



Rostock-Lichtenhagen Rahmenplan 2025



Bemerkung zur Sprachkonvention:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Text verallgemeinernd das generische Maskulinum verwendet. Diese Formulierungen umfassen alle Geschlechter gleichermaßen; alle Personen sind damit selbstverständlich gleichberechtigt angesprochen und mitgemeint.

Vielen Dank für Ihr Verständnis.

Rostock-Lichtenhagen Rahmenplan 2025

Auftraggeberin

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
Die Oberbürgermeisterin
Neuer Markt 1
18055 Rostock

Bearbeitung

Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH
Am Vögenteich 26
18055 Rostock



Diese Broschüre wird gefördert mit Mitteln des Bundes,
des Landes und der Hanse- und Universitätsstadt Rostock
Stand September 2025

VORWORT

Liebe Bürgerinnen und Bürger,
Liebe Leserinnen und Leser,

Lichtenhagen ist ein lebendiger Stadtteil im Nordwesten Rostocks mit seiner Fußgängerzone, dem „Lichtenhäger Brink“ aber auch mit seinem buddhistischen Meditationszentrum und weitläufigen Parkanlagen. Gerade in den letzten Jahren gab und gibt es jedoch auch vielfache Veränderungen im Stadtbild Lichtenhagens. Mit dem Bau der neuen Zolthochschule, an der künftig 600 Studierende lernen werden, entsteht in Lichtenhagen aktuell das europaweit größte Bauprojekt in Holzmodulbauweise. Durch den Neubau von 8 Mehrfamilienhäusern in der Möllner Straße erhält der Stadtteil 318 moderne Wohnungen, 42 davon werden sozial gefördert.

Lichtenhagen steht, wie andere Stadtteile Rostocks, jedoch auch unter einem erheblichen Anpassungsdruck. Die demographische und wirtschaftliche Entwicklung in den letzten Jahrzehnten, die gestiegenen Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz und die Verkehrswende stellen uns vor besondere Herausforderungen bei der weiteren städtebaulichen Planung.

Der „Rahmenplan Rostock-Lichtenhagen 2025“ bildet die Leitlinien der zukünftigen Gestaltung des Stadtteils ab und soll eine klare Vision für die Zukunft von Lichtenhagen aufzeigen.

Er beschreibt, wie wir den oben genannten Aufgaben begegnen können und zeigt Ziele für die weitere bauliche Gestaltung des Wohnumfelds, die Planung der Grün- und Freiflächen, aber auch für Verkehrslenkung und Immissionsschutz und Denkmalpflege auf.

Die in diesem Rahmenplan enthaltenen Vorhaben sollen dazu dienen, dass Lichtenhagen durch Aufwertung, Anpassung und Neustrukturierung ein lebenswerter und liebenswerter Stadtteil bleibt und sich zukunftsfähig entwickeln kann.

Mit dem Städtebauförderprogramm „Sozialer Zusammenhalt“ stehen finanzielle Mittel für die Umsetzung zur Verfügung. Das Programm fördert Maßnahmen zur Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität sowie der Nutzungsvielfalt, zur Unterstützung der Integration aller Bevölkerungsgruppen und zur Stärkung des Zusammenhalts in der Nachbarschaft.

Der Weg zur Umsetzung des Rahmenplans soll gemeinsam erfolgen, denn wir wollen sicherstellen, dass die Entwicklung von Lichtenhagen die Interessen und Wünsche der Bewohnerinnen und Bewohner widerspiegelt. Unterstützen Sie uns dabei und lassen Sie uns diesen Weg zusammen gehen.

