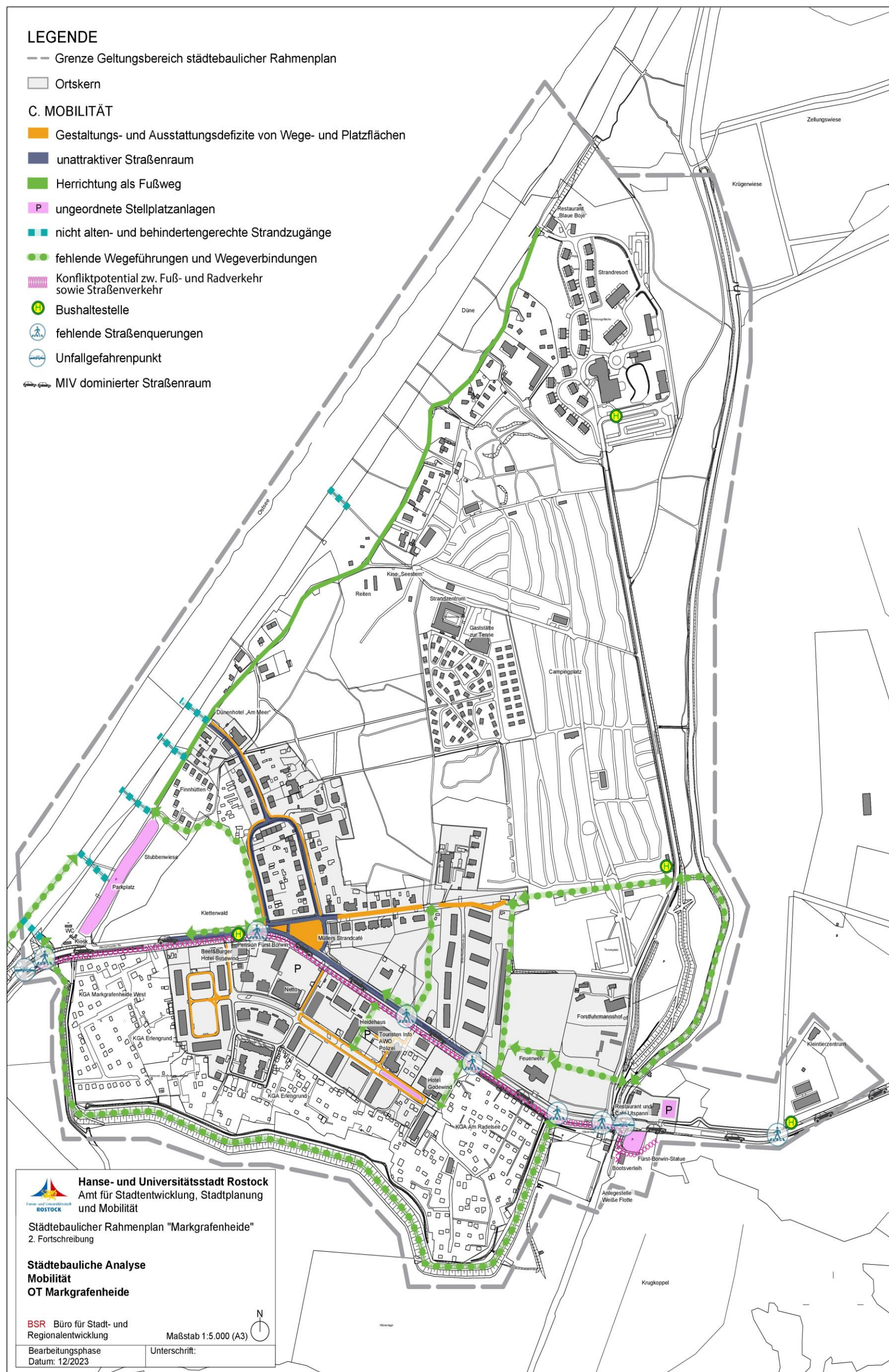


Abb. 92: Städtebauliche Analyse (Teil: „Mobilität“) OT Markgrafenheide. Städtebaulicher Rahmenplan „Markgrafenheide“, 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft (2022).

Ortsteil Hohe Düne

Stärken	Schwächen
- Gute Anbindung an den ÖPNV mit 2 Buslinien (Linien 17 u. 18) in Richtung Markgrafenheide/Rostocker Heide/Dierkower Kreuz) mit Busumsteigepunkt am Fähranleger - Insgesamt vier gut verteilte Bushaltestellen im Ort mit einer neuen, wichtigen Bushaltestelle (Breitling/Kita „Dünennest“) - Direkte Anbindung an die Fähre nach Warnemünde (Fähranleger) - Anbindung an das überörtliche und überregionale Radwegesystem/Fernradwanderweg (Ostseeküsten-Radwanderweg)	- Schlechte bis mangelhafte Ausgestaltung und Vernetzung von Fuß- und Radwegen zur Vernetzung der einzelnen Siedlungsteile, insbesondere zwischen den nördlich der Straße Hohe Düne gelegenen Siedlungsteilen mit dem Hauptort/Fähranleger (vgl. Plan „Defizite, Mängel, Potenziale“, Abb. 67) - Fehlende Fußwegeführungen und -beziehungen (Rundweg) innerhalb des Kernbereiches zwischen Tonnenhof, alter Siedlungsteil, Yachthafen und Strand - Fehlende gesicherte Fußgängerüberwege im Verlauf der Straße Hohe Düne zwischen Ortseingang und Fähranleger zur Verbesserung der Vernetzung, zur verbesserten Erreichbarkeit des südlich der Straße Hohe Düne gelegenen Fuß- und Radwegs bzw. der nördlich gelegenen Strandzugänge - Hauptausrichtung der Straße Hohe Düne auf den Durchgangsverkehr und den MIV, vor allem auch im zentralen Ortsbereich zwischen Kita „Dünennest“ / Kapitän-Hahn-Weg und Fähranleger u. a. durch einseitige Ausrichtung des Straßenraums auf den Durchgangsverkehr - Umstrukturierungs- und Neuordnungsbedarf des zentralen Stellplatzbereiches mit Bushaltestelle und verkehrlichen Infrastrukturen unter Einbeziehung der nördlichen Stellplatzanlage mit Ziel der Flächen- und Stellplatzoptimierung, der barrierefreien Fußläufigkeit, der Einordnung einer modernen Fahrradabstellanlage, mit E-Bikes- und E-Pkw-Anschlüssen, mit Bushaltepunkt und attraktiven Infrastrukturangeboten - Potenzielle Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern auf dem südlich der Straße Hohe Düne verlaufenden gemeinsamen Fuß- und Radweg - Fehlender Fuß- und Radweg auf der Nordseite der Straße Hohe Düne - Fehlende Ausgestaltung des innörtlichen Verkehrsbereiches „Rund um den Platz des Friedens“ als Wohn-/Spielstraßen oder Mischverkehrsfläche

Potenziale

- Entwicklungspotenzial (Fläche, Standort/Lage) für die Einrichtung eines zukunftsorientierten Mobilitäts-Hubs (Mobilitäts-Umsteigepunkt) im Bereich des Fähranlegers und Parkplatzes
- Herrichtung/Attraktivierung der innerörtlichen Straßen/Straßenräume zu Wohn-, Spiel- oder Mischverkehrsflächen
- Potenziale für neue Wegeführungen und für ein zusammenhängendes Fußwegenetz aktivieren und nutzen (hohes Maß an Synergiepotenzialen bzgl. Wohnwert, Tourismus, kurze Wege)
- Aufwertungspotenziale von Straßenräumen und Platzbereichen für ein Mehr an Fußgänger-, Radfahrer- und Aufenthaltsqualität zu Gunsten des Wohn- und Tourismusstandortes
- Stellplatzpotenzial für eine Quartiersgarage aufgrund der untergenutzten Tiefgarage am Kapitän-Hahn-Weg

Fotos



Abb. 93: Von links oben nach rechts unten: Foto 1: Straßenraum am Platz des Friedens; Foto 2 + 3: optimierbare Fahrradstellplätze am Fähranleger; Foto 4: Kapitän-Hahn-Weg mit Tiefgarage auf der linken Seite. Aufnahmen: BSR (2022).



Abb. 94: Von links oben nach rechts unten: Foto 1: Fähranlegerbereich mit Wegeführung von Süden aus kommend; Foto 2: unmittelbarer Zufahrtsbereich zur Fähre; Foto 3: zentraler Straßenabschnitt ohne Querungshilfen i. R. Strand (östl. Strandzugang Nr. 2) und östlichem Fuß- oder Radweg; Foto 4: ebenerdige, großdimensionierte Stellplatzanlage am Fähranleger plus öffentliche Stellplätze an der Straße Zur See. Aufnahmen: BSR (2022).

Ortsteil Hinrichshagen

Stärken	Schwächen
- Gute Anbindung an den ÖPNV mit 2 Buslinien (Linien 17 u. 18) und Busumsteigepunkt i. R. Markgrafenheide/Hohe Düne, i. R. Graal Müritz/Torfbrücke und i. R. Dierkower Kreuz am Fähranleger - Anbindung an das überörtliche und überregionale Radwegesystem/Fernradwanderweg (Radweg nach Markgrafenheide, Anbindung Ostseeküsten-Radwanderweg)	- Zunehmende Unübersichtlichkeit aufgrund neuer bzw. erweiterter Parkplätze im südlichen Ortseingangsbereich (Waldparkplatz mit Gastronomiebereich, neuer Parkplatzbereich Schinkenkrug) plus fehlender gestalteter Ortseingangssituation, die auf eine erweiterte Bedeutung von Fuß- und Radverkehrsteilnehmer hinweist - Schlechte bis mangelhafte Ausgestaltung und Vernetzung von überörtlichen und innerörtlichen Fuß- und Radwegen - Lediglich zwei von vier Bushaltestellen haben einen überdachten Wartebereich sowie eine kleine Sitzgelegenheit - Fehlende gesicherte Fußgängerüberwege im Verlauf der Graal-Müritz-Straße (zentrale Ortslage) und der Markgrafenheider Straße - Der Hauptradweg aus Markgrafenheide wird in der Ortslage Hinrichshagen an der L 22 nicht in Richtung östliche Rostocker Heide z.B. mit einem beschilderten Übergang fortgeführt - Keine fußgänger- und radfahrerfreundlichen Straßenräume in der innerörtlichen Ortslage, d. h. im Ortseingangsbereich Süd mit verbesserten Parkplatzzu- und -ausfahrtbereichen (Waldparkplatz, neuer Schinkenkrug-Parkplatz) und fehlender Fortführung des Hauptradweges über die L22, fehlender fußläufiger Querungshilfen entlang der Graal-Müritz- und Warnemünder Straße sowie einer fehlenden angemessenen Straßenraumgestaltung für eine innerörtliche Straße - Fehlender innerörtlicher Fuß- und Radfahrweg zwischen Waldparkplatz und Bushaltestelle Hinrichshagen auf der östlichen Seite der L22 - Keine Fahrradabstellmöglichkeiten im Bereich der Bushaltestellen, der Parkplätze

Potenziale

- Einrichtung eines verbesserten Mobilitäts-Umsteigepunktes im Bereich der zentralen Bushaltestelle mit E-Bike-Anschluss, Leihräder für Ausflügler i. R. Rostocker Heide und E-Ladestation für E-Autos
- Potenziale für neue attraktivere Wegeführungen und für ein innerörtliches und überörtlich zusammenhängendes Fußwegenetz aktivieren und nutzen (hohes Maß an Synergiepotenzialen bzgl. Wohnwert, Tourismus, kurze Wege)
- Aufwertungspotenziale der innörtlichen Straßenräume für ein Mehr an Fußgänger-, Radfahrer- und Aufenthaltsqualität zu Gunsten des Wohn- und Tourismusstandortes

Fotos



Abb. 95: Von links oben nach rechts unten: Foto 1: innerörtlicher Straßenraum ausgerichtet auf Durchgangsverkehr, d. h. ohne Querungshilfen, schmale Fußwege, kein Radfahrfreundlichkeit etc.; Foto 2: Ende des Haupt-
radweges aus Markgrafenheide kommend an der L22 (Am Kuhhof); Foto 4: Blick auf den südlichen Ortseingangsbereich. Aufnahmen: BSR (2022).



Abb. 96: Von links oben nach rechts unten: Foto 1: Durchgangsstraße im zentralen Ortsbereich aus südlicher Richtung; Foto 2: ... und aus nördlicher Richtung; Foto 3: Kreuzungsbereich Graal-Müritzer- und Markgrafenheider Straße; Foto 4: zentrale Bushaltestelle in Richtung Markgrafenheide/Hohe Düne. Aufnahmen: BSR (2022); vgl. auch Abb. 74.

Ortsteil Torfbrücke

Stärken	Schwächen
- Bahnanschluss DB-Haltepunkt Torfbrücke - ÖPNV-Anbindung mit 2 Buslinien (118 u. 140) in Richtung Graal-Müritz und in Richtung Hinrichshagen/Dierkower Kreuz - Anbindung an das überörtliche und überregionale Radwegesystem/Fernradwanderweg (Radweg nach Markgrafenheide/Rostocker Heide, Anbindung Ostseeküsten-Radwanderweg)	- Bushaltestellen haben keine überdachten Wartebereiche sowie keine Sitzgelegenheit - Fehlende gesicherte Fußgängerüberwege im Verlauf der Graal-Müritz-Straße (zentrale Ortslage, Wiedortschneise/ Campingplatz/Ostsee) und insbesondere im Bereich der Bushaltestellen und dem DB-Zugang zum DB-Haltepunkt „Torfbrücke“ aber auch im Bereich d. südlichen Ortseingangsbereichs - Kein fußgänger- u. radfahrerfreundlicher Straßenraum entlang d. Straße u. Ortslage - Auf der östlichen Straßenseite vom Ortseingangsbereich Süd bis Wiedortschneise fehlt ein auf der östlichen Straßenseite verlaufender Fuß- und Radweg, der neben einer erforderlichen innerörtlichen Verkehrsberuhigung eine Verbindung zum DB-Haltepunkt, zur Bushaltestelle sowie fortführend zur Wiedortschneise darstellt. - Der Zufahrtsbereich zum DB-Haltepunkt erfordert vor allem in seinem östlichen Hauptzugangsbereich eine funktionale und freiraumplanerische Aufwertung und Optimierung (u. a. eine umweltfreundliche Ertüchtigung der Zuwegung)

Potenziale

- Durch eine fußgänger- und fahrradfreundliche Straßenraumgestaltung wird der Durchfahrtscharakter der Straße Torfbrücke (L22) aufgehoben sowie der Funktion der Straße in diesem Bereich als innerörtliche Ortsstraße entsprochen, wodurch ebenfalls eine Verbesserung der Wohnbereiche und der innerörtlichen Aufenthaltsqualität erfolgen würde.
- Einrichtung eines verbesserten Mobilitäts-Umsteigepunktes im Bereich des Zugangsbereiches zum DB-Haltepunkt/zentrale Bushaltestelle Torfbrücke mit Fahrradabstellanlage, E-Bike-Anschluss, Leihräder für Ausflügler i. R. Ostseestrand, Rostocker Heide o. ä. sowie E-Ladestation für E-Autos

Fotos



Abb. 97: Von links oben nach rechts unten: Foto 1: Straßenraum innerörtliche Ortsstraße (L22) Torfbrücke ohne Querungshilfen, schmaler Fuß-/ Radweg auf der linken Straßenseite, ohne Fuß-/Radweg auf der rechten Straßenseite; Foto 2: Verbindung zwischen innerörtlichen und überörtlichen Fuß- und Radweg; Foto 3: Bushaltestellen Torfbrücke; Foto 4: Zugangsbereich zum DB-Haltepunkt Torfbrücke. Aufnahmen: BSR (2022); vgl. Abb. 77.

Ortsteil Wiethagen

Stärken	Schwächen
- Planung eines Bahnanschlusses an die Bahnstrecke Rostock-Graal-Müritz in Wiethagen / Köhlerhof (DB-Haltepunkt Wiethagen) - Anbindung an das überörtliche und überregionale Radwegesystem/Fernradwanderweg (Radweg nach Hinrichshagen/Markgrafenheide, Rostocker Heide/Ruhe Forst etc.)	- Keine direkte Anbindung an den ÖPNV, nächste Bushaltestelle an der L221 (Graal-Müritz-Straße, ca. 1,5 km entfernt) - Funktionale und gestalterische Mängel und Defizite im Straßenraum entlang der Dorfstraße Wiethagen/Wiethäger Str. für Fußgänger und Radfahrer - Fahrbahnbelagerungsbedarfe für die Dorfstraße Wiethagen, einschl. Einmündungs-/Kreuzungsbereich - Fahrbahnbelagerungsbedarfe für den Waldabschnitt der Straße Wiethagen bis zur Revierförsterei/Forstamt - Fehlen von Fahrradabstellmöglichkeiten im Dorfbereich, am Forstamt oder am Parkplatz Köhlerhof

Potenziale

- Durch eine ansprechende fußgänger- und fahrradfreundliche Straßenraumgestaltung, einschl. Platz- und Freiraumbereichen wird in der Dorfstraße Wiethagen/Wiethäger Str./die innerörtliche Aufenthaltsqualität für Anwohner und Besucher deutlich erhöht sowie insgesamt das Ortsbild verbessert.
- Mit der Einrichtung des geplanten DB-Haltepunktes „Wiethagen“ bietet es sich gleichzeitig an, einen Mobilitäts-Umsteigepunkt am Parkplatzbereich (vis-à-vis des geplanten Haltepunktes) einzurichten mit Fahrradabstellanlage, E-Bike-Anschluss, Leihräder für Ausflügler i.R. Rostocker Heide o. ä. sowie E-Ladestation für E-Autos

Fotos



Abb. 98: Von links oben nach rechts unten: Foto 1 + 2: Erneuerungsbedürftiger Straßenraum Dorfstraße Wiethagen; Foto 3: umweltfreundlicher Ausbesserungs-/ Erneuerungsbedarf Straßenabschnitt Wiethagen bis zum Forstamt; Foto 4: Parkplatz am Köhlerhof und dem potenziellen DB-Haltepunkt Wiethagen. Aufnahmen: BSR (2022); vgl. auch Abb. 80.

II.3.2.4 Handlungsfeld Tourismus

Grundlage für das Stärken-, Schwächen- und Potenzial-Profil im Handlungsfeld Tourismus bilden neben den Ergebnissen der eigenen Erhebungen in den Ortsteilen der Rostocker Heide vor allem die Ergebnisse der Fachgespräche und Interviews mit der Tourismuszentrale und Tourismusbetrieben (Hotelbetriebe, Pension, Ferienwohnungsanbieter) sowie die Ergebnisse und Erkenntnisse aus den Beteiligungsveranstaltungen zur 2. Fortschreibung der Rahmenplanung Markgrafenheide.

Eine weitere inhaltliche Grundlage bei der Beurteilung der touristischen Ausgangssituation, insbesondere im Hinblick auf die konzeptionelle Ausrichtung und qualitative Ausstattung der touristischen Infrastruktur in Markgrafenheide und Hohe Düne, wurde das sich zurzeit in der Fortschreibung befindliche „Tourismuskonzept 2022 der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Warnemünde“ herangezogen.

Dieses stadtübergreifende Tourismuskonzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock dient seit 2012 als Konzeptgrundlage zur Ausrichtung der touristischen Entwicklung innerhalb des Stadtgebiets sowie zur Umsetzung der touristischen Schwerpunktsetzungen (Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde (2022).

Eine Reihe von Aspekten zu „Stärken, Schwächen und Potenziale“ sind in den vorherigen Abschnitten, vor allem im Handlungsfeld „Wohnungs- und Städtebau, Gestaltung“ aber auch im Handlungsfeld „Verkehr und Mobilität“ aufgegriffen und hier ausgewiesen worden. Die planerische Verortung der tourismusrelevanten Schwächen zum OT Markgrafenheide sind in den Plänen zur städtebaulichen Analyse, Teil „Städtebau und Ortsgestaltung“ (s. Abb. 70, S. 60) und „Verkehr und Mobilität“ (Abb. 91, S. 84) und zum OT Hohe Düne „Defizite, Stärken, Potenziale“ (Abb. 74, S. 62).

Ortsteil Markgrafenheide

Stärken	Schwächen
- Unmittelbare Lage zur Ostsee und direkter Zugang zu den Ostseestränden - „Dorf im Wald“, Lage zwischen Ostsee, ausgedehnten Wald-, Moor- und Wiesenflächen und dem Radelsee - Staatlich anerkanntes Seebad mit verschiedenen natur- und umweltbezogenen Tourismusangeboten - Differenzierte Ferien- und Unterkunftsangebote, d. h. vom höherpreisigen Urlaubsressort über Campingplatzangebote bis zu Hotel-, Pensions- und Ferienwohnungskapazitäten im 2- bis 4-Sterne-Bereich - Verschiedene in der Ortslage verteilte Restaurants- und Gastronomieangebote	- Wenig Ortsbildcharme für einen Urlaubsort - Unattraktive Ortseingänge als „Ankunftsort“, vor allem der westliche Ortseingang mit dem unattraktiv angelegten und gestalteten Parkplatzbereich Stubbenwiese, u.a. das unattraktive und dringend zu erneuernde Gebäudeensemble von Kiosk- und Kletterwaldanmeldung. Dieser Bereich mit der gebäudebezogenen Erneuerungsmaßnahme ist zzt. der Abstimmung. - Fehlende oder unattraktive und zu erneuernde Sanitärbereiche im Ort: Parkplatz Stubbenwiese am Strandzugang 19, Strandzugang 21 (nördl. Abschnitt P-Platzbereich Stubbenwiese), Strandzugang 23 (anstelle Dixie-Klo) sowie Erneuerung/Modernisierung Toilettenanlage im Ortskern.

- Neben Strand und Natururlaubsangeboten vereinzelte Tourismusangebote wie Kletterwald an der Stubbenwiese oder im Campingplatzbereich großer Spielplatz, Reitplatz sowie Tennisplätze	- Unattraktiver, zu erneuernder und zu modernisierender Parkplatzbereich Stubbenwiese: klare Fußwegeführungen (u. a. zu den Strandzugangsbereichen), fehlende Fahrradabstellanlagen, fehlende Duschmöglichkeit und/oder abschließbare Aufbewahrungsboxen, fehlende Stromanschlüsse für E-Autos und E-Bikes. - Fehlender fester und küstennaher Standort für die DRK-Rettungsschwimmer für die Strand- und Küstenabschnitte von Rostock (von Markgrafenheide bis Warnemünde); die Rettungsschwimmer werden seit längerer Zeit zu jeder Saison nur in temporären Unterbringungsmöglichkeiten untergebracht und insofern hat die Lösung dieses Problem eine hohe Priorität. - Barrierearme Strandzugänge (insbes. Zugänge 20 bis 23) für Kinderwagen, ältere, bewegungseingeschränkte oder behinderte Menschen - Fehlendes zusammenhängendes, innerörtliches Fuß- und Radwegenetz mit attraktiven Wegeziehungen und Sitzmöglichkeiten entlang der Wege - Fehlende, unzureichende und unattraktive angelegte Fahrradabstellanlagen an den zentralen Strandzugängen, an den Bushaltestellen oder zentralen Parkplatzbereichen (Stubbenwiese, Waldparkplatz Fürst Borwin, Budentannenweg) - Gebäudeleerstand, unklare Perspektive ehemaliger Tourismusstandorte („Strandnest“, Dünenweg 4: ehem. Pension, Ferienwohnungen, Gastronomie; „Heideperle“, Waldweg 5: ehem. Hotel mit Bungalows, Ferienwohnungen, „Dein Ho[s]tel“ (TTEK), Warnemünder Str. 8, Ortszugang Ost) - Unattraktive, gestaltungsarme Frei- und Platzbereich sowie Straßenräume mit wenig Aufenthaltsqualitäten im Ortszentrum - Zwischen Hohe Düne und Markgrafenheide haben alle Parkplatzbereiche (P-Zufahrt Spüllfelder, P-Sonnenstrand) sowie im Bereich der Bushaltestelle „Taterhörn“ keine gesicherten Zuwegungen zu den Strandaufgängen 13 bis 18; hier bedarf es gesicherter Fußgängerquerungen für d. Strandbesucher
Potenziale	

- Hochwasserschutzanlagen (HWAs) südlich der Ortslage sowie am östlichen Ortsrand, zwischen Budentannenweg und Prahmgraben als zu aktivierende fußläufige Tourismuspotenziale (u. a. Panoramaweg Moorgebiet „Radelsee“), die ebenfalls auch wichtige zu aktivierende Verbindungselemente für ein zusammenhängendes Fußwegesystem in Markgrafenheide darstellen. Diese Potenziale zur Nutzung neuer, umweltverbundener Wegeverbindungen in Markgrafenheide sind vorerst noch als unsicher anzusehen, da das zuständige Staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittler Mecklenburg (STALU MM) die bisherigen Aussagen zur Deichsicherung aus dem Planfeststellungsbeschlusses von 2004 heranzieht, wonach eine allgemeine Begehung nicht zulässig ist. Eine Anfrage zur Beurteilung einer aktuellen Machbarkeit durch das STALU MM steht noch aus.
- Fortführung des umweltgerechten „Dünen-Bohlenweges“ vom Strandaufgang 20 zum Strandaufgang 19 und weiter in einem noch zu konkretisierenden Linienverlauf am Dünenfuß (wasserseitig) in Richtung Hohe Düne, um die fußläufige Verbindung sowohl für bewegungseingeschränkte Menschen als auch für Familien mit Kindern zu gewährleisten. Dieser umweltfreundliche Bohlenweg sollte gemäß der Stellungnahme des Amtes für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen vom 06.05.2022 außerhalb des geschützten Dünenbereiches geführt werden, damit eine Betroffenheit der geschützten Biotope vermieden wird,
- Das alte „Retro-Kino“ Seestern als ein touristisches Highlight und Attraktion für das Seebad Markgrafenheide erhalten, behutsam renovieren und als ein wichtiger Saisonbestandteil aber auch lokales Kulturgut entsprechend zu unterstützen und zu fördern.

Fotos



Abb. 99: Von links oben nach rechts unten: Foto 1: Hochwasserschutzanlage (HWA) als touristisches Potenzial; Foto 2: Zufahrt Albin-Köbis-Str./Warnemünder Str. mit Pension Borwin (linke Seite) im Ortskern; Foto 3: „Bohlenweg“ mit Sitzgelegenheiten zw. Strandaufgang 30/Strandresort und Strandaufgang 20, südlich der Ortslage; Foto 4: potenzielle Fortführungsrichtung des „Bohlenweges“ in Richtung Hohe Düne, nördlich des geschützten Dünenbereiches als touristischer Panoramaweg. Aufnahmen: BSR (2021/2022).



Abb. 100: Von links oben nach rechts unten: Foto 1: altes, touristisch aufzuwertendes Kinohighlight „Seestern“ im Wald/am Dünenweg; Foto 2: „Dein Ho(s)tel“ am Ortseingang Ost/ Schulzenwiese; Foto 3: zu modernisierender Kiosk- und Sanitärbereich an der Stubbenwiese; Foto 4: Hauptstrandzugang (Nr. 23) aus der Ortsmitte kommend; Foto 5: Einkaufskiosk „Strand-Center“ am Strandzugang 23. Aufnahmen: BSR (2021/2022).

Ortsteil Hohe Düne

Stärken	Schwächen
- Unmittelbare Lage zur Ostsee und direkter Zugang zum Ostseestrand - Yachthafenresidenz mit Kongress- und Tagungsbereich, Gastronomieangebote und Marina/Yachthafen - Begehbare Warnowufer von der Ostmole über den Bereich des Fähranleger bis in den südlichen Bereich des Tonnenhofes auf der HWA - Zentral gelegenes Gastronomieangebot im Ankunftsgebiet (An der See/Hohe Düne 29) - Verschiedene Unterkunftsmöglichkeiten von der Yachtresidenz und Kongresshotel über Pensions- bis hin zu verschiedenen Ferienwohnungsangeboten	- Der Ankunftsgebiet hinter dem Fähranleger hat wenig Charme und Attraktivität (Ortsbild, viel Fläche für ruhenden Verkehr, keine gute Orientierung), was für einen Urlaubsort an der Ostseeküste und als Auftakt zur Rostocker Heide keine gute „Visitenkarte“ ist - Der Bereich zwischen Fähranleger und Am Yachthafen ist beidseitig der Straße Hohe Düne nicht nur in städtebaulicher, sondern auch in touristischer und infrastruktureller Hinsicht aufzuwerten - Es fehlen Wege- und Funktionsbezüge in Richtung Ostseeküste und Strandbereich (aktive Flächengestaltung in Richtung Yachthafen, attraktive Wegführung entlang der Straße Am Yachthafen) - Es fehlt ein barrierearmer und behindertenfreundlicher Zugang zum Strand vom Yachthafen kommend, westl. des Hubschrauberlandeplatzes - Es fehlt eine Fahrradabstellanlage, E-Bike-Stromanschlüsse, eine Duschmöglichkeit, ein abschließbarer Aufbewahrungsschrank u. ä. im Bereich des Strandzugangs

	- Es fehlen Sitzgelegenheiten auf der südlichen HWA am südlichen Warnowufer - Fehlendes zusammenhängendes, innerörtliches Fuß- und Radwegenetz mit attraktiven Wegeziehungen und Sitzmöglichkeiten entlang der Wege - Der Strandzugang 2, der als unscheinbarer, überwuchelter Waldweg durch das westliche Wäldchen verläuft, ist für Besucher nur schwer aufzufinden (im Geoport der Hanse- und Universitätsstadt Rostock auch nicht richtig lokalisiert; vgl. auch Abb. 56, Nutzungsplan Hohe Düne) - Fehlende Fuß- und Radwege auf der Nordseite der Straße Hohe Düne sowie von Querungshilfen entlang des Straßenabschnittes zwischen Am Yachthafen und Kapitän-Hahn-Weg. - Die Spielplatzbereiche in Hohe Düne sind erneuerungs-, modernisierungs- und erweiterungsbedürftig (Platz des Friedens, Spielplatz Oberlotse-Voß-Weg, Spielplatz Hohe Düne) und sollten im Zuge der Bilanzierung der aktuellen Fortschreibung des Spielplatzkonzeptes der Hanse- und Universitätsstadt Rostock dringend Berücksichtigung finden.
--	---

Potenziale

- Die südliche Hochwasserschutzanlagen (HWAs) entlang des östlichen Warnowufers zwischen dem Fähranleger und dem südlichen Ende des Tonnenhofs, etwa in Höhe der Zufahrt zum Wasser- und Schifffahrtsamtes (Kapitän-Hahn-Weg Nr. 10) stellt nicht nur für die Gäste und Besucher, sondern auch für die Bewohner von Hohe Düne eine Attraktion als Panoramaweg und wichtigen Abschnitt eines zusammenhängenden Rundweges dar. Insofern würde die verbesserte Ausstattung des Weges auf der HWA durch die Einordnung von attraktiven Sitzmöglichkeiten – ähnlich wie der Weg auf der Ostmole – eine deutliche Aufwertung und Qualitätssteigerung erfahren.
- Anlage eines umweltfreundlichen Bohlenweges zwischen Hohe Düne (in Fortsetzung des vom Am Yachthafen kommenden befestigten Weg bis Strandzugang 2) und Markgrafenheide außerhalb der geschützten Dünenbereiche (gem. „Karte der Schutzobjekte im Bereich Hohe Düne“ in Stellungnahme Amt 67 v. 16.5.2022). Dieser umweltfreundlich und wasserseitig außerhalb des geschützten Dünenbereiches verlaufende Bohlenweg verläuft bis Strandaufgang 20 in Markgrafenheide, und schließt hier an den zwischen den Strandaufgängen 20 und 30 (Blaue Boje) bereits angelegten Bohlenweges an. Durch diesen zusammenhängenden umweltfreundlich anzulegenden Bohlenweg (dessen konkreter Verlaufskorridor noch festzulegen wäre) wird eine touristische Attraktivitätssteigerung für die beiden Seebäder hergestellt und stellt insbesondere für bewegungseingeschränkte Strandbesucher, für Besucher mit Kinderwagen oder Gehhilfen, für ältere Menschen etc. eine deutliche Verbesserung dar, die so ein Stranderlebnis sowie ein Ostseepanorama genießen können, ohne durch den Sandstrand gehen zu müssen.

Fotos



Abb. 101: Von links oben nach rechts unten: Foto 1 + 2: Aus- und Beschilderung im Auftaktbereich Hohe Düne und der Yachtresidenz; Foto 3 + 4: Hochwasserschutzanlage in nördl. Richtung ohne Sitzmöglichkeiten, Hochwasserschutzanlage in südl. Richtung ohne Sitzmöglichkeiten. Aufnahmen: BSR (2021/2022).



Abb. 102: Von links oben nach rechts unten: Foto 1: Umsteige- und Mobilitätspunkt Hohe Düne (Bushaltestelle, überdachter Fahrradständer); Foto 2: „versteckter“ Strandzugang Nr. 2; Foto 3: Bereich Fähranleger; Foto 4: Dünenabschnitt und möglicher Bereich im Vorfeld der Düne zur Einordnung eines Bohlenwegs in Richtung Markgrafenheide. Aufnahmen: BSR (2021/2022).

Ortsteil Hinrichshagen

Stärken	Schwächen
- Unmittelbare Lage zu ausgedehnten Natur- und Waldflächen - Eingebunden in das überörtliche und -regionale Fahrradwegenetz - Zentral gelegenes, traditionelles Gastronomieangebot (An der See/Hohe Düne 29) - Zentral im Ort gelegene Ferienwohnungsangebote	- Wenig Charme und Attraktivität, Erscheinungsbild eines Durchfahrtsortes, viele und dominierende Verkehrsflächen - Keine gute Orientierung für Routen- und Wegverläufe (Radfahrer, Fußgänger) im Ort - Mangelhafter Zustand von Rad- und Fußwegen (Bodenbelag, geringe Breiten, geringe Aufstellflächen) sowie fehlende innerörtliche Wegevernetzung - Es fehlen Fahrradabstellanlagen und E-Bike-Stromanschlüsse an der zentralen Bushaltestelle oder am Waldparkplatz

Potenziale

- Durch eine auf den Ort und seine Straßenräume, Frei- und Platzbereich, einschl. der Ortseingänge bezogene Gestaltung, die Hervorhebung des historischen Gebäudebestandes und des Auftaktes zu den ausgedehnten Waldflächen sowie durch die wahrnehmbare Reduzierung der Bedeutung des durchfahrenden MIV durch fußgänger- und radfahrerfreundliche Straßenräume würde die Qualität der Ortslage und somit die touristische Bedeutung von Hinrichshagen gesteigert werden können.

Ortsteil Torfbrücke

Stärken	Schwächen
- Unmittelbare Lage zu ausgedehnten Natur- und Waldflächen sowie Nähe zur Ostseeküste - Eingebunden in das überörtliche und -regionale Fahrradwegenetz - DB-Haltepunkt Torfbrücke - Zentral im Ort gelegene Ferienwohnungsangebote sowie Campingplatz in der Nähe („Ostseecamp Rostocker Heide“)	- Wenig Charme und Attraktivität des Ortsbildes, Erscheinungsbild eines Durchfahrtsortes, dominierende Durchfahrtsstraße - Keine gute Routen- und Wegeführung (Radfahrer, Fußgänger) vom DB-Haltepunkt oder von den Bushaltestellen kommend in Richtung Wald- und Küstenbereich, einschl. fehlender Querungshilfen - Es fehlen Fahrradabstellanlagen und abschließbare Aufbewahrungsboxen am DB-Haltepunkt als auch am Waldparkplatz „Wiedortschneise“

Potenziale

- Durch eine auf den Ort und seinen Hauptstraßenraum, einschl. seiner angrenzenden Frei-, Platz- und Ortseingangsbereiche bezogene Gestaltung, insbesondere unter Einbeziehung seiner ortsgeschichtlichen Bedeutung und des direkten Zugangs zu ausgedehnten Naherholungsbereichen würde die Qualität der Ortslage insgesamt und somit auch die touristische Bedeutung von Torfbrücke deutlich gesteigert werden können.

Ortsteil Wiethagen

Stärken	Schwächen
- Unmittelbare Lage zu ausgedehnten Natur- und Waldflächen sowie zum Ruhe Forst - Das Freilandmuseum „Forst- und Köhlerhof Wiethagen“ als touristisches Highlight - Die alte Dorflage mit historischem Gebäudebestand (u. a. das alte renovierte Forsthaus) und dem Naturdenkmal „Dorfeiche“ - Ferienwohnungsbestand am Waldrand in historischem Gebäude („Wiethäger Katen“)	- Der Zustand und das Erscheinungsbild der innerörtlichen Dorfstraße Wiethagen nebst Rabatten - Erneuerungsbedürftiger Zustand des zum Stadtforstamt verlaufenden Waldwegs sowohl für Fußgänger und Radfahrer als auch für Anliegerverkehre - Es fehlen Fahrradabstellmöglichkeiten am Waldparkplatz „Stadtforstamt“
Potenziale	
- Durch eine auf den Straßenraum der Dorfstraße Wiethagen, einschl. seiner angrenzenden Frei-, Platz- und kleinen Kreuzungsbereiche bezogene Gestaltung, insbesondere unter Einbeziehung seiner ortsgeschichtlichen Bedeutung und des direkten Zugangs zu ausgedehnten Naherholungsbereichen würde die Qualität der Ortslage und insgesamt und somit auch die touristische Bedeutung als Naherholungsbereich von Wiethagen deutlich gesteigert werden können. - Durch eine behutsame Einordnung von zwei bis drei Sitzmöglichkeiten im Freiflächenbereich des unter Naturschutz stehenden Naturdenkmals „die Dorfeiche“ könnte dieser Standort insbesondere für Spaziergänger und Besucher ein besonderer (Aus-)Ruhebereich und wahrnehmbarer Naturstandort mit spektakulärem Ausblick im Verlauf ihres Waldspazierganges oder ihrer Fahrradroute sein.	

III. ENTWICKLUNGSZIELE UND AUFGABEN

Grundlage der für die städtebauliche Rahmenplanung von Markgrafenheide (2. Fortschreibung), Hohe Düne, Hinrichshagen, Torfbrücke und Wiethagen zugrunde liegenden Entwicklungsziele bilden neben der zuvor dargestellten Auswertung der Stärken-Schwächen-Potenzial-Analyse vor allem die Ergebnisse der in die Rahmenplanerstellung eingebundenen Beteiligungsveranstaltungen sowie die Diskussions- und Abstimmungsergebnisse mit dem Ortsbeirat und den eingebundenen Fachämtern, anfänglich im Rahmen der Ämterrunden, anschließend im Rahmen von bilateralen Abstimmungsgesprächen.

Mit der Diskussion und Abstimmung der Entwicklungsziele wurden sowohl die Leitziele der für die Rahmenplanung maßgeblichen thematischen Handlungsfelder „Wohnungs- und Städtebau, Gestaltung“ (HF 1), „Nachhaltige Entwicklung, Natur- und Klimaschutz“ (HF 2), „Verkehr und Mobilität“ (HF 3) und „Tourismus“ (HF 4) festgelegt als auch gleichzeitig die auf die räumlich-operative Ebene bezogenen Projekt- und Aufgabenziele.

Folgende Entwicklungsziele und den damit verbundenen zentralen Aufgaben liegen der Rahmenplanung mit den Schwerpunkorten Markgrafenheide und Hohe

Düne wie auch für die drei Ortsteile Hinrichshagen, Torfbrücke und Wiethagen zugrunde:

Handlungsfeld 1: Wohnungs- und Städtebau, Gestaltung

1. Zusammenhängende und aufwertende Planung, Entwicklung und Gestaltung des Ortskerns von Markgrafenheide

Aufgabe 1: Einbindung und Zusammenführung der derzeitigen Einzelmaßnahmen, Planungen und Gestaltungsanforderungen in ein zusammenhängendes Konzept für den Ortskern

- ⇒ *Die Festlegung des Entwicklungsziel „Zusammenhängende und aufwertende Planung, Entwicklung und Gestaltung des Ortskerns“ und die mit der Umsetzung verbundenen Aufgaben 1 und 2 haben für den Rahmenplan eine Schüsselfunktion (s. Kap IV. 1) und erhielten im Rahmen der Bürgerbeteiligung eine große und übereinstimmende Mehrheit.*
- ⇒ *Die Umsetzung des Entwicklungsziels betrifft räumlich:*
 - *die östlichen und westlichen Abschnitte der Albin-Köbis-Straße mit den Wohnungsbaustandorten der WIRO, dem ehem. Standort des Jugendzentrums/Sporthalle „Philipp Müller“ (Warnemünder Str. 2c), den Kleingartenflächen/-parzellen entlang der Albin-Köbis-Str.,*
 - *die Neubebauung im Ortskern mit ihren Übergangsbereichen,*
 - *die angrenzenden Kleingartenanlagen mit ihren Zugangsbereichen/-zufahrten und dem Neuordnungserfordernis („KGA-Konzept Grüne Welle“),*
 - *die geplanten neuen Wegeführungen zwischen der Warnemünder Straße, der Albin-Köbis-Straße und den angrenzenden Kleingartenanlagen,*
 - *die Straßenraumgestaltung der Albin-Köbis-Straße,*
 - *die Außenflächen rund um den Nahversorger NETTO sowie*
 - *der zentrale Platzbereich (mit Umfahrt/ Rondel).*
- ⇒ *Die dem Entwicklungsziel zugrundeliegende Aufgabe zielt auf die kurzfristige Erstellung eines zusammenführenden und aufeinander abgestimmten Gesamt- und Feinkonzeptes ab, das die bereits realisierten Einzelprojekte und ihre Randbereiche sowie die anstehenden und geplanten Projekte im o. g. räumlichen Bereich einbezieht.*
- ⇒ *Dieses Gesamt- und Feinkonzept beinhaltet neben gebäudebezogene Anforderungen und Kriterien (s. nachf.) vor allem auch funktionale (z. B. Wegeführungen und -beziehungen, Wohnstraßenausweisung u. ä.) und gestalterische Kriterien und Parameter für die Platz-, Straßen- und Freiräume (s. nachf.). Insofern umfasst das Gesamt- und Feinkonzept ein städtebauliches Anforderungsprofil sowie ein zusammenhängendes Verkehrs-, Straßenraum- und Freiflächenkonzept.*

- ⇒ Zur Fixierung der erforderlichen funktionalen und gestalterischen Vorgaben und Anforderungen zur künftigen einheitlichen städtebaulichen Ausgestaltung und Aufwertung des Bereiches der Albin-Köbis-Straße sind entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Es ist zu prüfen, wie die an der Albin-Köbis-Straße liegenden KGA-Parzellen entsprechend der Konzeption verändert werden können.

Aufgabe 2: Gestalterische Aufwertung des Ortskerns mit attraktiven Frei- und Platzflächen sowie deutliche Kenntlichmachung der Fußgängerfreundlichkeit u. a. mit Belag-/Farbwechsel in den Straßeneinmündungsbereichen, Gestaltung des Straßenmobiliars, einschließlich der Bushaltestellen

- ⇒ Die Aufgabe 2 ist ein elementarer Bestandteil des zuvor genannten Gesamt- und Feinkonzeptes, soll zudem auch hervorheben, dass der funktionalen und gestalterischen Qualifizierung und Aufwertung des öffentlichen Raums eine sehr hohe Bedeutung zukommt.
- ⇒ Räumlich betrifft diese Aufgaben- und Zielstellung in Markgrafenheide vor allem den zentralen Platzbereich (Rondel) im Ortskern zwischen Waldsiedlung, Einmündung Waldweg, den Bereich vor Müller's Strandcafé (ehem. Heidekonsum) und dem angrenzenden potenziellen Baugrundstück Ecke Warnemünder Straße (Flurstück 17/6), die südlich liegenden Außenflächen des NETTO-Marktes sowie die Einmündungsbereichen der Albin-Köbis-Straße.
- ⇒ Der zweite exponierte Standort zur Entwicklung und Aufwertung des Ortskerns von Markgrafenheide ist aufgrund ihrer historisch geprägten städtebaulichen Struktur der Bereich der Albin-Köbis-Straße Ost und West mit ihrer besonderen Gebäude- und Siedlungsstruktur und dem markanten Straßenraum.
- ⇒ Die hohe Bedeutung für die gestalterische und funktionale Aufwertung des zentralen Platzbereiches hat auch der Gestaltungsbeirat der Hanse- und Universitätsstadt Rostock bestätigt und die Erstellung eines detaillierten Gestaltungs- und Freiraumkonzeptes angeregt. Der Rahmenplan empfiehlt diese beiden Teilbereiche des Ortskerns als wesentliche Bestandteile des o. g. Gesamt- und Feinkonzeptes für den Ortskern Markgrafenheide vertiefend zu behandeln.
- ⇒ Aus Sicht des Rahmenplans geht es bei der gestalterischen und funktionalen Aufwertung des Ortskerns um gestalterisch attraktive und nutzbare Frei- und Platzflächen mit Aufenthalts- und Treffpunktfunktion sowie um die Kenntlichmachung der Fußgängerfreundlichkeit im Straßenraum. Als Maßnahmenbestandteile sind im Platzbereich und Verkehrsraum, einschließlich von Nebenflächen, Entsiegelungsmaßnahmen zur Erweiterung des Platz- und Freiraumbereiches sowie für verbesserte, fußgängerfreundlichere Wegführung vorzunehmen.
- ⇒ Es geht ferner um verbesserte Aufenthaltsbereiche/Treffpunkte, um verbesserte Erreichbarkeiten und Wegführungen, um attraktivere Bushaltestellen,

um eine stärkere städtebauliche Einbeziehung der Randbebauungen (zentrale Platzbildung), um Material-/Belag-/Farbwechsel in den Straßeneinmündungsbereichen, um Fußgängerüberführungen und Anlage neuer Fußwegbeziehungen sowie um die Erneuerung und attraktivere Gestaltung des Straßenmobiliars, einschließlich der Toilettenanlage.

- ⇒ *Die Aufwertung des Ortskerns und der Albin-Köbis-Straße bilden jeweils Schlüsselbereiche in der Ortsentwicklung von Markgrafenheide (vgl. nachf. Entwicklungsziel 3 und Kap. IV.1.).*

2. Zusammenhängende und aufwertende Planung, Entwicklung und Gestaltung des Ankunfts- und Auftaktbereiches des Seebades Hohe Düne (Ortseingangsbereich West)

Aufgabe 1: Städtebauliche, freiraumplanerische und neuen Mobilitätsanforderungen entsprechende Aufwertung und Neuordnung des Ankunfts- und Auftaktbereiches des Seebades Hohe Düne (Ortseingangsbereich West)

- ⇒ *Räumlich betrifft das Entwicklungsziel und die damit verbundene Aufgabe den gesamten Bereich zwischen dem Fähranleger und der Kreuzung Am Yachthafen/Hohe/Düne/Platz des Friedens, einschließlich der beiden beidseitig der Straße Hohe Düne liegenden Stellplatzflächen sowie der Bereich an der Straße An der See.*
- ⇒ *Für die Ortsentwicklung des Seebades Hohe Düne stellt dieser Bereich einen Schlüsselbereich und -maßnahme dar und umfasst verschiedene Einzelkomponenten, die diesen exponierten Standort in Bezug auf ein attraktiveres Erscheinungsbild, in Bezug auf eine verbesserte und erhöhte Freiraum- und Aufenthaltsqualität, in Bezug auf eine verbesserte Varianz zukunftsweisender Mobilitätsangebote, in Bezug auf eine verbesserte Orientierung mit hoher Fußgänger- und Radfahrerfreundlichkeit sowie in Bezug auf flächensparende Stellplatzangebote zugunsten verbesserter Infrastrukturangebote weiterentwickeln und qualifizieren soll.*
- ⇒ *Um diese zentrale Aufgabe mit den verschiedenen Einzelmaßnahmen zusammenhängend (keine Insellösungen), flächenoptimierend (Entsiegelungen, Stellplatzbündelung), attraktivitätssteigernd (hohe Gestaltungsanspruch, gute Wegevernetzung und -lenkung), nutzerfreundlich, modern und aktuellen Mobilitäts- und Tourismusanforderungen entsprechend (z. B. kombinierte Pkw- und Fahrradgarage mit E-Anschlüssen, Fahrradverleih, abschließbaren Aufbewahrungsfächern, Duschbereich u.ä.) umzusetzen, bedarf es als ersten Schritt die Entwicklung einer detaillierten und einer auf breite Beteiligung der Bürger und Akteure stützende und ausgerichtete Gesamtplanung (vgl. nachf. Kap. IV.2 – Maßnahme Ortseingang West „Maßnahmenansatz“)*
- ⇒ *Die nächste Abbildung stellt einen kleinteiligeren „Lupenausschnitt“ des Ortseingangs-West bzw. Ankunftsgebietes von Hohe Düne, einschl. des südlich angrenzenden Bereichs des Tonnenhof dar mit einem vertiefenden*

Stärken-Schwächen-Potenzial-Profil. Dieses Profil bildet die Grundlage für die Her-/ Ableitung der Entwicklungsziele und der anstehenden Aufgaben, für diesen Bereich ein zusammenhängendes Aufwertungskonzept zu entwickeln. (Vgl. nachf. Kap IV.2 Handlungs- und Maßnahmenkonzept für den OT Hohe Düne).