Herzlichst,

Dr. Ute Fischer-Gäde
Senatorin für Stadtplanung, Bau, Klimaschutz
und Mobilität

INHALT

VORWORT	4
Inhalt	5
I Abbildungsverzeichnis.....	7
II Abkürzungsverzeichnis.....	8
III Städtebauförderung „Sozialer Zusammenhalt“	9
1 Entwicklungsstrategien und allgemeine Ziele.....	9
2 Planungsziele.....	12
2.1. Gestaltungsbereiche.....	12
2.1.1 Zusammenfassung Defizite	12
2.1.2 Übergeordnete Gestaltungshinweise.....	12
2.1.3 Beschreibung wichtiger zentraler Bereiche.....	14
2.1.4 Allgemeine städtebauliche Maßnahmen im Stadtteil Lichtenhagen	18
2.1.5 Sanierungsziele Wohnumfeld.....	19
2.2 Denkmalpflege.....	21
2.2.1 Zusammenfassung Defizite	21
2.2.2 Allgemeine städtebauliche Maßnahmen im Stadtteil Lichtenhagen	21
2.2.3 Sanierungsziele Denkmalpflege	22
2.3 Grün- und Freiflächen.....	23
2.3.1 Zusammenfassung Defizite	23
2.3.2 Öffentliches Grün	24
2.3.3 Privates Grün	30
2.3.4 Sanierungsziele Grün- und Freiflächen	30
2.4 Nutzungsstrukturen	34
2.4.1 Zusammenfassung Defizite	34
2.4.2 Soziale Nutzung	34
2.4.3 Kommerzielle Nutzung /Nahversorger	34
2.4.4 Sanierungsziele Nutzung	35
2.5 Soziokultur.....	36
2.5.1 Zusammenfassung Defizite	36
2.5.2 Beschreibung der wesentlichen Maßnahmen und Ziele	36
2.5.3 Soziokulturelle Sanierungsziele.....	38
2.6 Verkehr.....	39
2.6.1 Zusammenfassung Defizite	39
2.6.2 Mobilitätsentwicklung	40
2.6.3 Übergeordnete Sanierungsziele Verkehr.....	42

2.6.4	Fließender motorisierter Individualverkehr.....	42
2.6.5	Sanierungsziele fließender Verkehr.....	42
2.6.6	Ruhender Verkehr.....	43
2.6.7	Sanierungsziele ruhender Verkehr	44
2.6.8	Fußverkehr.....	44
2.6.9	Sanierungsziele Fußverkehr.....	45
2.6.10	Radverkehr	45
2.6.11	Sanierungsziele Radverkehr	46
2.6.12	Öffentlicher Personennahverkehr.....	46
2.6.13	Sanierungsziele Öffentlicher Personennahverkehr	47
2.7	<i>Umweltsituation</i>	49
2.7.1	Zusammenfassung Defizite	49
2.7.2	Abfallwirtschaft.....	49
2.7.3	Öffentliche WC-Anlagen.....	50
2.7.4	Wasser- und Hochwasserschutz	50
2.7.5	Immissions- und Emissionsschutz.....	50
2.7.6	Sanierungsziele allgemeine Umweltbelange	51
2.7.7	Sanierungsziele Wasser- und Hochwasserschutz	51
2.7.8	Sanierungsziele Immissionen.....	51
3	<i>Maßnahmen</i>	52
3.1	<i>Bauliche Einzelmaßnahmen aus dem städtebaulichen Rahmenplan – Maßnahmenliste</i>	55
IV	<i>Quellenverzeichnis</i>	56

I ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: offizielles Stadtteillogo	10
Abb. 2: geräumte Fläche Wolgaster Straße 1	14
Abb. 3: Ratzeburger Straße 7	15
Abb. 4: zukünftiger Zollstandort des Bundes	15
Abb. 5: Stadtteilzentrum Güstrower Straße	16
Abb. 6: Bützower Straße	17
Abb. 7: gebietstypisches Eckgebäude	17
Abb. 8: hochbauliche Veränderungen	20
Abb. 9: Pumptrack	28
Abb. 10: Freianlagen	33
Abb. 11: Stadtteilbüro Lichtenhäger Brink 10	36
Abb. 12: Mastsäule mit integrierter Ladestation (ubitricity GmbH)	43
Abb. 13: Verkehrsanlagen	48
Abb. 14: Gesamtmaßnahmenplan Rahmenplanung	53
Abb. 15: Maßnahmenplan der bisherigen Programmanträge	54

II ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ASB	Arbeiter-Samariter-Bund Deutschland e. V.
BauGB	Baugesetzbuch
B-Plan	Bebauungsplan
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
DB	Deutsche Bahn
HRO	Hanse- und Universitätsstadt Rostock
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
ILL e. V.	Institut Lernen & Leben e. V.
KGA	Kleingartenanlage
Kita	Kindertagesstätte
KOE	Eigenbetrieb Kommunale Objektbewirtschaftung und -entwicklung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock
MOPZ	Mobilitätsplan Zukunft
MV	Mecklenburg-Vorpommern
NHN	Normalhöhennull
OKG	Oberkante Gelände
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RGS	Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Woh- nungsbau mbH
SBZ	Stadtteil- und Begegnungszentrum
UFK	Umwelt- und Freiraumkonzept Rostock
WIRO	WIRO Wohnen in Rostock Wohnungsgesellschaft mbH
WSA	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ostsee
ZASSt	Zentrale Aufnahmestelle für Flüchtling

III STÄDTEBAUFÖRDERUNG „SOZIALER ZUSAMMENHALT“

Seit Beginn der Analyse für den Stadtteil Lichtenhagen, welcher 2019 in das Städtebauprogramm des Bundes „Soziale Stadt“ aufgenommen wurde, gab es einige Änderungen in der Förderkulisse des Bundes. Das bisherige Programm „Soziale Stadt“ wird im neuen Programm „Sozialer Zusammenhalt – Zusammenleben im Quartier gemeinsam gestalten“ fortgeführt und weiterentwickelt. Dieser Rahmenplan wurde auf die Programmziele aktualisiert, um die Wohn- und Lebensqualität sowie die Nutzungsvielfalt in den Quartieren zu erhöhen, die Integration aller Bevölkerungsgruppen zu unterstützen und den Zusammenhalt in der Nachbarschaft zu stärken. Die Finanzhilfen des Bundes und des Landes werden investiv und investitionsbegleitend in städtebaulichen Gesamtmaßnahmen zur Stabilisierung und Aufwertung von Stadt- und Ortsteilen eingesetzt, die aufgrund der Zusammensetzung und wirtschaftlichen Situation der darin lebenden und arbeitenden Menschen erheblich benachteiligt sind (vgl. § 171e BauGB).

Im neuen Programm werden das Quartiersmanagement und die Mobilisierung von Teilhabe und ehrenamtlichem Engagement stärker betont. Im Sinne einer ganzheitlichen Perspektive sind vor Ort bestehende oder bereits geplante Projekte, Mittel und Akteure in die Förderung der Stadt- und Ortsteile einzubeziehen, um durch eine Abstimmung vor Ort die Kräfte zu bündeln. Zudem gilt es, Strukturen für eine langfristige Verstetigung erfolgreicher Maßnahmen über den Förderzeitraum hinaus zu schaffen. Förderfähig sind daher vorrangig Gesamtmaßnahmen, die im Fördergebiet für ergänzende Maßnahmen Kooperationen mit Dritten vereinbaren“ (Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, 2022).

Der Sprachgebrauch des Wortes „Sanierung“ umfasst somit nicht nur die Sanierung bestehender Objekte/Verkehrsanlagen, sondern auch im weitesten Sinne die Verbesserung vorhandener Situationen wie Kultur, Versorgung, Neubau wichtiger stadtteilbezogener Projekte, Aktivierung von Bürgerbeteiligung.

1 ENTWICKLUNGSSTRATEGIEN UND ALLGEMEINE ZIELE

Das übergeordnete Ziel der Rahmenplanung besteht darin, Strategien und Herangehensweisen zu entwickeln, welche die im Analyseteil erkannten Missstände beseitigen oder minimieren. Um dies auf einer Fördergebietsgröße von 1,74 km² zu realisieren, bedarf es strategischer Leitlinien.

Die Analyse ergab eine älter werdende Bevölkerung im Stadtteil. Rund drei von zehn Einwohnern sind in Lichtenhagen 65 Jahre und älter.¹ Die vorhandenen kommerziellen Angebote sind dementsprechend ausgerichtet, sodass es viele Physiotherapien, Pflegeeinrichtungen und Tagesbetreuungen gibt. Vor diesem Hintergrund ist eines der übergeordneten Ziele, den Stadtteil auch für jüngere Bewohner attraktiv und bedarfsgerecht zu gestalten. Durch moderne Angebote für

¹ Stadtbereich C, Lichtenhagen

jüngere Menschen und durch eine verbesserte Vernetzung mit anderen Stadtteilen kann Lichtenhagen zu einem lebendigen Zentrum entwickelt werden.

Zu dieser Vernetzung gehören zum einen die Mitte des Stadtteils Lütten Klein, welcher ein umfangreiches Dienstleistungs- und Erwerbsangebot liefert, und zum anderen der östlich gelegene Stadtteil Groß Klein. Der nördlich vorgelagerte Küstenstadtteil Warnemünde, der über die Stadtgrenzen hinaus einen hohen Bekanntheitsgrad besitzt, kann eine positive Strahlkraft auf Lichtenhagen bewirken. Diese Eigenschaften müssen zugunsten der Entwicklung Lichtenhagens genutzt werden.