3. Deutliche Attraktivierung der innerörtlichen Straßen-, Platz- und Freiräume für ein Mehr an Aufenthaltsqualität, Gestaltung und Berücksichtigung von Fußgänger- und Radfahrerbelangen

Aufgabe 1: Durchführung von gestalterischen, infrastrukturellen und verkehrlichen Verbesserungsmaßnahmen zur Reduzierung des vornehmlich auf den MIV-dominierten Durchfahrtscharakter der Warnemünder Straße. Die Aufgabe steht im unmittelbaren Zusammenhang mit der erforderlichen Aufwertung des Ortskerns von Markgrafenheide.

- ⇒ Die Aufgabe steht im unmittelbaren Zusammenhang mit der erforderlichen Aufwertung d. Ortskerns von Markgrafenheide (vgl. Entwicklungsziel 1, Aufgabe 1 & 2) und zielt räumlich auf den Straßenraumabschnitt die Warnemünder Straße:
 - zwischen Einmündung Albin-Köbis-Str. West (Hotel Susewind/Pension Fürst Borwin) und Kletterwald/Zufahrt Stubbenwiese sowie
 - zwischen Albin-Köbis-Straße Ost/Ortskern und dem Feuerwehrstandort.
 - ⇒ Die Reduzierung des Durchfahrtscharakters der Warnemünder Straße zwischen Einmündung Albin-Köbis-Str. West und P-Platz Stubbenwiese wird zum einen durch eine attraktivere Freiraumgestaltung beidseitig der Straße und zum anderen durch eine auf der Nordseite in die Fahrbahn einzuordnende Fahrradfahrspur erlangt.
 - ⇒ Im Zusammenhang mit der Erneuerung und Verkehrsberuhigung des Ortseingangs West (vgl. nachf. Entwicklungsziel 9 „Aufwertung Ortseingänge“) ist eine Fußgängerquerung im Bereich der Parkplatzzufahrt zur Stubbenwiese in Form einer Mittelinsel geplant. Eine Bedarfsampel oder Zebrastreifen ist im Zuge Standortverbesserung nicht geplant.
 - ⇒ Zum anderen betrifft die Aufgabe den Abschnitt der Warnemünder Straße zwischen Albin-Köbis-Straße Ost/Ortskern und dem Feuerwehrstandort.
 - ⇒ Hier geht es neben einer ebenfalls attraktiveren Freiraumgestaltung (blühende Bepflanzung des auf der Südseite verlaufenden Grünstreifens, Einordnung von Sitzbänken entlang des Fuß-/Radweges) um die Prüfung eines auf der Nordseite der Straße einzuordnenden Fußweges zwischen Max-Reichpietsch-Str. und dem Ortskern und um die Einordnung von Querungshilfen a) vor dem „Heidehaus“ (Wegeführung in Richtung Waldweg) und b) im Einmündungsbereich Max-Reichpietsch-Straße.
 - ⇒ Mit Umsetzung dieser Maßnahmen würde der innerörtliche Straßenraum entlang der Warnemünder Straße in Verbindung mit der gestalterischen und strukturellen Aufwertung des Platzbereiches im Ortskern den Charakter einer Durchfahrtstraße verlieren und ein klares Zeichen für die innerörtliche Lage mit der Betonung einer Fußgänger- und Radfahrerfreundlichkeit setzen.
-

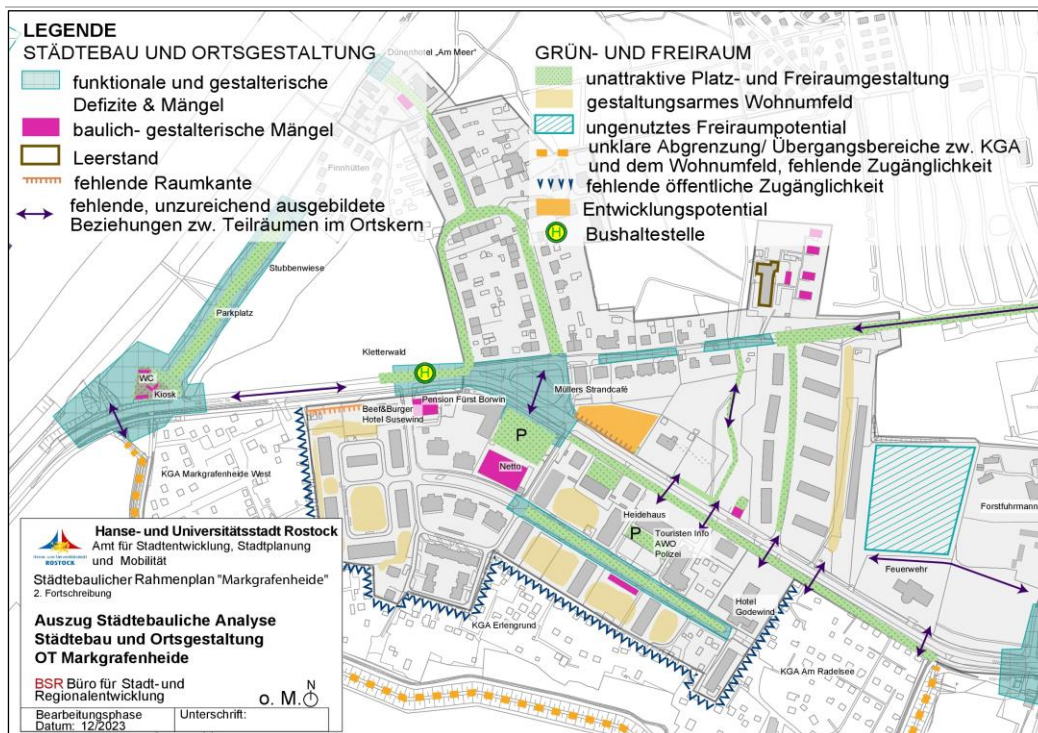


Abb. 104: Auszug aus: Städtebauliche Analyse (Städtebau und Ortsgestaltung) OT Markgrafenheide (siehe Abb. 70, S. 61). Städtebaulicher Rahmenplan "Markgrafenheide", 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft (2022).

Aufgabe 2: Verbesserung der Gestaltung, der Anwohner- und Fußgängerfreundlichkeit, der Aufenthaltsqualität und der Berücksichtigung zusammenhängender Planungen (keine Inselplanungen) in der Ortslage von Markgrafenheide

- ⇒ Diese Aufgabe betrifft insbesondere die Albin-Köbis-Straße Ost. Vor allem zum Erhalt des für die Ortslage und für das Quartier besonderen Straßenraumcharakters dieser Anliegerstraße ist eine zusammenhängende und zusammenführende Planung der sich hier entlang der Straße vollziehenden und geplanten Einzelmaßnahmen wie
- die Wohnungsbau- bzw. Ersatzbaumaßnahmen der WIRO und
 - der Wohnungsneubau am Standort „Alte Turnhalle Philipp Müller“) besonders wichtig zu berücksichtigen.
- ⇒ Ebenso sind hier die bestehenden und künftig vorzusehenden Wegebeziehungen (in den Ortskern, zu den Kleingärten, etc.) in ein zusammenführendes Planungskonzept einzubeziehen wie auch die Entwidmung und die daraus erfolgende Planungsansätze der Kleingartenflächen und -parzellen im mittleren Grünstreifen, die zzt. für Pkw-Stellplätze genutzt werden, sowie die direkt nördlich und südlich an die Albin-Köbis-Str. angrenzenden Bereiche (zwischen Hsnr. 10 und Hotel Godewind, zwischen Hsnr. 7 und 9 sowie zwischen Hsnr. 11 und 14), die sich im Übrigen auch abgezäunt zur Albin-Köbis-Straße orientieren.

- ⇒ *Es geht aber auch um Flächenentsiegelung und -optimierung von Parkplatz- und Erschließungsflächen zugunsten von Freiraumgestaltung sowie insgesamt um mehr Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum, d. h. in den Straßenräumen, an Platz- und Freiflächen, entlang von Wegeführungen z. B. mit Sitzmöglichkeiten ausgestattet, mit Blumen gestaltete Rabatten, mit energiesparenden und einheitlichen attraktiven Beleuchtungskörpern u. ä.*
- ⇒ *Vorrangig zu prüfen ist, ob die Albin-Köbis-Straße insgesamt als Wohnstraße anzulegen und zu gestalten ist (<500 Kfz/Tag, „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“).*
- ⇒ *Ebenfalls betrifft diese Aufgabe die Verbesserung der Gestaltung, die Anwohner- und Fußgängerfreundlichkeit sowie die Aufenthaltsqualität und die Berücksichtigung zusammenhängender Planungen (keine Inselplanungen) im Bereich Waldweg und Waldsiedlung.*
- ⇒ *Vor allem sind diese Aufgabeninhalte für den Waldweg zu berücksichtigen, da hier neben einer ohnehin dringend anstehenden Erneuerung und Ertüchtigung der Ver- und Entsorgungssituation im Straßenkörper des Waldwegs zwischen Ortskern und Max-Reichpietsch-Straße weitere Maßnahmen zur qualitativen Aufwertung des Straßenraumes erforderlich werden. Dies ergibt sich aus dem „Bedeutungszuwachs“ des Standortes infolge der Verbesserung und des Ausbaus des Wegenetzes (u. a. zwischen Budentannenweg/Campingplatz und Ortskern, zwischen der Warnemünder Straße und Waldweg) oder durch die Anrainerplanungen (Reaktivierung/Neunutzung des Standortes „Heideperle“) und Standortplanungen zum „neuen Dorfplatz“ zwischen Feuerwehrstandort und Campingplatzbereich.*
- ⇒ *Gerade im Zusammenhang mit der erforderlichen infrastrukturellen und technischen Erneuerung des Waldweges sind die Grundanforderungen für die Anlage einer „Wohnstraße“ (s. o.) ebenso zu berücksichtigen wie auch eine Straßenraumgestaltung mit einem geringen Versiegelungsgrad und einer hohen Anwohner- und Fußgängerfreundlichkeit.*
- ⇒ *Ähnliches trifft auch für den gesamten Straßenzug der Waldsiedlung zu, der vom Ortskern über einen östlichen und westlichen Straßenabschnitt bis zum Strandaufgang 23 bzw. bis zum Abzweig zum Dünenweg verläuft.*
- ⇒ *Für die gesamte Waldsiedlung ist das Prinzip und die Gestaltung einer Wohnstraße zu prüfen unter besonderer Berücksichtigung, dass entlang des westlichen Teils des Straßenzuges Waldsiedlung eine neue Wegeverbindung geplant ist, die künftig den Ortskern über eine neue Fußwegeverbindung mit dem Parkplatz Stubbenwiese, den Finnhütten und den Strandaufgang 21 direkt verbinden soll.*

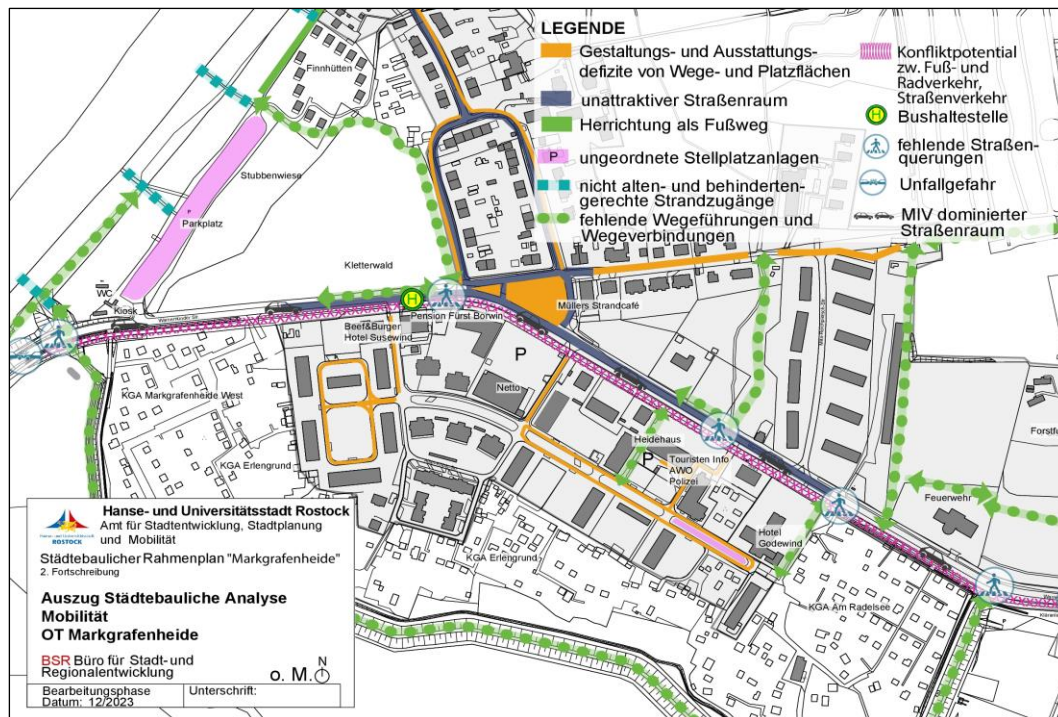


Abb. 105: Auszug aus: Städtebauliche Analyse (Teil: Mobilität) OT Markgrafenheide (siehe Abb. 114, S. 79). Städtebaulicher Rahmenplan "Markgrafenheide", 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Uni-versitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft (2023).

4. Ortsverträgliche und integrierte Entwicklung der Potenzialflächen in Markgrafenheide und Hohe Düne

Aufgabe 1: Integrierte und ortsverträgliche Einbindung der Wohnungsbaupotenziale in die Ortsentwicklung von Markgrafenheide, d. h. die Objektplanungen in das Gesamtkonzept der Ortsentwicklung einbinden (keine Inselplanungen) und mit den Qualitätsanforderungen an das Quartier und Wohnumfeld (z. B. Albin-Köbis-Str.), an den Straßenraum und für den öffentlichen Raum abstimmen.

⇒ Als Wohnungsbaupotenziale in Markgrafenheide (in Planung, einschl. Ersatzwohnungsbau) gelten neben Einzelvorhaben derzeit:

- 1) Ersatzwohnungsneubau (Bestandsabriss und Neubau- bereits begonnen) der WIRO Albin-Köbis-Straße Nr. 7 bis 11 (zusätzlich zum Bestand ca. 10 WE)
- 2) Wohnungsbestand der WIRO in der Albin-Köbis-Straße West (Hausnr. 1a bis 5b, insges. 5 Wohnungsbauzeilen), ähnlich dem Wohnungsbestand in der Albin-Köbis-Str. Ost, und evtl. ebenfalls im WE-Bestand erweitert wird.

⇒ Eine ortsverträgliche Einbindung der Wohnungsbaupotenziale bedeutet keine Verschlechterung, sondern besondere Berücksichtigung der Entwässerungssituation. Generell ist ein Niederschlagswassermanagement und der Niederschlagswasserrückhalt bis mindestens zum 30-jährigen Niederschlagsereignis nachgewiesen werden.

- ⇒ *In Markgrafenheide realisierter Wohnungsneubau (bis 2022):*
- 1) *Neubebauung Ortszentrum / Albin-Köbis-Straße rd. 75 WE (z. T. als FeWE)*
 - 2) *Ersatzwohnungsneubau (Bestandsabriss und Neubau) der WIRO Albin-Köbis-Straße Nr. 6 bis 10 (zusätzlich zum Bestand ca. 15 WE)*
 - 3) *Sechs Mietwohnungen Warnemünder Straße Nr. 4 für u. a. Mitarbeiter des Hotels Godewind*
- ⇒ *Laut kommunaler Statistik hat sich der Wohnungsbestand zwischen 2015 und 2021 (jew. zum 31.12., Kommunale Statistikstelle Rostock, Zensusergebnisse 2011 sind berücksichtigt) von 375 WE auf 437 WE erhöht (+ 16,5 % in den letzten 6 Jahren, gemeldete Fertigstellungen). Davon verfügt die WIRO als kommunale Wohnungsgesellschaft in Markgrafenheide unter Einbeziehung der realisierten Neubauwohnungen über rd. 160 Wohneinheiten. Mit Blick auf 2023/2024 wird sich der Wohnungsbestand insgesamt nochmals um rd. 30 WE erhöhen.*
- ⇒ *Mit Realisierung des Wohnungsneubaus bis 2021 hat sich die Bevölkerungsanzahl in Markgrafenheide zwischen 2015 und 2021 (31.12.) nochmals um über 8 % bzw. von 607 auf 657 Einwohner erhöht (vgl. Kap. II.3.1, (jew. zum 31.12., Kommunale Statistikstelle Rostock); 8,3 % davon (= 55 Ew.) haben hier ihren Nebenwohnsitz angemeldet.*
- ⇒ *Bei einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 1,8 Personen/Haushalt wird sich infolge der Realisierung der geplanten Wohnungsbauvorhaben die Einwohnerzahl in Markgrafenheide in den nächsten Jahren um ca. 50 Einwohner auf dann über 700 Einwohner mit Haupt- und Wohnsitz erhöhen.*
-

Aufgabe 2: Integrierte und ortsverträgliche Einbindung der Wohnungsbau-potenziale in die Ortsentwicklung von Hohe Düne, d. h. a) die Objektplanungen in die Gesamtentwicklung von Hohe Düne einbinden und Bezüge zum Umfeld herstellen und b) mit den Qualitätsanforderungen an das Quartier und an das Wohnumfeld, an den Straßenraum und öffentlichen Raum abgleichen und verbinden.

- ⇒ *Als Wohnungsbaupotenziale in Hohe Düne gelten neben Einzelvorhaben auf den restlichen freien Grundstücksflächen im Wohngebiet Tonnenhof derzeit (vgl. Abb. 137 Maßnahmenplan MGH „Städtebau und Ortsgestaltung“, vgl. Nr. 2a-c, Kap. IV.2, S. 126):*
- 1) *Ergänzender Wohnungsneubau von ca. 40-50 WE der BIMA in zwei 5- bis 6-geschossigen Punkthäusern an der Straße Hohe Düne / Ecke Kapitän-Hahn-Weg auf dem Parkplatzbereich vor den Haus-Nr. 24 und 25; die Maßnahme steht in Verbindung mit einem Neubau einer Stellplatzanlage mit 220 Stellplätzen, die vermutlich auf Flächen östlich des Kapitän-Hahn-Wegs (einschl. auf Teilflächen des Marine-Stützpunktes) entstehen soll.*
 - 2) *Neubau von 3 Gebäuden (3-geschossig, einschl. ausgebautes Dachgeschoss) mit je 6 Mietwohnungen (insges. 24 WE) auf der Grünfläche*
-

östlich des Kapitän-Hahn-Wegs zwischen Zur Lotsenbrüderschaft und Oberlotse-Voß-Weg

- 3) Möglicher Mietwohnungsbau-Standort (ca. 30 WE) mit einer integrierten Quartierseinrichtung (z. B. Bewohnertreffpunkt) auf der alten Garagenanlage der WIRO am Oberlotse-Voß-Weg

- ⇒ In den letzten drei Jahren wurden in Hohe Düne neben Einzelvorhaben auf den restlichen Grundstücksflächen im Wohngebiet Tonnenhof/Kapitän-Borgwardt nachfolgender Wohnungsneubau realisiert (bis 2022):
- 1) Standort Oberlotse-Voß-Weg Nr. 10 – 32 (nördl.) – Entwicklung der Fläche für Reihenhausbau durch die WG Warnow (ca. 23 Reihenhäuser)
 - 2) Standort Platz des Friedens Nr. 13a-c, 14a-c – Entwicklung der Fläche für Reihenhausbau durch die WG Warnow (ca. 8 WE)
- ⇒ Gemäß kommunaler Statistik hat sich der Wohnungsbestand in Hohe Düne zwischen 2015 und 2021 (jew. zum 31.12., Kommunale Statistikstelle Rostock, Zensusergebnisse 2011 sind berücksichtigt) von 485 WE auf 580 WE erhöht (+ 19,6 % in den letzten 6 Jahren, gemeldete Fertigstellungen). Mit Blick auf 2023/2024 wird sich der Wohnungsbestand in Hohe Düne nochmals um rd. 40-50 WE erhöhen.
- ⇒ Bei einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 1,8 Personen/Haushalt wird sich infolge der Realisierung der geplanten Wohnungsbauvorhaben die Einwohnerzahl Hohe Düne in den nächsten Jahren nochmals um rd. 90 Einwohner auf dann knapp über 1.000 Einwohner erhöhen.

Aufgabe 3: Realisierung differenzierter Wohnraumangebote im Rahmen der Errichtung der anstehenden Wohnungsneubau- bzw. Ersatzwohnungsbaumaßnahmen in Markgrafenheide und Hohe Düne

- ⇒ Die Ausrichtung der weiteren Wohnungsbauentwicklung in den beiden Ortsteilen Markgrafenheide und Hohe Düne soll sich vornehmlich auf die Erstellung von Miet- und genossenschaftlichen Wohnungsbau für niedrige und mittlere Einkommensschichten in Markgrafenheide und Hohe Düne ausrichten (z. B. wie durch die WG Warnow in Hohe Düne erfolgt) sowie auf familiengerechtes Wohnen und auf generationsübergreifendes Wohnen.
- ⇒ Diese Ziel- und Aufgabenstellung zielt gleichfalls, auch vor dem Hintergrund des begrenzten Potenzials an Entwicklungsflächen in den Ortsteilen, auf die Realisierung und Genehmigung **keiner** weiteren Ferienwohnungen.
- ⇒ Diese Forderung sollte in anstehenden B-Plan-Verfahren verankert werden sowie im Rahmen von Grundstücksvergaben oder bei Baugenehmigungsverfahren frühzeitig auf diese zentrale Zielsetzung hingewirkt werden.
-

Aufgabe 4: Den Entwicklungsbereich im OT Markgrafenheide nördlich der Feuerwehr (Warnemünder Str. 13), zwischen Campingplatz, Garagenanlage Max-Reichpietsch-Str. und Forstfuhrmannshof (Budentannenweg 1) als künftigen Multifunktionsplatz für den Ortsteil entwickeln.

- ⇒ *Im Zuge der Rahmenplanerarbeitung wurden die bisherigen Konzeptentwürfe für den Standort u. a. für Wohnungsbau (Eigentum, Ferienwohnungen) im Rahmen der Beteiligungsveranstaltungen, mit dem OBR und auch mit den Fachämtern diskutiert und vor dem Hintergrund der aktuellen Bedarfe und Rahmenbedingungen und unter Berücksichtigung der festgelegten Leitziele und Aufgabenstellungen der Rahmenplanung abgestimmt.*
 - ⇒ *Danach soll der Bereich nicht für eine künftige Wohnungsbauentwicklung, sondern im Sinne einer Gemeinbedarfsfläche in Form eines „multifunktionalen Dorfplatzes“ für den Ortsteil entwickelt werden.*
 - ⇒ *Dieser künftige multifunktionale Dorfplatz soll neben einer entsprechenden Ausstattung und Infrastruktur (Ver- und Entsorgung) und guten Anbindung/ Erschließung über den Zufahrtsbereich des Campingplatzbereichs (Budentannenweg) insbesondere mit einem Funktionsgebäudebereich ausgestattet werden, der Sanitärräume, Aufbewahrungsräume für Gerätschaften sowie einen Veranstaltungsraum vorsehen soll. Da aktuell die Unterbringung der DRK-Rettungsschwimmer im Bereich Stubbenwiese/ Finnhütten geplant wird, entfällt diese Option für diesen Standort (vgl. Kap IV.1, Konzeptansatz „Lupe Festwiese“ Abb. 152, S. 160).*
-

Aufgabe 5: Die Fläche auf der Tiefgarage östlich des Kapitän-Kraeplin-Wegs im OT Hohe Düne sollte als gestaltete Grünfläche mit Aufenthaltsqualität für den Ortsteil entwickelt werden.

- ⇒ *Ziel ist es, dass im südöstlichen Bereich des Ortsteils im Wohnumfeld ein gestalteter Grünflächenbereich mit Aufenthaltsqualität, Sitzmöglichkeiten und Spielangeboten zur Aufwertung des Wohnumfeldes und zur Qualifizierung des öffentlichen Raumes entlang des neuen Rundweges geschaffen wird (vgl. Kap. IV.2, Maßnahmenplan Hohe Düne, Abb. 139, Nr. 2d, S. 128.).*
 - ⇒ *Für diese Aufgabe bedarf es zunächst eines Prüfauftrags zur statischen Belastbarkeit als Voraussetzung für eine entsprechende Freiraumgestaltung mit Aufenthaltsfunktion und eventuellen Spielangeboten, einschl. Zuwegungen.*
 - ⇒ *Zudem ist eine eventuelle B-Plan-Änderung für diesen Bereich zu prüfen (gemeinsam mit den Wohnungsbauentwicklungsflächen östlich Kapitän-Hahn-Weg zwischen Zur Lotsenbrüderschaft und Oberlotse-Voß-Weg).*
-

Aufgabe 6: Die festgestellten innerörtlichen Entwicklungspotenzialflächen in den Ortsteilen Hinrichshagen, Torfbrücke und Wiethagen sind zur städtebaulichen und wohnbaulichen Abrundung der Ortslagen und zur Stärkung der Wohnfunktion weiterzuentwickeln.

- ⇒ *Im Rahmen der Weiterentwicklung der dörflichen Ortsteile Hinrichshagen, Torfbrücke und Wiethagen sind wenige Entwicklungspotenzialflächen (noch) vorhanden, die unter enger Berücksichtigung der Ortsbildprägenden Bebauungsstruktur und unter enger Einhaltung von Umwelt- und Klimaschutzgesichtspunkten für Wohnungsbauvorhaben zur Stärkung der Wohnfunktion aber auch zur städtebaulichen Abrundung in den Ortslagen zu entwickeln sind (vgl. Analysepläne: Abb. 92, S. 61; Abb. 96, S. 64; Abb. 99, S. 66; Abb. 102, S. 68; Abb. 105, S. 70; Abb. 114, S. 79).*
- ⇒ *Gemäß kommunaler Statistik hat sich der Wohnungsbestand (im Vergleich zur Einwohnerentwicklung) in den Ortsteilen wie folgt verändert:*
 - *In Hinrichshagen hat sich zwischen 2015 und 2021 (jew. zum 31.12., Kommunale Statistikstelle Rostock, Zensusergebnisse 2011 sind berücksichtigt) der Wohnungsbestand von 101 WE auf 96 WE reduziert, wohingegen sich die Einwohnerzahl von 200 (Stand 2015) auf 219 Ew. erhöht hat (+ 4,5 % in den letzten 6 Jahren), wobei sich der Anteil der Nebenwohnsitze von 3 % auf 13,2 % deutlich erhöht hat.*
 - *In Torfbrücke hat sich zwischen 2015 und 2021 (jew. zum 31.12., Kommunale Statistikstelle Rostock, Zensusergebnisse 2011 sind berücksichtigt) der Wohnungsbestand von 24 auf 26 WE erhöht (in der Regel 1 WE = 1 Einfamilienhaus), wobei in der gleichen Zeit die Einwohnerzahl deutlich, d. h. von 43 Ew. auf 55 Ew., angestiegen ist, wobei der deutlichste Einwohneranstieg zwischen 2015 und 2016 zu verzeichnen war.*
 - *In Wiethagen hat sich zwischen 2015 und 2021 (jew. zum 31.12., Kommunale Statistikstelle Rostock, Zensusergebnisse 2011 sind berücksichtigt) der Wohnungsbestand von 39 WE auf 44 WE erhöht. Hierzu korrespondiert auch der Einwohnerzuwachs, der im gleichen Zeitraum von 77 Ew. auf 82 Ew. angewachsen ist.*

5. Erhalt und Stärkung des charakteristischen Ortsbildes von Markgrafenheide, des alten Ortsteils von Hohe Düne wie auch der Ortsteile von Hinrichshagen, Torfbrücke und Wiethagen

Aufgabe 1: Berücksichtigung ortstypischer Gebäudehöhen, Gebäudestrukturen und städtebauliche Dichten & Berücksichtigung ortstypischer Baumaterialien und Bauformen sowie die Kleinteiligkeit der vorhandenen Bebauung

- ⇒ *Zum Erhalt und zur Stärkung des charakteristischen Ortsbildes von Markgrafenheide gehören:*
 - *eine ortsverträgliche Neubebauung, die sich auf den Innenbereich bezieht und den Bestand vorrangig berücksichtigt*
 - *die Berücksichtigung ortstypischer Gebäudehöhen und städtebaulicher Dichten*
 - *die Berücksichtigung ortstypischer Baumaterialien, Bauformen sowie die Kleinteiligkeit der vorhandenen Bebauung*
- ⇒ *Im Rahmen der Beteiligungsveranstaltungen mit den Bewohnern und den Mitgliedern des Ortsbeirates zur Erstellung der Inhalte und Ziele der Rahmenplanung wurden in Bezug auf den Erhalt und die Stärkung des charakteristischen Ortsbildes von Markgrafenheide vor allem gemeinsam festgelegt, dass*
 1. *Die Bebauungen im Ortskern sollen bei Um- und Neubau sowie Sanierungen die prägende Dreigeschossigkeit der prägenden Bestandsstrukturen nicht überschreiten.*
 2. *die Kleinteiligkeit und lockere Bebauung im Ortskern beibehalten werden sollen,*
 3. *die charakteristische städtebauliche Struktur der Zeilenbebauung entlang der Albin-Köbis-Straße (Ost- und Westteil) besonders geschützt werden soll,*
 4. *als ortstypisches Baumaterial vornehmlich die Verwendung/Einbeziehung von rotem Ziegelstein ebenso als Maßgabe vorgegeben werden sollte, sowie*
 5. *die Verwendung der Satteldachform als wesentliches Element ortstypischer Bauformen.*
- ⇒ *Die aktuellen Wohnungsneubauten im Ortskern von Markgrafenheide prägen nicht die Charakteristik des Ortsteils und entsprechen nicht vereinbarten Vorgaben für die bauliche Weiterentwicklung der Ortsentwicklung, die mit der Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung vereinbart wurden. Zukünftige Projekte sind an der Geschossigkeit, Dichte, den Materialien und Bauformen gemäß den Formulierungen der Rahmenplanung auszurichten.*

- ⇒ *Der aktuelle Ersatzwohnungsbau der WIRO an der Albin-Köbis-Straße, insbesondere der der Hausnummern 6 und 8 haben sich in guter Weise (Verwendung von rotem Backstein, leicht geneigtes Satteldach, Geschossigkeit) an den gewünschten Vorgaben der typischen und charakteristischen Architektursprache der Albin-Köbis-Straße („Genius Locci“) gehalten, im Gegensatz zum ersten Neubauvorhaben Albin-Köbis-Str. Nr. 10.*
- ⇒ *Zur besseren und nachhaltigeren Umsetzung der Aufgaben- und Zielsetzung „Berücksichtigung ortstypischer Gebäudehöhen, Gebäudestrukturen, städtebaulicher Dichten & Berücksichtigung ortstypischer Baumaterialien und Bauformen, Kleinteiligkeit der vorhandenen Bebauung“ sollte für den Bereich des Ortskerns von Markgrafenheide, d. h. für die Albin-Köbis-Straße und den Bereich Waldsiedlung eine städtebauliche Erhaltungssatzung (gem § 172 BauGB) angewendet und beschlossen werden.*



Abb. 106: Von links oben nach rechts unten: Foto 1: Ersatzwohnungsbau A.-Köbis-Str. 8 (links) und Altbau A.-Köbis-Str. 7 (rechts); Foto 2: Blick auf A.-Köbis-Str. 10; Foto 3: A.-Köbis-Str. Altbauten Hausnr. 5 (links), Hausnr. 6 (rechts, inzwischen durch Neubau ersetzt); Foto 4: Gebäude Albin-Köbis-Str.- West. Aufnahmen: BSR (2022).

- ⇒ *Das Entwicklungsziel „Erhalt und Stärkung des charakteristischen Ortsbildes“ betrifft im Ortsteil Hohe Düne ausschließlich den alten Ortskern mit seiner typischen kleinteiligen, 1- bis 1,5-geschossigen Siedlerhausbebauung in Form von Einfamilien- und Doppelhäusern und der charakteristischen zusammenhängenden Siedlungsstruktur aus den früher 50er Jahren, die sich zwischen der Straße An der See und der Straße Am Breitling sowie rund um den „Platz des Friedens“ erstreckt.*
- ⇒ *Dieser besonders auch siedlungsgeschichtlich bedeutende Ortskern von Hohe Düne sollte im Rahmen der weiteren Ortsentwicklung in Gänze und*

zusammenhängend erhalten und durch standortgerechte und vor Ort abgestimmte Erneuerungs- und Gestaltungsmaßnahmen in den Straßen- und Platzbereichen aufgewertet und gestärkt werden (s. nachf.).



Abb. 107: Von links oben nach rechts unten: Foto 1: Siedlerhäuser am Platz des Friedens; Foto 2: Bebauungsstruktur Neptunweg; Foto 3: Siedlungsanger Platz des Friedens; Foto 4: Blick in den Weg der Freundschaft. Aufnahmen: BSR (2022).

- ⇒ *Für die Ortsteile Hinrichshagen, Torfbrücke und Wiethagen zielt das Entwicklungsziel „Erhalt und Stärkung des charakteristischen Ortsbildes“ ebenfalls auf die typische Kleinteiligkeit und geringe Bebauungsdichte, auf die in der Regeln mit Vorgärten angelegte Einfamilien- und Doppelhausbebauung, auf die Niedriggeschossigkeit und auf ihre jeweilige Straßendorfstruktur unter der Voraussetzung, dass vor allem in Hinrichshagen und Torfbrücke ihre jeweiligen Orts- bzw. Hauptstraßen weniger den Charakter von Durchgangsstraßen, sondern gestalterisch und funktional wieder den Hauptbezug auf den Ortsteil und den Wohnort haben.*
- ⇒ *Darüber hinaus umfasst die mit dem Entwicklungsziel verbundene Aufgabe auch die Prüfung von zu unter Denkmalschutz zu stellende Gebäude, die zzt. noch einige der wenigen Zeugnisse der jeweiligen siedlungshistorischen Geschichte abbilden. Auf der anderen Seite stellen sie architektonisch eine herausragende Bedeutung für das Ortsbild dar.*
- ⇒ *In Hinrichshagen stehen an exponierter Lage das Fachwerkgebäude des Gasthauses „Schinkenkrug“ (Markgrafenheider Str. 1) wie auch das Gebäudeensemble der Alten Försterei auf dem Grundstück Graal-Müritz-Str. 32 u.*

33 bereits unter Denkmalschutz. Zudem stellt die in Holzständerbauweise errichtete Holzreihenhauszeile ein historisches, ortsbildprägendes Gebäude dar, das als denkmalschutzwürdig geprüft werden sollte.

- ⇒ Ebenso stellen das Fachwerkgebäude der Alten Försterei (Straße Wiethagen 3a-b), das Gebäude des Stadtforstamtes (Straße Wiethagen 9a-b) sowie das historische Wohngebäude Wiethäger Katen (Straße Wiethagen 5a-c) für das Ortsbild sehr markante und charakteristische Gebäude dar, deren Denkmalschutzwürdigkeit aus Sicht der Rahmenplanung ebenfalls geprüft werden sollten.



Abb. 108: Von links oben nach rechts unten: Foto 1: Graal-Müritz-Str. 39-43; Foto 2: Gebäude „Schinkenkrug“, Warnemünder Str. 1; Foto 3: „Wiethäger Katen“, Wiethagen 5a-c; Foto 4: Altes Forstamt Wiethagen 3a-b. Aufnahmen: BSR (2022).

Aufgabe 2: Aktivierung und Aufwertung überkommener, verwilderter Freiflächen oder Grundstücke, Abriss, Ersatz und/oder Erneuerung des Ortsbild beeinträchtigende Gebäude oder Gebäudeteile

⇒ Im OT Markgrafenheide betrifft diese Ziel- und Aufgabenstellung:

- (1) den östlichen Abschnitt des Waldweges zwischen Hausnr. 4 und 7 und dem Campingplatzgelände und der Zufahrt zur Max-Reichpietsch-Straße.

Dieser Abschnitt, der bereits eine wichtige Schnittstelle/Wegebeziehung zwischen der Warnemünder Str., dem Waldweg und dem nördlich beginnenden Waldgebiet darstellt und durch die Herstellung der künftigen fußläufigen Ost-West-Verbindung über das Campingplatzgelände zum Budentanenweg nochmals an Bedeutung gewinnt, bedarf der Attraktivierung:

- durch Freiflächengestaltung, wobei auch die Überprüfung der Freihaltung von Flächen wie auch die Integration multifunktionaler Flächennutzung zum Regenwasserrückhalt und Versickerung miteinzubeziehen ist,
- einer Neusortierung von Flächen mit Vorrangigkeit von Fußweg- und Radwegbeziehungen (vgl. auch nachf.)
- der standortgerechten Einordnung der Recyclingcontainern,
- der Herrichtung der Zufahrtsbereiche zur Max-Reichpietsch-Straße
- und dem zzt. (noch) nutzungsfreien Grundstück der „Heideperle“.

Die Herrichtung und Attraktivierung dieses Abschnittes umfasst auch die Prüfung der „Entsorgung“ der „Restbestände“ alter Lauben in diesem Bereich.

- (2) den Garagenbereich, der östlich an die Wohnsiedlung Max-Reichpietsch-Straße grenzt und von der Warnemünder Straße erschlossen wird.

Der Garagenkomplex ist baulich in die Jahre gekommen und durch eine zu hohe Versiegelung der Erschließungsfläche geprägt. Die Stadt als Verpächter der Garagen muss prüfen, ob bei einer nachlassenden Nachfrage oder bei Leerstand Teile der Anlage rückgebaut werden soll. Im Bestand sollten geeignete Maßnahmen zur Entsiegelung und Begrünung ergriffen werden.

- (3) die auf der nördlichen Seite der Warnemünder Straße gelegenen privaten Waldgrundstücke (Flurstücke 17/6 und 18/2)

Das nordwestlich zum Privatgrundstück Warnemünder Str. Nr. 16 und 16a (Ferienwohnungen) gelegene Flurgrundstück 17/6 ragt bis an die südöstlichste Kante des Ortskerns heran.

Eine den Waldbestand berücksichtigende Aktivierung des Grundstücks mit einer die charakteristische Architektur des Ortskerns/der Waldsiedlung aufgreifenden Bebauung wird aus städtebaulicher Sicht befürwortet. Dies kann nur vorbehaltlich der Bewertung des Wertes des Waldes bzw. des Baumbestandes erfolgen. Mit einer zum Ortskern orientierten Bebauung, die zwi-

schen Waldweg Nr. 10 und Warnemünder Straße liegt, könnte der Platzbereich des Ortskerns an seinem südöstlichen Rand eine städtebauliche Raumkante und Einfassung erhalten, wodurch dem Platzbereich an dieser Stelle gleichzeitig eine aufwertende städtebauliche Struktur gegeben werden könnte.

Über das Flurgrundstück 18/2 (östlich vom Grundstück Warnemünder Straße 26) verläuft der öffentliche, jedoch zurzeit nicht weiter wahrnehmbare Verbindungsweg zwischen Warnemünder Straße und Waldweg.

Künftig erhält dieser Verbindungsweg eine höhere Bedeutung, so dass an der Warnemünder Straße in diesem Bereich eine Fußgängerquerung über die Warnemünder Straße in Richtung Albin-Köbis-Straße eingerichtet wird und so eine wichtige Nord-Süd-Verbindung im Ortsteil hergestellt wird.

Hierbei ist zu prüfen, ob der Verbindungsweg künftig nach wie vor über das (private) Flurgrundstück 18/2 oder, etwas östlich versetzt, ausschließlich über das kommunale Waldgrundstück 19/4 verlaufen soll.

Unabhängig davon erhält der Verbindungsweg, der als ein Waldweg angelegt bleiben soll, die entsprechenden Mindeststandards als Fußweg sowie auch verteilt Sitzmöglichkeiten.

Zudem ist im Sinne einer zusammenhängenden Wegführung im Ortsteil (vgl. nachf.) auch eine fußläufige Verbindung in Richtung Ortskern auf der Nordseite der Warnemünder Straße und entlang der Grundstücksflächen anzulegen.

- (4) das kleine kommunale Grundstück Warnemünder Straße 14 mit seinem zzt. gewerblich genutzten Wirtschaftsgebäude

Sowohl das Grundstück als auch das kleine, aus den späten 50er Jahren stammende Gebäude an dieser für die Ortslage exponierten Stelle an der Warnemünder Straße sollte eine gestalterisch ansprechende Aufwertung erhalten, sofern der Standort auch weiterhin in Nutzung bleiben soll; zzt. wird der Standort von einer Handwerksfirma genutzt.

Aus Sicht der Rahmenplanung ist zunächst kurzfristig zu prüfen – das Objekt befindet sich in der Verwaltung von KOE –, in welchem grundsätzlichen Zustand sich das Gebäude befindet und wie sich die Rahmenbedingungen für eine aufwertende Aktivierung im Sinne der Ortsteilentwicklung darstellen (Miet- oder Pachtverhältnisse, Klärung Aufwand zur baulichen und nutzungsstrukturellen Aufwertung des Standortes/Objektes, auch fußläufige Anbindung, etc.).

- (5) die Garagenzeile an der Albin-Köbis-Straße - Ost

Die entlang der Albin-Köbis-Straße gelegene alte Garagenzeile (zwischen den Hausnummern 9 und 11) mit insgesamt 10 Einzelgaragen ist im Zusammenhang mit einem Neubau von den Gebäuden der Wiro und der Aufgabe und der Standortverlagerung der Kleingartenparzellen abzureißen. Der freiwerdende Bereich ist in die Erneuerung und Gestaltung der Albin-Köbis-Straße als Wohnstraße zu Gunsten einer gestalterischen Attraktivierung der

Freiraum- und Außenanlagen des Wohnumfeldes einzubeziehen. Eine Freihaltung und multifunktionale Freiflächengestaltung zum Rückhalt für Entwässerung ist als Möglichkeit miteinzubeziehen.

- (6) *das Gebäude nebst Umfeld der Pension Fürst Borwin (Warnemünder Straße 1a+b)*

Durch die Neubebauung im Ortskern rund um den Nahversorger NETTO und insbesondere durch die direkt an das Grundstück der Pension angrenzenden Neubauten (Albin-Köbis-Str. 6d-e), nebst Erschließungsflächen wird der Bereich der Pension Fürst Borwin in seinen Entwicklungsmöglichkeiten städtebaulich sehr stark eingeschränkt.

Zudem wird durch die angrenzende Neubebauung der erforderliche Erneuerungs- und Gestaltungsbedarf dieses exponiert zum Ortskern gewandten Gebäudekomplexes nochmals wesentlich deutlich.

Insgesamt bedarf es einer sehr gestaltungsbetonten und standortangemessenen Neubaulösung, die jedoch weder in Höhe noch in ihrer Massivität die Strukturen der angrenzenden Bebauung aufnehmen sollte; vielmehr sollte sich eine Erneuerung bzw. Erweiterung sich an den Maßgaben der Rahmenplanung zum „Erhalt und Stärkung des charakteristischen Ortsbildes“ halten (s. o.).

- (7) *Die Freifläche zwischen dem Hotel (Warnemünder Str. 1) und dem Gebäude Albin-Köbis-Str. 1b*

Diese sich südlich der Wohnungszeile zur Warnemünder Straße erstreckende Frei- und Wohnumfeldfläche bedarf insgesamt der Neugestaltung und der Einordnung einer neuen Wegeverbindung zwischen der Warnemünder Straße und der Albin-Köbis-Straße.

Die Freifläche, von der Teile zum KGA Markgrafenheide West gehören, sind in einem sehr unattraktiven Zustand mit u. a. Resten einer alten Holzgarage und Hütte sowie verwucherten Freiflächen. Gerade die zur Warnemünder und Albin-Köbis-Straße orientierten Freiflächen als auch die Außenanlagen des Gebäudes 1a und b sind zusammenhängend und mit einer neuen Wegeverbindung nezugestalten und -anzulegen.



Abb. 109: Luftbild Markgrafenheide Ausschnitt Ortskern (oben Albin-Köbis-Str., links Max-Reichpietsch-Str.). Quelle: Google-Earth (2022). Nr. 1 bis 7 vgl. textlich Ausführungen.

- ⇒ Für den Ortsteil Hohe Düne betrifft das Entwicklungsziel „Erhalt und Stärkung des charakteristischen Ortsbildes“ und die damit verbundene Aufgabe „Aktivierung und Aufwertung überkommener, verwilderter Freiflächen“ den zentralen Platz- und Freiraumbereich „Platz des Friedens“ im alten Siedlungsteil.

Auf diesen Bereich und dessen erforderliche strukturelle und gestalterische Aufwertung wird als eine der Schlüsselmaßnahmen für die Ortsentwicklung von Hohe Düne im nachfolgenden Kapitel IV.2 eingegangen.

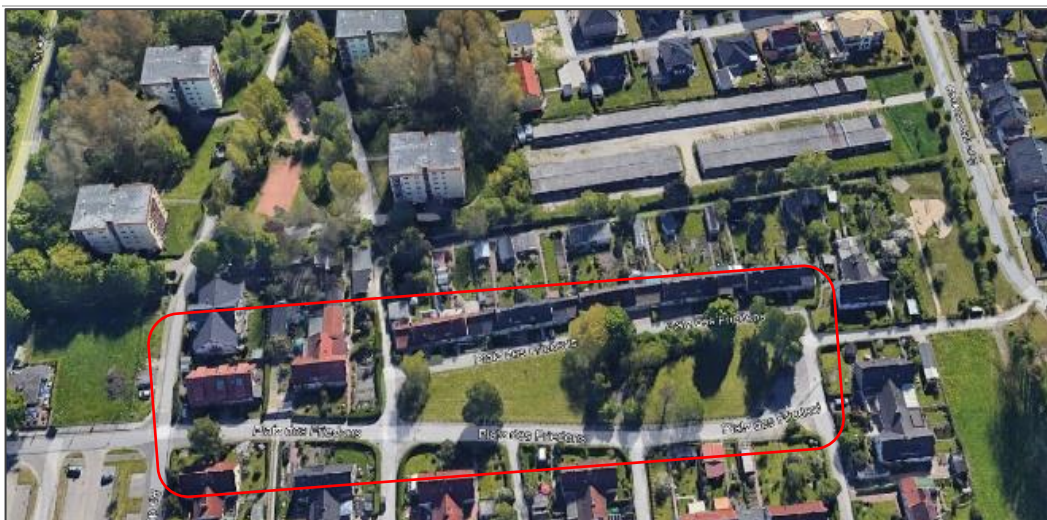


Abb. 110: Luftbild Hohe Düne, Ausschnitt Platz- und Freiraumbereich "Platz des Friedens". Quelle: Google Earth (2022).

- ⇒ Für die Ortsteile Hinrichshagen, Torfbrücke und Wiethagen zielt diese Ziel- und Aufgabenstellung vornehmlich auf gestalterische Aufwertungsmaßnahmen, die in erster Linie die zentral in den Ortsmitten bzw. entlang der Durchgangsstraßen gelegenen öffentlichen Platz- und Freiraumflächen betreffen und die durch ihre Neugestaltung mit attraktiven und auch blühenden Anpflanzungen einen erheblichen Beitrag zur Stärkung und Aufwertung des Ortsbildes beitragen.
- ⇒ In Hinrichshagen betrifft die Aufgabe insbesondere die angrenzenden Freiflächen im Kreuzungsbereich Graal-Müritz- und Markgrafenheider Straße, mit Bushaltestellen und -vorfahrt, Recycling-Container-Bereich, Verbindungsweg und angrenzende Rabatten.
- ⇒ In Torfbrücke sind es der Zufahrtsbereich zum DB-Haltepunkt Torfbrücke sowie die Freiflächen im Ortseingangsbereich links (südl. Torfbrücke Hausnr. 1 / Verbindung Fußweg mit der Radwegumfahrt) und rechts der Straße (südlich Grundstück Torfbrücke Nr. 11, Abzweig und Bahntrasse).
- ⇒ In Wiethagen betrifft es vor allem den Straßenabschnitt mit Vorfläche des Feuerwehrtisches zwischen Torfbrücke Hausnr. 2a und 7f, einschl. Kreuzungsbereich.



Abb. 111: Luftbilder links oben: Ausschnitt Hinrichshagen, Kreuzungsbereich Graal-Müritz-Straße/ Markgrafenheider Str.; links unten: Torfbrücke, DB-Haltepunkt Zufahrtsbereich; rechts: zentraler Bereich mit Feuerwehrtisch in Wiethagen. Quelle: Google-Earth (2022). Räumliche Markierungen vgl. textliche Ausführungen.

6. Erhalt und Stärkung der Sozialstrukturen in den Ortsteilen

Aufgabe 1: Beförderung von Wohnen und wohnortnahe Arbeit durch Einordnung von Co-Working-Arbeitsmöglichkeiten und -angeboten sowie verstärkte Berücksichtigung von Homeoffice-Arbeitsplätzen

- ⇒ Eine wichtige Aufgabe zur Umsetzung des Ziels „Erhaltung und Stärkung der Sozialstrukturen in den Ortsteilen“ sollte aufgrund der geringen Flächenressourcen für wohnverträgliche Gewerbeansiedlungen in den Ortsteilen Markgrafenheide und Hohe Düne vor allem verstärkt die Einrichtung und Beförderung wohnortnaher Co-Working-Arbeitsplätze wie auch von Homeoffice-Arbeitsplatzmöglichkeiten in Markgrafenheide und Hohe Düne berücksichtigt werden.
- ⇒ Voraussetzung hierfür ist ein ausreichender Ausbau der technischen Infrastrukturen und -angebote in den beiden Ortsteilen, wie eine ausreichende und stabile Internetabdeckung sowie Breitbandanbindung in den Ortslagen sowie die Bereitstellung entsprechender Raumressourcen (z. B. im Bereich der neuen Ortskernbebauung, im Heidehaus o. a.) sowie von erweiterten bzw. angepassten Raumaufteilungen für die Einrichtung von Homeoffice-Arbeitsplätzen, z. B. im Rahmen der anstehenden Wohnungsneubauten in Markgrafenheide (Albin-Köbis-Str.-Ost und West) und Hohe Düne (BIMA-Quartier).
- ⇒ Im Zuge der weiteren Ortsteilentwicklungen von Markgrafenheide und Hohe Düne sind Möglichkeiten der Einordnung von wohnverträglichen Gewerbeeinheiten (Dienstleistung, kleinteiliges Handwerk) gezielt zu prüfen, z. B.
 - (1) die Einrichtung einer kleinen Co-Working-Einheit im Zusammenhang mit der Errichtung des neuen Funktionsgebäudes am neuen multifunktionalen Dorfplatz in Markgrafenheide (vgl. hierzu Kap. IV.1., Schlüsselprojekt „Neue Festwiese“) oder
 - (2) die Einordnung von Co-Working-Arbeitsplätzen im Zuge der Weiterentwicklung des Heidehauses an der Warnemünder Straße oder
 - (3) die Einordnung einer Fahrradreparatur- und Ausleihstation im Rahmen der Erneuerung und Neuordnung des Eingangsbereiches in Hohe Düne mit neuer Mobilitätsstation u. Parkgarage (vgl. nachf. u. Kap IV.2, Schlüsselprojekt „Ortseingang West“) oder
 - (4) im Zusammenhang mit der Entwicklung des „alten Garagenkomplexes“ in Hohe Düne (Oberlotse-Voß-Weg), wo ggf. eine kleine Einheit von Co-Working-Arbeitsplätzen in Verbindung mit familiengerechten Wohnangeboten entstehen könnte.
- ⇒ Insbesondere aus den Beteiligungsveranstaltungen im Zusammenhang mit der Rahmenplanerstellung wurden Angebote wohnortnaher Arbeitsplätze als Standortvorteile für familienorientiertes Wohnen vielfach nachgefragt und gewünscht. Gerade zur Stärkung und Stabilisierung der jeweiligen Wohnfunktionen in den Ortsteilen Markgrafenheide und Hohe Düne sollten

diese Wünsche und Nachfragen bei den weiteren Ortsteilentwicklungen gezielt Berücksichtigung finden.

Aufgabe 2: Stärkung eines ausgewogenen Mischungsverhältnisses von Miet- und Eigentumsmaßnahmen für alle Zielgruppen zum Erhalt und Stabilisierung der Sozialstruktur

- ⇒ *Angesichts der anstehenden Wohnungsbaumaßnahmen in den OT Markgrafenheide und Hohe Düne (WIRO, BIMA) und den nur noch in sehr geringem Umfang vorhandenen Wohnungsbauentwicklungsflächen (einschl. weiterer Ersatzwohnungsbaumaßnahmen z. B. in der Albin-Köbis-Str. West oder ggf. in der Max-Reichpietsch-Str.) bildet die Aufgabe „Stärkung eines ausgewogenen Mischungsverhältnisses von Miet- und Eigentumsmaßnahmen für alle Zielgruppen“ ein zentrales Erfordernis zum Erreichen des definierten Entwicklungsziels „Stärkung und Stabilisierung der Sozialstruktur“, vor allem für Markgrafenheide und Hohe Düne.*
- ⇒ *Aufgrund der insgesamt wachsenden Miet- und Wohnkosten, die vor allem auch die älteren Wohnstandorte in Markgrafenheide und Hohe Düne betreffen, kommt der Aufgabe „Stärkung der Sozialstruktur“ mit Blick auf die weitere Ortsteilentwicklungen eine besondere und hohe Bedeutung zu und betrifft vor allem*
 - *den Erhalt kostengünstiger Mietwohnungsbestände,*
 - *die Erweiterung von bezahlbaren Mietwohnungsbeständen für unterschiedliche Zielgruppen (Familien, Singles, Alleinerziehende) und*
 - *erfordert die Vermeidung weiterer Ferienwohnungsbestände, da eine erneute Ausweitung der Ferienwohnungsbestände die vereinbarte und abgestimmte Zielsetzung der Rahmenplanung konterkarieren würde.*
- ⇒ *Mit Blick auf die erforderliche Berücksichtigung dieser Ziel- und Aufgabenstellung vor allem für die weitere Ortsteilentwicklung von Markgrafenheide und Hohe Düne werden auf folgende wichtige stadtübergreifende inhaltliche Entwicklungsgrundlagen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock explizit hingewiesen:*
 - *auf die Ergebnisse des aktuellen Wohnungsberichts der Universitätsstadt Rostock 2020,*
 - *auf den Endbericht „Haushaltsprognose für ostseenahe Wohnen in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock“ (Wohnbedarfsprognose empirica 2017) sowie*
 - *auf den Beschluss zu den Ergebnissen des Bündnisses für Wohnen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock („Bündnis für Wohnen in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock - Vereinbarung zur aktiven, sozialverträglichen und nachfragegerechten Weiterentwicklung des Rostocker Wohnungsmarktes für die Jahre 2018 – 2023“).*
- ⇒ *Eine entsprechende Verankerung der o. g. Zielsetzung sollte in den anstehenden Bebauungsplänen und Grundstücksvergaben (Albin-Köbis-Straße,*

Kapitän-Hahn-Weg) – soweit möglich – umgesetzt oder entsprechend zusätzlich vereinbart werden.

7. Förderung und Ausbau der Standortqualität für Familien und ältere Menschen

Aufgabe 1: Verbesserung der Nahversorgungssituation in Markgrafenheide und Hohe Düne

- ⇒ *Mit der Erweiterung und Qualifizierung des Angebotes des Nahversorgers NETTO und der angrenzenden Errichtung von (noch zu beziehenden) Ladeneinheiten in der Erdgeschosszone im Ortskern von Markgrafenheide konnte die Nahversorgungssituation bereits deutlich verbessert werden.*
- ⇒ *Unter Berücksichtigung des steten Anwachsens der Bevölkerung nicht nur in Markgrafenheide, sondern auch in Hohe Düne und den anderen Ortsteilen in der Rostocker Heide, die durch die Realisierung der geplanten Wohnungsbauvorhaben nochmals insgesamt ansteigen wird (über 2.100 HW + NW), plus der Zunahme der Touristenzahlen durch verbesserte und qualifizierte Tourismusangebote in den Ferienzeiten wird eine Erweiterung und Differenzierung des Nahversorgungsangebotes mit Waren des täglichen Bedarfs vor allem in Markgrafenheide aber auch im Ortsteil Hohe Düne erforderlich.*
- ⇒ *Insbesondere die im Ortsteil Hohe Düne anwachsende Bewohneranzahl, die sich in den kommenden zwei Jahren nochmals deutlich erhöhen wird und damit folglich auch das stete Anwachsen der ohnehin umfangreichen Pkw-Einkaufsfahrten der Bewohner, macht vor dem Hintergrund eines nach wie vor fehlenden Nahversorgers die Einordnung einer zentral gelegenen Nahversorgungseinheit für den Ortsteil dringend erforderlich.*
- ⇒ *Daher ist dringend zu empfehlen, dass im unmittelbaren Zusammenhang mit den Planungsüberlegungen zur Neuordnung und baulichen Erneuerung des Parkplatz- und Eingangsbereiches von Hohe Düne (vgl. nachf. u. Kap IV.2. Schlüsselprojekt Ortseingang West) die erforderlichen Rahmenbedingungen zur Einordnung einer Laden- und Versorgungseinheit in Art und Größe eines kombinierten Mischwarenladens (ca. 200 qm Verkaufsfläche) hergestellt und geschaffen werden.*
- ⇒ *Hier bedarf es neben der Herrichtung der baulichen Rahmenbedingungen für den Standort Hohe Düne auch eine gezielte Unterstützung durch die kommunale Wirtschaftsförderung (u. a. bzgl. Ansprache, Suche, Anschubfinanzierung o. ä.).*

Aufgabe 2: Verbesserung der Ausstattung mit Serviceangeboten für Senioren, vor allem auch am Standort Hohe Düne

- ⇒ *Der Anteil der Bevölkerung im Alter über 65 Jahren hat sich in Hohe Düne im Vergleich zu den anderen Ortsteilen in den letzten Jahren nochmals er-*

höht, wobei das Durchschnittsalter zwischen 2019 und 2021 leicht zurückgegangen ist, jedoch noch deutlich über denen der übrigen Ortsteile in der Rostocker Heide liegt.

- ⇒ Zwischen 2010 und 2019 ist das Durchschnittsalter der Bevölkerung in Hohe Düne von durchschnittlich 51,8 Jahren auf 54,7 gestiegen, was auf einen steten Alterungsprozess auch im Zusammenhang mit den Zuzügen (Nebenwohnsitzen) rückzuschließen ist bzw. es sind keine umfangreichen Zuzüge jüngerer Alterskohorten bis 2019 nach Hohe Düne erfolgt. Aktuell, d. h. zwischen 2019 und 2021 hat sich das Durchschnittsalter in Hohe Düne auf jetzt 53,4 Jahren etwas reduziert, was auf den Zuzug von jüngeren Familien und jungen Bewohnern in die aktuellen Neubauten der WG Warnow zurückzuführen ist.
- ⇒ Dennoch hat sich der Anteil der über 65-Jährigen und der über 80-Jährigen in den letzten Jahren auf einem hohen Niveau eingependelt. Lag der Anteil 2017 und 2018 noch bei 33 % an der Gesamtbevölkerung des Ortsteils, so stieg dieser in den Jahren 2020 und 2021 auf 34,5 % an.

Altersverteilung der Bevölkerung im Stadtbereich Rostocker Heide (Stand: 31.12.2021)							
Ortsteil	Bev. insgesamt	0-15	15-25	25-45	45-65	65-80	>80 J
Seebad Markgrafenheide	657	53	44	128	220	157	55
Seebad Hohe Düne	934	72	35	170	335	257	65
Hinrichshagen	219	18	12	40	84	50	15
Wiethagen	82	10	11	18	27	10	6
Torfbrücke	55	4	4	7	29	7	4

Tabelle 2: Altersverteilung der Bevölkerung im Stadtbereich Rostocker Heide (Stand: 31.12.2021). Quelle: Eigene Darstellung nach Kommunale Statistikstelle Rostock (2022).

- ⇒ Aber auch der Anteil der über 65-Jährigen an der Bevölkerung in Markgrafenheide hat sich in den vergangenen Jahren erhöht, von 31,2 % auf jetzt 32,2 %.
- ⇒ In Anbetracht des hohen Anteils von Menschen im Seniorenalter und Menschen, die in den Ortsteilen Hohe und Markgrafenheide in Kürze das Seniorenalter erreichen, bedarf es aus Sicht der Rahmenplanung eine verbesserte und angepasste infrastrukturelle Ausstattung mit Angeboten für Senioren wie auch von Service-Angeboten im wohnungsnahen Umfeld, d. h. von der Barrierefreiheit über die verbesserte Ausstattung mit Sitzgelegenheiten im Wohnumfeld bis hin zu vermehrten Serviceangeboten vor Ort im Bereich Freizeit, Betreuung, Altenpflege und/oder Tagespflege vor Ort.
- ⇒ Das Anforderungsprofil konkreter Maßnahmen für ein ausreichendes infrastrukturelles und betreuendes Versorgungsangebot für Senioren im Bereich Hohe Düne und Markgrafenheide ist kurzfristig mit dem kommunalen Amt für Jugend, Soziales und Asyl abzustimmen.

Aufgabe 3: Erweiterung des Kita-Platzangebotes am Standort der „Kita Dünennest“ im Ortsteil Hohe Düne

- ⇒ *In den Jahren vor 2019 hat sich der Anteil der Kinder (Alterskohorte 0-15 Jahre) und Jugendlichen (Alterskohorte 15-25 Jahre) in Hohe Düne und Markgrafenheide nicht merklich erhöht. Im OT Hohe Düne lag der Anteil bei der Alterskohorten an der Gesamtbevölkerung des Ortsteils bei insgesamt rd. 10 %, im OT Markgrafenheide bei rd. 13 %.*
 - ⇒ *Zwischen 2019 und 2021 stieg der Anteil jedoch in Hohe Düne auf 11,5 % und in Markgrafenheide auf rd. 15 %. Der Anteil der 0-15-Jährigen liegt in beiden Ortsteilen bei rd. 8 %, mit steigender Tendenz.*
 - ⇒ *Da aufgrund der geplanten Wohnungsneubauzahlen, insbesondere im OT Hohe Düne, aber auch durch den Wohnungsneubau im OT Markgrafenheide der Anteil der Familien mit Kindern in beiden Ortsteilen weiterhin steigen wird, ist eine Erweiterung der bestehenden „Kita Dünennest“ konkret in Erwägung zu ziehen bzw. die erforderlichen baulichen Erweiterungsmöglichkeiten der Kita zu prüfen.*
 - ⇒ *Vor dem Hintergrund der vermutlich auch in weiterhin 2022 angestiegenen Anzahl von Kindern im Vorschulalter, die sich mit Blick auf die anstehenden Wohnungsneubauvorhaben der BIMA insbesondere in Hohe Düne nochmals erhöhen wird, ist dieses Projekt einer möglichen Kita-Erweiterung „Dünennest“ mit dem zuständigen Fachamt, dem kommunalen Amt für Jugend, Soziales und Asyl, ebenfalls zu besprechen und abzustimmen.*
-

Aufgabe 4: Quantitative und qualitative Verbesserung von kinder- und jugendgerechten Angeboten in Markgrafenheide und Hohe Düne

- ⇒ *Insgesamt ist das Angebot für Kinder und Jugendliche im Verhältnis zum Bevölkerungsanteil von Kindern und Jugendlichen an der jeweiligen Gesamtbevölkerung der beiden Ortsteile, deren Anteile in den kommenden Jahren noch anwachsen wird (s. o.), quantitativ und qualitativ verbesserungsbedürftig.*
 - ⇒ *Im Ortsteil Markgrafenheide ist aktuell (Ende 2021 Fertigstellung, 04-2022 Einweihung) ein Spielplatzbereich mit Klettergerüst und Kleingeräten vor dem Heidehaus an der Warnemünder Straße eingerichtet worden. Zudem wurden im Zuge des Ersatzwohnungsneubaus der WIRO an der Albin-Köbis-Straße Nr. 6 im Außenhausbereich Spielgeräte für Kleinkinder angelegt.*
 - ⇒ *Insofern konnte insgesamt das Spielplatzangebot für Kinder im Ortsteil Markgrafenheide zwar erweitert werden, jedoch bedarf es aus Sicht der Rahmenplanung in Anbetracht des sich für die kommenden Jahre abzeichnenden demografischen Wandels sowie in Anbetracht des vereinbarten Entwicklungsziels, Markgrafenheide zu einem familienfreundlichen Wohn- und*
-

auch Urlaubsort weiter zu qualifizieren, eine Erweiterung des Spiel- und Bewegungsangebotes für Kinder und Jugendliche im Ortsteil.

- ⇒ Standorte hierfür würden sich im Bereich des künftigen Dorf- und Multifunktionsplatzes hinter der Feuerwehr (vgl. nach Kap. IV.1., Schlüsselprojekt „neue Festwiese“) anbieten, im Bereich zwischen Finnhütten und Parkplatz Stubbenwiese oder als generationsübergreifenden Bewegungsparcours im Übergangsbereich zwischen Waldweg (östliches Ende) und Wald.
- ⇒ Für den Ortsteil Hohe Düne zielt die Aufgabe vornehmlich auf die qualitative Verbesserung der Spielplatzbereiche in Bezug auf eine verbesserte, angepasste und mit „modernerer Spielgeräten und Bewegungselemente“ erneuerte Ausstattung der Spielplätze. Dies betrifft sowohl den Spielplatz am Seekanal als auch den im Übergang zum Tonnenhof/Oberlotse-Voß-Weg.
- ⇒ Mit Blick auf die Weiterentwicklung von Hohe Düne als Seebad und attraktive Urlaubsadresse sollte neben der gestalterischen und funktionalen Neuordnung des gesamten Eingangs- und Ankunftsbereich beim Fähranleger (vgl. Kap. IV.2. Schlüsselprojekt „Ortseingang-West“) vor allem die Anlage neuer Grün- und Freiflächen mit der Einordnung eines generationsübergreifenden Calisthenics-Parcours eingeplant werden als auch im Übergangsbereich zum Strand (Am Yachthafen, östlich vom Hubschrauberlandeplatz), wo die räumlichen Möglichkeiten bestehen, ein neuen generationsübergreifenden Spiel- und Bewegungsbereich anzulegen. Dieser Standort neue Spielplatzbereich sich vor allem auch aufgrund der Nähe zur Yachtresidenz an.
- ⇒ Diese o.g. Standorte sind in die aktuelle Fortschreibung des Spielplatzkonzeptes der Hanse- und Universitätsstadt Rostock von 2016 einzubeziehen und sind im Bestand hinsichtlich ihres Erneuerungs- und Modernisierungsbedarfs für Kinder und Jugendliche unterschiedlichen Alters zu prüfen sowie auch der Erweiterungsbedarf mit Spiel- und Bewegungsangeboten vor allem für die Ortsteile Markgrafenheide und Hohe Düne besonders Berücksichtigung finden.

8. Gestaltung des vorhandenen und neuen Wohnumfeldes mit Aufenthalts- und Nutzungsfunktionen

Aufgabe 1: Gestaltung und Verschönerung vor allem der zentralen öffentlichen Grün-, Frei- und Platzflächen in den Ortsteilen

- ⇒ Auf die zentral gelegenen Grün-, Frei- und Platzflächen und deren umfänglichen Gestaltungs- und Erneuerungsbedarf in allen fünf Ortsteilen wurde beim Entwicklungsziel 5 „Stärkung und Erhalt des charakteristischen Ortsbildes“ und den damit verbundenen Aufgaben (s. Aufgabe 2 „Aktivierung und Aufwertung überkommener, verwilderter Freiflächen...“, S. 107) in Teilen bereits eingegangen.

⇒ An dieser Stelle werden sie nochmals im Zusammenhang aufgeführt sowie die für die Vorbereitung und Umsetzung erforderlichen Aufgaben zur Neugestaltung und Erneuerung:

○ Zentraler Platzbereich im Ortskern Markgrafenheide

Für diesen in Bezug auf Gestaltung und Funktionen verbesserungs- und aufwertungsbedürftigen Bereich hat bereits auch der Gestaltungsbeirat der Hanse- und Universitätsstadt Rostock die Empfehlung abgegeben, hierfür ein detailliertes Aufwertungs- und Gestaltungskonzept zu entwickeln.

Diesen Vorschlag aufgreifend empfiehlt der vorliegende Rahmenplan ein derartiges Feinkonzept unter Beteiligung von Ortsbeirat, den einzu-bindenden Fachämtern sowie interessierten Bewohnern als Grundlage für den anschließenden Umsetzungsprozess gemeinsam kurzfristig zu erarbeiten und abzustimmen.

Inhaltliche und konzeptionelle Ansatzpunkte aus Sicht der Rahmenplanung sind in Kap IV.1 Schlüsselmaßnahme „Lupe Ortskern“ dargestellt.

○ Ankunfts- und westlicher Ortseingangsbereich Hohe Düne / An der See

Dieser Bereich stellt für den Ortsteil, für das Seebad Hohe Düne sowie als Auftakt für den östlich anschließenden Stadtbereich Rostocker Heide eine Art „Visitenkarte“ dar.

In seiner jetzigen Ausprägung entspricht sein Erscheinungsbild und seine vornehmlich auf Pkw-Mobilität ausgerichtete Funktionalität weder den aktuellen Anforderungen an ein attraktiv gestalteten Wohn- und Ferienort noch einen nach Umweltgesichtspunkten nachhaltig angelegten und zukunftsorientierten Standort (hoher Versiegelungsgrad, Pkw-dominiert, kaum Freiraumgestaltung, Unübersichtlichkeit, etc.).

Vor diesem Hintergrund bemisst die Rahmenplanung die mit diesem zentralen Freiflächen- und Platzbereich verbundene Aufwertungs- und Neuordnungsmaßnahme eine für die weitere Ortsteilentwicklung von Hohe Düne in Kombination mit der Neugestaltung des Platzes des Friedens (s. nachf.) eine sehr zentrale Schlüsselmaßnahme.

Für den Gesamtbereich „Ortseingang West“, einschließlich der Anknüpfungen an den angrenzenden Bereich „Platzes des Friedens“ (vgl. nachf.) bedarf es ein zusammenhängendes (Ziel-, Nutzungs- und Gestaltungskriterien) städtebauliches, freiraum- und nutzungsbezogenes Fein- und Umsetzungskonzept. Neben der Gestaltung und Neuordnung der Grün- und Freiraumbereiche und Anlage neuer und zusammenhängender Wegebeziehungen geht es hierbei auch um den Hochbau einer die Stellplatzkapazitäten bündelnde und standortgerechte Parkgarage mit arrondierenden Nutzungen und Mobilitätsangeboten.

Als ersten Umsetzungsschritt ist für das o. g. Feinkonzept kurzfristig zunächst das Anforderungsprofil an den gesamten „Ortseingang-West“ (Standortentwicklungsziele, neue Gestaltungs- und Nutzungskriterien,

Wegebezüge, Rahmenbedingungen u. ä.) gemeinsam mit dem Ortsbeirat, den Anrainern und interessierten Bewohnern sowie den zu beteiligenden Fachämtern vor Ort zu entwickeln und in den Kernbestandteilen anzustimmen (= Aufgabenstellung).

Der Rahmenplan gibt hierzu einen ersten Impuls (vgl. nachf. Handlungs- und Maßnahmenkonzept, Kap. IV, 2).

○ Platz des Friedens in Hohe Düne

Auf den zusammenhängenden Erneuerungsbedarf des „Platzes des Friedens“, d. h. grundlegende Erneuerung von Straßen- und Platzbereich, wurde an o. g. Stelle bereits eingegangen.

Die grundlegende Erneuerung dieses im historischen Teil des Ortsteils gelegenen Platzbereiches umfasst sowohl die tiefbauliche Grunderneuerung der Ver- und Entsorgungsleitungen im Straßenkörper, die auch die Entwässerung des Dorfangerbereiches einbezieht, als auch die oberirdische Freiraum- und Straßenraumneugestaltung, wobei die Platzanlage im Prinzip (Ausmaß und Nutzungsfreundlichkeit) beibehalten wird.

Zur Verbesserung der Entwässerungssituation ist für die Freiraumgestaltung die Nutzung und Gestaltung der Grünfläche "Platz des Friedens" als temporäre Retentionsfläche zum Regenwasserrückhalt auszuführen. Die Umgestaltung des "Platz des Friedens" muss eine multifunktionale Nutzung der aufgewerteten Platzfläche und Nutzung als temporären Regenrückhalteraum berücksichtigen. (Eine Machbarkeitsstudie zur Nutzung des Platzes als Regenrückhalteraum liegt bereits vor)

Insgesamt ist hierfür als erster wichtiger und kurzfristig anzugehender Schritt ein umsetzungsbezogenes städtebauliches, grün-, freiraum- und verkehrliches Feinkonzept zu entwickeln, dessen Ziel- und Anforderungskatalog zunächst gemeinsam mit den Grundstückseigentümern, interessierten Bürgern, dem Ortsbeirat, dem Grünflächenamt und Amt für Verkehrsanlagen entwickelt und abgestimmt werden muss.

Wie zuvor beim Ortseingang West bereits hervorgehoben, sollten die Feinkonzepte der beiden Teilbereiche aufeinander bezogen entwickelt und abgeglichen werden, insbesondere in ihren Übergangsbereichen und Gestaltungsbezügen. Dies ist umso wichtiger zu betonen (Teilabschnitte/Bauabschnitte einer Gesamtmaßnahme), da nicht von einer gleichzeitig durchzuführenden Gesamtmaßnahme auszugehen ist.

Aufgabe 2: Schaffung zusammenhängender, innerörtlicher Wegesysteme mit Herrichtung bestehender sowie Anlage neuer Wegeführungen, vor allem in Markgrafenheide und Hohe Düne unter Einbeziehung der Begehrbarkeit der Deich- und Hochwasserschutzanlagen

- ⇒ Wichtige Maßnahmen zur Verbesserung des Wegesystems im Ortsteil Markgrafenheide beziehen sich auf die Herrichtung und verbesserte Ausstattung der Wege, d. h. barrierefreie/-arme Wegeführungen, konfliktfreie Wege zwischen Fußgängern und Radfahrern, mehr Sitzmöglichkeiten entlang der Wege, gute und einheitliche Ausschilderung sowie auf eine direktere und verbesserte Erreichbarkeit von wesentlichen Zielpunkten im Seebad, d. h. Anlage neuer und/oder Optimieren bestehender Wegeführungen.
- ⇒ Verbesserte Erreichbarkeiten sollten durch Anlage neuer und zusammenhängender Wegeführungen hergestellt werden, u. a.
 - zwischen Budentannenweg, Campingplatz und Waldweg in Richtung Ortsmitte,
 - zwischen Budentannenweg, Sportplatz/neuem Dorfplatz und Max-Reichpietsch-Straße,
 - zwischen Ortskern/Bushaltestelle und Stubbenwiese/Finnhütten/Strandzugang 21 sowie
 - zwischen Waldweg, Warnemünder- und Albin-Köbis-Straße (einschl. einer Wegeführung auf der Nordseite der Warnemünder Straße).
- ⇒ Zur Festlegung der genauen Wegeführungen im Rahmen eines zusammenhängenden innerörtlichen Wegesystems, einschließlich der erforderlichen Anforderungsprofile für die Herrichtung und verbesserte Ausstattung der bestehenden Wege, ist ein kleinteiliges Freiraum- und Wegekonzept für Markgrafenheide zu erstellen.
- ⇒ Noch losgelöst der endgültigen Klärung einer begrenzten Öffnung und Begehrbarkeit der Hochwasserschutzanlagen (HWA) in Markgrafenheide zur Einbeziehung in ein zusammenhängendes innerörtliches Wegesystem (südliche HWA zwischen Budentannenweg und dem Ortseingang-West/Stubbenwiese sowie östliche HWA zwischen Moor-/Prahmgraben und Budentannenweg bis P-Platz-Campingplatz) sollte das kurzfristig anzulegende und zu fixierende Freiraum- und Wegekonzept zweiphasig angelegt sein, da es für eine mögliche öffentliche Begehrbarkeit der HWA's noch weiteren Klärungsbedarf mit dem zuständigen StALU MM (Staatliches Amt f. Landwirtschaft u. Umwelt Mittleres Mecklenburg) bedarf.
- ⇒ Für die beiden Hochwasserschutzanlagen („Deichkörper südlich der Ortslage sowie den Deich mit Anschluss an den Budentannenweg“) wurde ein Planfeststellungsverfahren Anfang der 2000er Jahre durchgeführt. Im Juli 2004 wurde am Ende des Verfahrens der Beschluss gefasst, dass:
 - „...einer teilweisen Wegeführung auf der Deichkrone in einem FFH- und Naturschutzgebiet aufgrund des hohen Störungspotentials nicht zugestimmt werden kann. Auch die geplante technische Ausführung des Deiches lässt diese Variante nicht zu“ (gem. Planfeststellungsbeschluss für das Vorhaben Sturmflutschutz Markgrafenheide; Teilvorhaben Ringdeich vom 20.07.2004).

- ⇒ Eine erneute Prüfung dieses Beschlusses nach rd. 20 Jahren ist jedoch durch Antrag der Hanse- und Universitätsstadt Rostock möglich, ohne ein neues Planfeststellungsverfahren durchführen zu müssen. Eventuell könnte mit einer Ergänzung/Anpassung zum bestehenden Planfeststellungsbeschluss eine teilweise bzw. begrenzte Öffnung der Deichanlage evtl. möglich werden.

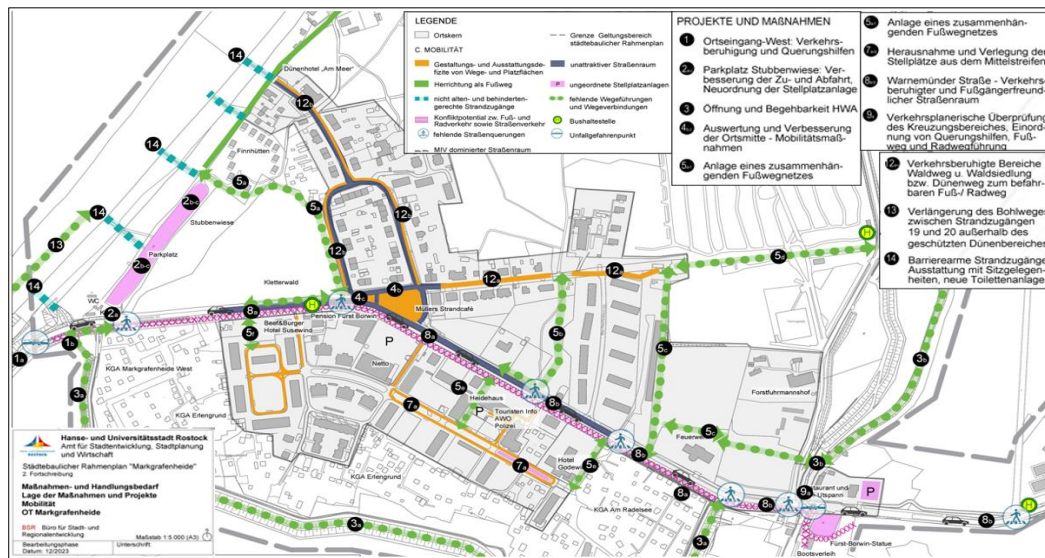


Abb. 112: Auszug aus dem Plan „Handlungs- und Maßnahmenbedarf Mobilität – Lage der Maßnahmen und Projekt für den OT Markgrafenheide; vgl. nachf. A3-Plandarstellung, Abb. 138.

- ⇒ Für das Seebad Hohe Düne beziehen sich die Maßnahmen zur Verbesserung des Wegesystems ebenfalls auf die Herrichtung und verbesserte Ausstattung der Wege, d. h. barrierefreie/-arme Wegeführungen, konfliktfreie Wege zwischen Fußgängern und Radfahrern, mehr Sitzmöglichkeiten entlang der Wege, gute und einheitliche Ausschilderung, sowie auf die Herstellung fehlender Teilstücke eines geschlossenen Rundweges, der sich vom Fähranleger über die HWA/Deichanlage am Seekanal in Richtung Tonnenhof erstreckt und in einem südlichen Bogen in einem Grünflächenbereich zwischen Marine-Stützpunkt entlang Kapitän-Kraeplin- und Kapitän-Hahn-Weg wieder nach Norden bis zur Straße Hohe Düne verläuft.
- ⇒ Hier bedarf es neben der Herstellung von fehlenden Wegabschnitten und barrierearmen Zu- und Abwegen von und zu der Deichanlage insbesondere die verbesserte Ausstattung mit Sitzgelegenheiten entlang des Fußweges auf der Deichanlage aber auch entlang der neuen Fußwegabschnitte in der Grünanlage, im Bereich entlang des Marinegrundstücks/Kapitän-Kraeplin- und Kapitän-Hahn-Wegs.
- ⇒ Von Seiten des für das Deichwerk entlang des Seekanals in Hohe Düne zuständige StALU MM liegen gegen die vom Rahmenplan vorgeschlagene verbesserte Ausstattung des Fußweges mit verankerten Sitzgelegenheiten sowie auch befestigte Zu- und Abgänge auf bzw. von Deichanlage keine Einwände vor, sofern kein tiefer Eingriff in den Deckaufbau erfolgt:

„Das Aufstellen und Verankern von Sitzmöglichkeiten auf der Krone wird zumindest aus Sicht des Küstenschutzes als unbedenklich und umsetzbar eingeschätzt, sofern kein Eingriff in den Aufbau des Deckwerks selbst erfolgt. Auch die Herrichtung von neuen Zuwegungen auf die Krone wird aufgrund der soliden Bauweise des Deckwerks für möglich erachtet. Der Zugang zum Unterhaltungsweg muss dabei jederzeit gewährleistet bleiben. Diese Vorhaben stehen den Belangen des Küstenschutzes nach aktuellem Planungsstand nicht entgegen. Im konkreten Planungsfall sind dem StALU MM die entsprechende Planungsunterlagen einzureichen (Genehmigung gem. § 84 i.V.m. § 74 LWaG) sowie eine Vereinbarung über die Verkehrssicherung mit der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zu treffen“ (StALU MM, Abt. 4, i.V. Claudia Schulz, Mail v. 19.4.2021).

- ⇒ Neben der Qualifizierung und Vervollständigung des südlichen Rundweges im Süden des Ortsteils sind darüber hinaus:
- auf der nördlichen Straßenseite der Straße Hohe Düne, eine gesicherte Fußwegeführungen zwischen der Bushaltestelle „Kita Dünennest“ bis zur Straße Am Yachthafen, vorbei am Strandzugang 2, anzulegen,
 - Querungshilfen im Straßenabschnitt der Hohen Düne zwischen Am Yachthafen und Kapitän-Hahn-Weg als wichtige Verbindungselemente zur Herstellung eines zusammenhängenden Wegenetzes und einer gleichzeitig erforderlichen Kenntlichmachung einer fußgängerfreundlichen Ortslage einzurichten (Zebrastreifen oder Bedarfsampeln) und
 - Herrichtung, Erneuerung und Gestaltung der kleinen Verbindungswege und „vernachlässigten“ Wegabschnitten zwischen den Teilquartieren (alter Siedlungsbereich i. R. BIMA-Quartier oder i. R. alte Garagenanlage/Oberlotse-Voß-Weg oder i. R. Seekanal/Spielplatz/Fähranleger oder i. R. Tonnenhof/Vormann-Stüve-Weg/Südspitze) oder der kaum aufzufindende Strandzugang Nr. 2 als Verbindungsweg von der Straße Hohe Düne zum Strandbereich oder die Zu-, Auf- und Abgänge zur bzw. von der HWA am Seekanal (vgl. nachf. A3-Plandarstellung Plan „Handlungs- und Maßnahmenbedarf – Lage der Maßnahmen und Projekt für den OT Hohe Düne, siehe Abb. 139).

9. Gestalterische und funktionale Aufwertung der Ortseingänge sowie Kenntlichmachung des innerörtlichen Straßenraumes durch gestalterische und fußgängerbetonte Elemente

Aufgabe 1: Aufwertung der östlichen Ortseingangssituation in Markgrafenheide ab „Schulzenwiese“ bis Budentannenweg

- ⇒ In fast allen Ortsteilen der Rostocker Heide sind die jeweiligen Ortseingänge wie auch die innerörtlichen Straßenräume, insbesondere im Bereich der Haupt- bzw. Durchgangsstraßen, nicht ihrer Lage und Funktion entsprechend als Ortsauftakt bzw. als vorrangig innerörtlicher Wohn- und Lebensbereiche hergerichtet und entsprechend gestaltet. Hier sind in erster Linie

bauliche oder gestalterische Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierungen gleich am Ortseingangsschild zum Ortsauftakt (z. B. Mittelinseln, Fahrbahnteiler) ebenso umzusetzen sowie zur innerörtlichen Verkehrsberuhigung (z. B. Fußgängerquerungen, Fahrbahnverswenkungen, Materialwechsel). Zurzeit weisen lediglich Schilder daraufhin, dass es sich um eine geschlossene Ortschaft bzw. um einen geschwindigkeitsreduzierten Bereich handelt (30 km/h- oder 50 km/h-Bereich).

- ⇒ Diese Situation stellt sich im OT Markgrafenheide am östlichen Ortseingang von Markgrafenheide, zwischen der Bushaltestelle „Schulzenwiese“/„dein Ho(s)tel“ (Warnemünder Str. 8) und der Kreuzung Budentannenweg.
- ⇒ Hier bedarf es im Ortseingangsbereich nach Auffassung der Rahmenplanung zur Unterstützung des Ortseingangsschildes und der frühzeitigen Deutlichmachung eines verkehrsberuhigten innerörtlichen Bereiches eine Mittelinsel sowie im Bushaltestellenbereich/Einmündung/Zufahrt zu den Hausnr. 8a und 8b („Pilzmanufaktur, GGP-Gruppe“) eine Fahrbahnquerung oder zumindest eine Fußgängerinsel, um den Fuß- und Radweg in Richtung Ortskern bzw. in Richtung Hinrichshagen sowie die gegenüberliegende Bushaltestelle sicher zu erreichen.
- ⇒ Der nach dem Kurvenbereich in Richtung Ortskern sich anschließende Abschnitt bis zu den Zufahrten zu den Parkplatzbereichen der Gaststätte „Utspann“ und „Waldparkplatz Fürst Borwin“ bzw. hin zum Kreuzungsbereich Warnemünder Str./Budentannenweg stellt sich aufgrund seiner Gradlinigkeit und angrenzenden Waldflächen nicht als innerörtlicher Bereich dar. Hierbedarf es straßenraumbezogene Gestaltungsmaßnahmen, die auf einen innerörtlichen Bereich hinweisen und neben der Beschilderung augenfällig geschwindigkeitsreduzierend wirkt, zumal im Einmündungsbereichs des Budentannenwegs eine aus Sicht der Rahmenplanung wichtige Erneuerungs- und Ertüchtigungsmaßnahme ansteht.
- ⇒ Neben Neuordnungsmaßnahmen und gestalterischen Verbesserungen, die die Parkplatzbereiche vom „Utspann“ und den Waldparkplatz wie auch den Straßenraum betreffen, gilt ein Schwerpunkt der Verbesserung der Ortseingangssituation, wie auch der Gestaltungsbeirat der Hanse- und Universitätsstadt Rostock bei einer Begehung des Ortsteils ebenfalls hervorgehoben hatte, die Verbesserung von Querungsmöglichkeiten und Wegführungen für Fußgänger und Radfahrer sowohl im gesamten Einmündungsbereich des Budentannenwegs in die Warnemünder Straße als im Brückenbereich beidseitig der Warnemünder Straße. Insgesamt ist eine verbesserte Übersichtlichkeit, klarere Orientierung sowie erhöhte Sicherheit in dem gesamten Bereich einschließlich auch der Zu- und Abfahrten der Parkplatzbereiche.
- ⇒ Der Bereich zwischen den Parkplatzbereichen und dem Einmündungsbereich Budentannenweg stellt eine Schlüsselmaßnahme für die künftige Ortsentwicklung von Markgrafenheide dar (vgl. Kap.IV.1 Schlüsselmaßnahme „Lupe Ortseingang-Ost“.), die auch im Zusammenhang mit der Standortent-

wicklung im Bereich des alten Sportplatzes bzw. des neuen multifunktionalen Dorfplatzes zu sehen ist, da über den Budentannenweg auch die künftige Erschließung (Pkw, Rad- und Fußgänger) erfolgen wird.

- ⇒ Aus Sicht der Rahmenplanung ist zur weiteren Konkretisierung der vornehmlich verkehrsplanerischen Maßnahmen im gesamten Ortseingangsbe-
reich vordringlich zunächst ein Feinkonzept zur Klärung und Einordnung der
notwendigen verkehrs- und freiraumplanerischen Maßnahmen zu erstellen.
Hierbei sind auch die weiteren geplanten Maßnahmen im unmittelbaren und
mittelbaren Umfeld miteinzubeziehen, wie die weiterführenden Wegbezie-
hungen, verbesserten Querungsmöglichkeiten im Verlauf der Warnemünder
Straße oder auch das Schlüsselprojekt des „neuen Festplatzes“.

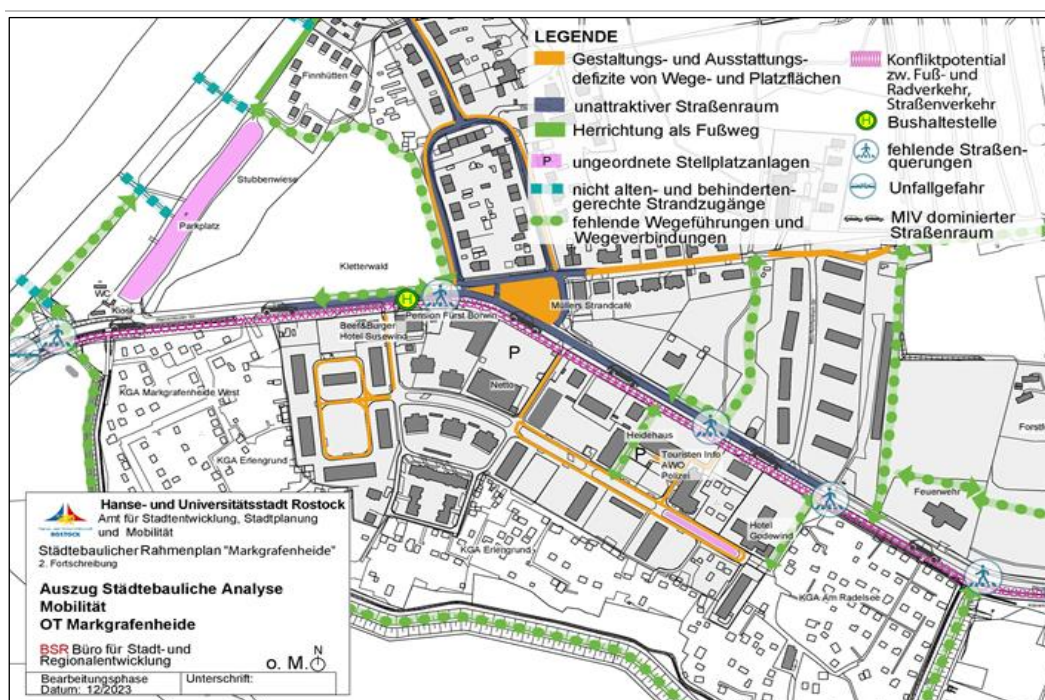


Abb. 113: links: Schwerpunktbereich „Ortseingangsbereich Ost-Kreuzung Budentannenweg“ (Aus: aus dem Plan „Städtebauliche Analyse – Städtebau und Gestaltung OT Markgrafenheide (S. 60); F Mitte: Bereich Bushaltestelle „Schulzenwiese“; Foto rechts: Kurvenbereich in Richtung Budentann weg. Aufnahmen: BSR (2021/2022).

Aufgabe 2: Zusammenhängende gestalterische und funktionale Neugestaltung des westlichen Ortseingangsbereiches von Markgrafenheide im Bereich „Stubbenwiese“

- ⇒ Dieser Ortseingangsbereich, der sich zwischen dem westlichen Ortseingangsschild und bis nach der Zufahrt zum Parkplatzbereich Stubbenwiese erstreckt, stellt aus Sicht der Rahmenplanung ebenfalls ein Schlüsselbereich für die weitere Ortsentwicklung von Markgrafenheide dar, der sowohl verkehrsplanerische als auch städtebaulich-gestalterische Maßnahmen umfasst.
- ⇒ Aufgrund der Unfallträchtigkeit (überhöhte Geschwindigkeit, Kurvenverlauf, Unübersichtlichkeit) dieses Bereiches wurde aktuell die Überplanung dieses Bereiches beauftragt, zu dessen Aufgabenstellung die vorliegende Rahmenplanung seine weiterführenden Empfehlungen hinsichtlich der funktionalen und gestalterischen Aufwertung des Gesamtbereiches (Eingangsbereich, Parkplatz Stubbenwiese, Wegeführungen etc.) einbringen konnte, um auch die Bedeutung einer zusammenhängender Planung nochmals hervorzuheben.
- ⇒ Die Empfehlungen zur Berücksichtigung und Einbindung der Rahmenplanung in die Verkehrsplanungsüberlegungen beziehen sich a) auf eine frühzeitige Verkehrsberuhigung, die eigentlich schon auf Höhe „Parkplatz Sonnenstrand“/Strandzugang 18 erfolgen sollte, b) auf eine frühzeitige Deutlichmachung der innerörtlichen Verkehrslage mit hohen Fußgänger- und Radfahreranteilen und einem Gestaltungsanspruch an den Straßenraum und c) auf die notwendige Neuordnung und -gestaltung des gesamten Parkplatzbereiches .
- ⇒ Als Bestandteile umfasst die Beauftragung zur Überplanung dieses Bereiches (teilweise anders als der Konzeptansatz der Rahmenplanung es vorsieht):
 - die Einordnung einer Umfahrt in Höhe des Ortsschildes,
 - auf Höhe des Strandzugangs Nr. 19/Hochwasserschutz wird es nur einen Fahrbahnteiler geben; eine neue Querungsmöglichkeit für Fußgänger oder Radfahrer wird es in diesem Bereich nicht geben.
 - eine neue Querungsmöglichkeit in Form einer Mittelsinsel wird im Bereich der Parkplatzzufahrt Stubbenwiese (Querung mit Bedarfsampel) angelegt, jedoch ohne Bedarfsampel
 - die Neugestaltung und -ordnung des gesamten Parkplatzbereiches, mit neuen übersichtlichen Wegführungen, Aufenthaltsbereichen, Radfahrabstellmöglichkeiten und Aufbewahrungsvorrichtungen
 - die Erstellung eines zusammenführenden Gebäudeneubaus für Kiosk, Kletterwaldanmeldung und Sanitärbereich, einschl. Duschmöglichkeit
 - die Eingrünung/Kaschierung des „Umspanngebäudes“ und
 - eine ansprechende Freiflächengestaltung (vgl. nachf. Kap IV.1 – Schlüsselmaßnahme „Lupe Ortseingang West“).
- ⇒ In Verbindung und in Ergänzung mit dem entstehenden Verkehrskonzept zur Verkehrsberuhigung des Ortseingangsbereiches sollte kurzfristig ein detailliertes Feinkonzept zur Neuordnung und -gestaltung des Parkplatzbereiches Stubbenwiese mit dem o. g. Bestandteilen und ggf. weiteren Aspekten

(z. B. E-Ladestationen für Pkws und E-Bikes etc.) erstellt werden. Zur Erneuerung/Neuordnung des Parkplatzbereiches Stubbenwiese (Gebäude, Ladestationen, Zugangsbereich) und einer möglichen Einordnung der Unterbringungsmöglichkeit der DRK-Rettungsschwimmer im Bereich der „Finnhütten“ im nördlichen Parkplatzbereich gibt es bereits erste Planungsüberlegungen (vgl. nachf.), wobei der Gestaltungsbeirat der Hansestadt den hierzu erforderlichen Umbau/ Teilabrisses der Finnhütten als eher problematisch ansieht.