Der Stadtteil erlangte schon kurz nach der Wiedervereinigung internationale Bekanntheit aufgrund des ausländerfeindlichen Pogroms im Jahr 1992 am Sonnenblumenhaus. Dadurch kam es zu einem massiven Bruch im Selbstverständnis des Stadtteils: In den 1970er- und 1980er-Jahren hatte er, vor allem aufgrund des Vorzeigeprojekts Fußgängerzone „Lichtenhäger Brink“ mit verschiedenen künstlerisch gestalteten Brunnen und Eckläden an den Plattenbauten, als Musterbeispiel für den gelungenen Städtebau in Großplattenbauweise gegolten (vgl. Stadtarchiv Rostock, 1986: S. 13).



Abb. 1: offizielles Stadtteillogo

Ein erster Schritt, der zur Prägung einer neuen Identität des Stadtteils beitragen soll, wurde bereits im Frühjahr 2022 getan. In Kooperation mit der Hochschule Wismar und der Hundertwasser-Gesamtschule Rostock wurden mehrere Logos für den Stadtteil Lichtenhagen entwickelt. Über den Gewinner (vgl. Abb. 1) konnten die Einwohner des Stadtteils entscheiden, und über das Logo begleitende Motto: „Meer in Sicht“. Beide Elemente sind nicht nur identitätsstiftende Grundpfeiler für die Planungen der nächsten Jahre, sie tragen außerdem zu einem neuen, positiven Image des Stadtteils bei. Das Logo stammt aus dem ersten der sieben Brunnen auf dem

ausgezeichneten Lichtenhäger Brink und wurde von Jette Rieck entworfen, während das Motto den Bezug zum in der Nähe gelegenen Meer herstellt.

Die Maßnahmen der Städtebauförderung gilt es, zügig umzusetzen, daher müssen aufgrund der Fülle an Zielen Schwerpunkte gesetzt werden. Diese bestehen für Lichtenhagen in der:

- „Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität, u. a. durch die Aufwertung und Anpassung des Wohnumfeldes und des öffentlichen Raumes, Verbesserung der negativen Prägung des öffentlichen Raumes durch Kfz-Abstellflächen
- Verbesserung kinder-, familien- und altengerechter sowie sonstiger sozialer Infrastrukturen,
- Bereitstellung und Erweiterung des kulturellen Angebots,

- Verbesserung der Integration und Inklusion benachteiligter Bevölkerungsgruppen und des ehrenamtlichen Engagements, insbesondere durch frühzeitige Beteiligung und Aktivierung der Bewohner sowie Vernetzung lokaler Akteure,
 - Entwicklung und Verstetigung des Quartiersmanagements, insbesondere als Anlaufstelle in der Nachbarschaft sowie Schnittstelle zwischen Bürgern, Verwaltung und sonstigen Quartiersakteuren, zur Aktivierung, Beteiligung und Vernetzung, zur Koordinierung und Bündelung der Angebote und Maßnahmen im Quartier“
- (Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen 2024).

Für die Erstellung dieses Planungsteils wurden im Vorfeld, parallel zur Analyse, mehrere Beteiligungen im Stadtteil durchgeführt. Ziel ist es, eine bürgernahe und nachhaltige Stadtteilplanung zu erstellen. Hierzu zählten vor allem die Stadtteilspaziergänge im Oktober 2020. Direkt vor Ort, während der etwa zweistündigen Spaziergänge, konnten die Bewohner auf Schwächen und Potenziale im Stadtteil hinweisen. Vertieft wurden diese Informationen in den Veranstaltungen „Ideen-Zimmer“ Ende April 2022, in dem die Einwohner die Möglichkeiten hatten, in einer Stadtteilkarte und auf weißen Bettlaken Standorte mit Missständen und Stärken zu markieren und zu beschreiben. In einem sich anschließenden Austausch auf dem Lichtenhäger Brink am 29. April 2022 konnten noch einmal Ergänzungen gemacht werden. Beim Kinder- und Familienfest am 16. Juni 2022 stellte sich die RGS ebenfalls vor und nahm weitere Anregungen und Ideen zur Stadtteilentwicklung entgegen. All diese Veranstaltungen bilden eine wesentliche Basis für die nachfolgende Planungsgrundlage.