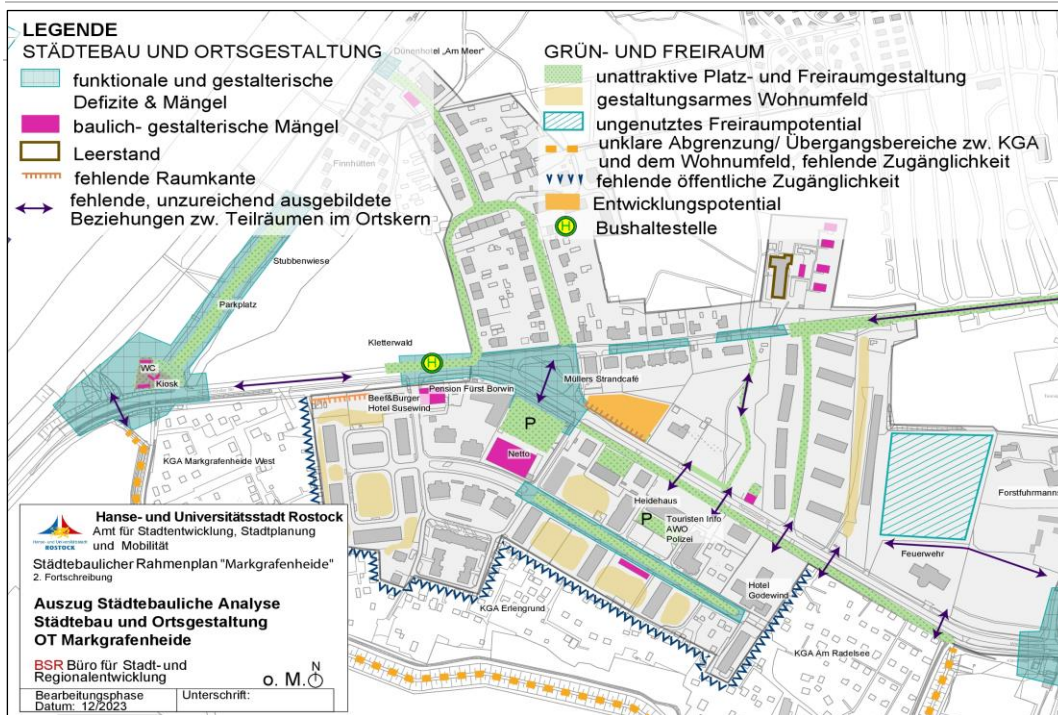


Abb. 114: Links: Schwerpunktbereich „Ortseingangsbereich West Stubbenwiese“ (Auszug aus dem Plan „Städte-bauliche Analyse – Städtebau und Gestaltung OT Markgrafenheide (S.60)); Foto Mitte oben: Gebäudeensemble Kiosk/Sanitärbereich Parkplatzbereich; Foto Mitte unten: Blick auf den

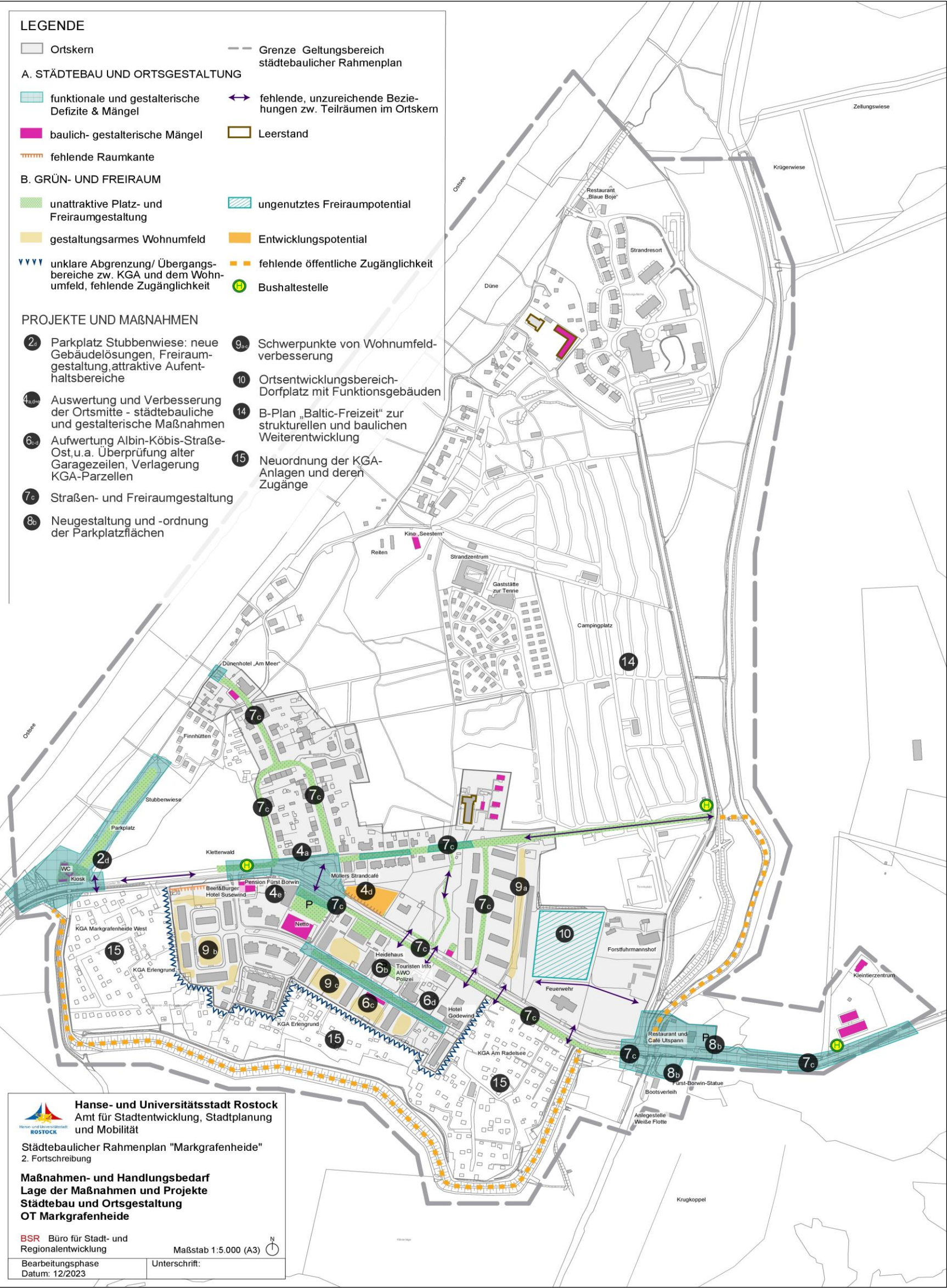
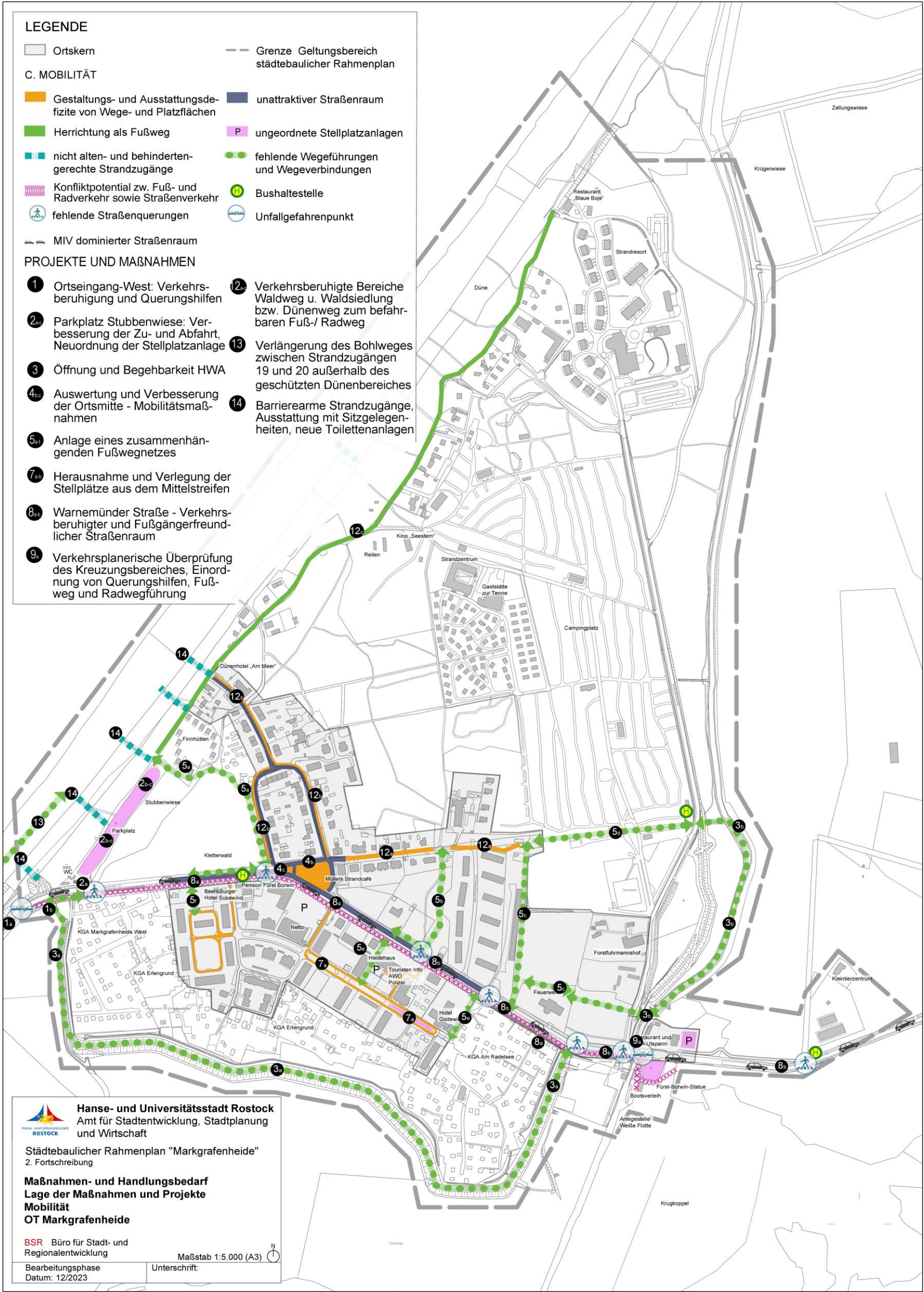


Abb. 115: Maßnahmen und Handlungsbedarf. Lage der Maßnahmen und Projekte. Städtebau und Ortsgestaltung. OT Markgrafenheide. Städtebaulicher Rahmenplan „Markgrafenheide“, 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).



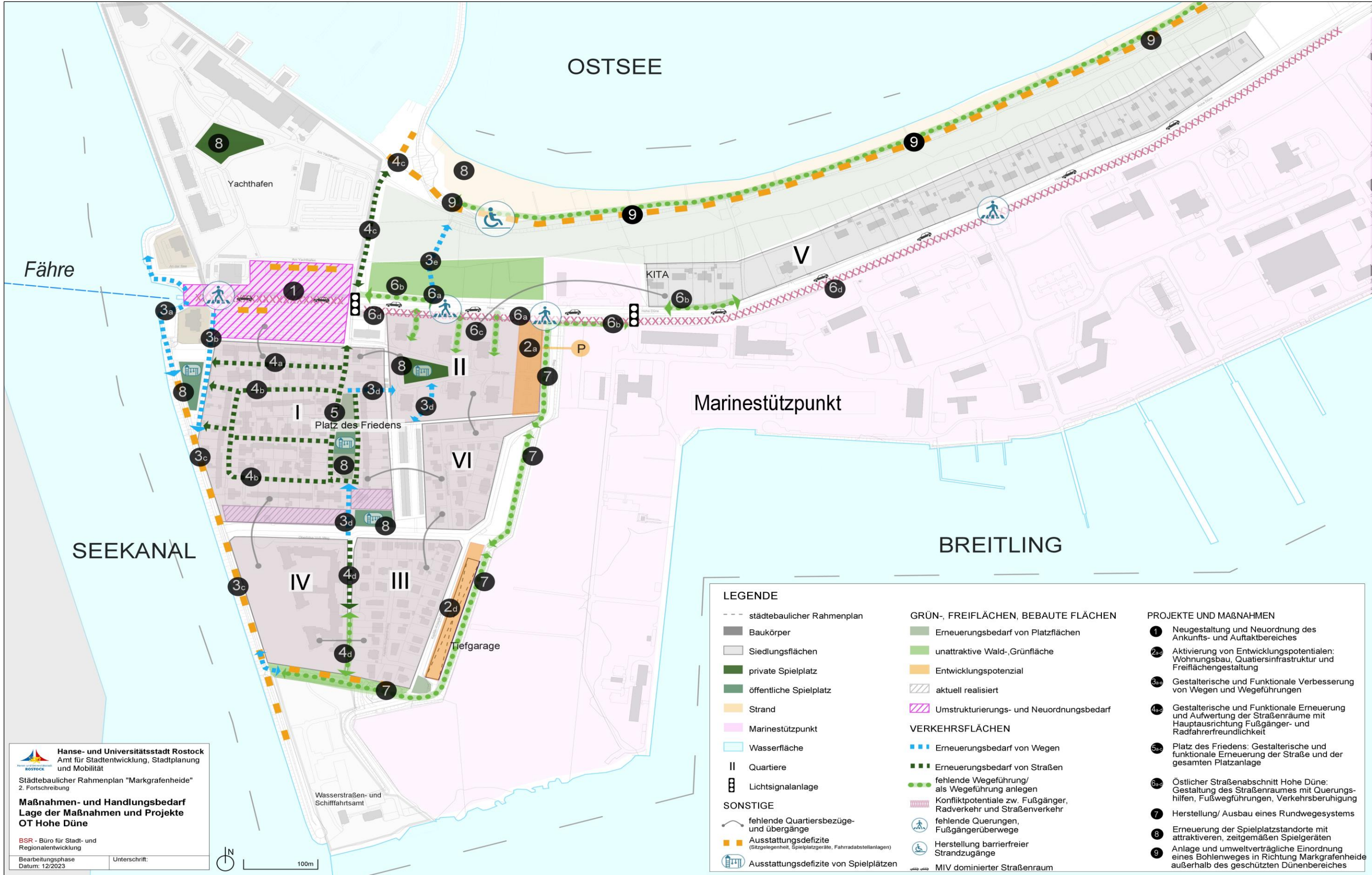


Abb. 117: Maßnahmen- und Handlungsbedarf. Lage der Maßnahmen und Projekte. OT Hohe Düne. Städtebaulicher Rahmenplan „Markgrafenheide“, 2. Fortschreibung. Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).

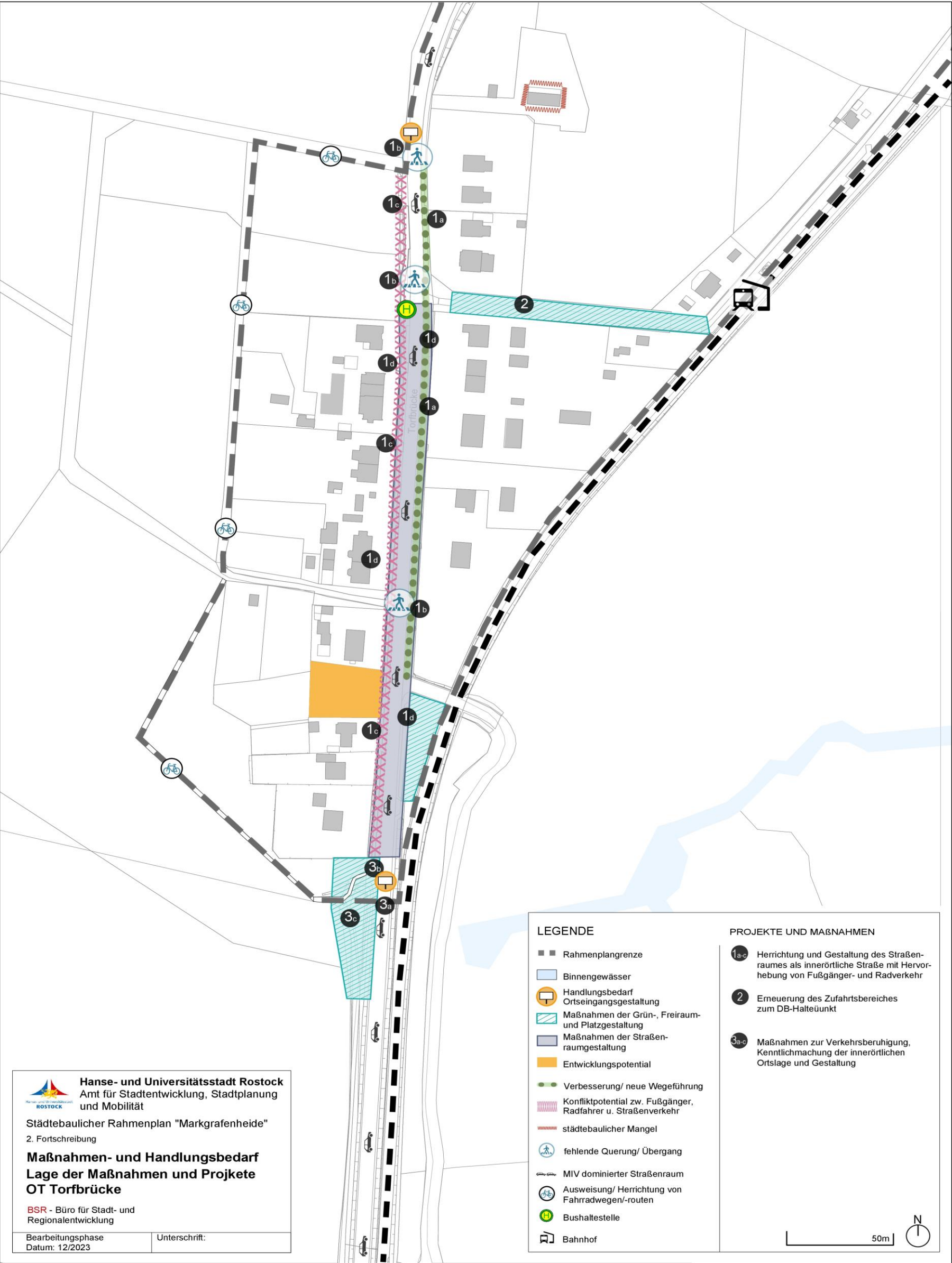


Abb. 118: Maßnahmen- und Handlungsbedarf. Lage der Maßnahmen und Projekte. OT Torfbrücke. Städtebaulicher Rahmenplan „Markgrafenheide“, 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).

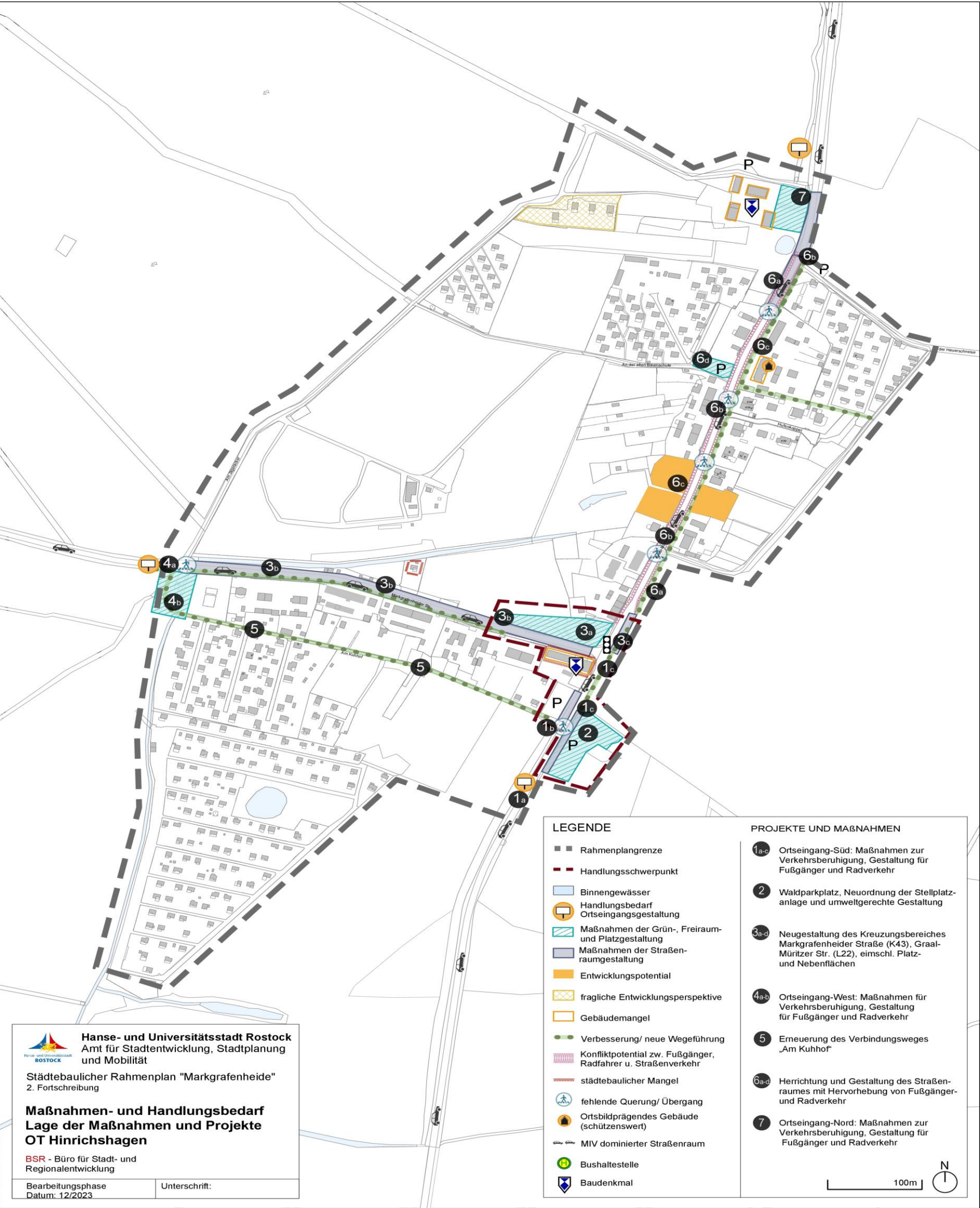


Abb. 119: Maßnahmen- und Handlungsbedarf. Lage der Maßnahmen und Projekte. OT Hinrichshagen. Städtebaulicher Rahmenplan "Markgrafenheide", 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).

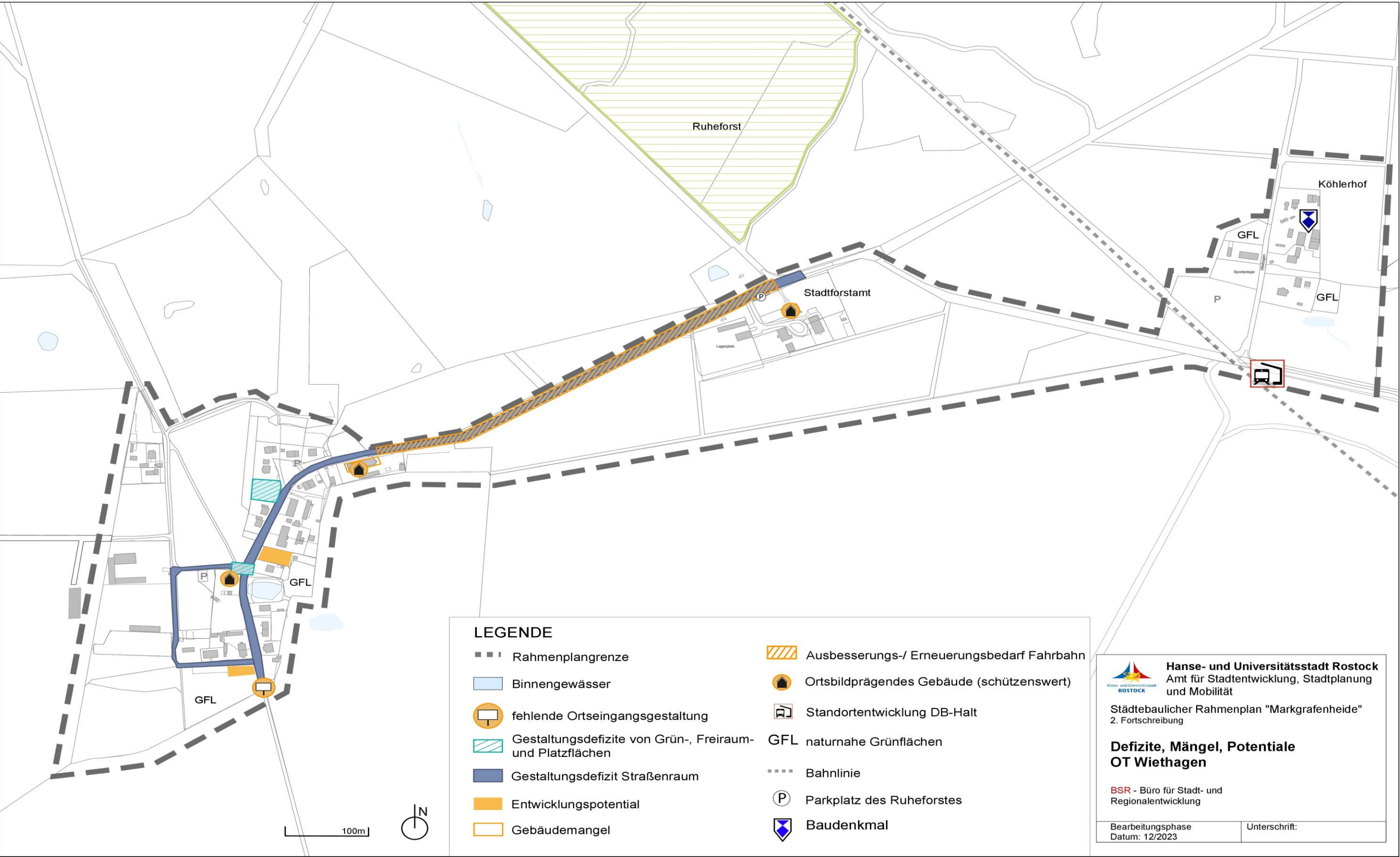


Abb. 120: Maßnahmen- und Handlungsbedarf. Lage der der Maßnahmen und Projekte. OT Wiethagen. Städtebaulicher Rahmenplan "Markgrafenheide", 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).

Grundlagen zur Einbeziehung und Festlegung von Entwicklungszielen und Aufgaben zum **Handlungsfeld 2 „Nachhaltige Entwicklung, Natur- und Klimaschutz“** bilden einerseits die Ergebnisse der Diskussionen und Abstimmungen aus der Bürgerbeteiligung und aus den Ämterrunden und -gesprächen und andererseits die auf den Stadtbereich Rostocker Heide bzw. auf die Ortsteile bezogenen Ergebnisse des Umwelt- und Freiraumkonzeptes (UFK) der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sowie das auch vom Bund geförderte Modellprojekt „Kleingartenkonzept - Grüne Welle“ der Hansestadt.

Handlungsfeld 2: Nachhaltige Entwicklung, Natur- und Klimaschutz

1. Einbeziehung und Umsetzung konkreter Maßnahmen des Umwelt-, Natur- und Klimaschutzes in die Ortsteilentwicklungen

Aufgabe: Entwicklung von Kriterien und Maßgaben standortgerechten Klimaschutzes sowie von Maßnahmen zur Klimaanpassung als Grundlagen für die weitere Entwicklung der Ortsteile

- ⇒ *Die Berücksichtigung von Klimaschutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Klimaanpassung sind elementare Bausteine nachhaltiger Siedlungsentwicklung. Die Einbindung und Verankerung standortgerechter, effektiver und angemessener Maßnahmen des Klimaschutzes und der -anpassung erfordern eine den lokalen Gegebenheiten entsprechende und berücksichtigende Analyse der Ausgangslage vor Ort, um ein zielgerichtetes Kriterien- und maßnahmenunterlegtes Handlungskonzept entwickeln zu können.*
- ⇒ *Als Entwicklungszielsetzung und zur Einschätzung des Handlungsfeldes „Nachhaltige Entwicklung, Natur- und Klimaschutz sind für die Entwässerung des Ortsteiles Markgrafenheide sowie für die zukünftige wassersensible Stadtteilentwicklung der Rostocker Heide die Ergebnisse des Entwässerungskonzeptes sowie speziell die Variantenuntersuchung „Niederschlagsentwässerung Markgrafenheide“ (WASTRA-Plan, 2023) zu berücksichtigen.*
- ⇒ *Zur Starkregenvorsorge und Anpassung des Niederschlagswassermanagement für eine wassersensible Entwicklung des Ortsteiles Markgrafenheide sind die Ergebnisse des Entwässerungskonzept "Niederschlagsentwässerung Markgrafenheide" einzubeziehen.*
- ⇒ *Darüber hinaus muss die zukünftige Entwässerung von Markgrafenheide dezentral erfolgen (analog zu dem Leitbild der wassersensiblen Stadtentwicklung). Die Errichtung einer Kanalisation ist in Markgrafenheide großteilig nicht möglich. Insofern müssen Freiflächen für die Versickerung im Ortsteil freigehalten werden, bzw. wenn möglich entsiegelt werden. Bei Neubebauung muss nachgewiesen werden, dass anfallendes Niederschlagswasser bis mindestens zum 30jährigen Niederschlagsereignis schadlos auf dem Grundstück zurückgehalten werden kann.*
- ⇒ *Im Rahmen der ausgeführten Stärken-, Schwächen- und Potenzialanalyse, vor allem für die Ortsteile Markgrafenheide und Hohe Düne (vgl. Ka. II.3.3.2.) wurde in erster Linie eine Beurteilung der klimaschutzbezogenen*

Ausgangssituation durch gezielte Begehungen und Inaugenscheinnahme vor Ort sowie aus Expertengesprächen sowie aus Anforderungen aus Sicht der Bewohninnen und Bewohner im Rahmen der durchgeführten Betteilungsveranstaltungen vor Ort gewonnen. Hierbei wurden u. a. auf den lokalen Versiegelungsgrad (Straßenraum-, Erschließungs-, Parkplatz- und Vorgartenbereiche) und auf die Potenzialflächen für Begrünungsmaßnahmen (Dach-/Fassadenbegrünungen) in den Ortsteilen ebenso hingewiesen, wie auf die nach wie vor hohe Bedeutung des Individualverkehrs, der durch die Ortslagen (bis auf Wiethagen) als Durchgangsverkehre oder in den Sommermonaten vornehmlich als geballte Zielverkehre auftritt (Lärm-, CO²-Belastung).

- ⇒ Als einen aktuellen Grundlagenansatz für die Entwicklung von Vorgaben, Kriterien und Maßnahmen für ein lokales Klimaanpassungs- und -schutzkonzeptes wurde zudem eine im Sommer 2022 erstellte Masterarbeit der TH Lübeck herangezogen, die in Bezug auf erforderliche Klimaanpassung in touristisch geprägten Küstenorten in Deutschland eine Klimaanpassungsstrategie für Rostock-Warnemünde entwickelt hat und hierzu Klimawirkungsketten zwischen Städtebau, Infrastruktur, Wirtschaft und Tourismus ausgewertet und daraus anzuwendenden Indikatoren und Kriterien („Sensitivitätsindikatoren“) (Quelle: „Klimaanpassung in touristisch geprägten Küstenorten in Deutschland - Entwicklung einer Klimaanpassungsstrategie für Rostock-Warnemünde, Wissenschaftliche Arbeit zur Erlangung des Grades Master of Science, D. Schröder an der TH Lübeck, 27.7.2022).
- ⇒ Mit Bezug auf diese Klimaanpassungsstrategie sollte übergreifend auch für die Ortsteile der Rostocker Heide und in Ergänzung zur vorliegenden Rahmenplanung ein maßnahmen- und Kriterien unterlegtes Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept erstellt werden, das u. a. Indikatoren wie Kaltlufthaushalt, Materialität der Oberflächen (einschl. Straßen und Wege) und Fassaden, Dachflächen, Straßenbaumbestand, ortsklimatische Wärmebelastung (Klimatope), Luftqualität & Verkehrsbelastung, Zugang zu bedarfsgerechten Grünflächen, Bodeneigenschaften (z. B. in Straßenraum-, Platz-, Freiflächenbereichen), Hochwasserschutzmaßnahmen, Zustand der Ökosysteme, Habitate & Vegetationsbereiche etc. einbezieht und darauf bezogene für die Ortsteile Maßnahmenvorschläge ableitet.

2. Umwelt- und naturverträgliche Erweiterung der schonenden Erlebbarkeit der Naturpotenziale der Rostocker Heide

Aufgabe 1: Einrichtung eines die Rostocker Heide querenden Natur-Lehrpfades zwischen Strand und Wiethagen

- ⇒ Zwischenzeitlich konnte bereits ein die Rostocker Heide und den Küstenwald vom Strand nördlich vom Seebad Markgrafenheide am Strandressort Markgrafenheide über das Hüttelmoor und nördlich von Hinrichshagen bis zum „Köhler Hof“ in Wiethagen querender und mit diversen Informationen

und Bewegungsangeboten ausgestatteter Entdecker-Pfad angelegt und umgesetzt werden (vgl. Treffpunkt Ostsee (2022)).

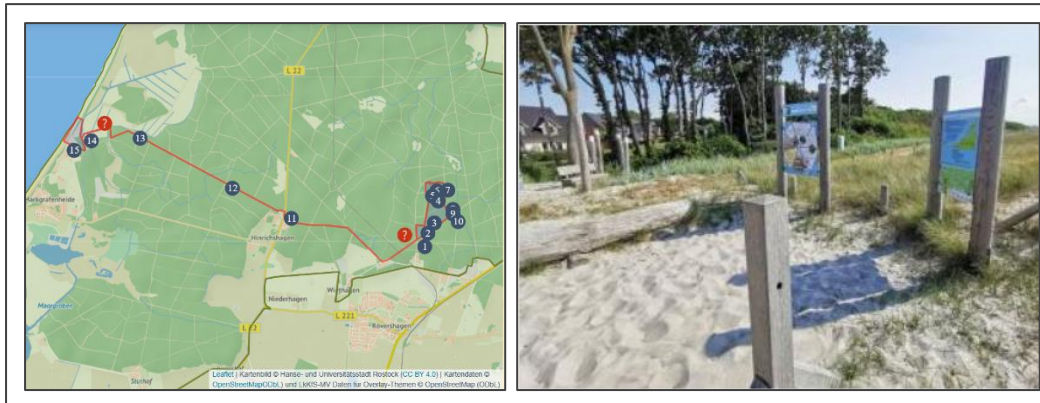


Abb. 121: Entdeckerpfad "Biologische Vielfalt" in der Rostocker Heide. Quelle: Treffpunkt Ostsee (2022).

Aufgabe 2: Kontrollierte Zugänglichmachung der Hochwasserschutzanlage in Markgrafenheide als südlicher Natur- und Panoramaweg

- ⇒ Wie bereits zuvor unter Handlungsfeld 1, Ziel 8, Aufgabe 2 „Schaffung zusammenhängender, innerörtlicher Wegesysteme mit Herrichtung bestehender sowie Anlage neuer Wegeführungen ... unter Einbeziehung der Begehrbarkeit der Deich- und Hochwasserschutzanlagen“, wurde im Jahr 2004 für den Ringdeich (Hochwasserschutzanlage im Süden und am Budentannenweg/Moor- bzw. Prahmgraben) ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt.
- ⇒ Mit Beschluss vom 20.7.2004 wurde u. a. ausgeführt, dass die Nutzung der Deiche durch eine Wegeführung aus bautechnischen und naturschutzrechtlichen Aspekten – aus damaliger Sicht – untersagt wird: „... einer teilweisen Wegführung auf der Deichkrone in einem FFH- und Naturschutzgebiet kann aufgrund des hohen Störungspotentials nicht zugestimmt werden. Auch die geplante technische Ausführung des Deiches lässt diese Variante nicht zu.“ StALU MM, Abt. 4, i.V. Claudia Schulz, Mail v. 19.4.2021)
- ⇒ Im Rahmen der Rücksprache mit dem StaLU MM sollte zur eingehenden Prüfung des 18-Jahre-alten Planfeststellungsbeschlusses im Zusammenhang mit einer möglichen Ergänzung zu einer eventuell temporären, eingeschränkten oder kontrollierten Begehung der HWA ein offizieller Antrag der Hanse- und Universitätsstadt gestellt werden, ohne ein erneutes „Aufrollen“ eines Planfeststellungsverfahrens anzuschieben zu wollen.
- ⇒ Insofern sollte lediglich die Möglichkeit einer temporären (saisonabhängig geöffnet), eingeschränkten (nur zu bestimmten Tageszeiten) oder kontrollierten (in Begleitung z. B. mit fachkundlicher Führung) Begehung der HWA, insbesondere der südlichen HWA, geprüft. Auch formal muss geprüft werden, ob eine Aktualisierung/Ergänzung eines Planfeststellungsbeschlusses

nach 18 Jahren und evtl. veränderten Rahmenbedingungen grundsätzlich möglich ist.

3. Erhalt, Weiterentwicklung und Aufwertung der Kleingartenanlagen als wichtige Bestandteile der naturverbundenen Ortsentwicklung in Markgrafenheide

Aufgabe: Einbeziehung der Ergebnisse und Erkenntnisse des stadtübergreifenden Kleingartenentwicklungskonzeptes (KEK) „Grüne Welle“ in die Weiterentwicklung der Kleingartenanlagen (KGA) in Markgrafenheide

- ⇒ *In der Ortslage betreffen die Ausführungen zu den Maßnahmen und Erhaltungsstufen des KEK „Grüne Welle“ zur Weiterentwicklung und erforderlichen Neuordnung und -strukturierung der jeweiligen Kleingartenanlagen folgende drei Kleingartenanlagen:*
 - *KGV "Erlengrund" e.V. Markgrafenheide*
 - *KGV "Am Radelsee" Markgrafenheide e.V.*
 - *KGV "Markgrafenheide West" e.V.*
- ⇒ *Im Rahmen des KEK sind die KGA in Rostock in drei Kategorien mit Blick auf ihre grundsätzliche Weiterentwicklung bewertet worden: Erhaltungsstufe I (sehr hoch), Erhaltungsstufe II (hoch) und Erhaltungsstufe III (gering).*
- ⇒ *Alle drei KGA in Markgrafenheide wurden der Erhaltungsstufe „hoch“ (II) zugeordnet, d. h. u. a., die Parzellen der KGA können nur aufgegeben werden, wenn die freiraum- und umweltplanerischen Ziele der Stadt (vgl. UFK) dem nicht entgegenstehen, die Umnutzung der Parzellen „.... nur aus überwiegend öffentlichem Interesse und mit vollständigem Ersatz in diesem Stadtbereich erfolgen“ (Quelle: Grüne Welle Stadtgarten Rostock – Kleingartenentwicklungskonzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, 2021).*
- ⇒ *Ein zentrales und alle drei KGA betreffendes Ergebnis hinsichtlich der Weiterentwicklung der Anlagen zielt auf die Öffnung, Stärkung und Weiterentwicklung der Kleingärten am Grünen Weg / Landschaftsweg / Warnowweg (vgl. UFK) und auf die Entwicklung eines öffentlich zugänglichen „Kleingartenparks“ gemeinsam mit den KGA "Am Radelsee" Markgrafenheide und "Markgrafenheide West" „...zur qualitativen Aufwertung in mit wohnungsnahem öffentlichem Grün nicht bzw. unterversorgten Stadtbereichen (ohne privates Grün) durch Schaffung von Gemeinschaftsflächen und Erholungsmöglichkeiten und zur Verbesserung der Erlebbarkeit und Strukturvielfalt“ (ebenda, S. 202 ff.).*
- ⇒ *Darüber hinaus werden für die einzelnen KGA durch das KEK Maßnahmenvorschläge und -empfehlungen gegeben, denen sich die vorliegende Rahmenplanung anschließt:*
 - *KGV "Erlengrund" e.V. Markgrafenheide: Errichtung eines Vereinshauses/Treffpunkts, Umstrukturierung/Neuordnung der Anlage zur Verbesserung der Erlebbarkeit, Ausgliederung der Hofflächen und Garagen*

aus der KGA sowie Freihaltung von Pufferstreifen zum angrenzenden Naturschutzgebiet durch langfristige Rücknahme von Parzellen.

- KGV "Am Radelsee" Markgrafenheide e.V.: Schaffen einer wichtigen Wegeverbindung als öffentlich nutzbaren Vereinsweg (saisonal geöffnet), Erhalt/Förderung der öffentlichen Gaststätte, Errichtung Vereinsspielplatz zur Verbesserung der Familienfreundlichkeit, Sicherung der Stellplätze durch Flächenankauf, Freihaltung von Pufferstreifen zum Schutzgebiet durch langfristige Rücknahme von Parzellen, geschütztes Biotop (Röhrichtbestände und Riede) im südlichen Bereich angrenzend erhalten und vor Beeinträchtigung schützen.
- KGV "Markgrafenheide West" e.V.: Schaffen einer wichtigen Wegeverbindung als öffentlich nutzbaren Vereinsweg (saisonal geöffnet), Errichtung Vereinsspielplatz zur Verbesserung der Familienfreundlichkeit, Ausgliederung der Hofflächen und Garagen, Freihaltung von Pufferstreifen zum angrenzenden Schutzgebiet durch langfristige Rücknahme von Parzellen.

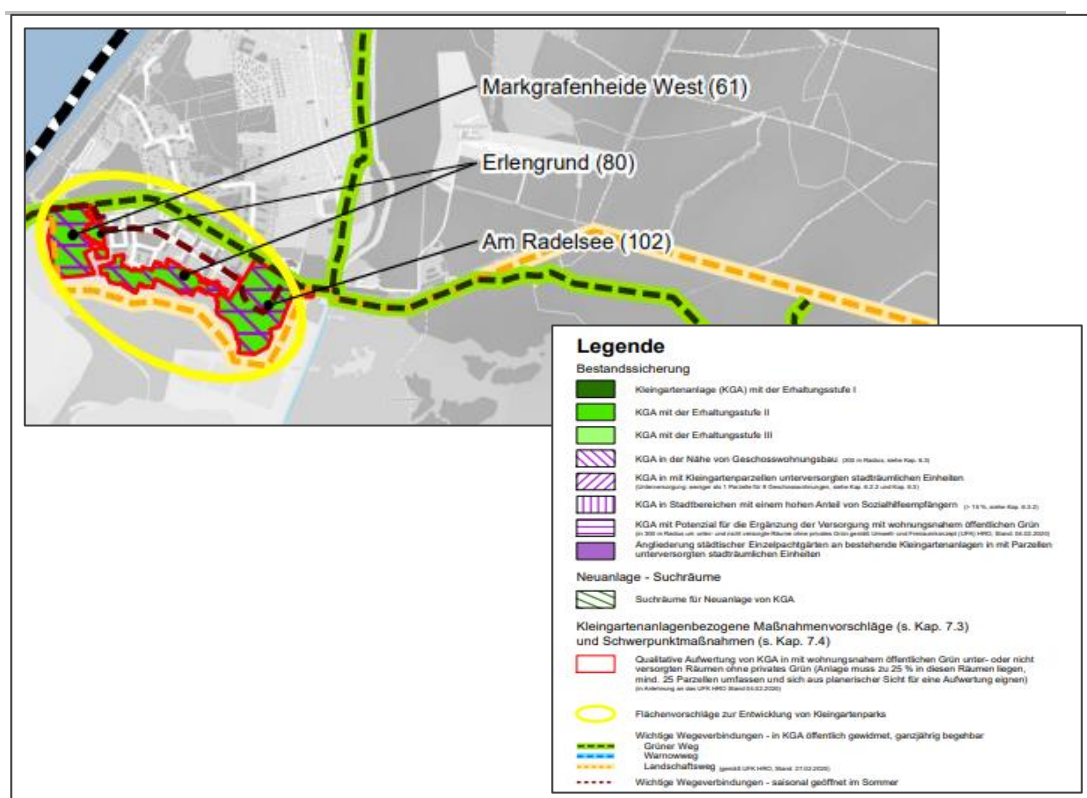


Abb. 122: Maßnahmenvorschläge zu den KGA-Standorten im OT Markgrafenheide des KGA-Konzeptes „Grüne Welle“. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen (2022).

Grundlagen zur Einbeziehung und Festlegung von Entwicklungszielen und Aufgaben zum **Handlungsfeld 3 „Verkehr und Mobilität“** bilden einerseits die Ergebnisse der Diskussionen und Abstimmungen aus der Bürgerbeteiligung und aus den Ämterunden und -gesprächen und andererseits die übergreifenden Verkehrsentwicklungskonzepte der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, wie das „MOPZ – Mobilitätskonzept

Zukunft“ (Stand 2017) oder das Mobilitätsmanagementkonzept, einschl. der Einzelkonzepte (Stand 2016).

Handlungsfeld 3: Verkehr und Mobilität

- 1. Veränderung des Leitbildcharakters von „Durchfahrtsorten“ in den Ortsteilen durch Maßnahmen der innerörtlichen Verkehrsberuhigung, durch Verbesserung der Fußgänger- und Radfahrsituationen und durch Straßenraum- und Platzgestaltungen**

Aufgabe 1: Erstellung eines verkehrlichen Rahmenkonzeptes für Markgrafenheide

- ⇒ *Die Erstellung eines verkehrlichen Rahmenkonzeptes für Markgrafenheide unterstreicht und konkretisiert nochmals die im Handlungsfeld 1 „Wohnungs-, Städtebau und Gestaltung“ aufgeführte Aufgabe einer zusammenhängenden, aufwertenden und verschiedene Einzelaspekte zusammenführenden Ortskernplanung (vgl. S. 90), die den bestehenden Durchfahrtscharakter der Ortslage zugunsten einer Anwohner- und Fußgängerfreundlichkeit und eines Tourismusstandorts durch eine ansprechende Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum um- und ausgestalten soll.*
- ⇒ *Die Veränderungen des Charakters eines „Durchfahrtsortes“ für den Ortsteil Markgrafenheide beziehen sich nicht nur auf städtebauliche und gestalterische Maßnahmen im Straßenraum und in den angrenzenden Flächen, sondern umfassen auch verkehrliche bzw. verkehrsplanerische Maßnahmen, die zusammen das o.g. Leitziel aufeinander abgestimmt umsetzen sollen.*
- ⇒ *Insofern sollte das verkehrliche Rahmenkonzept für Markgrafenheide den gesamten Abschnitt der die Ortslage durchquerenden Warnemünder Straße vom Ortseingang Ost, einschließlich des Einmündungsbereiches Budentannenweg, bis Ortseingang West (vgl. Handlungsfeld I „Wohnungs-, Städtebau & Ortsgestaltung, Entwicklungsziele 3 und 9, Aufgabe 1 ff.) in eine zusammenhängende Betrachtung und Planung einbeziehen, die folgende Bestandteile umfassen sollte:*
 - *die Verbesserung und Einordnung vermehrter Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer,*
 - *die Prüfung eines ggf. in Teilabschnitten auf der nördlichen Seite der Warnemünder Straße entlang anzulegenden Fußwegs (z. B. zwischen Max-Reichpietsch-Str. und Ortskern oder zwischen der Bushaltestelle Ortsmitte und Stubbenwiese)*
 - *die Wegnahme von Fahrbahnflächen z. B. im Ortskern zu Gunsten des Platzbereiches*
 - *die Einordnung von Farb- oder Materialwechsel im Fahrbahnbereich zwischen der östlichen und westlichen Einmündung der Albin-Köbis-*

Straße zur Deutlichmachung des Ortskerns und der besonderen Bedeutung von Fußgänger- und Radverkehre und

- *die Berücksichtigung von Maßnahmen der Straßenraumgestaltung.*
- ⇒ *Darüber hinaus sollte das Rahmenkonzept auch die Anlage und Gestaltung der Albin-Köbis-Straße, des Waldwegs und der Waldsiedlung als Wohnstraßen einbeziehen und berücksichtigen.*

Aufgabe 2: Erstellung eines verkehrlichen Rahmenkonzeptes für den Ortsteil Hinrichshagen

- ⇒ *Sowohl im Zusammenhang mit der Stärken-Schwächen-Potenzial-Analyse für den OT Hinrichshagen in den Handlungsfeldern I „Wohnungs-, Städtebau und Gestaltung“ (vgl. S. 56 f.) und III „Verkehr und Mobilität“ (vgl. S. 74 f.) als auch im Zusammenhang mit dem Entwicklungsziel der Stärkung und Verbesserung des Ortsbildes u. a. durch Verbesserung, Aktivierung und Aufwertung von Freiflächen und des Straßenraumes in Hinrichshagen (vgl. S. 108 f.) wurde bereits auf die vornehmlich auf Durchgangsverkehre ausgerichteten Straßenräume der Markgrafenheider Straße (in Richtung Markgrafenheide/Hohe Düne) bzw. Graal-Müritz-Straße (in Richtung Graal-Müritz) hingewiesen sowie auf deren aus Sicht der Rahmenplanung erforderlichen Straßenraumanpassung und -verbesserung zu mehr Wohnortbezogenheit, Gestaltungsqualität und Fußgängerfreundlichkeit.*
- ⇒ *Die Veränderung des Charakters eines „Durchfahrtsortes“ für den Ortsteil Hinrichshagen beziehen sich sowohl auf städtebaulich-gestalterische Maßnahmen im Straßenraum und in den angrenzenden Flächen, sondern umfassen auch verkehrliche bzw. verkehrsplanerische Maßnahmen, die zusammen das o. g. Leitziel aufeinander abgestimmt umsetzen sollen.*
- ⇒ *Insofern sollte das verkehrliche Rahmenkonzept für den OT Hinrichshagen folgende Abschnitte in der Detailplanung berücksichtigen bzw. miteinbeziehen (vgl. Abb. 141 „Plan Handlungs- und Maßnahmenbedarf OT Hinrichshagen – Lage der Projekte und Maßnahmen“, S. 129):*
 - *Ortseingang Süd (Zufahrt Waldparkplatz/Am Kuhhof) bis zum Kreuzungsbereich bzw. Abbiegepunkt in Richtung Markgrafenheide („Gasthof Schinkenkrug“)*
 - *den Kreuzungsbereich bzw. Einmündungs-/Abbiegepunkt Markgrafenheider Straße/Graal-Müritz-Straße, einschl. des Bushaltesbereichs*
 - *Ortseingang West (Am Jägershof/Am Kuhhof) bis zum Kreuzungs-/Einmündungsbereich in Richtung Graal-Müritz/Rostock („Gasthof Schinkenkrug“)*
 - *Abschnitt der Graal-Müritz-Straße zwischen Kreuzungsbereich/Abbiegepunkt in Richtung Markgrafenheide/„Gasthof Schinkenkrug“ bis Ortseingang Nord*
- ⇒ *Für den Abschnitt zwischen Ortseingang Süd (Zufahrt Waldparkplatz/Am Kuhhof) bis zum Kreuzungsbereich bzw. Abbiegepunkt in Richtung Mark-*

grafenheide („Gasthof Schinkenkrug“) sollten im Sinne des o. g. Entwicklungsziels folgende verkehrliche Bestandteile für die weitere Ortsentwicklung von Hinrichshagen geprüft und eingeplant werden:

- Einordnung einer Verkehrsinsel mit Querungshilfe im Bereich Am Kuhhof/Überweg über die L22 zum Waldparkplatz in Fortführung des Fuß- und Radwanderwegs aus Markgrafenheide kommend,
- Prüfung der Einordnung der neuen Querungshilfe auch im Zusammenhang mit der neuen Parkplatzzufahrt zum Gasthof Schinkenkrug
- Verbesserung der Parkplatzzufahrt zum Waldparkplatz, einschl. seiner Neuordnung und übersichtlichen Gestaltung,
- Anlage einer östlich der Straße verlaufenden Fußwegführung in Richtung Bushaltestelle/Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereich.

⇒ Für den Kreuzungsbereich bzw. Einmündungs-/Abbiegepunkt Markgrafenheider Straße/Graal-Müritz-Straße, einschl. des Bushaldebereichs sollten im Sinne des o. g. Entwicklungsziels folgende verkehrliche Bestandteile für die weitere Ortsentwicklung von Hinrichshagen geprüft und eingeplant werden:

- Gestalterische und funktionale Verbesserung des Bushaltestellenbereichs, mit attraktiveren Bushaltestellen (bei allen Bushaltestellen Sitzgelegenheit/Überdachung, vgl. nachf.),
- mit verbesserten Wegeführungen (u. a. in Richtung Waldparkplatz, s.o.),
- bessere Orientierung/Ausschilderung,
- attraktivere Freiraumgestaltung,
- erweiterte Aufstellungsbereiche an den Fußgängerampeln.

⇒ Für Ortseingang West (Am Jägershof/Am Kuhhof) bis zum Kreuzungs-/Einmündungsbereich in Richtung Graal-Müritz/Rostock („Gasthof Schinkenkrug“) sollten im Sinne des o.g. Entwicklungsziels folgende verkehrliche Bestandteile für die weitere Ortsentwicklung von Hinrichshagen geprüft und eingeplant werden:

- Einordnung einer Umfahrt mit Querungshilfe im Bereich Am Kuhhof/Zugang zur KGA Am Schinkenkrug/Am Jägershof
- Prüfung einer Fußwegführung von der Bushaltestellen/Busumfahrt bis zur neuen Querungshilfe/Umfahrt Am Kuhhof/Am Jägerhof

2. Zusammenhängende und ortsteilübergreifende Parkraumentwicklung mit der Maßgabe: a) standortverträgliche, innerörtliche Parkraumsituationen, b) begrenzte touristisch genutzte Parkplatzkapazitäten und c) einem modernen Parkraummanagement bei Großveranstaltungen

Aufgabe 1: Verringerung der Pkw-Stellplatzdichte im öffentlichen Straßenraum der Albin-Köbis-Straße im OT Markgrafenheide durch eine oder mehrere quartiersbezogene Sammelstellplatzanlagen und durch Förderung kombinierter Stellplatznutzungen

- ⇒ *Durch die Neubebauung im Ortskern wurde der Straßenraum der Albin-Köbis-Straße vornehmlich für den rollenden und ruhenden Verkehr hergerichtet, wobei die neuen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum überwiegend von den Mietern und Nutzern der Wohnungsneubauten genutzt werden.*
- ⇒ *Auch die Standorte der aktuell fertiggestellten Ersatzwohnungsneubauten der WIRO (Albin-Köbis.-Str. 6 bis 10) haben auf ihren jeweiligen Grundstücken ihre vorzuhaltenden Pkw-Stellplätze neben Erschließung, Spielplatzbereich, Aufenthaltsflächen eingeordnet sowie auch im Auftakt des östlichen Teils der Albin-Köbis-Str. 2-3 weitere Stellplätze im öffentlichen Straßenraum in Flucht eines eigentlich fortzuführenden Fußweges oder – wie der Rahmenplan vorschlägt – für die Anlage und Ausgestaltung einer Wohnstraße.*
- ⇒ *Darüber hinaus wird im weiteren Verlauf der Albin-Köbis-Straße viel Fläche im Straßenraum für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs vorgehalten. So werden vor dem rückwärtigen Bereich des Heidehauses (Warnemünder Straße 3) bzw. zwischen Albin-Köbis-Straße 8 und 10 Hauses sogar zwei ebenerdige Stellplatzanlagen nebeneinander, jedoch voneinander abgegrenzt, (Heidehaus und WIRO) vorgehalten. Auf dem grünen Mittelstreifen in diesem Abschnitt werden zudem, abgegrenzt und reserviert ausschließlich für Nutzer von angrenzenden Kleingartenparzellen (KGA Erlengrund), Pkw-Stellplätze vorgehalten. Darüber hinaus befinden sich – wie die Stärken-Schwächen-Potenzial-Analyse dargestellt – am östlichen Straßenrand der Albin-Köbis-Straße zwischen Hausnr. 9 und 11 eine alte Garagenzeile mit 10 Garagen, die aus Sicht der Rahmenplanung zu Gunsten des Straßenraumes der Albin-Köbis-Straße an dieser Stelle entfallen sollten.*
- ⇒ *Insgesamt wird in diesem für den Ortsteil Markgrafenheide markanten und für den Wohnstandort Albin-Köbis-Straße schützenswerten und aufzuwertenden Straßenraum viel Fläche für den ruhenden Verkehr genutzt und überwiegend durch die Neuanlagen und Erschließung auch versiegelt.*
- ⇒ *In Verbindung mit den Entwicklungszielen im Handlungsfeld I „Wohnungs-, Städtebau und Gestaltung“ in Bezug auf Erhalt und attraktive Weiterentwicklung des Ensembles und der Straße Albin-Köbis-Straße (östlicher und westlicher Abschnitt) sollte die o. g. Maßgabe „...standortverträgliche, innerörtliche Parkraumsituation“ dahingehend umgesetzt werden, dass zum einen im öffentlichen Straßenraum der Albin-Köbis-Straße keine weiteren Stellplätze angelegt werden.*
- ⇒ *Mit Bezug auf die nachzuweisenden Stellplätze auf den jeweiligen Grundstücken und vor allem mit Blick auf die anstehenden Ersatzwohnungsneubaumaßnahmen auf der Südseite der Albin-Köbis-Straße (Hausnr. 5 bis 11) sollten diese Stellplatzkapazitäten flächensparend, mit wenig Versiegelungsintensität und sich an einem Mindestbedarf orientierten Stellplatzschlüssel (< 1 Stellplatz/WE) angelegt werden.*

- ⇒ Aus Sicht der Rahmenplanung sollten daher kurzfristig Standorte im direkten Umfeld und im Nahbereich geprüft und identifiziert, die:
- als kompakte Quartiersstellplatzanlage für Bewohner der Albin-Köbis-Straße angelegt werden, z. B. auf den freiwerdenden KGA-Flächen im Bereich der Albin-Köbis-Str. zwischen Nr. 10 und Hotel Godewind (Warnemünder Str. 5) oder zwischen Albin-Köbis-Str. 11 und 14 oder Nr. 7 und 9 oder im Nahbereich im Bereich einer neu einzurichtenden (Garagen-)Stellplatzanlage an der Max-Reichpietsch-Straße,
 - als „kombinierte Stellplatzanlagen“ mit Mehrfachnutzung von Stellplätzen angelegt werden, z. B. der NETTO-Parkplatz, der für bestimmte Zeitfenster Stellplätze für Anwohner freihält, oder den Stellplatzbereich vor dem Heidehaus an der Warnemünder Straße oder den Stellplatz mit dem Haus Nr. 10 an der Albin-Straße zusammenfasst.

Aufgabe 2: Verringerung der ebenerdigen Pkw-Stellplatzdichte im Ortseingangs- und Ankunftsgebiet West im OT Hohe Düne durch Bündelung und Anlage einer standortverträglichen Garagenlösung

- ⇒ Auf die Maßnahmen zur Neuordnung, Neugestaltung und Attraktivierung des Ortseingangs- und Ankunftsgebietes des Seebades Hohe Düne wurde unter dem Handlungsfeld I „Wohnungs-, Städtebau und Ortsgestaltung“ schon ausführlich hingewiesen auch mit Verweis seiner Schlüsselmaßnahmenfunktion für die weitere Ortsentwicklung (s. auch nachf. Kap. IV.2).
- ⇒ Insofern soll an dieser Stelle nicht nur mit Blick auf eine erforderliche Verringerung der Flächeninanspruchnahme und der verbesserten Attraktivität und Freiflächnutzung durch die Umsetzung des Schlüsselprojektes verwiesen werden, sondern hiermit auch auf die insgesamt verbesserte standortverträgliche und innerörtliche Parkraumsituation zwischen An der See und Am Yachthafen, auf die Realisierung einer kompakten Anlage mit Bündelung touristisch genutzter Parkplatzkapazitäten (Tagestouristen, Feriengäste; vgl. hierzu auch „Parkraumkonzept für das Seebad Warnemünde“) sowie in Verbindung mit der Anlage und Einrichtung eines Mobilitäts-Hubs in diesem Bereich auch um die Realisierung eines wichtigen Elements modernen Parkraummanagements bei Großveranstaltungen im Bereich Warnemünde oder am Seekanal.

Aufgabe 3: Erstellung eines übergreifenden Parkraumkonzeptes zwischen Hinrichshagen und Hohe Düne unter Einbeziehung der geplanten Projekte und Maßnahmen der Ortsteilentwicklungen

- ⇒ Insbesondere vor dem Hintergrund der wachsenden Anzahl von Tages-, Wochenend- und Feriengäste an der Ostsee insgesamt und insbesondere in den Rostocker Seebädern Warnemünde, Hohe Düne und Markgrafenheide, die gemäß der aktuellen Fortschreibung des Tourismuskonzeptes 2022 der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Quelle: Hanse- und Uni-

versitätsstadt Rostock 2023) in den kommenden Jahren auch weiter ansteigen wird, werden sich somit auch die Anfahrten in die Seebäder mit den eigenen Pkws vorerst weiterhin steigern.

- ⇒ Hinzukommen noch die Besucher der Großveranstaltungen, wie HanseSail, Warnemünder Woche oder zum Warnemünder Turmleuchten, die aus östlicher Richtung in der Regel bis zur Warnow bzw. bis nach Hohe Düne anreisen. Die wenigsten Anreisenden steigen zum Erreichen des Seekanals oder der Fähre Richtung Warnemünde auf den Bus (Bus-Linien 17 und 18) u m.
- ⇒ Insofern sind die offiziellen Parkplatzkapazitäten vor allem in Hohe Düne, aber auch zwischen Hohe Düne und Markgrafenheide oder in Markgrafenheide selbst in solchen Spitzenzeiten die offiziellen Kapazitäten schnell ausgeschöpft und es werden dann auch die nicht offiziellen oder illegalen Pkw-Abstellorte in Seitenstraßen, am Straßenrand etc. genutzt, was zu erheblichen Problemen und Ärger in den Ortsteilen führt.
- ⇒ Vor diesem Hintergrund sollte ähnlich wie im Seebad Warnemünde ein Parkraumkonzept entwickelt werden, das neben der Ermittlung des Ist-Zustandes und des zukünftigen Stellplatzbedarfs (Stellplatzanalyse) auch ein Parkleitsystem sowie – wie auch das Mobilitätsmanagementkonzeptes der Hanse- und Universitätsstadt vorgibt – ein attraktives und zukunftsweises Mobilitätsmanagement mit attraktiven Angeboten des ÖPNV und weiteren Angeboten des Umweltverbundes für den Bereich der Rostocker Heide vorsieht.
- ⇒ Diese Aufgabe ist mit Blick auf die erforderliche Umsetzung der Schlüsselprojekte „Neuordnung und -entwicklung des Ortseingangs- und Ankunftsgebietes in Hohe Düne“ mit einer neuen Mobilitätsstation, neuer kompakter und standortangemessener Stellplatzgarage sowie für das Projekt „Neuordnung und -gestaltung des Parkplatzgebietes Stubbenwiese“ in Markgrafenheide eine wichtige und erforderliche Grundlage.
- ⇒ Im Zusammenhang mit der Entwicklung des übergreifenden Parkraum- und Mobilitätsmanagementkonzeptes für den Bereich Rostocker Heide wäre zudem die Überlegung einzubeziehen, dass vor allem bei Großveranstaltungen oder auch in stark besuchten Sommerzeiten die Seebäder Markgrafenheide und Hohe Düne mit einem Shuttlebussystem bedient werden, z. B. vom Waldparkplatz Hinrichshagen aus oder unter Einbeziehung der Parkplätze Budentannenweg, Fürst-Borwin-Parkplatz in Markgrafenheide. Hierzu wiederum ist eine attraktivere Ausgestaltung von Bushaltestellen erforderlich (vgl. nachf.).

3. Verbesserte Ausstattung und Gestaltung der ÖPNV-Haltstellen

Aufgabe: Aufwertung der ÖPNV-Haltstellen in den Ortsteilen der Rostocker Heide durch attraktivere Gestaltung, verbesserte Ausstattung und ein verbessertes Umfeld

- ⇒ *In Verbindung mit der vorherigen Aufgabe, ein modernes und zukunftsweisendes Parkraummanagement kombiniert mit einem modernen ÖPNV- und Umweltverbundsystem für den Bereich der Rostocker Heide umzusetzen, bedarf es gut ausgestatteter und gestalteter Bushaltestellen, die fußläufig und per Rad gut angebunden sind und über gute Umsteigemöglichkeiten (P&R, B&R) verfügen sowie in einem attraktiven Umfeld eingebunden sind.*
- ⇒ *Eine verbesserte Ausstattung (d. h. verbesserte Sitzgelegenheiten, eine Überdachung), eine attraktivere Gestaltung (d. h. ein verbessertes, auffälliges Erscheinungsbild) und ein gut eingebundenes Umfeld (d. h. gute Fuß- und Radweganbindung, Fahrradabstellmöglichkeiten, attraktiv angelegte Freiflächen) werden zu einer verbesserten Nutzung des ÖPNV beitragen. Dies betrifft vor allem die Bushaltestellen in Hinrichshagen, Torfbrücke, Markgrafenheide und Hohe Düne.*
- ⇒ *Der Gestaltungsbeirat der Hanse- und Universitätsstadt Rostock hatte bei einem Besuch in Markgrafenheide im Zusammenhang mit der Erneuerung und Verbesserung des Ortskerns von Markgrafenheide ebenfalls auf die Bedeutung attraktiver Bushaltestellen in den Seebädern hingewiesen und eine konzertierte „Gestaltungsaktion“ für eine verbesserte Ausstattung und Gestaltung der Bushaltestellen für den Markgrafenheider Ortskern vorgeschlagen.*
- ⇒ *Diesem Vorschlag des Gestaltungsbeirates der Hanse- und Universitätsstadt Rostock schließt sich der vorliegende Rahmenplan an.*

4. Verbesserung der Erreichbarkeit der Rostocker Heide vor allem für Besucher

Aufgabe: Planung eines DB-Haltepunktes in Wiethagen

- ⇒ *Die Deutsche Bahn wird, wie im Maßnahmenplan zum OT Wiethagen dargestellt, in der Nähe des Köhlerhofes an der Bahnlinie nach Graal-Müritz einen neuen DB-Haltepunkt einrichten. Hierfür liegt bereits ein erster Entwurf für die Haltestelle vor.*
- ⇒ *Derzeit liegen keine aktuellen Informationen vor, wann mit dem Beginn der Einrichtung dieses DB-Haltepunktes zu rechnen ist, der insbesondere die Erreichbarkeit der Rostocker Heide für Besucher, die autofrei und mit dem Fahrrad kommen, deutlich verbessern würde. „Das Fahrgastpotenzial liegt hier vor allem in der Möglichkeit der autofreien Erschließung des Waldgebietes für Wanderer und Fahrradtouristen, die damit den noch fehlenden Einstiegspunkt mit der Bahn in der Rostocker Heide erhalten würden“ (Auszug aus dem Artikel „Wann kommt die Haltestelle in der Rostocker Heide“ der NNN vom 17.11.2020).*

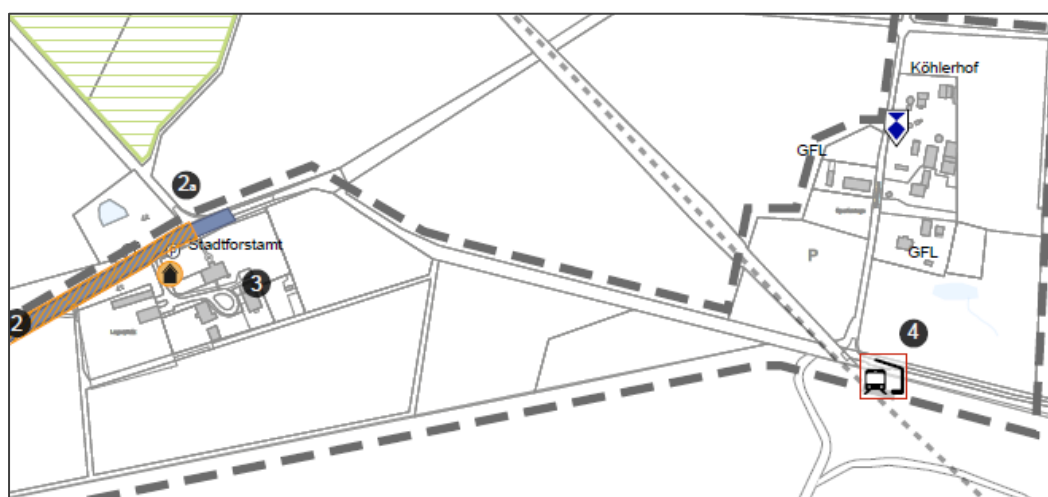


Abb. 123: Lage DB-Haltepunkt im OT Wiethagen (Nr. 4). Auszug aus dem Plan „Maßnahmen und Handlungsbedarf OT Torfbrücke“, vgl. Abb. 142, S. 142. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).

Grundlagen zur Einbeziehung und Festlegung von Entwicklungszielen und Aufgaben zum **Handlungsfeld 4 „Tourismus“** bilden einerseits die Ergebnisse der Diskussionen und Abstimmungen aus der Bürgerbeteiligung und aus den Ämterrunden und -gesprächen, vor allem mit der Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde und andererseits die übergreifende Tourismuskonzeption 2022, die aktuell fortgeschrieben wird und im Jahr 2023 von der Bürgerschaft beschlossen werden soll. Danach bildet der Stadtbereich der Rostocker Heide mit den beiden Seebädern Markgrafenheide und Hohe Düne nach wie vor eine der drei Säulen der Tourismusentwicklung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock: 1) Rostock = Stadttourismus mit Stadthafen und Altstadt, 2) Ostseebad Warnemünde = Strand- und Erlebnisurlaub und 3) Rostocker Heide = naturbezogener Familien- und Strandurlaub.

Die Fortschreibung des Tourismuskonzeptes verweist verstärkt auf die Themen „Sanfte Mobilität“, „Grünes Rostock“, „Kulinarisches Rostock“ und „Barrierefreies Rostock“, die als touristische Angebote und Infrastrukturen stärker herausgestellt und entwickelt werden müssen. „Das Thema Nachhaltigkeit wird künftig alle Lebensbereiche stärker tangieren. Hier kann der Tourismus in Rostock mit dazu beitragen, wegweisend zu handeln (Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2023).

Handlungsfeld 4: Tourismus

1. **Qualifizierung und begrenzter Ausbau der touristischen Angebote in den Seebädern Markgrafenheide und Hohe Düne**

Aufgabe 1: Begrenzte und qualifizierte Erweiterung der Übernachtungsangebote in Markgrafenheide

- ⇒ Für den Ortsteil Markgrafenheide zielt die Aufgabe zum einen auf den Ausbau eines spezialisierten Übernachtungsangebotes für den sich weiterhin stark ausbildenden Fahrradtourismus entlang der Ostseeküste.
- ⇒ Der qualifizierte und begrenzte Ausbau von Übernachtungskapazitäten für den Fahrradtourismus soll durch ein Fahrradhotel auf dem Campingplatz „Baltic-Freizeit“ erfolgen.
- ⇒ Nicht nur vor dem Hintergrund dieses geplanten Neubaus, sondern insgesamt zur baulichen Begrenzung, Ordnung und Fixierung der perspektivischen Struktur des Campingplatzareals unter Einbeziehung der neugeplanten fußläufigen Querung des Campingplatzbereiches (Budentannenweg in Richtung Waldweg/Ortskern), soll ein „Bebauungsplan Campingplatz“ aufgestellt werden, für den kurzfristig ein Aufstellungsbeschluss gefasst werden soll.
- ⇒ Zum anderen bestehen Überlegungen, den Standort der Pension Borwin (Warnemünder Str. 1a) im Ortskern begrenzt auszubauen und ggf. die Übernachtungskapazitäten hier zu erhöhen. Der Rahmenplan begrüßt eine begrenzte bauliche Erneuerung und Erweiterung an diesem Standort, die unter Einhaltung und Berücksichtigung der „Kriterien zum Erhalt und Stärkung des charakteristischen Ortsbildes“ für diesen exponierten Standort im Ortskern ein attraktiveres Erscheinungsbild erzielen sollte (vgl. HF I „Wohnungs- und Städtebau & Ortsbild“, Entwicklungsziel 5)
- ⇒ Eine weitere Erweiterungsoption, die Übernachtungskapazitäten im Bereich Hotel oder Pension zu erhöhen, besteht im Ortskern Markgrafenheide. Für das Waldgrundstück südlich angrenzend von Müllers Strandcafé (Liegenschaft Flurstück 17/6) gibt es von Seiten des Betreibers des Dünenhotels Überlegungen, seine Übernachtungskapazitäten in einem dem innerörtlichen Standort angemessenen Gebäude unterzubringen.

Aufgabe 2: Keine weiteren Ferienwohnungen in Markgrafenheide und Hohe Düne

- ⇒ Mit Votum des Ortsbeirates (Seebad Markgrafenheide, Seebad Hohe Düne, Hinrichshagen, Torfbrücke und Wiethagen), den Ergebnissen der Beteiligungsverfahren im Rahmen der Erstellung des vorliegenden Rahmenplans wie auch aus Sicht der beteiligten Fachämter sollen zur Stabilisierung und Weiterentwicklung der Wohnfunktion (Hauptwohnsitz) in den Seebädern Markgrafenheide und Hohe keine weiteren Ferienwohnungen mehr entstehen.
- ⇒ Diese Ziel- und Aufgabenstellung zielt unter anderem auf Entwicklungsvorhaben in den Bereichen der Albin-Köbis-Straße, des Waldwegs („Standort ehemalige „Heideperle“) oder der Waldsiedlung im OT Markgrafenheide.
- ⇒ Für den OT Hohe Düne betrifft diese Ziel- und Aufgabenstellung für mögliche Entwicklungsvorhaben im Bereich Kapitän-Hahn-Weg (vgl. HF I, Entwicklungsziel 4 ff.) aber auch im Bereich des alten Siedlungskerns von Hohe Düne.

2. Qualifizierung und verbesserte Gestaltung und Ausstattung der touristischen Infrastrukturen in Markgrafenheide und Hohe Düne

Aufgabe 1: Aufwertung und Neuordnung des gesamten Parkplatzbereiches „Stubbenwiese“ mit verbesserten Infrastrukturangeboten in Markgrafenheide

- ⇒ *Auf die aus Sicht der Rahmenplanung erforderliche gestalterischen und funktionale Aufwertung und Gestaltung des Parkplatzbereiches, einschließlich neuer Gebäudelösung mit Kiosk, Anmeldebereich Kletterwald sowie Sanitäranlagen, Eingrünung des „Umspanngebäudes“, verbesserte Angebote für Radfahrgäste und Ausstattung für E-Bikes und E-Autos sowie auf eine verbesserte Gestaltung der Freiflächen mit Wegeführungen etc. wurde bereits im HF I hingewiesen (vgl. HF I „Wohnungs- und Städtebau & Ortsgestaltung, Entwicklungsziel 9, Aufgabe 2).*
 - ⇒ *Aufgrund seiner nicht nur für die Ortsentwicklung für Markgrafenheide komplexen Bedeutung, sondern auch als „Visitenkarte“ und Ankunftsart eines „staatlich anerkannten Seebades“ übernimmt dieser Handlungs- und Maßnahmenbereich aus Sicht der Rahmenplanung eine Schlüsselfunktion.*
 - ⇒ *Insofern soll zusammen mit der Verbesserung der Ortseingangssituation West, die neben Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auch verbesserte Quermöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer beinhaltet, eine zusammenhängende und aufeinander abgestimmte Fein- und Detailplanung für den gesamten Bereich des Parkplatzbereiches erfolgen, der auch Maßnahmen zur Verbesserung der touristischen Infrastrukturen, wie verbesserte Orientierungen und sichere Wegführungen im Parkplatzbereich, Infrastrukturen für den Fahrradtourismus, wie z. B. abschließbare Aufbewahrungsmöglichkeiten für Fahrradgepäck, E-Ladestationen für E-Bikes, Duschmöglichkeiten für den Strandbesuch u. ä. (vgl. nach Kap IV, Kap. 1.).*
-

Aufgabe 2: Ausbau und Verbesserung der Wegebeziehungen zwischen den östlichen Tourismusbereichen (Campingplatz Baltic Freizeit und Strand-Ressort) und dem Ortszentrum in Markgrafenheide)

- ⇒ *Im Zusammenhang mit dem für die Ortslage Markgrafenheide insgesamt zu verbessernden Wegesystem mit neuen, zu ergänzenden und zu verbesserten Wegebeziehungen und -führungen (vgl. HF I, Entwicklungsziel 8, Aufgabe 2, S. 118 ff.) wurde zuvor bereits besonders auf die Bedeutung einer neuen, öffentlichen Wegführung zwischen dem Budentannenweg und dem Ortskern hingewiesen, dessen direkter Ost-West-Verlauf über den Campingplatzbereich an das östliche Ende des Waldweges anschließt.*
 - ⇒ *Hierdurch wird eine neue direkte und verbesserte fußläufige und mit dem Fahrrad zu nutzende Verbindung zwischen den östlich gelegenen Tourismusstandorten StrandRessort und dem Campingplatz Baltic Freizeit hergestellt.*
-

Aufgabe 3: Errichtung einer dauerhaften und entsprechend ausgestatteten Unterkunft für DRK-Rettungsschwimmer in Markgrafenheide

- ⇒ Mit der Entwicklung der ehemaligen Sportplatzflächen hinter dem Standort der Freiwilligen Feuerwehr in Markgrafenheide zu einem multifunktionalen Dorfplatz werden auch Funktionsgebäude errichtet, die neben Sanitär- und Funktionsräumen auch fest Unterkunfts- und Aufenthaltsräume für die Rettungsschwimmer des Deutschen Roten Kreuzes erhalten.
 - ⇒ Auch vor dem Hintergrund, dass die Rettungsschwimmer zügig einen festen Standort an der Ostseeküste erhalten, um ihre wichtige Überwachungs- und Betreuungsfunktion der Strandabschnitte wahrnehmen zu können, sollten die erforderlichen Plangrundlagen (z. B. eine Machbarkeitsstudie) kurzfristig erstellt werden.
 - ⇒ Die Entwicklung dieses Bereiches stellt aufgrund seiner Bedeutung für die Ortsentwicklung eine „Schlüsselmaßnahme“ dar (vgl. nachf. Kap IV.1).
-

Aufgabe 4: Verlängerung des vorhandenen Bohlenwegs zwischen Strandaufgang 20 und 19 und in Verlängerung in Richtung Hohe Düne entlang des Dünenfußes unter Berücksichtigung der geschützten Dünenbereiche

- ⇒ Zwischen dem mittig liegenden Strandaufgang 20 am Parkplatz Stubbenwiese und dem etwas weiter westlich gelegenen Strandaufgang 19 sollte der im Bereich der Düne angelegte und bis zum östlichen Strandaufgang 31 (bis Café „Strand Boje“) verlaufende Bohlenweg in seinem letzten Teilstück verlängert werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Bohlenweg gemäß der Stellungnahme (s. Karte „Schutzobjekte im Bereich Düne“) des Amtes für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen vom 06.05.2022 unbedingt außerhalb der geschützten Dünenbereiche in Richtung Wasserlinie angelegt werden muss, um eine Betroffenheit der geschützten Biotope zu vermeiden.
 - ⇒ Um für mobilitätseingeschränkte Gäste und Strandbesucher, für Eltern mit Kinderwagen, ältere Menschen mit Gehhilfen einen unbeschwerlichen Strandbesuch und -spaziergang zwischen Hohe Düne und Markgrafenheide zu ermöglichen, das insgesamt auch eine Bereicherung des touristischen Angebotes („Strand- und Küstenwanderweg“) darstellen würde, sollte geprüft werden, ob entlang des Dünenfußes ein umweltverträglicher Bohlenweg zwischen Strandaufgang 2 (Hohe Düne) und am Fuß des Strandaufgangs 19 (Markgrafenheide) angelegt werden kann. Dieser müsste gemäß den Vorgaben des Amtes für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesens einen Mindestabstand von 3 Metern zum Dünenfuß einhalten, um so die geschützten Biotope nicht zu beeinträchtigen. Bei der Planung sollte das Amt miteinbezogen werden.
 - ⇒ Entlang dieses etwa drei Kilometer langen Bohlenweges sollten als Ausruhmöglichkeit aber auch als „Ostseeausblick“ abschnittsweise Sitzgelegenheiten vorgesehen werden.
-

- ⇒ *Ein genauer Streckenverlauf am Fuße der Düne ist noch im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu ermitteln.*
-

Aufgabe 5: Ausbau von Sitzgelegenheiten an Wegeführungen mit besonderem Ausblick u. a. auf der südlichen Hochwasserschutzanlage (HWA) zwischen Fähranleger und Tonnenhof in Hohe Düne

- ⇒ *Im Handlungsfeld I „Wohnungs- und Städtebau & Gestaltung“, Ziel 8, Aufgabe 2 (s. S. 118 ff.) wurde mit Bezug auf den Ausbau und die qualitative Verbesserung des Wegenetzes auch im Sinne der Aufwertung des Wohnumfeldes auf die Anlage und Einordnung von Sitzmöglichkeiten entlang attraktiver Wegeführungen hingewiesen, wie u. a. auf die Möglichkeit der Einordnung von Sitzbänken auf der südlichen HWA in Hohe Düne zwischen Fähranleger und Tonnenhof. Entlang dieses sehr attraktiven Streckenverlaufs auf der HWA befinden sich derzeit keine Bänke, die ein Verweilen ermöglichen.*
- ⇒ *Nach Auskunft des zuständigen StALU MM wird ein Aufstellen und Verankern von Sitzbänken als unbedenklich eingestuft, sofern in den Aufbau des Deckwerks nicht eingegriffen wird. Das Aufstellen und die Verankerung von Sitzmöglichkeiten auf der HWA entlang des südlichen Abschnittes ist möglich und im konkreten Planungsfall sind dem StALU MM entsprechende Unterlagen zur Genehmigung einzureichen.*
- ⇒ *Zudem sind für die künftige Betreuung und Aufrechterhaltung der Sitzbänke im Sinne der Verssicherung mit der Hanse- und Universitätsstadt entsprechende Vereinbarungen zu treffen.*
- ⇒ *Im Übrigen gilt dies auch für die Anlage barrierefreier neuer Auf- oder Abgänge im Verlauf der HWA, die ebenfalls aus Sicht des StALU MM unbedenklich sind.*
-

IV. HANDLUNGS- UND MASSNAHMENKONZEPT

Im nachfolgenden Kapitel werden abschließend die zuvor den Entwicklungszielen der Handlungsfelder jeweils zugeordneten und erläuterten Umsetzungsaufgaben zusammenfassend in Form von Maßnahmen und Schlüsselprojekten aufgeführt.

Sie bilden zusammen das Handlungs- und Maßnahmenkonzept der Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung. Neben der Ausweisung der Zuordnung zum jeweiligen Handlungsfeld werden zu Projekten und Maßnahmen sowohl ergänzende Hinweise zu Teilmaßnahmen und Bestandteilen gegeben als auch Angaben zu ihrer Bedeutung und Priorität im Kontext der Ortsteilentwicklung.

Die Projekte sind je Ortsteil mit einer laufenden Nummerierung versehen, die in den jeweiligen Maßnahmenplänen „Maßnahmen und Handlungsbedarf“ (vgl. Abb. 137, S. 125, bis Abb. 142, S. 130) entsprechend verortet sind. Lediglich bei Markgrafenheide wurde der Übersichtlichkeit wegen zwei Maßnahmenpläne erstellt und zwischen „Städtebau & Gestaltung“ und „Mobilität“ unterschieden; insofern sind hier die Projektnummern den jeweiligen Plänen zugeordnet.

Bei der Angabe der „zeitlichen Priorität“ werden kurzfristig (1-3 Jahre), mittelfristig (3-6 Jahren) und langfristig (6-10 Jahre) unterschieden.

IV.1 Schlüsselprojekte und Maßnahmen für das Seebad Markgrafenheide

Projekt 1: **ORTSEINGANG – WEST**

Handlungsfeld: III Verkehr & Mobilität

Teilmaßnahmen:

- Verkehrliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Maßnahmen zur verbesserten Fuß- und Radwegeführung und -querungen (Projektnr. 1a-1b) zwischen Ortseingangsschild und einschl. Parkplatzzufahrt Stubbenwiese

Zeitliche Priorität: Kurzfristig,

Projekt 2: **PARKPLATZBEREICH STUBBENWIESE**

Handlungsfeld: I Wohnungs- und Städtebau & Gestaltung, III Verkehr & Mobilität, IV Tourismus

Teilmaßnahmen:

- Maßnahmen zur Neuordnung- und -gestaltung des Parkplatzbereich mit Neuordnung der Kfz-Stellplätze, Anlage bereichsinterner Fußwegführungen zu Strandaufgängen und neue Anbindung i.R. Ortskern, einschl. Beschilderung sowie verbesserte infrastrukturelle Ausstattung des Parkplatzbereiches, einschl. sichere Querungen im Zu- und Abfahrtsbereich (2 a-c).
- Neubau eines attraktiven, zusammenhängenden Gebäudes für Kiosk, Kletterwaldanmeldung und Sanitärbereich sowie (grün-)gestalterische Einfassung des Gebäudes des Seekanalkabels (2d)
- Verbesserung der touristischen und infrastrukturellen Ausstattung und Aufenthaltsbereiche (Sitzgelegenheiten, Papierkörbe, Fahrradständer, Ladestationen für E-Bikes und -Autos, abschließbare Aufbewahrungsmöglichkeiten für Radfahrer, Duschgelegenheiten, u. ä.) (2d)
- Erstellung eines Freiflächen-, Gebäude- und Durchführungskonzeptes (möglichst) zusammenhängend mit Projekt Nr. 1

Zeitliche Priorität: Kurzfristig Erneuerungskonzept, Umsetzung mittelfristig

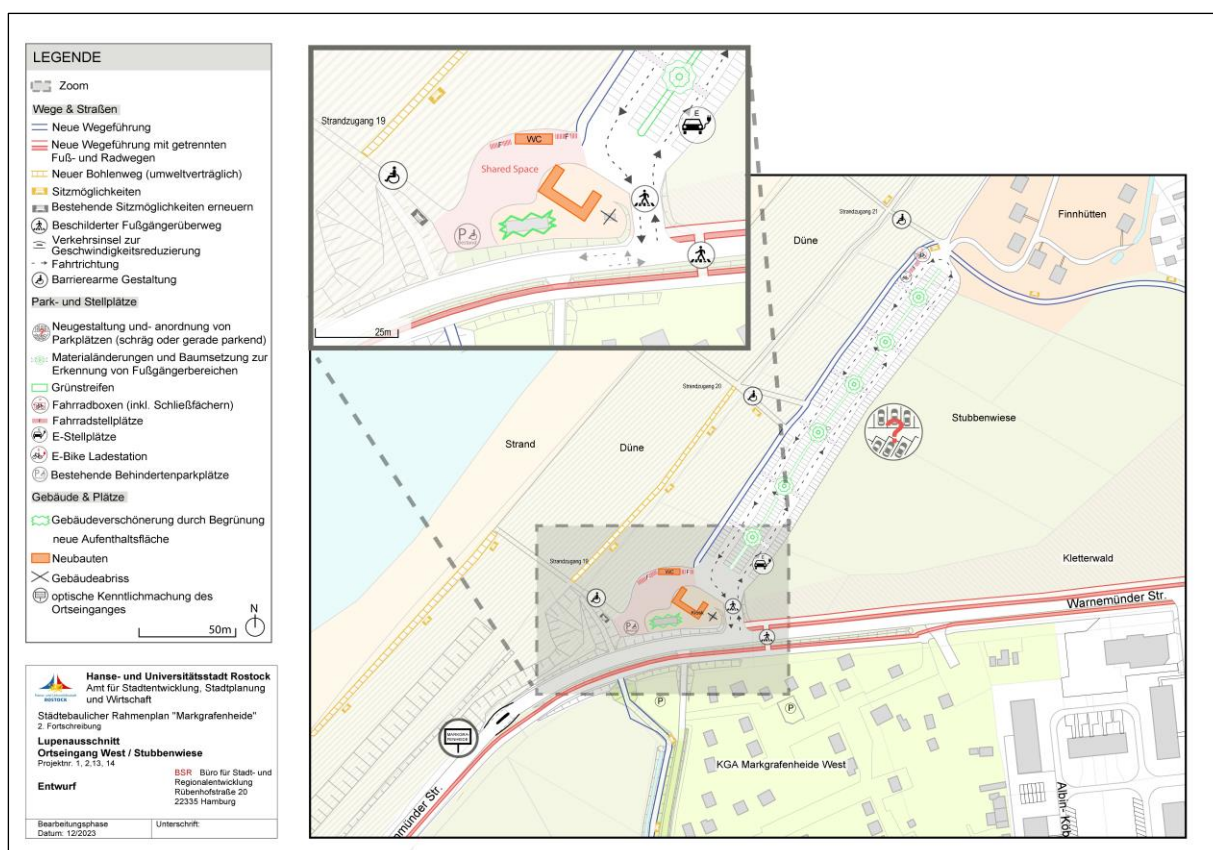


Abb. 124: Lupenausschnitt "Ortseingang West und Parkplatz Stubbenwiese". Städtebauliche Rahmenplanung „Markgrafenheide“, 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).

Projekt 3: ÖFFNUNG UND BEGEHBARKEIT DER HWA SÜD UND OST

Handlungsfeld: I Wohnungs- und Städtebau & Gestaltung, II Nachhaltige Entwicklung, Natur- und Klimaschutz, III Verkehr & Mobilität, IV Tourismus

Teilmaßnahmen:

- Einbindung der HWA Süd und Ost in das neue zusammenhängende Wegenetzsystem, wodurch attraktive Verbindungen 3a) „Panoramaweg am Naturschutzgebiet“ zwischen Ortseingang West und Budentannenweg und 3b) „Weg am Prahm- und Moorgraben“ zwischen Brücke Moorgraben und Bushaltestelle Campingplatz, wo der Anschluss an die neue Querung durch das Campingplatzbereich i. R. Ortskern entstehen würde.
- Für beide HWAs („Deichkörper südlich der Ortslage sowie der Deich mit Anschluss an den Budentannenweg“) wurde ein Planfeststellungsverfahren Anfang der 2000er Jahre durchgeführt. Gemäß Feststellungsbeschluss von 2004 ist eine Öffnung der HWA aus naturschutzrechtlichen und technischen Gründen nicht möglich.

- Eine offizielle Überprüfung dieses Beschlusses nach rd. 20 Jahren sollte aufgrund der Bedeutung für die Ortsteilentwicklung durch Antrag der Hanse- und Universitätsstadt Rostock erfolgen. Eventuell könnte mit einer Ergänzung/Anpassung zum bestehenden Planfeststellungsbeschluss (keine Neuaufrstellung!) eine teilweise bzw. begrenzte Öffnung der Deichanlagen (z. B. mit Führungen oder nur zu bestimmten Zeiten o. ä.) evtl. möglich werden.
- Eine endgültige Mach- und Umsetzbarkeit muss durch das STALU MM noch überprüft werden.

Zeitliche Priorität: Kurzfristige Überprüfung, bei positivem Bescheid mittelfristige Einrichtung/ Umsetzung



Abb. 125: Lage Projekt Nr. 3a und 3b (Öffnung und Begehung der HWA). Auszug aus dem Plan „Handlungs- und Maßnahmenbedarf Mobilität – Lage der Maßnahmen und Projekt für den OT Markgrafenheide; vgl. Abb. 138, S. 140. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).