Der nachfolgende Planungsteil ist zum leichteren Verständnis entsprechend der Analyse aufgebaut. Des Weiteren, um den Interessenskonflikten der im Stadtteil zur Verfügung stehenden Flächen vorzubeugen, wird das Prinzip der Stärkung der doppelten Innenentwicklung verfolgt. „Eine intelligente Innenentwicklung setzt daher nicht allein auf die bauliche Wiedernutzung von Brachen und Baulücken sowie auf die Nachverdichtung von Gebieten mit ursprünglich nur geringer Siedlungsdichte, sondern auch auf die Entwicklung von

- Baulücken und Brachflächen
- öffentlichem urbanen Grün
- baulich genutzten Flächen
- Verkehrsraum“ (Bundesamt für Naturschutz 2017, S. 16).

2 PLANUNGSZIELE

2.1 GESTALTUNGSBEREICHE

2.1.1 Zusammenfassung Defizite

- Aufwertung Eingangsbereich von der B 103 in die Güstrower Straße notwendig
- Das Zentrum Lichtenhagens und das Umfeld des Zentrums sind nicht attraktiv, da es wenig Aufenthaltsbereiche gibt. Das Stadtteilzentrum ist schlecht zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar.
- Die Mecklenburger Allee wurde bisher nicht als Hauptverkehrsanbindung an die B 103 angeschlossen und mit dem Umland verbunden. Dadurch entsteht ein undefinierter öffentlicher Raum, der den nördlichen Bereich Lichtenhagens räumlich abschneidet.
- Dem Lichtenhäger Brink fehlen in den Zugangsbereichen und der Mitte attraktivere, öffentliche Funktionen, die über die reine Wegeverbindung und den Aufenthalt im Grünen hinausgehen. Die Übergänge in angrenzende Stadtbereiche sind ungenügend und die Verbindung dieses Grünbereiches zu anderen Grün- und Freiflächen wenig wahrnehmbar.
- Die leerstehenden Eckläden sowie auch die mit schlechtem baulichem Zustand tragen nicht zu einem positiven Gesamteindruck des jeweiligen Straßenraumes bei. Dies betrifft ins-besondere den Bereich des Lichtenhäger Brinks und führt zu einer Abwertung des gesamten Areals.
- Der Leerstand und der unzureichende Zustand der Bausubstanz in der Möllner Straße 10-12 a stellt einen städtebaulichen Missstand dar.
- Die Barrierefreiheit der Gebäude im Stadtteil ist nicht vollständig gewährleistet, da nicht jedes mehrgeschossige Gebäude mit einem Fahrstuhl ausgestattet und/oder barrierefrei erreichbar ist.

2.1.2 Übergeordnete Gestaltungshinweise

Lichtenhagen hat, wie viele andere zwischen den 1960er- und 1980er-Jahren entstandene Großwohnsiedlungen in Rostock, einen baulichen Wiedererkennungswert, der auch in Zukunft erhalten werden soll. Hierzu zählt vor allem die sich mäandernd durch den Stadtteil ziehende Baustruktur. Diese ist zu erhalten und nicht durch potenzielle Abbruchmaßnahmen von Großwohntypologien zu zerstören. Weiterhin ist die Ausdehnung des Stadtteils durch die zwei Wohnscheiben deutlich erkennbar. Soweit möglich ist zukünftig darauf zu achten, dass bei Sanierungsmaßnahmen von Hochhäusern die Hülle der Gebäude sich als helle Putzfassade mit gegliederten, backsteinfarbenen Klinkerelementen darstellt. Ebenso sind das „zumöhlende“ Bebauen der Grundstücksfreiflächen in den Vorgärten sowie Innenhöfen mit diversen Nebenanlagen nicht zu unterstützen. Für die ebenfalls dazu zählenden und vor allem aus praktischen Gründen vorgesezten Fahrstuhlanlagen nebst Nebenanlagen (bspw. Wolgaster Straße 13 - 16), sind baulich sinnvolle und städtebaulich ansprechenden Lösungen zu finden. Hintergrund ist die Altersstruktur im

Stadtteil Lichtenhagen, welche einen Bedarf solcher Anlagen rechtfertigt. Gleichzeitig können sie für mobilitätseingeschränkte Personen sowie Eltern mit Kinderwagen etc. genutzt werden. Ebenso sollten zukünftigen Nebenanlagen, wie Fahrradabstellräume, in die Wohnhäuser integriert werden. Um die großwohnsiedlungstypische Weite in Zukunft zu gewährleisten, sollte vor allem im Rahmen potenziell anstehender Sanierungsmaßnahmen in den Erdgeschossbereichen private Grundstückseinfriedungen zurückgebaut werden. Zum einen widersprechen sie dem Gebietscharakter und zum anderen reichen sie in öffentliche Flächen hinein und führen so zu An eignungsprozessen.