Projekt 4: STÄDTEBAULICHE, FREIRAUMPLANERISCHE UND FUNKTIONALE AUFWERTUNG DER ORTSMITTE

Handlungsfeld: I Wohnungs- und Städtebau & Gestaltung, III Verkehr & Mobilität

Teilmaßnahmen:

- Reduzierung der Straßenverkehrsflächen auf ein erforderliches Maß (u. a. Wegnahme einer Abbiegespur im Platzbereich) (4b)
- Verbesserte Fußgängerfreundlichkeit durch neue Fußwegführungen und verbesserte Erreichbarkeiten (westliche Waldsiedlung – i. R. Finnhütten-Strand u. Parkplatz Stubbenwiese

und zwischen Bushaltestelle und Stubbenwiese entlang Kletterwald) (4c, 5a)

- Gemeinsame Wegenutzung von Fußgängern und Radfahrern innerhalb der Ortsmitte, unterstützt durch entsprechende Ausweisung
- Attraktive Grün- und Freiflächengestaltung im Platzbereich und den öffentlichen Räumen, mit Aufenthaltsbereichen vor allem auf dem Platz (4a)
- Im Rahmen einer Freiflächengestaltung ist Möglichkeit der multifunktionalen Nutzung der Grün/Freiflächen als temporärer Regenrückhalteraum zu überprüfen
- Kenntlichmachung des Durchfahrtsbereiches der Ortsmitte durch Material-/Farbwechsel im Belag
- Anlage von Wohnstraßen mit Mischverkehrsflächen in den Nebenstraßen (4b, 12a-b)
- Einordnung einer weiteren ampelgesteuerten Fußgängerüberführung im Ortszentrum im Bereich der Bushaltestelle (4c)
- Aufwertung der Bushaltestellen mit Sitzmöglichkeiten und Überdachung beidseitig der Warnemünder Straße plus einer optisch attraktiveren Bushaltestellengestaltung (4c)
- Einrichtung einer Mobilitäts-Station (Mobilitäts-Hub) mit E-Bike-Station, Fahrradabstellmöglichkeiten (4c)
- Erneuerung der Toilettenanlage und des Busfahrerwartehäuschens (Prüfung der Erforderlichkeit) (4e)
- Schaffung einer städtebaulichen „Raumkante“ auf der Potenzialfläche Ecke Waldweg/Warnemünder Straße (anschließend an „Müllers Strandcafé“ durch eine wohnbauliche Entwicklung in Form einer standortangemessenen, niedriggeschossigen ortstypischen Gebäudelösung, in Anlehnung an die nördlich angrenzende Bebauung der Waldsiedlung (4d)
- Erstellung eines zusammenhängenden und umsetzungsbezogenen Feinkonzeptes im Rahmen einer umfänglichen Bürgerbeteiligung

Zeitliche Priorität:

Kurzfristige Erstellung eines Feinkonzeptes mit Bürgerbeteiligung, mittelfristige Umsetzung

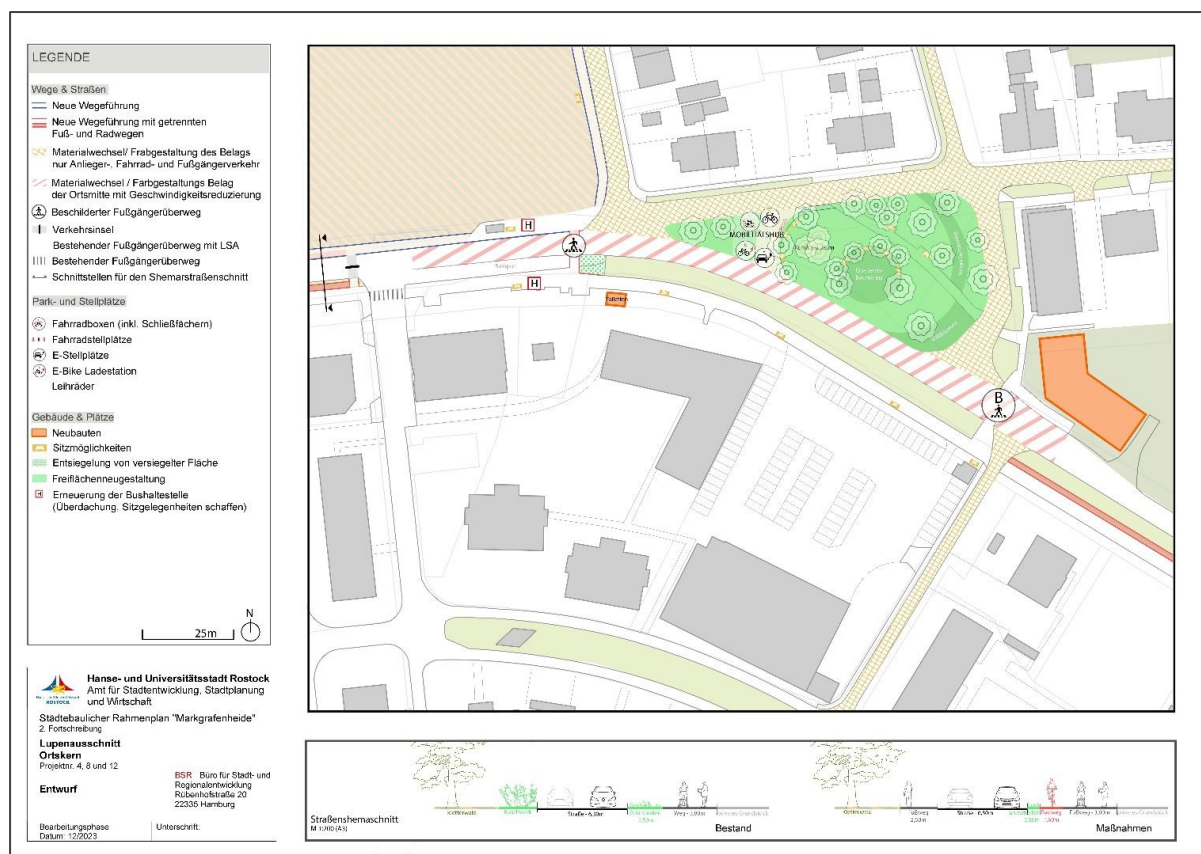


Abb. 126: Lupenausschnitt/Konzeptansatz Schlüsselprojekt Ortskernentwicklung Markgrafenheide. Städtebaulicher Rahmenplan „Markgrafenheide“, 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).

Projekt 5: SCHAFFUNG/AUSBAU EINES ZUSAMMENHÄNGENDEN FUSS-WEGENETZES

Handlungsfeld: I Wohnungs- und Städtebau & Gestaltung, III Verkehr & Mobilität, IV Tourismus

Teilmaßnahmen:

- Schaffung einer neuen Wegeführung von der Ortsmitte (Höhe Bushaltestelle „Markgrafenheide“) in Richtung Waldsiedlung, östlich entlang des Kletterwalds, fortführend zum Bereich Finnhütten/Parkplatz Stubbenwiese zum Strandaufgang 21 (5a)
- Herrichtung und Einrichtung eines öffentlichen Waldwegs zwischen Warnemünder Straße (Höhe Heidehaus / westl. Warnemünder Str. Nr. 4) in Richtung Waldweg (5b)
- Schaffung einer neuen Wegeführung vom Budentannenweg (Höhe „alte Waldkegelbahn“) zum Sportplatz hinter der Feuerwehr entlang des östlich gelegenen Grabens in nördlicher Richtung mit Anbindung an den Waldweg (16)
- Öffentliche Querung des Campingplatzes mit Schaffung einer neuen, direkten Wegeführung zwischen Budentannenweg und Waldweg (5d, s. auch 3b)

- Schaffung/Anlage/Herrichtung der Durchwegungen zwischen Warnemünder Straße und Albin-Köbis-Straße in Richtung Kleingartenanlagen in Verbindung mit der Einrichtung von Querungshilfen an der Warnemünder Straße (5e, s. auch 8a-c)
- Einrichtung einer neuen Wegebeziehung zwischen Warnemünder Straße und Albin-Köbis-Straße West (5f)
- Prüfung der Einrichtung eines auf der Nordseite der Warnemünder Straße verlaufenden Fußwegs in den Teilabschnitten Max-Reichpietsch-Straße und Ortskern und Bushaltestelle im Ortskern und Parkplatz Stubbenwiese (s. auch 8a-c)
- Erstellung eines kleinteiligen, zusammenhängenden (mit Teilabschnitten) und umsetzungsbezogenen Fuß- und Radwegkonzeptes

Zeitliche Priorität: Kurzfristige Erstellung eines kleinteiligen Fuß- und Radwegkonzeptes (ggf. in Verbindung mit einem Verkehrskonzept Markgrafenheide, s. nachf.), mittelfristige Umsetzung von Teilabschnitten

Projekt 6: ALBIN-KÖBIS-STRASSE – OST

Handlungsfeld: I Wohnungs- und Städtebau & Gestaltung, III Verkehr und Mobilität

Teilmaßnahmen:

- Freiraumplanerische Erneuerung des gesamten östlichen Abschnittes der Albin-Köbis-Straße (zwischen Hausnr. 6 und 7 und Hausnr. 14)
- Herrichtung und Ausweisung der Straße als Wohnstraße mit Mischverkehrsflächen (7a)
- Herausnahme und Verlagerung der KGA-Stellplätze aus dem Mittel-/Grünstreifen mit Verlagerung in nahegelegene Quartiersstellplatzanlagen.
- Prüfung von dezentralen Regenwasserbewirtschaftungsmaßnahmen zur Straßenentwässerung durch Freihaltung von angrenzenden Grünflächen und Umgestaltung von Mittelinseln als Versickerungsflächen. (Maßnahme aus Entwässerungskonzept Markgrafenheide).
- Die Prüfung eines oder mehrerer infrage kommenden Standorte für eine neue, bündelnde Quartiersstellplatzanlage soll im Zusammenhang mit der Überplanung des östlichen Abschnittes der Albin-Köbis-Straße erfolgen, einschl. vor allem der direkt südlich angrenzenden Potenzialflächen der KGAs an der Albin-Köbis-Straße oder zwischen der Hausnr. 10 und Hotel Godewind sowie im direkten Umfeld (7c-d).

- Herrichtung der Stellplatzanlage hinter dem Heidehaus als gestaltete Platz- oder Freifläche sowie Verringerung der Versiegelung. Die Stellplätze zweier nebeneinander liegenden Stellplatzflächen sollten gebündelt werden, ggf. als kombinierte Stellplatzlösung auf dem Parkplatzbereich von Hs.nr. 10 (WIRO) oder es erfolgt eine Zuordnung der Stellplätze zu der bestehenden Heidehaus-Stellplatzanlage an der Warnemünder Straße (7b)
- Überprüfung des Fortbestandes der Garagenzeile an der Albin-Köbis-Str. (zw. 9a und 11a) mit vorzugsweisem Abriss und Verlagerung der Stellplätze in eine neue, zentrale Quartiersstellplatzanlage im Nahbereich (u. a. auf den derzeit genutzten KGA-Flächen an der Albin-Köbis-Straße, z.B. zwischen Hausnr. 10 und Hotel Sonne) zur Bündelung der Stellplätze entlang der Albin-Köbis-Straße (s. o.) (7c-d).
- Verlagerung der KGA-Flächen und -Parzellen nördlich und südlich angrenzend an die Albin-Köbis-Straße, d. h. zwischen Hausnr. 10 und Hotel Godewind, zwischen Hausnr. 7 und 9 sowie zwischen Hausnr.11 und 14 sowie die Flächen im mittleren Grünstreifen der Albin-Köbis-Straße, die zzt. für Pkw-Stellplätze genutzt werden, in die Bereiche der Kleingartenanlagen.
- Die freiwerdenden Flächen sollen für die Entwicklung und Gestaltung der Albin-Köbis-Straße sowie für die bereits angesprochene Bündelung von öffentlichen oder entfallenden Stellplatzbedarfen in der Albin-Köbis-Straße genutzt werden. Die Verlagerung der o. g. KGA-Parzellen wird auch durch das Kleingartenkonzept „Grüne Welle“ empfohlen, da auch die Kleingartenanlagen Erlengrund, Am Radelsee und Markgrafenheide West neu geordnet werden sollen (vgl. Kleingartenkonzept „Grüne Welle“) (16).

Zeitliche Priorität: Umsetzung der Maßnahmen mittel- bis langfristig

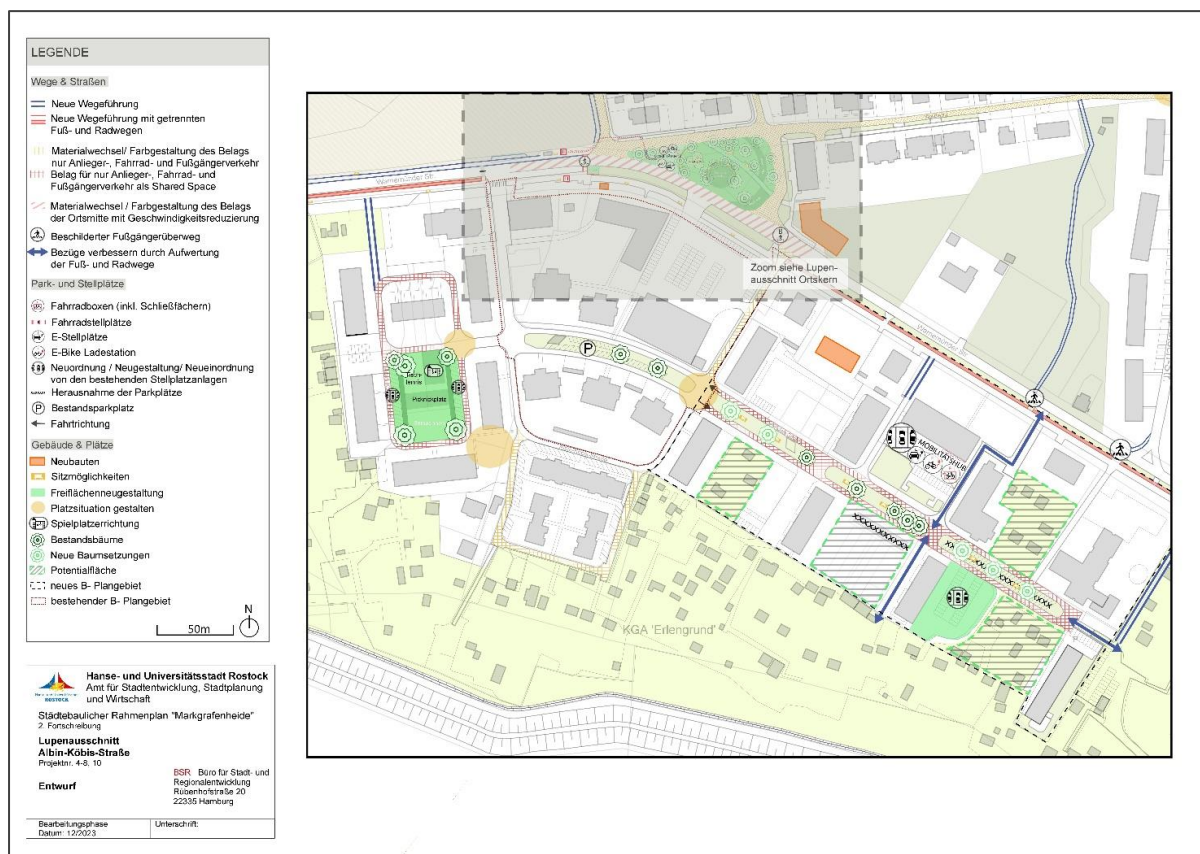


Abb. 127: Lupenausschnitt/Konzeptansatz Schlüsselprojekt Albin-Köbis-Straße. Städtebaulicher Rahmenplan „Markgrafenheide“, 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).

Projekt 7: HERRICHTUNG UND GESTALTUNG DER WARNEMÜNDER STRASSE ALS VERKEHRSBERUHGTER UND FUSSGÄNGER-FREUNDLICHER INNERÖRTLICHER STRASSENRAUM

Handlungsfeld: III Verkehr und Mobilität

Teilmaßnahmen:

- Mit der Herrichtung und Gestaltung des Straßenraumes der Warnemünder Straße zwischen der östlichen Einmündung der Albin-Köbis-Straße und der Gaststätte „Utspann“ (Warnemünder Str. 10) als innerörtliche Ortsstraße mit erkennbarem Vorrang von Fußgänger- und Radverkehren wird neben einer aufwertenden Straßenraumgestaltung ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung und Beruhigung der Ortslage und zur Qualifizierung von Markgrafenheide als Wohn- und Tourismusstandort erzielt (8a-c).
- Räumliche Prüfung und Umsetzung einer der getrennten Wegeführungen des Fuß- und Fahrradwegs zwischen Hohe Düne und Markgrafenheide bis Höhe Parkplatz Stubbenwiese. Aus Sicht der Rahmenplanung würde dies aufgrund der Flächenverfügbarkeit möglich sein. Innerhalb des Ortskerns als auch entlang der Warnemünder Straße bis zum Waldparkplatz Borwin/Warnemünder Straße 10 sollte im Sinne der innerörtlichen und verkehrsberuhigten Ortslage keine getrennte Fußgänger- und Radverkehrsführung erfolgen (8a).
- Einordnung von Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer über die Warnemünder Straße, u. a. in Höhe Heidehaus, Max-Reichpietsch-Str. und im Einmündungs-/Brückenbereich Budentannenweg (8b).
- Prüfung der Einordnung eines nördlich der Warnemünder Straße verlaufenden Fußwegs zwischen Max-Reichpietsch-Straße und Ortskern
- Attraktive Straßenraumgestaltung der Grün- und Freiflächen beidseitig der Warnemünder Straße durch Baum- und Blumenpflanzungen („Blumenwiesen“ gem. Amt 67) (8c)

Zeitliche Priorität: Umsetzung der Maßnahmen mittelfristig

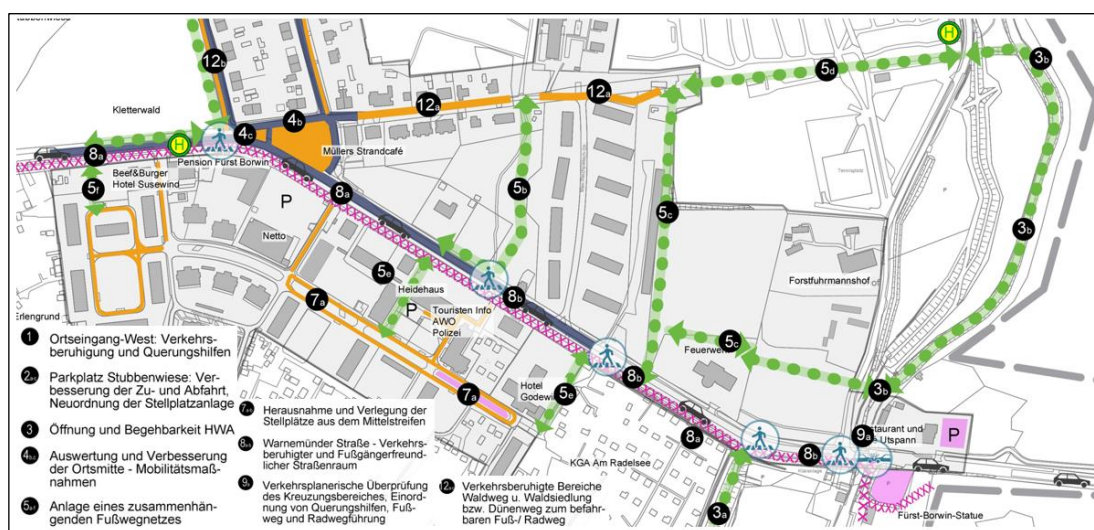


Abb. 128: Auszug aus dem Plan "Maßnahmen und Handlungsbedarf. Mobilität. OT Markgrafenheide.", vgl. Abb. 138, S. 126. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).

Projekt 9: FUNKTIONALE UND GESTALTERISCHE ANPASSUNG DES EINMÜNDUNGSBEREICHES BUDENTANNENWEG/WARNEMÜNDER STRASSE, EINSCHL. PARKPLÄTZE WALDPARKPLATZ BORWIN UND FORSTHAUS

Handlungsfeld: I Wohnungs- und Städtebau & Gestaltung, III Verkehr und Mobilität

Teilmaßnahmen:

- Mit dem Bedeutungszuwachs von Fußgänger- und Radfahrverkehre innerhalb der Ortslage von Markgrafenheide sowie der künftig verbesserten und erneuerten Fußläufigkeit, Wegeführungen und Erreichbarkeiten im Bereich Budentannenweg/Warnemünder Straße ist auch ein erhöhtes Verkehrssicherheitserfordernis im Bereich des Einmündungsbereiches Budentannenweg und der sich verengenden Wegeführung im Brückenbereich erforderlich geworden (9a).
- Sowohl in gestalterischer Hinsicht (Erscheinungsbild) als auch hinsichtlich einer Neuordnung und Erkennbarkeit der vorgehaltenen Stellplätze sollten auch die Parkplatzflächen des Waldparkplatzes Borwin (befestigt, aber kein versiegelter Parkplatzbereich) als auch der Privatparkplatz der Gaststätte Forsthaus eine Erneuerung erfahren (9b).
- Verkehrsplanerische Überarbeitung des Einmündungsbereiches Budentannenweg/Brückenbereich mit Einordnung einer Querungshilfe, einer neuen Fußweg- und Radwegführung in Richtung Budentannenweg und in Richtung Hinrichshagen

(„Flaschenhals-Brücke“ mit Verschwenkung der Wegeführungen im Brückenbereich) und Zugang Bootsverleih Moorgraben, einschl. verbesserter Ausschilderungen. Hierfür sollte als erster Schritt für diese wichtige Maßnahme im Kontext mit dem Ortseingang Ost ein verkehrs- und freiraumplanerisches Umsetzungskonzept erstellt werden.

Zeitliche Priorität:

Verkehrs- und freiraumplanerisches Umsetzungskonzept kurzfristig; Umsetzung der Maßnahmen mittel- bis langfristig

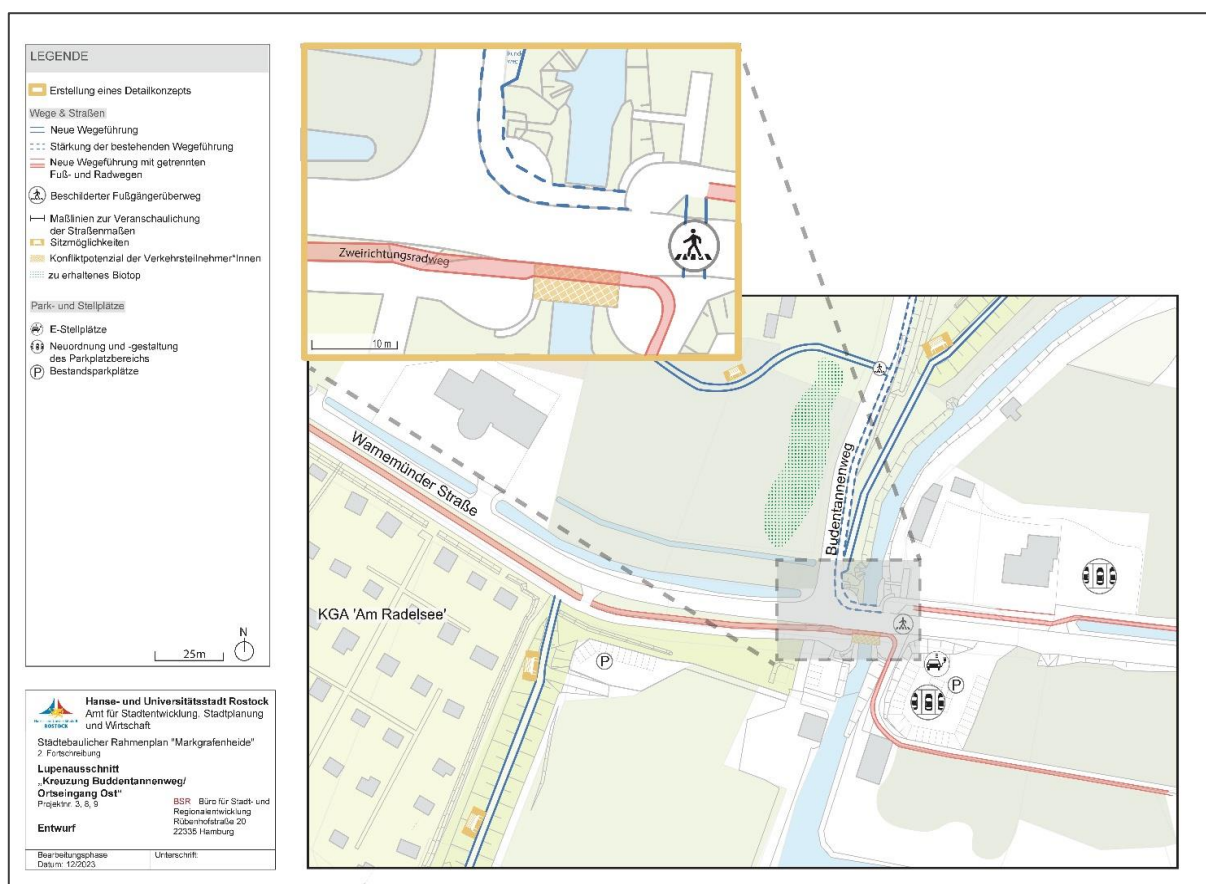


Abb. 129: Lupenausschnitt Ortseingang Ost. Städtebaulicher Rahmenplan „Markgrafenheide“, 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).

Projekt 10:

SCHWERPUNKTE VON WOHNUMFELDMASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG UND AUFWERTUNG VON WOHNSTANDORTEN

Handlungsfeld:

I Wohnungs- und Städtebau & Gestaltung

Teilmaßnahmen:

Die Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung umfassen freiraumplanerische, funktionale und gestalterische Maßnahmen und beziehen sich auf mehrere Wohnstandorte:

- 1) Der Bereich der „Garagenanlage“ im Quartier Max-Reichpietsch-Straße. Der gesamte Bereich der Garagenanlage bedarf Verbesserung und Aufwertung und betrifft aus Sicht der

Rahmenplanung vornehmlich die Kompletterneuerung der „alten Garagen“ des BIMA-Wohnstandortes. Hier sollte eine Erneuerung z. B. durch eine standortadäquate Carportanlage mit ggf. abschließbaren Abstellräumen erfolgen sowie eine Erneuerung der wassergebundenen Erschließungsfläche. (10a)

Die Maßnahme beinhaltet auch die freiraumplanerische „Herrichtung“ der nördlichen Anbindung an den Waldweg und an die neue Ost-West-Verbindung zwischen Campingplatz/Budentannenweg und Waldweg (Abriss alte/leerstehende Parzellengebäude, Anlage neuer Wegeführung, etc.) sowie auch eine neu angelegte Wegeverbindung (Grabenüberführung) zum Entwicklungsbereich „multifunktionaler Dorfplatz“ (Sportplatz/Feuerwehr).

2) Der Bereich der westlichen Albin-Köbis-Straße umfasst den Wohnbereich Haus-Nr. 1b bis 5a mit seinen Gebäudeerschließungen, Außenhausbereichen (Fahrradstellplätze, Mülltonnenbereich, etc.) und das direkte Wohnumfeld mit den i. d. R. Grünabstandsflächen. (10b)

Hier zielen die erforderlichen Maßnahmen auf ein barrierearmes Wohnumfeld, auf funktional und gestalterisch verbesserte Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten im direkten Wohnumfeld (Sitzmöglichkeiten am Haus, Spielbereich, Gestaltung der zentralen angrenzenden Grünflächen mit Wäscheplatz o. ä. in Abstimmung mit den Mieterhaushalten), Neuordnung der Stellplätze im Teilquartier zu Gunsten von gestalteter Freifläche, Verbesserung der Wegeführung u. a. in Richtung Warnemünder Straße, direktere Anbindung zu den Wegen der Kleingartenanlage, etc. sind u. a. Bestandteile dieser Aufwertungsmaßnahme.

3) Der Bereich östliche Albin-Köbis-Straße umfasst den Wohnbereich zwischen Haus-Nr. 7 und 9, zwischen 9 und 11 (einschl. der Garagenanlage) und zwischen 11 und 14 und steht in direktem Zusammenhang und in einem unmittelbar abzustimmenden Planungskontext mit den für den Straßenraum der Albin-Köbis-Straße vorzusehenden Maßnahmen und den Maßnahmen für den jeweiligen Wohnumfeldbereich (10c).

Insofern ist für diese Standorte eine übergreifende und verbindende funktionale und gestalterische Aufwertung vorzusehen und kurzfristig anzugehen, die den gesamten Außenraum in und an der Albin-Köbis-Straße einbezieht („keine Inselplanungen“) und die u. a. folgende Kernbestandteile umfassen und berücksichtigen sollte: barrierearme Gebäude- und Außenhauserschließungen (Müllbereich, Treppenabgänge) und -zuwege, direkte Wegeführungen zu den Bereichen der Kleingar-

tenanlagen (zumal hier auch ein öffentlich zugänglicher Kleingartenpark über allen drei KGA geplant wird), zur Warnemünder Straße (Wegebeziehungen in Richtung Wald und Ortskern), Verbesserung der Ausstattung der Außenhausbereiche (Fahrrad-/Kinderwagenstellplätze, Mülltonnenbereiche, etc.), flächensparende Bündelung der Stellplätze (z. B. durch Einrichtung einer Quartiersstellplatzanlage) zugunsten von gestalteten, nutzbaren Grün- und Freiflächen im direkten Wohnumfeld.

Zeitliche Priorität:

Umsetzungsbezogene Freiraumkonzepte für alle drei Teilbereiche kurzfristig; Umsetzung der Maßnahmen kurz- bis mittelfristig

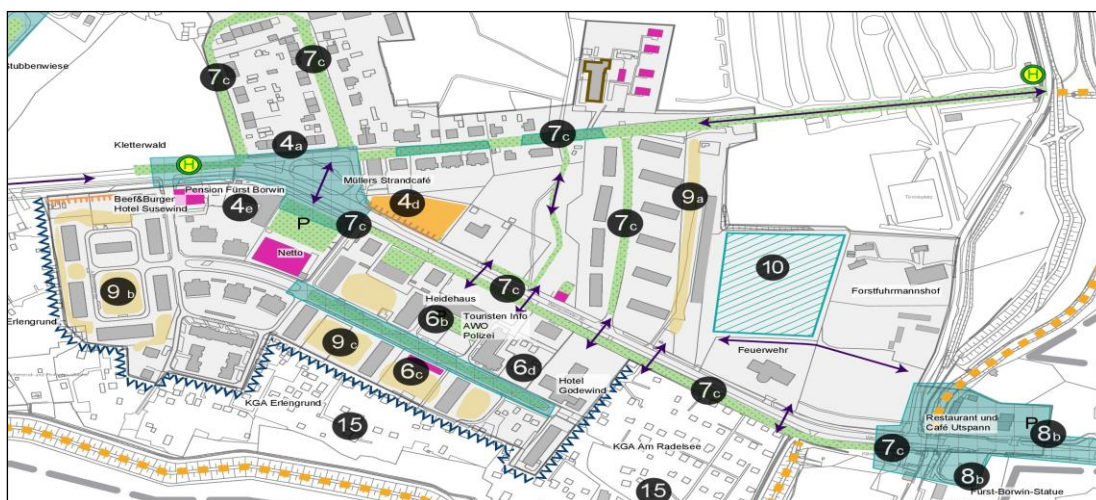


Abb. 130: Auszug aus dem Plan "Maßnahmen und Handlungsbedarf. Städtebau und Ortsgestaltung. OT Markgrafenheide.", vgl. Abb. 137, S. 125. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).

Projekt 10: ORTSENTWICKLUNGSBEREICH „MULTIFUNKTIONALER DORFPLATZ“ ZWISCHEN FEUERWEHR UND CAMPINGPLATZ

Handlungsfeld: I Wohnungs- und Städtebau & Gestaltung, IV Tourismus

Teilmaßnahmen:

- Basierend auf den Ergebnissen aus den jüngsten Beteiligungsverfahren zur Rahmenplanfortschreibung und den länger bestehenden Planungsüberlegungen zur infrastrukturellen und freiraumplanerischen Aufwertung des nördlich der Feuerwehr liegenden Areals des ehemaligen Sportplatzes (nördl.) und des nördlich angrenzenden Campingplatzbereiches hat sich der weiter zu konkretisierende Planungs- und Maßnahmenansatz zur Ausbildung eines multifunktionalen „Dorfplatzes“ mit ergänzender Bebauung herausgeschält, u. a. mit Funktionsgebäude
- mit Aufenthaltsräumen, Aufbewahrungs- und Lagerungsbereich und einem Veranstaltungsbereich mit Sanitärräumen (11). Um Planungsrecht zu erreichen, ist ein Bebauungsplan notwendig.

- Die Herrichtung, Gestaltung und Ausstattung der multifunktionalen Grün- und Freifläche soll als ein verschiedenartig nutzbarer Dorfplatz ausgestaltet und hergerichtet werden, u. a. mit Spiel-, Bolz- und Bewegungsplatzinfrastruktur, Vorrichtungen für Dorffeste und kulturelle Veranstaltungen sowie als Übungsflächen für die Feuerwehr und den Rettungsdienst.
- Die Erschließung dieses Bereiches soll fußläufig über die neuen Wegebeziehungen vom Budentannenweg, von der Max-Reichpietsch-Straße und vom Waldweg erfolgen sowie mit dem Pkw über den Budentannenweg und der nordöstlich zum Dorfplatz gelegenen Campingplatzzufahrt.
- Diese für die weitere Ortsteilentwicklung von Markgrafenheide wichtige infrastrukturelle Ausstattungsmaßnahme bedarf als nächsten Schritt eine kurzfristig Ausarbeitung eines Realisierungskonzepts, das sowohl eine Freiflächenplanung mit entsprechender Ausstattung, eine Erschließungsplanung (über den Campingplatz) sowie eine bauliche Herrichtung eines Funktionsgebäudes mit Aufenthalts- und Veranstaltungsräumen für den Ortsteil ebenso beinhaltet wie auch ein mögliches Betreiberkonzept für eine mögliche Ganzjahresnutzung.
- Bei der Ausarbeitung einer Freiflächenplanung für den neuen „Dorfplatz“ ist die Gewässergestaltung vom westlich angrenzenden Graben 19/4 zu berücksichtigen und einzubeziehen.

Zeitliche Priorität:

Realisierungskonzept, einschl. Betreiberkonzept kurzfristig; Umsetzung der Maßnahmen kurz- bis mittelfristig

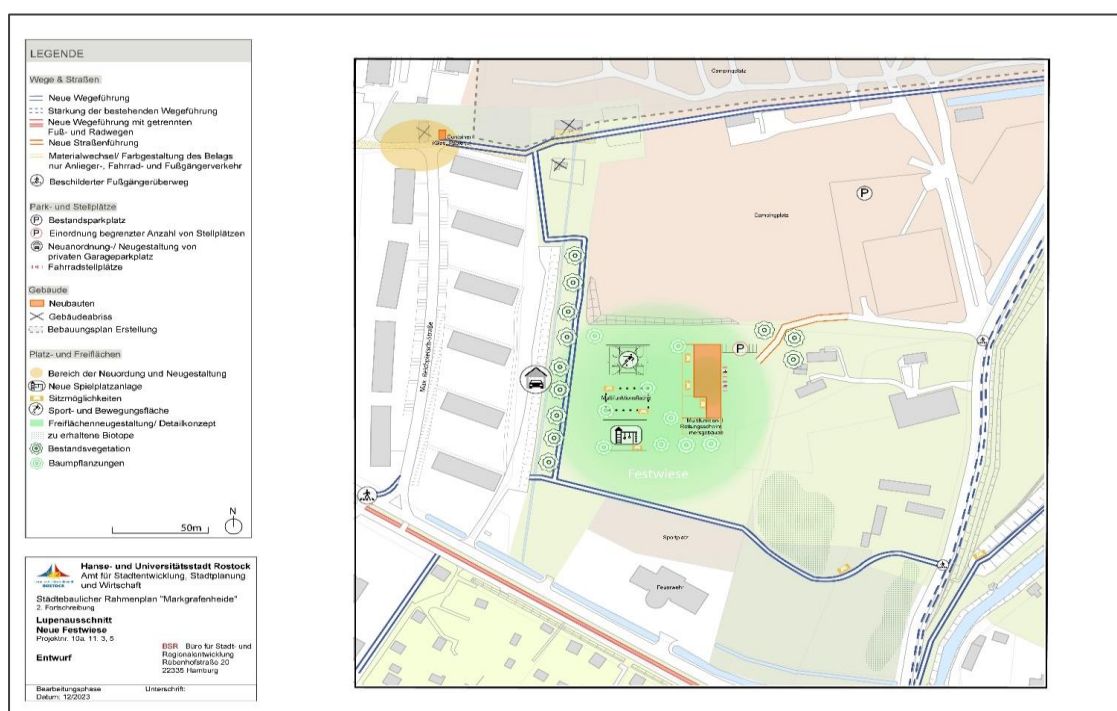


Abb. 131: Lupenausschnitt "Neue Festwiese". Städtebaulicher Rahmenplan "Markgrafenheide". Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).

Projekt 11: MASSNAHMEN ZUR ERNEUERUNG UND VERBESSERUNG
DER STRASSENÄUME VON WALDWEG, WALDSIEDLUNGEN
UND DÜNENWEG IM NÖRDLICHEN TEIL DER ORTSLAGE

Handlungsfeld: III Verkehr und Mobilität

Teilmaßnahmen:

Diese Maßnahme, beruhend auf den Ergebnissen der Stärken-Schwächen-Potenzial-Analyse und den Entwicklungszielen zur Stärkung und Qualifizierung des Wohn- und Tourismusstandortes und des Erscheinungsbildes, betrifft den nördlichen Teil der Ortslage und bezieht sich auf alle Straßenzüge wie 1) den Waldweg von der Max-Reichpietsch-Straße bis einschl. Ortskern sowie 2) die Straßenverläufe der Waldsiedlung.

Die Maßnahme bezieht sich insgesamt auf die Ausweisung und Herrichtung dieser Straßenzüge als Wohnstraßen und der gestalterischen und funktionalen Ausbildung dieser Straßen als Mischverkehrsflächen und der Vorrangigkeit von Fuß- und Radverkehr (ggf. Shared-Space-Bereich) und der nachrangigen Pkw-Nutzung für Anlieger und Anlieferung und mit einer attraktiven Freiraumgestaltung.

1) Der gesamte Straßenabschnitt des Waldwegs von der Max-Reichpietsch-Straße bis zum Ortskern (Waldsiedlung) bedarf der (überfälligen) Grundsanierung, d. h. der Erneuerung der Ver- und Entsorgungsmedien im Straßenkörper, sowie der gestalterischen und funktionalen Erneuerung von Fahrbahn und den straßenbegleitenden Nebenflächen sowie den Wegekreuzungen und Platzbereichen, wie am nördlichen Ende im Bereich der ehemaligen „Heideperle“ mit Einmündungsbereich Max-Reichpietsch-Straße, Verbindungsweg zur Warnemünder Straße, Recycling-Wertstoff-Container-Platz sowie dem Auftakt des Waldbereiches. Künftig wird auch hier die Anbindung der östlichen Fuß- und Radwegverbindung in Richtung Budentannenweg/Campingplatz erfolgen (12a).

2) Neben der Ausgestaltung des westlichen und östlichen Abschnitts und dem nördlichen Abschnitt des Straßenzuges Waldsiedlung bis zum Dünenweg als Wohnstraße liegt der Schwerpunkt der Maßnahmen auf der gestalterischen und funktionalen Straßenraumerneuerung mit dem Fokus der Fußgänger- und Radfahrrnutzung, einer attraktiveren Straßenbeleuchtung (Sparleuchten/LED-Lampen) und der Einordnung von Bänken an Platzbereichen und Wegekreuzungen für mehr Aufenthaltsqualität. Entlang des westlichen Abschnitts der Waldsiedlung soll auf der Seite des Kletterwaldes ein Fußweg angelegt werden, der Teil einer neu anzulegenden Fußwegverbindung zwischen der Bushaltestelle im Ortskern und dem Bereich Finnhütten/

Parkplatz Stubbenwiese und dem Strandaufgang 21 darstellt (12b).

zeitliche Priorität: kurz- bis mittelfristig

Projekt 12: VERLÄNGERUNG UND UMWELTVERTRÄGLICHE EINORDNUNG DES BESTEHENDEN BOHLENWEGES AB STRANDAUFANG 20 AUSSERHALB DES GESCHÜTZTEN DÜNENBEREICHES ENTLANG DES DÜNENFUSSES BIS HOHE DÜNE

Handlungsfeld: II Nachhaltige Entwicklung, Natur- und Klimaschutz, IV Tourismus

Teilmaßnahmen:

- Wie bereits im Handlungsfeld IV Tourismus (Entwicklungsziel 2 "Verbesserung der touristischen Angebote und Infrastrukturen", Aufgabe 4, s. S. 159) darauf hingewiesen, besteht zwischen Strandzugang Nr. 31 (Restaurant „Boje“) und Nr. 20 ein auf der Düne verlaufender umweltverträglicher Bohlenweg mit eingeordneten Sitzmöglichkeiten. Dieser Bohlenweg sollte bis zum Strandzugang 19 (Parkplatz Stubbenwiese) verlängert werden, da es für Strandbesucher nicht nachvollziehbar ist, warum der Weg nicht bis zum Hauptzugang des Parkplatzbereiches fortgeführt werden kann (13).
- Da aufgrund des Dünen- und Naturschutzes (§ 30 BNatSchG) eine Fortführung des Bohlenweges im Bereich der Düne bis Hohe Düne nicht möglich ist, sollte der Bohlenweg außerhalb des geschützten Dünenbereiches gem. Stellungnahme des Amtes OE 67 v. 16.5.2022 (s. „Karte Schutzobjekte im Bereich Düne“) bis Hohe Düne fortgeführt und angelegt werden, um auch für mobilitätseingeschränkte Strandbesucher die Möglichkeit eines unbeschwerlicheren Fußwegs in Richtung Hohe Düne zu ermöglichen, der abschnittsweise mit Sitz- bzw. Ausruhmöglichkeiten ausgestattet sein sollte.
- Eine Abstimmung über den genauen Streckenlauf unter Berücksichtigung des Dünenschutzes sollte mit dem Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen kurzfristig erfolgen.

zeitliche Priorität: kurzfristige Findung einer geeigneten Linienführung, mittelfristige Umsetzung

Projekt 13: HERRICHTUNG BARRIEREARMER STRANDZUGÄNGE, EINSCHLIESSLICH EINER VERBESSERTEN AUSSTATTUNG MIT SITZGELEGENHEITEN UND EINER NEUEN TOILETTENANLAGE IM STRANDZUGANGSBEREICH NR. 23

Handlungsfeld: IV Tourismus

Teilmaßnahmen:

- Mit dieser Maßnahme ist insgesamt eine verbesserte Herrichtung und Ausgestaltung barrierearmer Strandzugänge verbunden.
- Insbesondere betrifft die barrierearme bzw. barrierefreundliche Herrichtung von Strandzugängen die Aufgänge Nr. 19, 20 und 21, da diese regelmäßig versanden. Der Hauptstrandzugang Nr. 23 aus dem Ortsteil kommend ist nur über eine Betontreppenanlage erreichbar. Hier sollte perspektivisch über eine Rampenlösung nachgedacht werden (14).
- Im Bereich des zentralen Strandzugangs Nr. 23 sollte die in eine eher provisorisch anmutende Holzkonstruktion eingefasste Dixie-Klo-Toilette durch eine standortadäquate, ansprechende öffentliche Toilettenanlage ersetzt werden. Diese Toilettenanlage befindet sich zudem auch an dem Nord-Süd-verlaufende Hauptfußwegverbindung.
- Ferner sollten im Bereich der Strandzugänge 19, 20 und 21 attraktivere Sitzgelegenheiten eingeordnet werden anstelle von Betonsitzgelegenheiten.

zeitliche Priorität: kurz- bis mittelfristig

Projekt 14: BEBAUUNGSPLAN FÜR DAS CAMPINGPLATZ-AREAL „BALTIC-FREIZEIT- CAMPING- UND FERIENPARK MARKGRAFENHEIDE“

Handlungsfeld: IV Tourismus

Teilmaßnahmen:

Zur insgesamt baulichen Begrenzung, Ordnung und Fixierung der weiteren Entwicklung des Campingplatzareals und seiner Anlagenstruktur soll unter Einbeziehung des geplanten Fahrradhotels auf dem Campingplatz sowie der neugeplanten fußläufigen Querung des Campingplatzbereiches kurzfristig die Aufstellung eines Bebauungsplanes für das Campingplatzareal erfolgen.

zeitliche Priorität: kurzfristig

Projekt 15: EINBEZIEHUNG DER ERGEBNISSE UND ERKENNTNISSE DES STADTÜBERGREIFENDEN KLEINGARTENENTWICKLUNGSKONZEPTE (KEK) „GRÜNE WELLE“ IN DIE WEITERENTWICKLUNG DER KLEINGARTENANLAGEN (KGA) IN MARKGRAFENHEIDE

Handlungsfeld: I Wohnungs- und Städtebau & Gestaltung, II Nachhaltige Entwicklung, Natur- und Klimaschutz, IV Tourismus

Teilmaßnahmen:

- Die vorliegende Fortschreibung des Rahmenplans übernimmt die Maßnahmenvorschläge des stadtübergreifenden Kleingartenentwicklungskonzeptes „Grüne Welle“ für die drei Kleingartenanlagen im OT Markgrafenheide: KGV "Erlengrund" e.V., Markgrafenheide, KGV "Am Radelsee" Markgrafenheide e.V., KGV "Am Radelsee" Markgrafenheide e.V. (16).
- Eine alle drei Kleingartenanlagen betreffende Maßnahme ist die Entwicklung eines „öffentlich zugänglichen Kleingartenparks“. Sie soll zur qualitativen Aufwertung der Anlagen durch Schaffung von Gemeinschaftsflächen und Erholungsmöglichkeiten und zur Verbesserung der Erlebbarkeit und Strukturvielfalt im Ortsteil beitragen.
- Für den KGV "Erlengrund" e.V. werden folgende Maßnahmenempfehlungen gegeben: die Errichtung eines Vereinshauses/Treffpunkts, die Umstrukturierung/Neuordnung der Anlage zur Verbesserung der Erlebbarkeit, die Ausgliederung der Hofflächen und Garagen aus der KGA sowie die Freihaltung von Pufferstreifen zum angrenzenden Naturschutzgebiet durch langfristige Rücknahme von Parzellen.
- Für den KGV "Am Radelsee" e.V. werden folgende Maßnahmenempfehlungen gegeben: Einrichtung einer wichtigen Wegeverbindung als öffentlich nutzbarer Vereinsweg (saisonal geöffnet), Erhalt/Förderung der öffentlichen Gaststätte, Errichtung eines Vereinsspielfelds zur Verbesserung der Familienfreundlichkeit, Sicherung der Stellplätze durch Flächenankauf, Freihaltung von Pufferstreifen zum Schutzgebiet durch langfristige Rücknahme von Parzellen, geschütztes Biotop (Röhrichtbestände und Riede) im südlichen Bereich erhalten und vor Beeinträchtigung schützen.
- Für den KGV "Markgrafenheide West" e.V. werden folgende Maßnahmenempfehlungen gegeben: Schaffen einer wichtigen Wegeverbindung als öffentlich nutzbaren Vereinsweg (saisonal geöffnet), Errichtung eines Vereinsspielfelds zur Verbesserung der Familienfreundlichkeit, Ausgliederung der Hofflächen und Garagen sowie Freihaltung eines Pufferstreifens zum angrenzenden Schutzgebiet durch langfristige Rücknahme von Parzellen.

zeitliche Priorität: kurz- bis mittelfristig

IV.2 Schlüsselprojekte und Maßnahmen für den Ortsteil Hohe Düne

Projekt 1: NEUGESTALTUNG UND NEUORDNUNG DES ORTSEINGANGS- BEREICHES WEST

Handlungsfeld: I Wohnungs- und Städtebau & Gestaltung, II Nachhaltige Entwicklung, Natur- und Klimaschutz, III Verkehr und Mobilität, IV Tourismus

Teilmaßnahmen:

- Der zentrale Zugangsbereich zum Ortsteil, zum Wohnstandort und Seebad Hohe Düne, zur Yachthafenresidenz und den touristischen Zielen von Ostseeküste und Rostocker Heide mit den Umsteigemöglichkeiten zwischen PKW, Fahrrad, ÖPNV und Fähre erfordert für den gesamten Platzbereich „An der See“, einschließlich Stellplatzanlagen, Bushaltestelle etc. eine zeitgemäße und nachhaltige Neuordnung und -gestaltung, die den künftigen Bedarfen und Anforderungen sowohl an einen Wohn- als auch an einen Tourismusstandort entspricht (1).
- Neue Anforderungen und Bedarfe für diesen Bereich sind in einem zusammenhängenden Parkraum-, Mobilitäts- und Freiraumkonzept abzubilden, d. h.
 - 1) eine flächensparende und gleichzeitig flächenoptimierende Neuordnung des ruhenden Verkehrs (u. a. durch Bündelung und standortverträgliche Stapelung) beidseitig der Straße Hohe Düne (An der See und Am Yachthafen)
 - 2) eine attraktive und großzügige Platzsituation mit einer gebündelten Einordnung von Funktionen im Rahmen einer modernen, ansprechend gestalteten und zukunftsweisenden Mobilitätsstation mit Bushaltestelle, Fahrradabstellanlage (mit Schließfächern), E-Stationen für Pkws und Fahrräder, öffentliche Toilettenanlage, Infrastruktureinrichtung (z. B. Fahrradverleih, kleiner Nahversorger) sowie einer eingepassten Aufstellung von Pkws für die Fähre
 - 3) eine fußgänger- und fahrradfreundliche Ausgestaltung mit guter und übersichtlicher Orientierung der verschiedenen Wegführungen in den nördlichen und südlichen Teil von Hohe Düne sowie als Startpunkt in Richtung Ostseestrand und Rostocker Heide mit attraktiven Verweilmöglichkeiten aufgrund einer attraktiven Freiraumgestaltung.
- Wichtig ist eine zusammenhängende Gesamtplanung, die die Übergangsbereiche in Richtung „Platz des Friedens“, die Fortführung eines innerörtlich gestalteten, fußgänger- und radfah-

rerfreundlichen Straßenzugs Hohe Düne (s. nachf.) und Anknüpfungspunkte zur HWA am Seekanal und zu den Strandzügen 1 und 2 mitdenkt und einbezieht.

- Die geplante Erneuerung des Fähranlegers im Kontext der Sanierung beider Anleger der Fähre Warnemünde/Markgrafenheide ist ebenfalls Bestandteil des Gesamtkonzeptes und könnte hierfür ein Anlass sein, ein umsetzungsbezogenes und in Teilabschnitten angelegtes Gesamtkonzept, das ebenfalls eine breite Bürgerbeteiligung und Beteiligung der lokalen Einrichtungen einbezieht, anzugehen.

zeitliche Priorität:

Konzepterstellung kurzfristig, Umsetzung mittel- bis langfristig

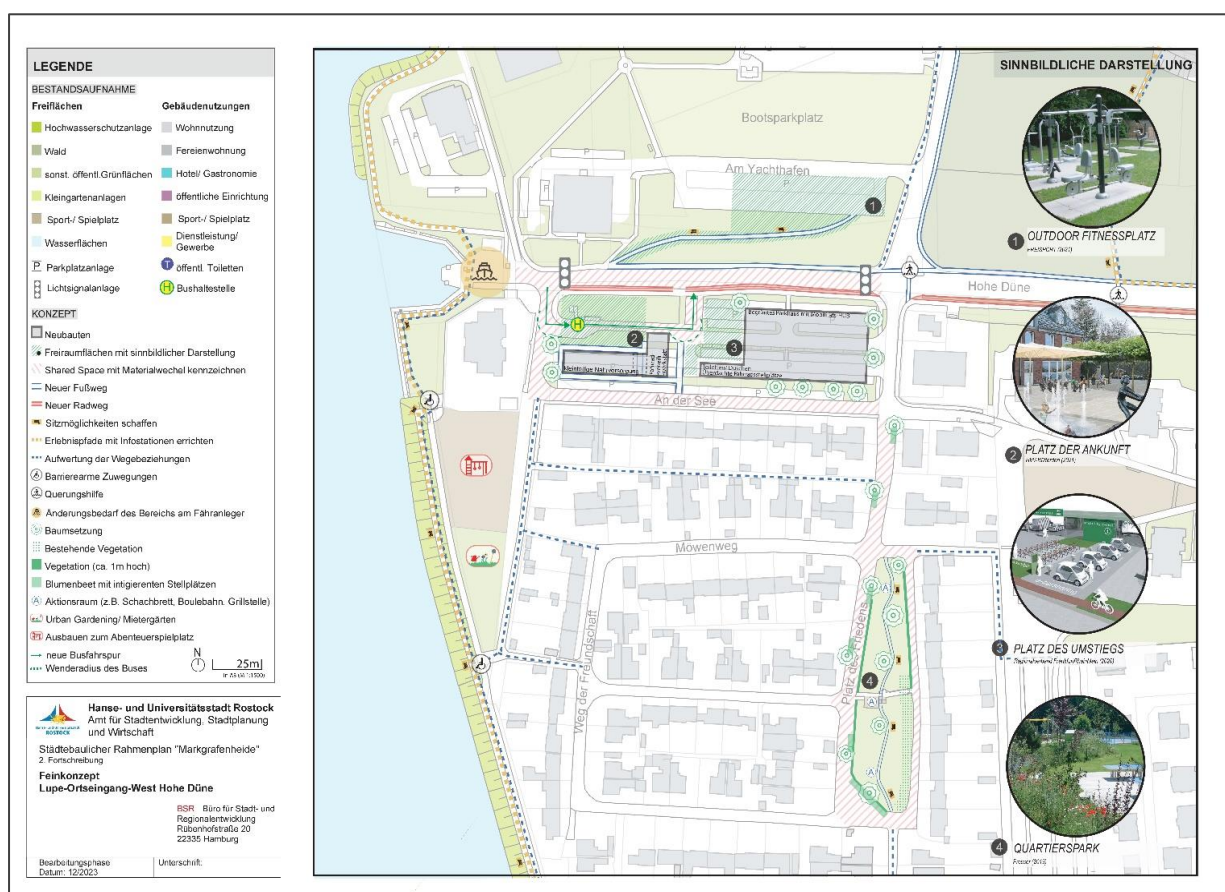


Abb. 132: Lupenausschnitt "Ortseingang West". Städtebaulicher Rahmenplan "Markgrafenheide". Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).

Projekt 2: AKTIVIERUNG VON ENTWICKLUNGSPOTENZIALEN ZUR STANDORTANGEMESSENEN EINORDNUNG VON WOHNUNGSBAU UND/ODER QUARTIERSINFRASTRUKTUR IM SÜDLICHEN BEREICH DES ORTSTEILS

Handlungsfeld: I Wohnungs- und Städtebau & Gestaltung

Teilmaßnahmen:

- Grundlage für die Maßnahme und das Schlüsselprojekt 2 bilden die Ergebnisse der Stärken-Schwächen-Potenzial-Analyse

für den OT Hohe Düne sowie auch die darauf bezogenen Entwicklungsziele.

- Das betrifft die „ortsverträgliche und integrierte Entwicklung der Potenzialflächen“ (Leitziel 4) für die Ortsentwicklung von Hohe Düne und damit verbunden „der Erhalt und die Stärkung der Sozialstruktur“ (Leitziel 6) in der Ortslage, d. h. durch entsprechende Angebote im Bereich Wohnungsbau, die eine „Antwort“ auf den anstehenden demografischen Wandel durch ein differenziertes Wohnraumangebot liefern, vor allem im Bereich Miet- und Genossenschaftswohnungsbau, und durch ein verbessertes quartiersbezogenes Infrastrukturangebot, z. B. ein Nahversorger, Kita-Angebot, soziale/freizeitbezogene Angebote.
- Der Maßnahmenbereich umfasst mehrere Einzelstandorte in Hohe Düne, wobei ein wichtiges Wohnungsbauvorhaben durch WG Warnow eG im Ortsteil im Übergangsbereich zwischen dem alten Siedlungsteil und dem südlich gelegenen Tonnenhof am Oberlotse-Voß-Weg Nr. 10-32 sowie am südöstlichen Ende des Platzes bereits realisiert werden konnte.
- Ein weiteres Wohnungsneubauvorhaben befindet sich derzeit in konkreter Planungsvorbereitung. Hierbei handelt es sich um einen mehrgeschossigen Ergänzungswohnungsbau am bisherigen Standort der BIMA am Kapitän-Hahn-Weg (auf den Stellplatzflächen östl. der Hausnr. 24 und 25; ca. 50 WE) (2b).
- Weitere Potenzialflächen für ergänzenden Wohnungsbau und quartiersbezogene Infrastrukturangebote (ggf. soziale Angebote, Co-Working-Arbeitsplätze anstelle von Homeoffice-Arbeitsplätze o. ä.) sind:
 - die Garagenanlage am Oberlotse-Voß-Weg der WIRO: integrierte Entwicklung der Fläche für Wohnungsbau mit funktionalen Quartiersbezügen (Anbindung Wegenetz, Einordnung von Gemeinschaftsräumen für Anwohner, Vereine u. ä.; Prüfung der Pachtverhältnisse und Entwicklungsoptionen) (2a)
- Zur Vorbereitung der Aktivierung der Potenzialflächen stehen zunächst kurzfristig Prüfaufträge zur städtebaulichen, strukturellen Einordnung an.

zeitliche Priorität:

Prüfaufträge kurzfristig, Umsetzung mittel- bis langfristig

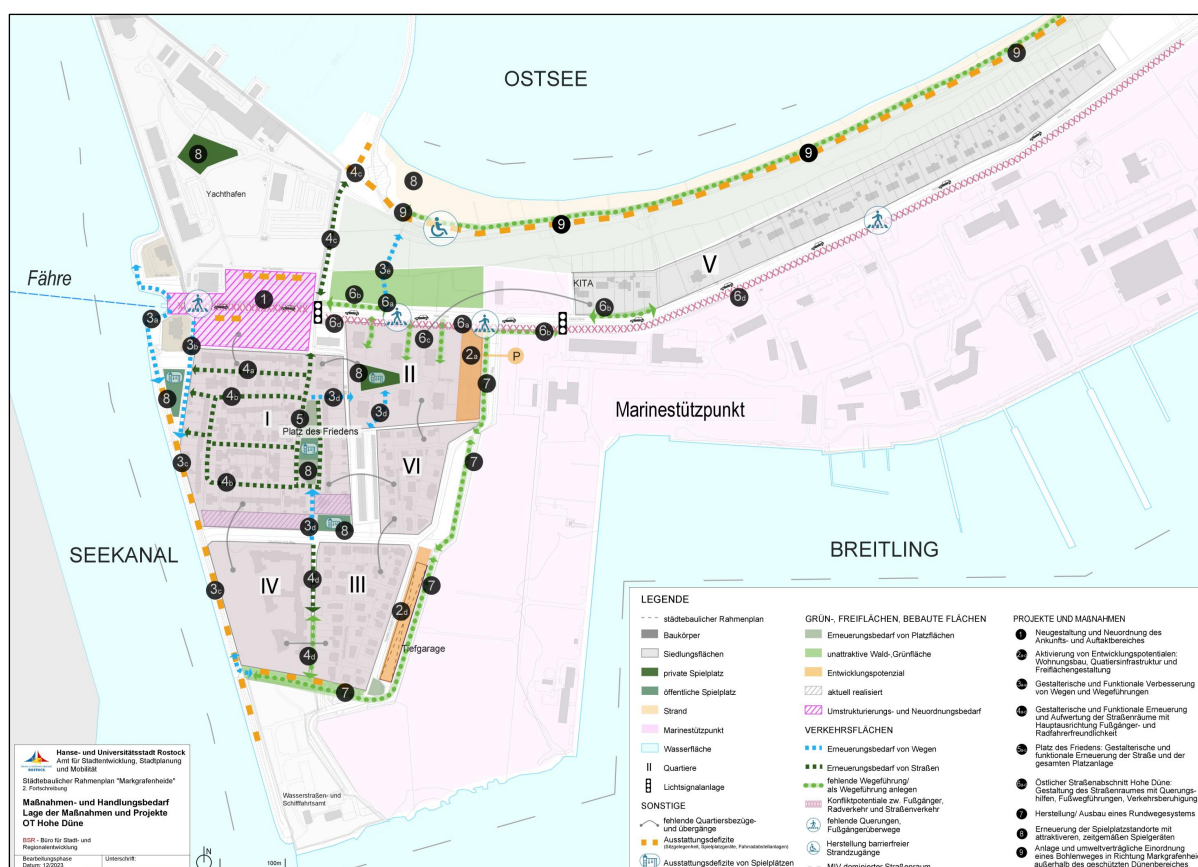


Abb. 133: Maßnahmen- und Handlungsbedarf. OT Hohe Düne. Städtebaulicher Rahmenplan "Markgrafenheide". Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).

Projekt 3: GESTALTERISCHE UND FUNKTIONALE VERBESSERUNG UND ERNEUERUNG VON WEGEN UND WEGEFÜHRUNGEN IN DER GESAMTEN ORTSLAGE

Handlungsfeld: I Wohnungs- und Städtebau & Gestaltung, II Nachhaltige Entwicklung, Natur- und Klimaschutz, III Verkehr und Mobilität, IV Tourismus

Teilmaßnahmen:

- Mit Hilfe der gestalterischen und funktionalen Verbesserung von Wegen und Wegeführungen im Ortsteil Hohe Düne sollen Wege attraktiver hergerichtet und ausgestattet werden sowie neue Wegebeziehungen hergestellt und angelegt werden, um den Ortsteil und ihre einzelnen Quartiere besser miteinander zu vernetzen. Grundlage (z. B. barrierearmes, attraktiveres Erscheinungsbild, Sitzmöglichkeiten, verbesserte Übergänge/ Zuwege, Förderung von Bewegung).
- Hiermit sind folgende Einzelmaßnahmen verbunden:
 - ⇒ Verbesserung des fußläufigen Übergangs im Bereich des Fähranlegers zwischen dem nördlichen Teil der Wasserkante i. R. Ostmole und südlichen Teil i. R. Tonnenhof sowie der in die-

sem Bereich anstehende funktionalen und gestalterischen Erneuerung des Zugangs zur südlichen Hochwasserschutzanlage (HWA) am Seekanal (vgl. S. 120, „Stellungnahme STALU MM v. 19.4.21“) (3a);

⇒ Verbesserte Herrichtung/gestalterische Erneuerung der Fußwegeverbindung zwischen An der See/Parkplatzbereich und dem Kinderspielplatz am Seekanal (3b);

⇒ Verbesserte Ausstattung und Erreichbarkeit der HWA durch Einrichtung von Sitzgelegenheiten auf dem Kamm der HWA und Einrichtung neuer barrierearmer Zu- und Aufgänge im Verlauf der HWA (s. Stellungnahme STALU MM v.19.4.) (3c)

⇒ Erneuerung und Verbesserung (Gestaltung, Beleuchtung, Belag) der Verbindungswege zwischen den Teilquartieren Alter Siedlungsbereich Hohe Düne und Tonnenhof, zwischen BIMA-Quartier und dem alten Siedlungsteil Hohe Düne/Platz des Friedens (3d)

⇒ Herrichtung und umweltverträglicher Ausbau des Strandzugangs 2/Wegführung durch das Wäldchen nördlich der Straße Hohe Düne als Waldweg in Richtung Strandzugang 2 (3e).

- Insgesamt sollten diese Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Entwicklungskonzept zu Projekt 1 „Neugestaltung/Neuordnung des Ankunfts- und Fährbereiches“ stehen.

zeitliche Priorität: Wegekonzzept kurzfristig, Umsetzung kurz- bis mittelfristig

Projekt 4: GESTALTERISCHE UND FUNKTIONALE ERNEUERUNG UND AUFWERTUNG VON WOHNWEGEN UND STRASSENÄUMEN

Handlungsfeld: I Wohnungs- und Städtebau & Gestaltung, III Verkehr und Mobilität, IV Tourismus

Teilmaßnahmen:

- Mit der Erneuerung und Aufwertung von Straßenräumen im Ortsteil sind mehrere Einzelprojekte verbunden:
 - ⇒ gestalterische und funktionale Erneuerung des Anwohner- und Verbindungsweges zwischen Platz des Friedens und Seekanal/Spielplatz (Freiraum/Belag/Nebenflächen/Rabatten) (4a);
 - ⇒ gestalterische und funktionale Erneuerung des Straßenzuges Möwenweg/Weg der Freundschaft/Neptunweg/Breitling, einschließlich der Grün- und Freiraumgestaltung (Freiraum, Belag-/Materialwechsel, Nebenflächen, Rabatten) und Zuwege zur HWA/zum Spielplatz. Hierbei sollte geprüft werden, ob nicht insgesamt der Bereich, einschl. des Platzes des Friedens (vgl.

nachf.), als Wohnstraßen mit Mischverkehrsflächen ausgewiesen und gestaltet werden sollten (4b);

⇒ gestalterische und funktionale Erneuerung des Straßenraumes Am Yachthafen mit verbesserter Fuß- und Radwegführung als Hauptzugang zum Strandbereich (Strandzugang 1), einschl. gestalterische Aufwertung der Platzfläche am nördlichen Ende (vor dem Hubschrauberlandesplatz) mit entsprechender Ausstattung (Beleuchtung, Sitzgelegenheiten, Fahrradabstellmöglichkeit, etc.) (4c);

⇒ Anlage und Herrichtung des Vormann-Stüve-Wegs als Spielstraße mit fortführendem Fuß- und Radweg in Richtung Süden mit Anschluss an den geplanten „Rundweg Hohe Düne Süd“ (vgl. nachf. Projekt 7) (4d).

- Die Teilmaßnahmen, die den Bereich „Rund um den Platz des Friedens“ betreffen, sind in die Konzeptentwicklung für die Erneuerung und Neugestaltung Platz des Friedens (vgl. nachf.) einzubinden.

zeitliche Priorität: Gesamtkonzeptentwicklung Platz des Friedens sowie Wegekonzepte kurzfristig, Umsetzung kurz- bis mittelfristig

Projekt 5: PLATZ DES FRIEDENS – GESTALTERISCHE UND FUNKTIONALE ERNEUERUNG UND AUFWERTUNG DER PLATZANLAGE, DES STRASSENZUGES UND DES STRASSENRAUMES

Handlungsfeld: I Wohnungs- und Städtebau & Gestaltung, II Nachhaltige Entwicklung, Natur- und Klimaschutz, III Verkehr und Mobilität, IV Tourismus

Teilmaßnahmen:

Mit der Erneuerung und Aufwertung von Straßenzug und Platzanlage Platz des Friedens, einschl. Nebenflächen und Übergangsbereiche sind mehrere Einzelmaßnahmen verbunden (5):

⇒ Erneuerung des Straßenzuges Platz des Friedens (einschl. des Straßenkörpers bzgl. Ver- und Entsorgung) mit anschließender Herrichtung des Straßenraumes als attraktive Wohnstraße mit Mischverkehrsflächen mit Schwerpunkt Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit und hoher Aufenthaltsqualität, einschl. gestalteten Nebenflächen/Anbindung/Übergängen zu Wege und Nebenstraßen (z. B. mit Materialwechsel).

⇒ Gestaltung des Platzbereiches als multifunktionale Nutzung als temporärer Regenrückhalteraum und Aufwertung des Platzbereiches mit der Einordnung einer verbesserten, standortangemessenen Nutzungsqualität für die Anwohner;

⇒ Die gesamte Aufwertungs- und Entwicklungsmaßnahme ist auf Grundlage eines integrierten zu entwickelnden Erneuerungs- und Freiraumkonzeptes unter breiter Beteiligung der Bürger und Anrainer zu erarbeiten und abzustimmen.

zeitliche Priorität: Konzeptentwicklung „Platz des Friedens“ kurzfristig; Umsetzung mittelfristig

Projekt 6: HERRICHTUNG UND GESTALTUNG DES STRASSENRAUMES HOHE DÜNE ALS INNERÖRTLICHE ORTSSTRASSE MIT VERMEHRTEN QUERUNGSHILFEN UND VERKEHRS-/GESCHWINDIGKEITSBERUHIGUNG

Handlungsfeld: III Verkehr und Mobilität

Teilmaßnahmen:

Der Maßnahmenbereich betrifft den östlichen Straßenabschnitt (K43) zwischen Am Yachthafen/Hohe Düne Nr. 29 bis etwa Zufahrt zum Marinestützpunkt und umfasst mehrere Projektbestandteile/Teilabschnitte:

⇒ Einrichtung von zwei Querungshilfen für Fußgänger in Höhe des Hochwassertors/Einmündung Kapitän-Hahn-Weg sowie zwischen Hohe Düne Hausnr. 22 und 23 in Richtung neu hergerichteter Strandzugang 2/Waldweg (6a);

⇒ Einrichtung eines Fuß- und Radweges auf der Nordseite zwischen Strandaufgang 3, Kita/neuer LSA und Am Yachthafen (6b);

⇒ Attraktivere Straßenraumgestaltung im Abschnitt zwischen Kapitän-Hahn-Weg und Am Yachthafen, einschl. verbesserter Zuwegungen zum BIMA-Quartier (6c);

⇒ Prüfung und Umsetzung einer der getrennten Wegeführungen des bislang zusammengeführten Fuß- und Fahrradwegs ab Kapitän-Hahn-Weg bis Ortseingang Markgrafenheide.

zeitliche Priorität: kurz- bis mittelfristig

Projekt 7: ERSTELLUNG/AUSBAU EINES RUNDWEGESYSTEMS IM SÜDLICHEN TEIL VON HOHE DÜNE/TONNENHOF

Handlungsfeld: I Wohnungs- und Städtebau & Gestaltung, III Verkehr und Mobilität, IV Tourismus

Teilmaßnahmen:

Ausbildung und Herrichtung eines Rundweges im südlichen Teil des Ortsteils, d. h. von der HWA kommend (s. Maßnahme

Nr. 3), Fortführung der Wegebeziehung und Herrichtung des Fußweges am Regenrückhaltebecken vorbei zum Käpten-Hahn-Weg östlich der Tiefgaragenanlage entlang des Zauns des Marinestützpunktes und den Grünflächen in nördlicher Richtung bis Höhe Einmündung Kapitän-Hahn-Weg (7)

zeitliche Priorität: kurzfristig

Projekt 8: ERNEUERUNG DER ÖFFENTLICHEN SPIELPLATZSTANDORTE MIT EINER VERBESSERTEN AUSSTATTUNG MIT ATTRAKTIVEN, ZEITGEMÄSSEN SPIELGERÄTEN

Handlungsfeld: I Wohnungs- und Städtebau & Gestaltung, IV Tourismus

Teilmaßnahmen:

- Es ist kurzfristig zu überlegen, ob auf die im Rahmen der anstehenden Wohnungsneubauvorhaben gem. Spielplatzsatzung vorzusehenden Spielplatzbereiche verzichtet werden kann und die entsprechenden vorzuhaltenden Finanzmittel zugunsten der Erneuerung und verbesserten Ausstattung der öffentlichen Spielplatzbereiche eingesetzt werden könnten, um so im Sinne einer verbesserten und moderneren Ausstattung der öffentlichen, für alle Altersgruppen nutzbaren und im Sinne eines familienfreundlichen Wohnumfeldes ausgestatteten Spielplatzbereiche erzielen zu können (verstärkter Quartiers- und Nachbarschaftsbezug).
- Die Maßnahme betrifft die öffentlichen Spielplätze an der Hochwasserschutzanlage (HWA), im Übergangsbereich zwischen Hohe Düne und Tonnenhof (Oberlotse-Voß-Weg) und den Spiel-/Aufenthaltsbereich am Platz des Friedens (s. Maßnahme Nr. 5) sowie die privaten Spielplätze im BIMA-Quartier und in der Yachthafenresidenz (8).
- Aufgrund der zunehmenden Einwohnerzahl am Standort Hohe Düne (vgl. Kap. 2) ist ebenfalls zu prüfen, ob ein neuer Kinder- und Jugendspielplatzbereich im Strandbereich oder Strandzugangsbereich (Strandzugang 1) östlich des Hubschrauberlandesplatzes/nördlich der Straße Am Yachthafen erforderlich wird bzw. entwickelt werden könnte, auch zur Verbesserung des touristischen Angebotes an dieser Stelle (8).
- Der Erneuerungs- und Modernisierungsbedarf der Spielplatzbereiche sowie der Erweiterungsbedarf im Ortsteil Hohe Düne wird von dem in der Fortschreibung befindlichen Stellplatzkonzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock von 2016 aufgegriffen, berücksichtigt und in der Fortschreibung entsprechend eingebunden.

zeitliche Priorität: kurzfristig

Projekt 9: ANLAGE UND UMWELTVERTRÄGLICHE EINORDNUNG EINES BOHLENWEGES AM DÜNENFUSS AUSSERHALB DES GESCHÜTZTEN DÜNENBEREICHES IN RICHTUNG MARKGRAFENHEIDE

Handlungsfeld: IV Tourismus

Teilmaßnahmen:

- In Verlängerung der bestehenden Fußwegeführung von der Yachtresidenz kommend, in Verlängerung des Strandzugangs 1 soll die Einordnung eines natur- und dünenverträglicher Bohlenweg am Fuße der Düne (außerhalb des geschützten Dünenstreifens) kurzfristig mit dem Amt für Naturschutz geprüft werden. Dieser sollte unbedingt einen Mindestabstand von 3 Metern zum Dünenfuß/ Schutzbereich einhalten und die geschützten Biotope nicht beeinträchtigen, beschädigen oder zerstören.
- Bei positiver Entscheidung wird ein ähnlich des in Markgrafenheide bestehenden Bohlenweges entlang des Dünenfußes standortverträglich eingeordnet und bis zum Strandaufgang 19 in Markgrafenheide fortgeführt.
- Entlang des Bohlenweges sollen dann auch Sitzgelegenheiten zum streckenweisen Verweilen eingeordnet werden (9).

zeitliche Priorität: kurzfristig

IV.3 Projekte und Maßnahmen für den Ortsteil Hinrichshagen

Projekt 1: ORTSEINGANG-SÜD – MASSNAHMEN ZUR FRÜHZEITIGEN VERKEHRSBERUHINGUNG UND OPTISCHEN UND FUNKTIONALEN KENNTLICHMACHUNG DER INNERÖRTLICHEN ORTS-LAGE

Handlungsfeld: I Wohnungs- und Städtebau & Gestaltung, III Verkehr und Mobilität

Teilmaßnahmen:

- Der Maßnahmenbereich Ortseingang-Süd in Hinrichshagen umfasst mehrere Teilmaßnahmen, zum einen gestalterische und funktionale Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, zum anderen Maßnahmen für eine verbesserte Fuß- und Radfahrerführung, einschließlich einer Querungshilfe.
- Planerisch einzubeziehen in die Gesamtplanung zur Verbesserung und Optimierung der Ortseingangssituation in Bezug auf

Übersichtlichkeit, frühzeitige Verkehrsberuhigung, Fußgänger- und Radfahrerfreundlichkeit und Sicherheit ist sowohl der angrenzende Maßnahmenbereich des Waldparkplatzes mit Zufahrt von der Graal-Müritzer-Straße sowie auf der gegenüberliegenden Seite der Parkplatz des Gasthauses „Schinkenkrug“ mit Zufahrt.

- Die anzugehenden Einzelbestandteile sollten in einem zusammenhängenden Gesamtkonzept eingebunden werden.
- Der Maßnahmenbereich Ortseingang-West in Hinrichshagen umfasst folgende Projektbausteine:
 - 1) Bauliche Einordnung einer Verkehrsinsel/Umfahrt zur Geschwindigkeitsreduzierung (1a);
 - 2) Anlage eines beschilderten Fußgänger- und Radfahrerüberwegs in Höhe Am Kuhhof zur Fortführung der aus Markgrafenheide kommenden Hauptfahrradroute in Richtung Waldparkplatz und in Richtung Ortslage (1b);
 - 3) Anlage eines ausreichend breiten und gestalteten Fuß- und Radweg in Richtung Ortskern/Einmündungsbereich Warnemünder Straße (1c).

zeitliche Priorität: Feinplanung und Abstimmung kurzfristig; Umsetzung mittelfristig

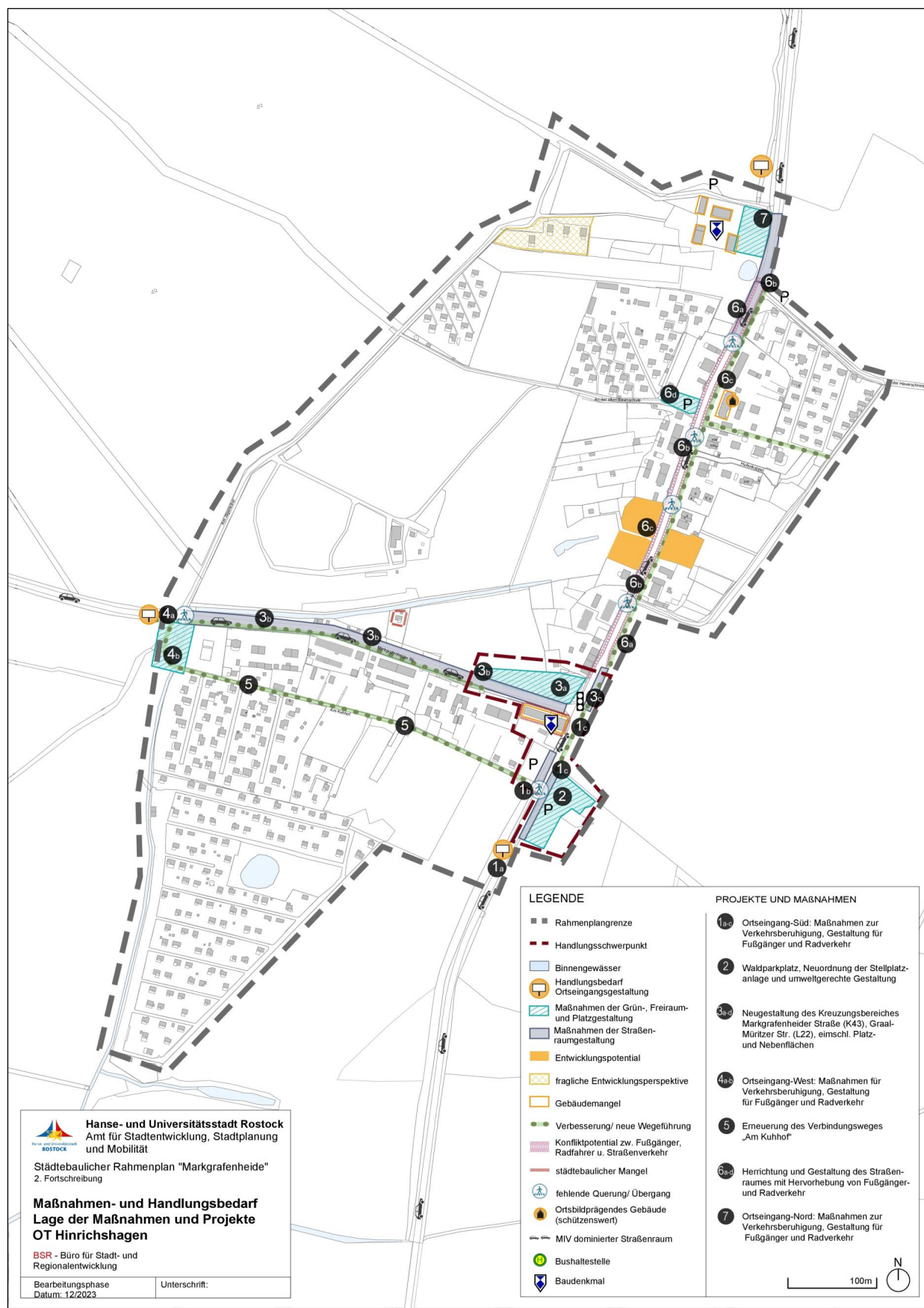


Abb. 134: Maßnahmen- und Handlungsbedarf. OT Hinrichshagen. Städtebaulicher Rahmenplan „Markgrafenheide“. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).

Projekt 2: PARKPLATZBEREICH WALDPARKPLATZ (ORTSEINGANG-SÜD)

Handlungsfeld: II Nachhaltige Entwicklung, Natur- und Klimaschutz, III Verkehr und Mobilität, IV Tourismus

Teilmaßnahmen:

- Die Maßnahme bezieht sich auf die Neuordnung und umweltgerechte Gestaltung und Erneuerung der Stellplatzanlage, einschließlich der Zufahrt und des Gastro-Bereiches („Fischkiste Hinrichshagen“) (2).
- Der Maßnahmenbereich Waldparkplatz umfasst folgende Teilmaßnahmen:
 - 1) Prüfung, welche Maßnahmen grundsätzlich im Außenbereich zulässig sind ohne den Bestand als Funktion zu gefährden.
 - 2) Neuordnung der Pkw-Stellplätze mit umweltgerechter Freiflächengestaltung und Fußwegeführung u. a. in Richtung Waldwege sowie optische Kenntlichmachung und funktionale Verbesserung der Zu- und Ausfahrt;
 - 3) Ansprechende Freiflächengestaltung des Gastro-Bereiches mit Aufenthaltsflächen und Prüfung einer Einrichtung einer Toilettenanlage.

zeitliche Priorität: Feinplanung und Abstimmung kurzfristig; Umsetzung mittelfristig

Projekt 3: NEUGESTALTUNG DES KREUZUNGSBEREICHES MARKGRAFENHEIDER STRASSE (K43) / GRAAL-MÜRITZER STR. (L22)

Handlungsfeld: I Wohnungs- und Städtebau & Ortsgestaltung, III Verkehr und Mobilität

Teilmaßnahmen:

- Mit dieser Maßnahme ist eine umfängliche Freiflächengestaltung im gesamten Kreuzungsbereich verbunden, einschließlich verbesserter Fuß- und Radwegeführungen, ausreichender Aufstellflächen für Fußgänger und Radfahrer an der Lichtsignalanlage, Aufwertung der Bushaltestellen mit Sitzmöglichkeiten und Überdachung.
- Diese zentrale Maßnahme der Ortsteilentwicklung von Hinrichshagen betrifft auch den Bereich der Buswendeschleife und Bushaltestellenbereiche mit neuen Fahrradabstellmöglichkei-

ten, der Verbesserung/Neueinordnung des Recyclingcontainerstandortes sowie die Verbindungsfläche/platzähnliche Freifläche.

- Das Schlüsselprojekt umfasst mehrere Einzelmaßnahmen und sollte gemeinsam mit Maßnahmen Nr. 1 und Nr. 2 in einem zusammenhängenden Feinkonzept entwickelt werden:
 - ⇒ Gestalterische und funktionale Aufwertung der Grün- und Freiflächen der Bereiche von der Busschleife bis zur Bushaltestelle an der Graal-Müritzer Straße (3a),
 - ⇒ die Prüfung einer Verlagerung des Recyclingcontainer-Standortes an den westlichen Einmündungsbereich der Busschleife plus gestalterische Verbesserung (3b),
 - ⇒ Einordnung von fehlenden oder verbesserten Sitzmöglichkeiten, Fahrradabstellmöglichkeiten und einer Überdachung an den Bushaltestellen mit einer insgesamt attraktiveren Gestaltung (einschl. Umfeld) (3-3c);
 - ⇒ Einordnung von verschiedenfarbigen Belagmaterialien zur optischen Kenntlichmachung von Fußwegquerung, Fuß-/Radwegführungen, Einmündungen etc. (3);
 - ⇒ Anlage einer grün- und freiraumgestaltete Fuß- und Radwegführung auf der nördlichen Straßenseite der Warnemünder Straße (K43) in Richtung westlicher Ortseingang Am Jägeracker/Am Kuhhof (3b);
 - ⇒ Anlage einer Fuß- und Radwegführung vom Waldparkplatz bis zur Bushaltestelle Hinrichshagen mit verbesserten Aufstellflächen für Fuß- und Radfahrer im Bereich der LSA (3,1c).
- Erstellung eines Verkehrs-, Grün- und Freiflächenfeinkonzeptes für den gesamten Handlungsbereich Maßnahmenbereich

Priorität: Konzept kurzfristig; Umsetzung mittelfristig

Projekt 4: ORTSEINGANG-WEST – MASSNAHMEN ZUR FRÜHZEITIGEN VERKEHRSBERUHINGUNG UND OPTISCHEN UND FUNKTIONALEN KENNTLICHMACHUNG DER INNERÖRTLICHEN ORTS-LAGE UND VORRANGIGKEIT VON FUSSGÄNGER- UND RAD-VERKEHREN

Handlungsfeld: I Wohnungs- und Städtebau & Ortsgestaltung, III Verkehr und Mobilität

Teilmaßnahmen:

- Der Maßnahmenbereich Ortseingang-West umfasst mehrere Teilmaßnahmen: zum einen gestalterische und funktionale verkehrliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Bereich des Ortseinganges, zum anderen Maßnahmen zur verbesserten Fuß- und Radfahrerführung, einschließlich einer Querungshilfe.
- Der Maßnahmenbereich Ortseingang-West umfasst folgende Teilmaßnahmen:
 - ⇒ Bauliche Einordnung einer Verkehrsinsel/Umfahrt zur Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich Ortseingang-West mit Einordnung einer Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer im Bereich Am Kuhhof/Am Jägeracker (u. a. zur querenden Fortführung des neuen auf der Nordseite der Warnemünder Straße verlaufenden Fuß- und Radwegs) (4a),
 - ⇒ Verbesserung der Orientierung und Wegeführungen im Ortseingangsbereich, zum einen für den aus Markgrafenheide kommenden überregionalen Radwanderweg in Richtung Am Kuhhof (Fahrradstrecke), zum anderen für den Fußweg in Richtung Wald sowie der Zufahrt zur KGA „Beim Schinkenkrug“, einschl. Neuanlage und Gestaltung der Frei- und Grünflächen in diesem Bereich (4b).

zeitliche Priorität: Fein- und Umsetzungskonzept kurzfristig; Umsetzung mittelfristig

Projekt 5: ERNEUERUNG DES VERBINDUNGSWEGES „AM KUH Hof“ ALS TEIL DER HAUPTFAHRRADROUTE MARKGRAFENHEIDE - HINRICHS HAGEN UND DER ERSCHLIESSUNG DER WOCHENSIEDLUNG

Handlungsfeld: II. Nachhaltige Entwicklung, Natur- und Klimaschutz, III Verkehr und Mobilität, IV Tourismus

Teilmaßnahmen:

- Die Maßnahme betrifft die Aus-/Verbesserung des Verbindungsstückes „Am Kuhhof“ als wichtiges Teilstück des überregionalen Radwanderweges und überörtlichen Wanderroute aus Markgrafenheide kommend in Richtung Graal-Müritz-Straße/Waldparkplatz bzw. fortführend in Richtung Wiethagen (s. auch Maßnahme 1b) sowie zur Erschließung der Wochensiedlung.
- Mit der Aus-/Verbesserung dieses wichtigen Verbindungsstückes ist die Herrichtung einer adäquaten Fahrbahn (Erneuerung/ebenerdige Befüllung der Zwischenräume zwischen den

Betonplatten oder Ersatz der Betonplatten) vor allem für Radfahrer und Fußgänger, einschließlich der gestalterischen Herrichtung der Nebenflächen, verbunden.

zeitliche Priorität: kurzfristig

Projekt 6: HERRICHTUNG UND GESTALTUNG DES STRASSENRAUMES DER GRAAL-MÜRITZER STRASSE ALS INNERÖRTLICHE ORTSSTRASSE MIT VORRANG VON FUSSGÄNGER- UND RAD-VERKEHREN

Handlungsfeld: I Wohnungs- und Städtebau & Ortsgestaltung, III Verkehr und Mobilität

Teilmaßnahmen:

- Die Maßnahme betrifft den Straßenabschnitt der Graal-Müritzer-Straße (L22) zwischen Regionalbushaltestelle (Bushaltestelle Hinrichshagen) und „An der Hauerschneise - Nord“
- Diese Maßnahme umfasst folgende Teilmaßnahmen:
 - 1) Attraktive Straßenraumgestaltung mit verbesserter Gestaltung der Grün- und Freiflächen beidseitig der Straße und Kenntlichmachung von Ein- und Ausfahrten der Nebenstraßen durch Materialwechsel;
 - 2) Einordnung von Querungshilfen über die Graal-Müritzer Straße, a) Höhe Haus-Nr. 70/Einmündung An der Hauerschneise - Süd, b) an der Feuerwehr, c) An der alten Baumschule/Parkplatz und d) An der Hauerschneise – Nord;
 - 3) Herrichtung, umweltgerechte Gestaltung und Neuordnung der Parkplatzanlage An der Baumschule.

zeitliche Priorität: Abstimmung kurzfristig, Umsetzung mittelfristig

Projekt 7: ORTSEINGANG-NORD – MASSNAHMEN ZUR FRÜHZEITIGEN VERKEHRSBERUHINGUNG UND OPTISCHEN UND FUNKTIONALEN KENNTLICHMACHUNG DER INNERÖRTLICHEN ORTS-LAGE

Handlungsfeld: I Wohnungs- und Städtebau & Ortsgestaltung, III Verkehr und Mobilität

Teilmaßnahmen:

Der Maßnahmenbereich Ortseingang-Nord umfasst folgende Projektbausteine:

- ⇒ die bauliche Anlage einer Umfahrt im Ortseingangsbereich,
- ⇒ die gestalterische Kenntlichmachung des innerörtlichen Straßenraumes durch Materialwechsel der Einmündungsbereiche (u. a. der Kuhschneise),
- ⇒ durch Grün- und Freiraumgestaltung der Außenbereiche des alten Forsthauskomplexes auf der Westseite (unter Einhaltung der Vorrangigkeit für Naturschutz und Forst)
- ⇒ und einer verbesserten resp. auf der Ostseite der Graal-Müritz-Straße neuangelegten Fuß- und Radwegführung.

zeitliche Priorität: Konzept und Abstimmung kurzfristig, Umsetzung mittelfristig

IV.4 Projekte und Maßnahmen für den Ortsteil Torfbrücke

Projekt 1: HERRICHTUNG UND GESTALTUNG DES STRASSENRAUMES DER STRASSE TORFBRÜCKE ALS INNERÖRTLICHE STRASSE MIT VORRANG VON FUSSGÄNGER- UND RADVERKEHREN

Handlungsfeld: I Wohnungs- und Städtebau & Ortsgestaltung, III Verkehr und Mobilität

Teilmaßnahmen:

- Die Maßnahme zur funktionalen und gestalterischen Aufwertung des Straßenabschnittes von Torfbrücke (L22) umfasst den Abschnitt zwischen Torfbrücke Haus-Nr. 1 bis zur Zufahrt DB-Haltepunkt.
- Diese Maßnahme umfasst mehrere Teilmaßnahmen:
 - 1) Einordnung eines durchgehenden Fußweges auf der Ostseite des Straßenzuges einerseits in südl. Richtung bis mind. Hausnr. 11, andererseits nördl. der Zufahrt zum DB-Haltepunkt bis zur Einmündung Wiedortschneise (1a);
 - 2) Einordnung von drei Querungshilfen entlang des Straßenzuges Torfbrücke, a) nördlich im Bereich Wiedortschneise zur fußläufigen Verbindung vom DB-Haltepunkt in Richtung Wald, b) in Höhe der Zufahrt zum DB-Haltepunkt zur fußläufigen Erreichbarkeit der Bushaltestelle sowie c) südlich Höhe Haus-Nr. 11 (1b);
 - 3) Qualitative Verbesserung/Ausbesserung der Wegeführungen für Fußgänger und Radfahrer auf der Westseite des Straßenzuges Torfbrücke (Anbindung an die Querungshilfen, Fortführung i. R. Wiedortschneise,)

- 4) Verbesserung der Straßenraumgestaltung mit Kenntlichmachung der Ein- und Ausfahrten z. B. durch Material-/Farbwechsel sowie Gestaltung der Freiflächen, Rabatten und Nebenflächen

zeitliche Priorität: Konzept und Abstimmung kurzfristig, Umsetzung mittelfristig

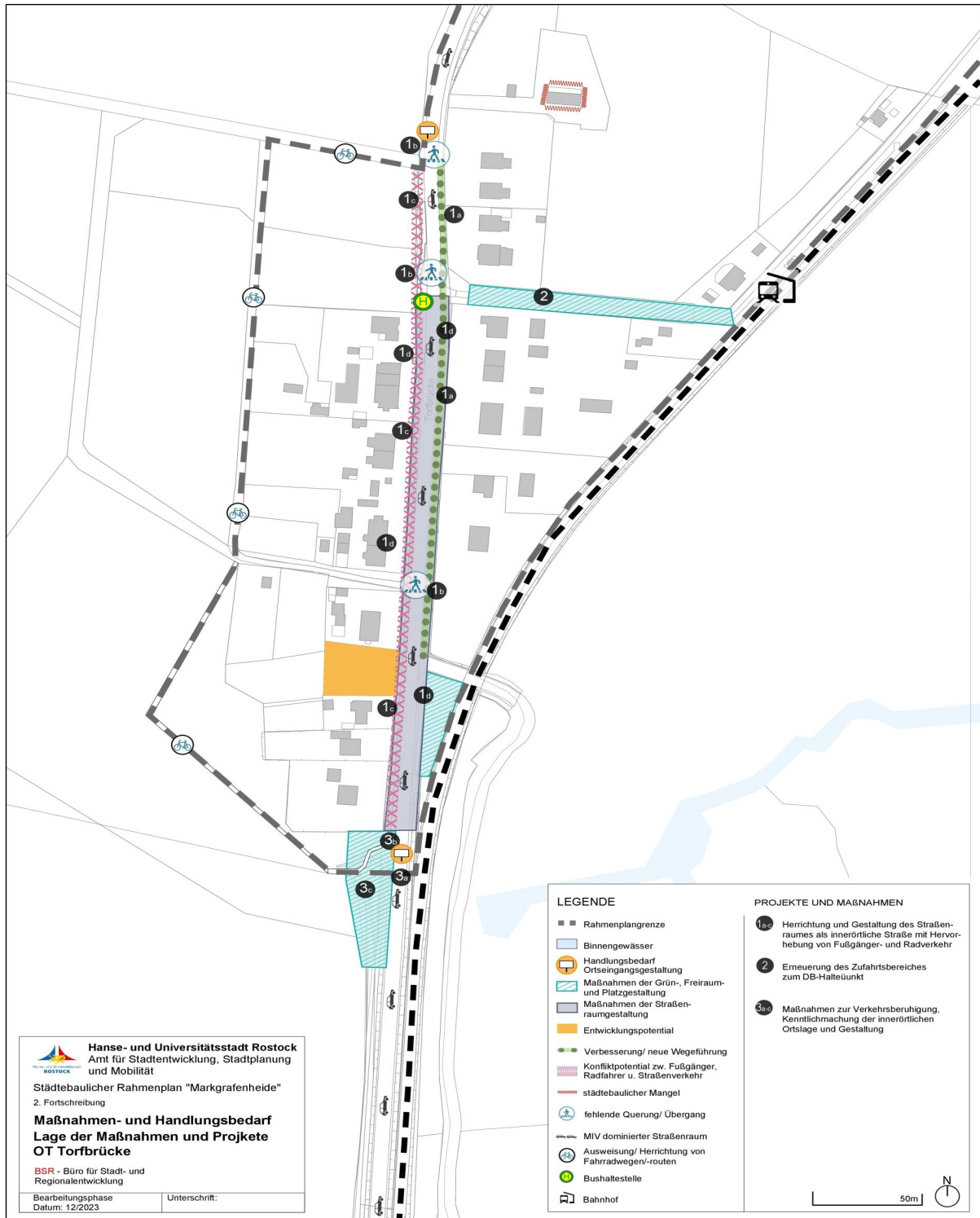


Abb. 135: Maßnahmen- und Handlungsbedarf. OT Torfbrücke. Städtebaulicher Rahmenplan „Markgrafenheide“. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).

Projekt 2: FUNKTIONALE UND GESTALTERISCHE VERBESSERUNG DES
ZUFAHRTBEREICHES ZUM DB-HALTEPUNKT TORFBRÜCKE

Handlungsfeld: I Wohnungs- und Städtebau & Ortsgestaltung, III Verkehr und Mobilität

Teilmaßnahmen:

Diese Maßnahme beinhaltet folgende Bausteine (2):

- ⇒ Verbesserung der Kenntlichmachung des Zugangs zum DB-Haltepunkt im Zusammenhang mit der Einordnung einer Querungshilfe im Bereich Zufahrt / L22,
- ⇒ die standort-adäquate Herrichtung des Erschließungsweges für Fußgänger und Radfahrer und Anrainer,
- ⇒ die Einordnung von Bike+Ride-Stellplätzen mit gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten,
- ⇒ einer ansprechenden Grün- und Freiraumgestaltung sowie

- ⇒ einer Beschilderung der Wegweisung für ankommende Gäste

zeitliche Priorität: kurzfristig

Projekt 3: ORTSEINGANG SÜD – MASSNAHMEN ZUR FRÜHZEITIGEN
VERKEHRSBERUHINGUNG

Handlungsfeld: I Wohnungs- und Städtebau & Ortsgestaltung, III Verkehr und Mobilität

Teilmaßnahmen:

Diese Maßnahme beinhaltet folgende Bausteine (3):

- bauliche Einordnung einer Verkehrsinsel/Umfahrt zur Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich Ortseingang-Süd (3a),
- Verbesserung der Wegführungen und Zusammenführung von Fuß- und Radwegen am Süden (3b),
- attraktive Gestaltung der Grün- und Freifläche zur Deutlichmachung der „innerörtlichen Zufahrt“ (3c).

zeitliche Priorität: kurzfristig

IV.5 Projekte und Maßnahmen für den Ortsteil Wiethagen

Projekt 1: ORTSLAGE WIETHAGEN – HERRICHTUNG UND GESTALTUNG DER STRASSE WIETHAGEN ALS DORFSTRASSE MIT VORRANG FÜR FUSSGÄNGER UND RADVERKEHR

Handlungsfeld: I Wohnungs- und Städtebau & Ortsgestaltung, II. Nachhaltige Entwicklung, Natur- und Klimaschutz, III Verkehr und Mobilität

Teilmaßnahmen:

- Diese Maßnahme umfasst folgende Bestandteile:
 - ⇒ Vom Ortseingang-Süd bis Beginn des Waldwegs Höhe Haus-Nr. 5a Herrichtung und Erneuerung der Dorfstraße Wiethagen als Wohnstraße mit Mischverkehrsflächen (1a)
 - ⇒ Straßenraumgestaltung mit Gestaltung der Grün- und Freiflächen (Nebenflächen, Rabatten, kleine Platzbereiche, Regenrückhaltebecken) (1a),
 - ⇒ eine Kenntlichmachung der Einmündungs- und Kreuzungsbereiche durch Material-/Farbwechsel (1a),
 - ⇒ Einordnung von Sitzgelegenheiten zum Verweilen für Besucher/Bewohner (z. B. zwei Bänke) auf der Fläche Flur 12/7 in angemessenem Abstand zum „Naturdenkmal der Dorfeiche“ (1b),
 - ⇒ Attraktive Gestaltung der Grün- und Freiflächen im Ortseingangsbereich zur Deutlichmachung des Beginns der „innerörtlichen Zufahrt“ (1c).
- Als Grundlage einer zusammenhängenden Planung soll ein detailliertes Verkehrs- und Freiraumkonzept unter Beteiligung der Bewohner erstellt werden.

zeitliche Priorität: Verkehrs- und Freiraumkonzept kurzfristig; Umsetzung mittelfristig

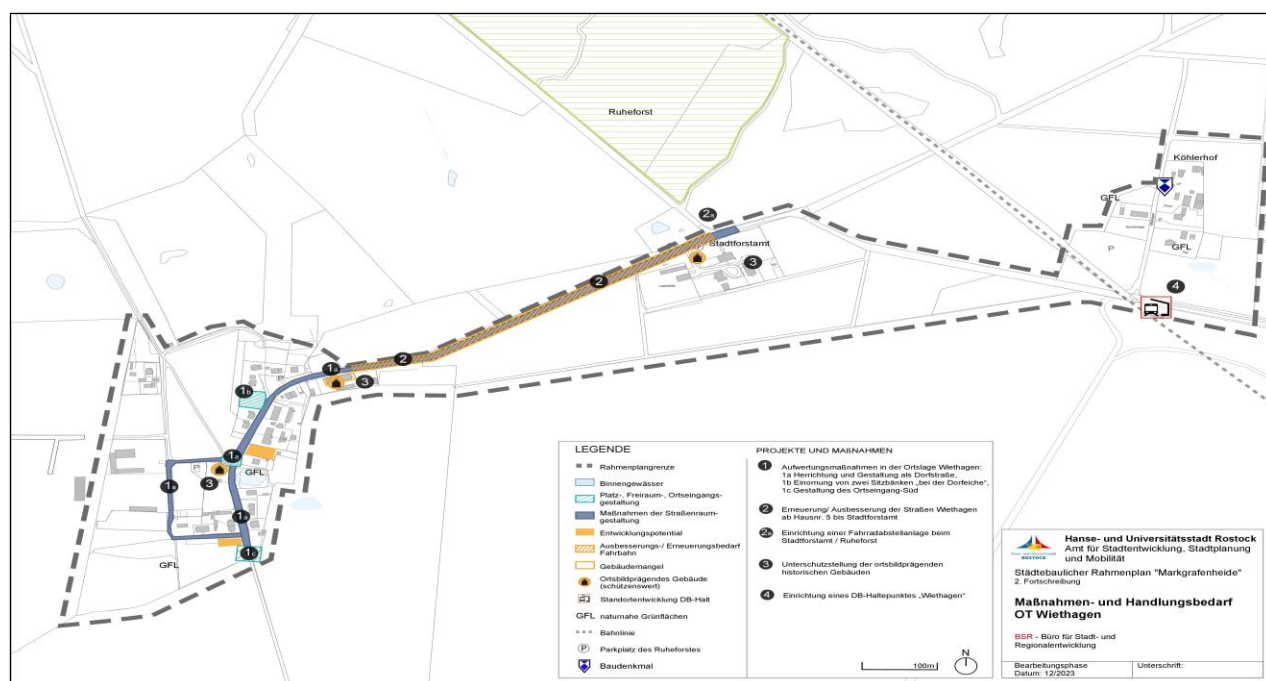


Abb. 136: Maßnahmen- und Handlungsbedarf. OT Wiethagen. Städtebaulicher Rahmenplan „Markgrafenheide“. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).

PROJEKT 2: HERRICHTUNG UND ERNEUERUNG DES ABSCHNITTES DER STRASSE WIETHAGEN IM WALDBEREICH ZWISCHEN HAUSNR. 5A BIS ZUM STADTFORSTAMT

Handlungsfeld: II Nachhaltige Entwicklung, Natur- und Klimaschutz, III Verkehr und Mobilität

Teilmaßnahmen:

- Diese Maßnahme umfasst die umweltfreundliche Herrichtung und Sanierung des Straßenabschnitts durch wassergebundene Deckschichten und Befestigungen (2).
- Ebenfalls soll am Stadtforstamt im Zugangsbereich des Ruheforstes Fahrradabstellmöglichkeiten eingeordnet werden (2a).

zeitliche Priorität: kurzfristig

PROJEKT 3: UNTERSCHUTZSTELLUNG DER ORTSBILDPRÄGENDEN HISTORISCHEN GEBÄUDE

Handlungsfeld: I Wohnungs- und Städtebau & Ortsgestaltung

Teilmaßnahmen:

- Prüfung der Unterschutzstellung von historischen, ortsbildprägenden Gebäuden in der Ortslage von Wiethagen (3)

- Dies betrifft die Gebäude des alten Forstamtes und das Hauptgebäude der Stadtforstamtes sowie das alte Langhaus Wiethagen Hausnr. 5a-c.

zeitliche Priorität: Mittel- bis langfristig

PROJEKT 4: EINRICHTUNG EINES DB-HALTEPUNKTES „WIETHAGEN / KÖHLERHOF“ SÜDÖSTLICH DES BAHNÜBERGANGS STRASSE WIETHAGEN / WALDWEG

Handlungsfeld: III Verkehr und Mobilität

Teilmaßnahmen:

- Bauliche, funktionale und gestalterische Einordnung eines DB-Haltpunktes Wiethagen zur Erreichung des Waldgebietes Rostocker Heide und des Köhlerhofes für Besucher.
- Dies beinhaltet neben der baulichen und technischen Einordnung der Bahnsteiganlage auch eine ansprechende Umfeldgestaltung, eine gesicherte fußläufige Erreichbarkeit sowie die Einordnung von Fahrradabstellmöglichkeiten sowie eines Aufenthaltsbereichs (3).

zeitliche Priorität: Mittel- bis langfristig

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Position des Planungsinstrumentes der städtebaulichen Rahmenplanung im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung. Darstellung: BSR (2023).	6
Abb. 2: Übersichtsplan mit bestehenden Nutzungen. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2017).	7
Abb. 3: Luftbild Ortsteil und Planungsraum Markgrafenheide. Quelle: Google Maps (2023), bearbeitet.	8
Abb. 4: Luftbild Ortsteil Hohe Düne. Quelle: Google Maps (2023), bearbeitet.	8
Abb. 5: Luftbild Ortsteil Wiethagen. Quelle: Google Maps (2023), bearbeitet.	8
Abb. 6: Luftbild Ortsteil Torfbrücke. Quelle: Google Maps (2023), bearbeitet.	8
Abb. 7: Luftbild Ortsteil Hinrichshagen. Quelle: Google Maps (2023), bearbeitet.	8
Abb. 8: Ablaufschema der Erstellung der 2. Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung Markgrafenheide, Hohe Düne und der Ortsteile der Rostocker Heide. Darstellung: BSR (2023).	9
Abb. 9: Eindrücke der Bürgerforen 2017 und 2018. Aufnahmen: BSR.	12
Abb. 10: Lage der Rostocker Heide – Karte Rostocker Heide von 1912. Quelle: Wikimedia Commons/N3MO (2014).	16
Abb. 11: links: Karte königl. preuss. Landesaufnahme 1877 mit Lage von Warnemünde, Küstenverlauf, Breitling und Zufluss zur Ostsee und Lage; rechts: Lage Hohe Düne im Vergleich zum Neuen Strom und Seekanal. Quelle: Wikimedia Commons/N3MO (2020).	17
Abb. 12: Stadtbereich Rostocker Heide. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Kommunale Statistikstelle (2022).	17
Abb. 13: Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Stand 2020, Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2020).	19
Abb. 14: Auszug Maßnahmenplan – 1. Fortschreibung städtebaulicher Rahmenplan 2002. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock (2002).	21
Abb. 15: Aktueller Lageplan Markgrafenheide. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Geoportal (o. J.).	21
Abb. 16: Auszug Plan Schwerpunktbereiche – 1. Fortschreibung städtebaulicher Rahmenplan 2002. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock (2002).	22
Abb. 17: Geltungsbereich B-Plan „Ostseeferienzentrum“ 1SO153 (jetziges „Strandresort“). Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock (o. J.).	24
Abb. 18: Geltungsbereich B-Plan „Östlicher Ortseingang“ 1SO169. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock (o. J.).	24
Abb. 19: Geltungsbereich B-Plan „Ortsteilzentrum“ 1SO171. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock (o. J.).	24
Abb. 20: Schwerpunktbereiche gem. Anlaufberatung Rahmenplanfortschreibung 2012 & Übernahme in 2. Rahmenplanfortschreibung. Darstellung: BSR (2023).	25
Abb. 21: Verlauf der Einwohnerentwicklungen Hauptwohnsitz (HW) und Nebenwohnsitz (NW) in Markgrafenheide und Hohe Düne im Vergleich 2010 und 2021. Darstellung: BSR nach Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Kommunale Statistikstelle (2022).	29

Abb. 22: Einwohnerentwicklungen in den Ortsteilen des Stadtbereiches Rostocker Heide zwischen 2010 und 2021. Darstellung: BSR nach Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Kommunale Statistikstelle (2022).....	30
Abb. 23: Entwicklungen der Alterskohorten in den Ortsteilen Markgrafenheide und Hohe Düne zwischen 2010 und 2021. Darstellung: BSR nach Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Kommunale Statistikstelle (2022).....	31
Abb. 24: Entwicklungen des Durchschnittsalters in den Ortsteilen im Vergleich seit 2010. Darstellung: BSR nach Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Kommunale Statistikstelle (2022).	31
Abb. 25: Entwicklungen der Wanderungsbewegung in den Ortsteilen Markgrafenheide und Hohe Düne im Vergleich seit 2010. Darstellung: BSR nach Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Kommunale Statistikstelle (2022).....	32
Abb. 26: Entwicklung der jeweiligen Wohndauer über 18 Jahren in Hohe Düne und Markgrafenheide seit 2010. Darstellung: BSR nach Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Kommunale Statistikstelle (2022).	33
Abb. 27: Entwicklung der jeweiligen Wohndauer über 18 Jahren in Hohe Düne und Markgrafenheide seit 2010. Darstellung: BSR nach Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Kommunale Statistikstelle (2022).....	33
Abb. 28: Bereich Moorgraben in Markgrafenheide – Gemälde „Winter in Markgrafenheide“ von Carl Malchin (1903). Quelle: Wikimedia Commons/Hajotthu (2016).	34
Abb. 29: Postkarte von 1910 – Haltestelle am Forsthaus in Markgrafenheide. Quelle: Enenkel (1990).	34
Abb. 30: Streckenverlauf der Strandbahn von Hohe Düne nach Markgrafenheide. Quelle: Enenkel (1990).....	34
Abb. 31: Lageplan von solitären Neubauten in der Ortslage von Markgrafenheide, etwa um 1932. Quelle: Niehusen und Lärm (2022a).	35
Abb. 32: Lageplan der neuen Kasernenanlage und der neuen „Siedlungshäuser“ im Ortskern von Markgrafenheide, etwa um 1935/36. Quelle: Niehusen und Lärm (2022a).	35
Abb. 33: Stand der noch vorhandenen und nutzbaren Gebäude der ehem. Kasernenanlage in Markgrafenheide 1949. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Stadtarchiv (o. J.).	36
Abb. 34: Planskizze zur Errichtung der „Wilhelm-Pieck-Siedlung“ mit Straßenbahnerschließung, 1952. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Stadtarchiv (o. J.).	36
Abb. 35: Foto von 1954, Eingang Campingplatz und Pionierferienlager. Quelle: Enenkel (1990).	37
Abb. 36: Postkarte Mitte der 1960er-Jahre „Forsthaus Markgrafenheide“. Quelle: Niehusen und Lärm (2022b).....	37
Abb. 37: links: Ansicht der Hochwasserschutzanlage – Innenseitig KGA Erlengrund; rechts: Ansicht der Hochwasserschutzanlage, außenseitig mit Blick ins Radelseer Moor. Aufnahme: BSR (2021). Aufnahmen: BSR (2021).	38
Abb. 38: Ankündigungsplakat des neuen Wohn- und Geschäftshauses im Ortszentrum von Markgrafenheide. Aufnahme: BSR (2021).....	38
Abb. 39: Übersichtsplan des Gebäudebestandes mit offiziellen Hausnummern in der Ortslage Markgrafenheide. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Geoportal (o. J.).	38
Abb. 40: Ansicht der umgesetzten Ersatzwohnungsbaumaßnahme Albin-Köbis-Str. 10 der WIRO von der Warnemünder Straße aus. Aufnahme: BSR (2021).....	39

Abb. 41: Gebäude Freiwillige Feuer- und Wasserwehr Markgrafenheide. Quelle: Niehusen und Lärm (2022c).....	39
Abb. 42: Bestandsplan Nutzungen OT Markgrafenheide. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023), BSR.....	41
Abb. 43: Abgrenzung Planverfahren und Abgrenzungsvorschlag für eine Innenbereichssatzung OT Markgrafenheide. Städtebaulicher Rahmenplan "Markgrafenheide", 2. Fortsetzung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023), BSR.	43
Abb. 44: "Schwedenschanze" im Bereich Hohe Düne 1661 (kartografisch auf dem Kopf dargestellt). Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität; ASK/Convent (2010).....	44
Abb. 45: Veränderung der Küsten- und Uferlinien im Bereich Hohe Düne seit dem 19. Jh. Quelle: Wikimedia Commons/N3MO (2013).....	44
Abb. 46: Die Situation an der Warnow vor dem Bau des Neuen Stroms, um 1890. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Stadtarchiv (o. J.).	44
Abb. 47: links: Bereich Flugplatz Hohe Düne 1924; rechts: Bereich Flugplatz Hohe Düne 1938. Quelle: Steike (2015).....	45
Abb. 48: links: Bereich Marinestützpunkt am Breitling der Volksarmee 1958; rechts: Ausgebauter Marinestützpunkt am Breitling der Volksarmee 1985. Quelle: Steike (2015).....	45
Abb. 49: Siedlungsbau in Hohe Düne am Neptunweg. Aufnahme: BSR (2021).	46
Abb. 50: Luftbild der sechs Punkthäuser der BIMA. Quelle: Google Maps (2022).	46
Abb. 51: Lotsenstation am Fähranleger Hohe Düne. Quelle: Dahlstrøm Nielsen (2021).	46
Abb. 52: Yachtresidenz Hohe Düne mit Yachthafen. Aufnahme: BSR (2019).	46
Abb. 53: Neue Einfamilienhäuser im Bereich Tonnenhof. Aufnahme: BSR (2021).	47
Abb. 54: Vordergrund Neubauten im Bereich Tonnenhof, im Hintergrund der Geschosswohnungsbau der BIMA. Aufnahme: BSR (2021).	47
Abb. 55: B-Planabgrenzung 01. WA. 87 – Wohngebiet „Am Tonnenhof“. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock (2002).....	47
Abb. 56: Vordergrund Wohnpark Hohe Düne/Tonnenhof, Hintergrund „alter Siedlungskern“, dazwischen Neubautender WG Warnow. Quelle: Wohnungsgenossenschaft Warnow (2022).	48
Abb. 57: Bestandsplan Nutzungen OT Hohe Düne. Städtebauliche Rahmenplanung "Markgrafenheide", 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023), BSR.	49
Abb. 58: Bestandsplan Nutzungen OT Hinrichshagen. Städtebauliche Rahmenplanung "Markgrafenheide", 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023), BSR.	51
Abb. 59: Bauernkaten in Torfbrücke. Gemälde von Carl Malchin um 1890. Quelle: Ortschroniken Mecklenburg-Vorpommern/ Windfluechtermv (2017a).	52
Abb. 60: Torfbrücke 1930, von Graal Müritz kommend, Höhe Stromgraben. Quelle: Ortschroniken Mecklenburg-Vorpommern/Windfluechtermv (2019).	52
Abb. 61: Lageplan Torfbrücke mit Bahnhaltepunkt ca. 1927. Quelle: Ortschroniken Mecklenburg-Vorpommern/Windfluechtermv (2017b).	52
Abb. 62: Forsthaus und Haltepunkt Rostock Torfbrücke um 1910. Quelle: Schröder (2015).	53

Abb. 63: Bestandsplan Nutzungen OT Torfbrücke. Städtebaulicher Rahmenplan "Markgrafenheide", 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023), BSR.	53
Abb. 64: Lage von Wiethagen in einer Landkarte zur Rostocker Heide von 1912. Quelle: Wikimedia Commons/N3MO (2005).	54
Abb. 65: Forsthaus (ehem. Witwenkaten). Quelle: Ortschroniken Mecklenburg-Vorpommern/Steinmüller (2018).	54
Abb. 66: Bestandsplan Nutzungen OT Wiethagen. Städtebaulicher Rahmenplan "Markgrafenheide", 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023), BSR.	55
Abb. 67: Von links nach rechts: Foto 1: Gebäudeensemble am Parkplatz Stubbenwiese; Foto 2: Waldweg mit Einfamilienhausbebauung; Foto 3: Blick auf den NETTO-Markt und seinem Erschließungs-, Anlieferungs- und Parkplatzbereich im Ortskern; Foto 4: freigeräumtes Grundstück der ehem. Sporthalle an der Warnemünder Str. 2c (Blick von der Albin-Köbis-Str.). Aufnahmen: BSR (2021/2022).	58
Abb. 68: Von links nach rechts: Foto 1: WIRO-Neubau Albin-Köbis-Str. 10 und dem zwischen Hotel Godewind gelegene Kleingartenparzellen; Foto 2: Vorderseite Wohnungsneubau der WIRO (Albin-Köbis-Str. 10); Foto 3: Wohnungsneubau an der Albin-Köbis-Straße im Ortskern; Foto 4: städtebauliche Struktur Albin-Köbis-Str.-West. Aufnahmen BSR (2021/2022).	58
Abb. 69: Von links nach rechts: Foto 1: östlicher Abschnitt der Albin-Köbis-Straße links Hausnr. 6a (links, hier steht bereits ein Ersatzwohnungsneubau der WIRO), rechts Hausnr. 7a; Foto 2: zwischen-genutztes altes Gebäude Warnemünder Str. 14, im Hintergrund BIMA-Wohnungsbau an der Max-Reichpietsch-Str.; Fotos: 3 Neubauten im Ortskern kurz nach Fertigstellung; Foto 4: KGA Erlengrund südl. Albin-Köbis-Str. Aufnahmen: BSR (2021/2022).	59
Abb. 70: Städtebauliche Analyse (Teil: „Städtebau und Ortsgestaltung“) OT Markgrafenheide. Städtebaulicher Rahmenplan "Markgrafenheide", 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2022).	60
Abb. 71: Von links nach rechts: Foto 1: Zufahrtsbereich/Umfeld am Fähranleger; Foto 2: Stellplatzanlagen im Ortseingangs-/Ankunftsbereich; Foto 3: Fußweg zum Fähranleger (von Süden aus kommend); Foto 4: Zweiter öffentlicher Parkplatz am Fähranleger. Aufnahmen: BSR (2021).	62
Abb. 72: Von links nach rechts: Foto 1: Platz des Friedens; Foto 2: südliche Hochwasserschutzanlage mit Wegeführungen; Foto 3: Spiel-/Aufenthaltsbereich „Platz des Friedens“; Foto 4: zentral gelegene Garagenanlage. Aufnahmen: BSR (2021).	63
Abb. 73: Von links nach rechts: Foto 1: versiegelte Freifläche am Yachthafen; Foto 2: fehlende Grundstücksvorbereiche an der Straße Hohe Düne-Ost; Foto 3: Fahrradstellplätze im Strandzugang Nr. 3; Foto 4: westlicher Strandzugang; Foto 5: Straßenraum An der See. Aufnahmen: BSR (2021).	63
Abb. 74: Bestandsanalyse Defizite, Mängel und Potenziale des Ortsteils Hohe Düne. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2022), BSR.	64
Abb. 75: Von links nach rechts: Foto 1 + 2: südliche Ortseingangssituation; Foto 3: historisches Gebäudeensemble; Foto 4: innerörtlicher Straßenraum; Foto 5: Verbindungsweg mit Freiraum Graal-Müritz-/Warnemünder Straße. Aufnahmen: BSR (2022).	66
Abb. 76: Von links nach rechts: Foto 1: historisches Gebäude „Gaststätte Schinkenhof“; Foto 2: Kreuzungsbereich Graal-Müritz-/Warnemünder Straße; Foto 3: Waldparkplatz; Foto 4: Anbindung	

Fahrradroute von/nach Markgrafenheide an der Graal-Müritz-Straße; Foto 5: Bushaltestelle Hinrichshagen (Linie 18 nach Markgrafenheide), Recyclingcontainerstandort und Freiflächen. Aufnahmen: BSR (2022).	66
Abb. 77: Bestandsanalyse Defizite, Mängel und Potenziale des Ortsteils Hinrichshagen. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023), BSR.	67
Abb. 78: Von links nach rechts: Foto 1: Straßenraum / Ortsdurchfahrt Torfbrücke ohne Querungshilfen; Foto 2: nördlicher Ortseingang (von Graal-Müritz kommend); Foto 3: Zugang zum DB-Haltepunkt Torfbrücke; Foto 4: Neubebauung im nördlichen Torfbrücke mit versiegeltem Erschließungsbereich. Aufnahmen: BSR (2022).	68
Abb. 79: Von links nach rechts: Foto 1: kaum wahrnehmbarer südlicher Ortseingang bzw. -ausgang; Fotos 2: Zugang zum DB-Haltepunkt (links), beidseitige Bushaltestellen jedoch ohne Sitzgelegenheit und ohne Querungshilfen; Fotos 3: ungestaltete Freifläche am südlichen Ortseingang; Foto 4: Abzweig zum Campingplatz und Waldparkplatz in Torfbrücke. Aufnahmen: BSR (2022).	69
Abb. 80: Bestandsanalyse Defizite, Mängel und Potenziale des Ortsteils Torfbrücke. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023), BSR.	70
Abb. 81: Von links nach rechts: Foto 1: südlicher Ortseingang Wiethagen; Foto 2: Straßenraum im südlichen Teil von Wiethagen; Foto 3: zentraler Ortsbereich, links Forstamt, rechts Dorfteich; Foto 4: Dorfeiche, Naturdenkmal und Freifläche in der Dorfmitte. Aufnahme: BSR (2022).	71
Abb. 82: Von links nach rechts: Foto 1: nördliche Dorflage mit historischem Wohngebäude und Übergang zum Waldbereich; Foto 2: Straßenraum in zentraler Ortslage; Foto 3: Blick auf den östlichen Ortsausgang in Richtung Wald und Försterei; Foto 4: Gewerbebetrieb am westlichen Dorfrand. Aufnahmen: BSR (2022).	72
Abb. 83: Bestandsanalyse Defizite, Mängel und Potenziale des Ortsteils Wiethagen. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023), BSR.	73
Abb. 84: Luftbild der Ortslage von Markgrafenheide, aus der sowohl der hohe Grünanteil als auch der unverhältnismäßige Anteil von versiegelten Flächen sowie Begrünungspotenziale hervorgehen. Quelle: Geoportal Rostock (2019).	74
Abb. 85: Luftbild von Hohe Düne, aus der sowohl der hohe Grün- und Baumbesatz im Küstenwald, im Bereich Marine Stützpunkt und BIMA-Bestände als auch der hohe Anteil versiegelter Parkplatz- und Erschließungsflächen sowie von Abstandsgrünflächen hervorgehen. Quelle: Geoportal Rostock (2019).....	75
Abb. 86: Luftbild der Ortslage von Hinrichshagen, aus der sowohl der hohe Wald- und Grünbesatz in der Ortslage, einschl. Kleingarten- und Wochenendhausanlagen als auch das Entsiegelungs- und Begrünungspotenzial im Bereich der Parkplatz- und Straßenraumflächen hervorgehen. Quelle: Google Earth Pro (2022).	76
Abb. 87: Luftbild der Ortslage von Torfbrücke, aus der sowohl der hohe Wald- und Grünflächenanteil in der Ortslage als auch das Potenzial für Baumpflanzungen entlang Ortsstraße und vereinzelt auf den privaten Grundstücksflächen (Schattenbildungen) hervorgehen. Quelle: Google Earth Pro (2022).	78
Abb. 88: Luftbild der Ortslage von Wiethagen, aus der hohe Wald- und Grünflächenanteil in der Ortslage als auch das Potenzial für Baumpflanzungen entlang Ortsstraße (Schattenbildungen) und das Entsiegelungspotenzial im Bereich Wiethagen Nr. 20 hervorgehen. Quelle: Google Earth Pro (2022).....	79

- Abb. 89: Luftbild der östlichen Ortslage von Wiethagen mit Stadtforstamt und Köhlerhof. Quelle: Google Earth Pro (2022).80
- Abb. 90: Von links nach rechts: Foto 1: Fehlende Fußgängerquerungen im Ortskern; Foto 2: unattraktiver, kaum erkennbarer Fahrradabstellplatz; Foto 3: Südlicher Ortseingangsbereich mit Zufahrt Parkplatz Stubbenwiese; Foto 4: überdimensionierte Verkehrsflächen. Aufnahmen: BSR (2022).82
- Abb. 91: Von links nach rechts: Foto 1: Ortseingangsbereich Ost/Schulzenwiese; Foto 2: östlicher Abschnitt der innerörtlichen Warnemünder Straße ohne Querungshilfe und nördlichem Fuß- und/oder Radweg; Foto 3: alte Wohnstraße Albin-Köbis-Str. verliert an Qualität durch Neubau von Stellplätzen, versiegelte Zufahrtsbereiche etc. im Ortszentrum; Foto 4: versiegelter unattraktiver Straßenraum für ruhenden und fließenden Verkehr. Aufnahmen: BSR (2022).83
- Abb. 92: Städtebauliche Analyse (Teil: „Mobilität“) OT Markgrafenheide. Städtebaulicher Rahmenplan „Markgrafenheide“, 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2022).84
- Abb. 93: Von links nach rechts: Foto 1: Straßenraum am Platz des Friedens; Foto 2 + 3: optimierbare Fahrradstellplätze am Fähranleger; Foto 4: Kapitän-Hahn-Weg mit Tiefgarage auf der linken Seite. Aufnahmen: BSR (2022).86
- Abb. 94: Von links nach rechts: Foto 1: Fähranlegerbereich mit Wegeführung von Süden aus kommend; Foto 2: unmittelbarer Zufahrtsbereich zur Fähre; Foto 3: zentraler Straßenabschnitt ohne Querungshilfen i. R. Strand (östl. Strandzugang Nr. 2) und östlichem Fuß- oder Radweg; Foto 4: ebenerdige, großdimensionierte Stellplatzanlage am Fähranleger plus öffentliche Stellplätze an der Straße Zur See. Aufnahmen: BSR (2022).87
- Abb. 95: Von links nach rechts: Foto 1: innerörtlicher Straßenraum ausgerichtet auf Durchgangsverkehr, d. h. ohne Querungshilfen, schmale Fußwege, kein Radfahrfreundlichkeit etc.; Foto 2: Ende des Hauptradweges aus Markgrafenheide kommend an der L22 (Am Kuhhof); Foto 4: Blick auf den südlichen Ortseingangsbereich. Aufnahmen: BSR (2022).89
- Abb. 96: Von links nach rechts: Foto 1: Durchgangsstraße im zentralen Ortsbereich aus südlicher Richtung; Foto 2: ... und aus nördlicher Richtung; Foto 3: Kreuzungsbereich Graal-Müritzer- und Markgrafenheider Straße; Foto 4: zentrale Bushaltestelle in Richtung Markgrafenheide/Hohe Düne. Aufnahmen: BSR (2022); vgl. auch Abb. 74.90
- Abb. 97: Von links nach rechts: Foto 1: Straßenraum innerörtliche Ortsstraße (L22) Torfbrücke ohne Querungshilfen, schmaler Fuß-/ Radweg auf der linken Straßenseite, ohne Fuß- /Radweg auf der rechten Straßenseite; Foto 2: Verbindung zwischen innerörtlichen und überörtlichen Fuß- und Radweg; Foto 3: Bushaltestellen Torfbrücke; Foto 4: Zugangsbereich zum DB-Haltepunkt Torfbrücke. Aufnahmen: BSR (2022); vgl. Abb. 77.92
- Abb. 98: Von links nach rechts: Foto 1 + 2: Erneuerungsbedürftiger Straßenraum Dorfstraße Wiethagen; Foto 3: umweltfreundlicher Ausbesserungs-/ Erneuerungsbedarf Straßenabschnitt Wiethagen bis zum Forstamt; Foto 4: Parkplatz am Köhlerhof und dem potenziellen DB-Haltepunkt Wiethagen. Aufnahmen: BSR (2022); vgl. auch Abb. 80.93
- Abb. 99: Von links nach rechts: Foto 1: Hochwasserschutzanlage (HWA) als touristisches Potenzial; Foto 2: Zufahrt Albin-Köbis-Str./Warnemünder Str. mit Pension Borwin (linke Seite) im Ortskern; Foto 3: „Bohlenweg“ mit Sitzgelegenheiten zw. Strandzugang 30/Strandresort und Strandzugang 20, südlich der Ortslage; Foto 4: potenzielle Fortführungsrichtung des „Bohlenweges“ in Richtung Hohe Düne, nördlich des geschützten Dünenbereiches als touristischer Panoramaweg. Aufnahmen: BSR (2021/2022).96
- Abb. 100: Von links nach rechts: Foto 1: altes, touristisch aufzuwertendes Kinohighlight „Seestern“ im Wald/am Dünenweg; Foto 2: „Dein Ho[s]tel“ am Ortseingang Ost/ Schulzenwiese; Foto 3: zu modernisierender Kiosk- und Sanitärbereich an der Stubbenwiese; Foto 4: Hauptstrandzugang (Nr.

- 23) aus der Ortsmitte kommend; Foto 5: Einkaufskiosk „Strand-Center“ am Strandzugang 23. Aufnahmen: BSR (2021/2022).96
- Abb. 101: Von links nach rechts: Foto 1 + 2: Aus- und Beschilderung im Auftaktbereich Hohe Düne und der Yachtresidenz; Foto 3 + 4: Hochwasserschutzanlage in nördl. Richtung ohne Sitzmöglichkeiten, Hochwasserschutzanlage in südl. Richtung ohne Sitzmöglichkeiten. Aufnahmen: BSR (2021/2022).98
- Abb. 102: Von links nach rechts: Foto 1: Umsteige- und Mobilitätspunkt Hohe Düne (Bushaltestelle, überdachter Fahrradständer); Foto 2: „versteckter“ Strandzugang Nr. 2; Foto 3: Bereich Fähranleger; Foto 4: Dünenabschnitt und möglicher Bereich im Vorfeld der Düne zur Einordnung eines Bohlenwegs in Richtung Markgrafenheide. Aufnahmen: BSR (2021/2022).99
- Abb. 103: Stärken-/Schwächen-/Potenzial-Profil. Lupenausschnitt Ortseingang West. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023), BSR.106
- Abb. 104: Auszug aus: Städtebauliche Analyse (Städtebau und Ortsgestaltung) OT Markgrafenheide (siehe Abb. 70, S. 61). Städtebaulicher Rahmenplan "Markgrafenheide", 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2022).108
- Abb. 105: Auszug aus: Städtebauliche Analyse (Teil: Mobilität) OT Markgrafenheide (siehe Abb. 114, S. 79). Städtebaulicher Rahmenplan "Markgrafenheide", 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft (2022).110
- Abb. 106: Von links nach rechts: Foto 1: Ersatzwohnungsbau A.-Köbis-Str. 8 (links) und Altbau A.-Köbis-Str. 7 (rechts); Foto 2: Blick auf A.-Köbis-Str. 10; Foto 3: A.-Köbis-Str. Altbauten Hausnr. 5 (links), Hausnr. 6 (rechts, inzw. durch Neubau ersetzt); Foto 4: Gebäude Albin-Köbis-Str.- West. Aufnahmen: BSR (2022).116
- Abb. 107: Von links nach rechts: Foto 1: Siedlerhäuser am Platz des Friedens; Foto 2: Bebauungsstruktur Neptunweg; Foto 3: Siedlungsanger Platz des Friedens; Foto 4: Blick in den Weg der Freundschaft. Aufnahmen: BSR (2022).117
- Abb. 108: Von links nach rechts: Foto 1: Graal-Müritz-Str. 39-43; Foto 2: Gebäude „Schinkenkrug“, Warnemünder Str. 1; Foto 3: „Wiethäger Katen“, Wiethagen 5a-c; Foto 4: Altes Forstamt Wiethagen 3a-b. Aufnahmen: BSR (2022).118
- Abb. 109: Luftbild Markgrafenheide Ausschnitt Ortskern (oben Albin-Köbis-Str., links Max-Reichpietsch-Str.). Quelle: Google-Earth (2022). Nr. 1 bis 7 vgl. textlich Ausführungen.122
- Abb. 110: Luftbild Hohe Düne, Ausschnitt Platz- und Freiraumbereich "Platz des Friedens". Quelle: Google Earth (2022).123
- Abb. 111: Luftbilder links oben: Ausschnitt Hinrichshagen, Kreuzungsbereich Graal-Müritz-Straße/ Markgrafenheider Str.; links unten: Torfbrücke, DB-Haltepunkt Zufahrtsbereich; rechts: zentraler Bereich mit Feuerwehrtich in Wiethagen. Quelle: Google-Earth (2022). Räumliche Markierungen vgl. textliche Ausführungen.124
- Abb. 112: Auszug aus dem Plan „Handlungs- und Maßnahmenbedarf Mobilität - Lage der Maßnahmen und Projekt für den OT Markgrafenheide; vgl. nachf. A3-Plandarstellung, Abb. 138.133
- Abb. 113: links: Schwerpunktbereich „Ortseingangsbereich Ost-Kreuzung Budentannenweg“ (Auszug aus dem Plan „Städtebauliche Analyse - Städtebau und Gestaltung OT Markgrafenheide); Foto Mitte: Bereich Bushaltestelle „Schulzenwiese“; Foto rechts: Kurvenbereich in Richtung Budentannenweg. Aufnahmen: BSR (2021/2022).136
- Abb. 114: Links: Schwerpunktbereich „Ortseingangsbereich West Stubbenwiese“ (Auszug aus dem Plan „Städtebauliche Analyse - Städtebau und Gestaltung OT Markgrafenheide); Foto Mitte oben:

Gebäudeensemble Kiosk/Sanitärbereich Parkplatzbereich; Foto Mitte unten: Blick auf den Ortseingang mit „Umspanngebäude“ und Parkplatz; Foto rechts oben: Blick Ortseingangszufahrt von Westen kommend; Foto rechts unten: Blick aus Richtung Ortskern mit Zufahrt zum P-Platz Stubbenwiese rechts. Aufnahmen: BSR (2021/2022).	138
Abb. 115: Maßnahmen und Handlungsbedarf. Lage der Maßnahmen und Projekte. Städtebau und Ortsgestaltung. OT Markgrafenheide. Städtebaulicher Rahmenplan „Markgrafenheide“, 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).	139
Abb. 116: Maßnahmen- und Handlungsbedarf. Lage der Maßnahmen und Projekte. Mobilität. OT Markgrafenheide. Städtebaulicher Rahmenplan „Markgrafenheide“, 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).....	140
Abb. 117: Maßnahmen- und Handlungsbedarf. Lage der Maßnahmen und Projekte. OT Hohe Düne. Städtebaulicher Rahmenplan „Markgrafenheide“, 2. Fortschreibung. Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).	141
Abb. 118: Maßnahmen- und Handlungsbedarf. Lage der Maßnahmen und Projekte. OT Torfbrücke. Städtebaulicher Rahmenplan „Markgrafenheide“, 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).	142
Abb. 119: Maßnahmen- und Handlungsbedarf. Lage der Maßnahmen und Projekte. OT Hinrichshagen. Städtebaulicher Rahmenplan „Markgrafenheide“, 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).	143
Abb. 120: Maßnahmen- und Handlungsbedarf. Lage der der Maßnahmen und Projekte. OT Wiethagen. Städtebaulicher Rahmenplan „Markgrafenheide“, 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).	144
Abb. 121: Entdeckerpfad "Biologische Vielfalt" in der Rostocker Heide. Quelle: Treffpunkt Ostsee (2022).....	146
Abb. 122: Maßnahmenvorschläge zu den KGA-Standorten im OT Markgrafenheide des KGA-Konzeptes „Grüne Welle“. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen (2022).	149
Abb. 123: Lage DB-Haltepunkt im OT Wiethagen (Nr. 4). Auszug aus dem Plan „Maßnahmen und Handlungsbedarf OT Torfbrücke“, vgl. Abb. 142, S. 130. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).	156
Abb. 124: Lupenausschnitt "Ortseingang West und Parkplatz Stubbenwiese“. Städtebauliche Rahmenplanung „Markgrafenheide“, 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2021).	163
Abb. 125: Lage Projektnr. 3a und 3b (Öffnung und Begehung der HWA). Auszug aus dem Plan „Handlungs- und Maßnahmenbedarf Mobilität - Lage der Maßnahmen und Projekt für den OT Markgrafenheide; vgl. Abb. 138. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2022).	164
Abb. 126: Lupenausschnitt/Konzeptansatz Schlüsselprojekt Ortskernentwicklung Markgrafenheide. Städtebaulicher Rahmenplan „Markgrafenheide“, 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).	166
Abb. 127: Lupenausschnitt/Konzeptansatz Schlüsselprojekt Albin-Köbis-Straße. Städtebaulicher Rahmenplan „Markgrafenheide“, 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).	169

Abb. 128: Auszug aus dem Plan "Maßnahmen und Handlungsbedarf. Mobilität. OT Markgrafenheide.", vgl. Abb. 138, S. 126. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).	171
Abb. 129: Lupenausschnitt Ortseingang Ost. Städtebaulicher Rahmenplan „Markgrafenheide“, 2. Fortschreibung. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).	172
Abb. 130: Auszug aus dem Plan "Maßnahmen und Handlungsbedarf. Städtebau und Ortsgestaltung. OT Markgrafenheide.", vgl. Abb. 137, S. 125. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).....	174
Abb. 131: Lupenausschnitt "Neue Festwiese". Städtebaulicher Rahmenplan "Markgrafenheide". Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).....	175
Abb. 132: Lupenausschnitt "Ortseingang West". Städtebaulicher Rahmenplan "Markgrafenheide". Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).....	181
Abb. 133: Maßnahmen- und Handlungsbedarf. OT Hohe Düne. Städtebaulicher Rahmenplan "Markgrafenheide". Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).....	183
Abb. 134: Maßnahmen- und Handlungsbedarf. OT Hinrichshagen. Städtebaulicher Rahmenplan „Markgrafenheide“. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).	190
Abb. 135: Maßnahmen- und Handlungsbedarf. OT Torfbrücke. Städtebaulicher Rahmenplan „Markgrafenheide“. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).	196
Abb. 136: Maßnahmen- und Handlungsbedarf. OT Wiethagen. Städtebaulicher Rahmenplan „Markgrafenheide“. Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2023).	199

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Einwohnerentwicklung (Hauptwohn- (HW) und Nebenwohnsitz (NW) in den Ortsteilen des Stadtbereiches Rostocker Heide 2016 bis 2021 (jew. 31.12.). Darstellung: BSR nach Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Kommunale Statistikstelle (2022).....	29
Tabelle 2: Altersverteilung der Bevölkerung im Stadtbereich Rostocker Heide (Stand: 31.12.2021). Quelle: Eigene Darstellung nach Kommunale Statistikstelle Rostock (2022).....	128

Quellenverzeichnis

- Dahlstrøm Nielsen (2021): Lotsenstation am Fähranleger Hohe Düne. Online unter: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hohe_D%C3%BCne.jpg?uselang=de; aufgerufen 15.05.2022.
- Enenkel, Norbert (1990): Die ehemalige Strandbahn Warnemünde Hohe Düne – Markgrafenheide. In: Mecklenburger Straßenbahnfreunde 12/90. Blätter zur Verkehrsgeschichte Mecklenburg Nr. 8.
- Google Maps (2022): Luftbilder Markgrafenheide, Hohe Düne, Hinrichshagen, Torfbrücke, Wiethagen. Online unter: <https://www.google.de/maps/place/Markgrafenheide,+Rostock/@54.194186,12.1264297,6443m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x47acf8416f8ede6f:0xa251aeb3230f480!8m2!3d54.1867802!4d12.1615867>; aufgerufen 11.05.2022.
- Hanse- und Universitätsstadt Rostock (): Bebauungspläne Nr. 1SO153 „Ostseeferienzentrum“, Nr. 1SO169 „Ortsteilzentrum“ und Nr. 1SO171 „Östlicher Ortseingang“. Online unter: https://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?template=seite_stadtplanung_bebauungsplan_de&suche=%C3%B6stlicher+ortseingang&btn=Suchen; aufgerufen 11.05.2022.
- Hanse- und Universitätsstadt Rostock (2002): 1. Fortschreibung städtebaulicher Rahmenplan 2002: Auszug Maßnahmenplan.
- Hanse- und Universitätsstadt Rostock (2002): 1. Fortschreibung städtebaulicher Rahmenplan 2002: Auszug Plan „Schwerpunktbereiche“.
- Hanse- und Universitätsstadt Rostock (2002): Beschluss der Bürgerschaft Rostock: Begründung zum B-Plan 01.WA.87.
- Hanse- und Universitätsstadt Rostock (2023): Mit Rückenwind ins neue Jahr: So soll es mit Rostocks Tourismus weitergehen. Online unter: https://rathaus.rostock.de/de/rathaus/aktuelles_medien/mit_rueckenwind_ins_neue_jahr_so_soll_es_mit_rostocks_tourismus_weitergehen/333504; aufgerufen 25.01.2023.
- Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2017): Rahmenplan Markgrafenheide.
- Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2021): Bestandsplan Nutzungen - Städtebaulicher Rahmenplan "Markgrafenheide" (2. Fortschreibung).
- Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2020): Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Stand 2020.
- Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (2022): Städtebauliche Analyse (Städtebau und Ortsgestaltung) OT Markgrafenheide. Städtebaulicher Rahmenplan „Markgrafenheide“, 2. Fortschreibung.
- Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität; ASK/Convent (2010): Strukturkonzept Warnemünde 2010.
- Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Geoportal (o. J.): Aktueller Lageplan Markgrafenheide: Online unter: <https://www.geoport-hro.de/desktop>, aufgerufen 11.05.2022.
- Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Kommunale Statistikstelle (2022): Stadtbereich Rostocker Heide. Online unter: <https://rathaus.rostock.de/media/4984/Stadtbereich%20B%202019.pdf>; aufgerufen 11.05.2022.
- Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Stadtarchiv (o. J.): Online unter: https://rathaus.rostock.de/de/service/aemter/stadtarchiv_rostock/251938, aufgerufen 11.05.2022.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock/Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde (2022): Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde startete Telefonbefragung in 500 Rostocker Haushalten – Fortschreibung der Tourismuskonzeption 2022. Online unter: <https://www.rostock.de/news/tourismuszentrale-rostock-warnemuende-startet-telefonbefragung-in-500-rostocker-haushalten-fortschreibung-der-tourismuskonzeption-2022.html>, aufgerufen 07.12.2022.

Niehusen, Frank; Lärm, David (2022a): Ostseebad Markgrafenheide: Geschichte von 1900 bis 1945. Online unter: <https://rostock-markgrafenheide.de/geschichte/geschichte-von-1900-bis-1945>; aufgerufen 11.05.2022.

Niehusen, Frank; Lärm, David (2022b): Ostseebad Markgrafenheide: Geschichte von der Nachkriegszeit bis zur Wende 1989. Online unter: <https://rostock-markgrafenheide.de/geschichte/geschichte-von-der-nachkriegszeit-bis-zur-wende-1989/>, aufgerufen 11.05.2022.

Niehusen, Frank; Lärm, David (2022c): Ostseebad Markgrafenheide: Geschichte von 1990 bis zur Gegenwart. Online unter: <https://rostock-markgrafenheide.de/geschichte/die-geschichte-von-1990-bis-zur-gegenwart/>; aufgerufen 11.05.2022.

Ortschroniken Mecklenburg-Vorpommern/Steinmüller, Wilfried (2018): Wiethagen im Inbötter. Online unter: https://www.ortschroniken-mv.de/index.php/Wiethagen_im_Inb%C3%B6tter; aufgerufen 19.05.2022.

Ortschroniken Mecklenburg-Vorpommern/Windfluechtermv (2017a): Gemälde "Torfbrücke um 1890" von Carl Malchin. Online unter: https://www.ortschroniken-mv.de/index.php/Da-tei:IMG_20170226_0024.jpg, aufgerufen 17.05.2022.

Ortschroniken Mecklenburg-Vorpommern/Windfluechtermv (2017b): Torfbrücke Auszug preußische Landesaufnahme Fortschreibung 1927. Online unter: https://www.ortschroniken-mv.de/index.php/Datei:Torfbrücke_PLA_1927.jpg; aufgerufen 17.05.2022.

Ortschroniken Mecklenburg-Vorpommern/Windfluechtermv (2019): Torfbrücke 1930, von Graal Müritz kommend, Höhe Stromgraben. Online unter: https://www.ortschroniken-mv.de/index.php/Datei:Torfbr%C3%BCcke_1930.jpg, aufgerufen 17.05.2022.

Schröder, Richard (2015): Haltepunkt Rostock Torfbrücke. Online unter: <https://www.ostseestrecke.de/haltepunkt-rostock-torfbruckeehm-graal-muritz-schwanenberg/>; aufgerufen 17.05.2022.

Steike, Hans (2015): Die Geschichte des Marinestützpunktes „Hohe Düne“ 1913-1900. Online unter: <https://web.archive.org/web/20151222021003/http://www.marinekameradschaft-kss.de/die-geschichte-des-marinestutzpunktes-hohe-dune-1913-1900>; aufgerufen 15.05.2022.

Treffpunkt Ostsee (2022): Entdeckerpfad „Biologische Vielfalt“ durch die Rostocker Heide. Online unter: <https://www.treffpunkt-ostsee.de/ostsee/sehenswertes/naturlehrpfade-erlebnispfade/entdeckerpfad-biologische-vielfalt-rostocker-heide.php>; aufgerufen 25.01.2023.

Wikimedia Commons/Hajotthu (2016): Bereich Moorgraben in Markgrafenheide - Gemälde „Winter in Markgrafenheide“ von Carl Malchin (1903). Online unter: https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Malchin_Carl@Winter_i_Markgrafenheide.JPG, aufgerufen 11.05.2022.

Wikimedia Commons/N3MO (2005): Die Rostocker Heide. Online unter: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:MAP_-_Rostocker_Heide_1912.jpg; aufgerufen 19.05.2022.

Wikimedia Commons/N3MO (2013): Warnemünde und der Breitling heute im Vergleich zum 19. Jahrhundert. Online unter https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map_Rostock_Vergleich_1877a.svg#/media/File:Map_Rostock_Vergleich_1877a.svg; aufgerufen 16.05.2022.

Wikimedia Commons/N3MO (2014): Lage der Rostocker Heide - Karte Rostocker Heide von 1912. Online unter: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=484197>; aufgerufen 11.05.2022.

Wikimedia Commons/N3MO (2020): links: Karte königl. preuss. Landesaufnahme 1877 mit Lage von Warnemünde, Küstenverlauf, Breitling und Zufluss zur Ostsee und Lage; rechts: Lage Hohe Düne im Vergleich zum Neuen Strom und Seekanal. Online unter: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Warnem%C3%BCnde_1877.jpg; aufgerufen 11.05.2022.

Wohnungsgenossenschaft Warnow (2022): Baufortschritte im Oberlotse-Voß-Weg. Online unter: <https://www.wg-warnow.de/aktuell/baufortschritte-in-hohe-duene>; aufgerufen 16.05.2022.

Anlagen