Neubauten sind qualitativ und kreativ mit zeitgemäßer Architektursprache einzuordnen. Im gleichen Zuge ist auf die Verwendung von recyclebaren, rohstoffschonenden und nachhaltigen Materialien zu achten. Sie unterstützen das von der Hanse- und Universitätsstadt gesetzte Ziel des klimagerechten und energieschonenden Bauens.

Fassaden

Trotz des Alters des Gebietes wurden vor allem die Geschosswohnungsbauten in den vergangenen Jahren saniert und ergeben für die Bewohner als auch für die Gäste des Gebietes ein einheitliches, freundliches Bild. Die Fassaden werden durch eine Vielzahl von Balkonen, in Teilen mit Glasverkleidung, gezeichnet. Des Weiteren prägen die nachträglich installierten und zur Barrierefreiheit beitragenden Fahrstuhlschächte das Bild der Hochbauten.

Auch weiterhin wird eine einheitliche, ansprechende äußere Gestaltung des Stadtteils angestrebt. Dies gilt sowohl für den Geschosswohnungsbau als auch für Ein- und Mehrfamilienhäuser in der Umgebung, primär im Norden. Auf eine dezente, in das Stadtbild passende Farbgestaltung, ist zu achten. Im Sinne des sich wandelnden Klimas sind auf vollflächige Glasfassaden sowie vollumfänglich sehr dunkle Fassadenfronten aufgrund von Aufheizungseffekten zu verzichten. Elemente wie Fassadenbegrünung oder, sofern zum Gebäudetypus und zur Materialität passende professionelle Graffiti-Kunst sind zu begrüßen. Um dieses Ziel umzusetzen, ist eine Kontaktaufnahme mit Eigentümern notwendig. Vor allem im Bereich der Fassadenbegrünung besteht ein großes Potenzial, das aktuelle Themen, wie die der Nachhaltigkeit, des Wohlbefindens der Bewohner sowie die Attraktivität des Stadtteils voranbringt und zu verfolgen ist.

Erdgeschossbereiche

Sanierungsbedürftige oder neu zu errichtende Erdgeschossbereiche, die eine gewerbliche Nutzung anstreben, sind dazu angehalten, primär ein dem Wohnen im Wohngebiet dienendes Gewerbe anzubieten. Des Weiteren sind sie im Sinne der Gleichbehandlung barrierefrei und gut auffindbar zu gestalten. Wesentliche Beispiele im Stadtteil sind hierfür besonders die Mecklenburger Allee sowie die Bützower Straße.

2.1.3 Beschreibung wichtiger zentraler Bereiche

Um zur Umsetzung der Förderziele zur hochbaulichen Gestaltung eine qualifizierte Planungsgrundlage zu erhalten, kann das Fördergebiet anhand vorhandener bzw. geplanter Gebäudestrukturen in verschiedene Gestaltungsbereiche und raumprägende Elemente gegliedert werden. Darin werden ebenso die jeweiligen Charakteristika erläutert. In diesem Plan der hochbaulichen Veränderungen sind gestalterisch zusammenhängend und eine Vielzahl wesentlicher stadt- und infrastruktureller, aber auch hochbaulicher Aussagen bildlich erläutert. Ergänzt wird dies durch neue hochbauliche Maßnahmen, welche sich in die vorhandenen Strukturen einfügen müssen. Hierzu zählen bspw. die bereits in den vergangenen Jahren vereinzelt errichteten Neubauten wie die Berufliche Schule „Alexander Schmorell“ sowie das buddhistische Meditationszentrum. Sie tragen dazu bei, den Stadtbereich moderner und attraktiver zu gestalten. Dieser Aspekt soll auch in Zukunft, bspw. durch die weitere bauliche Verdichtung des Stadtteils mit einer wohnergänzenden Nutzung, weiterverfolgt werden. Als geeignete Standorte können hier die Wolgaster Straße 1, die Ratzeburger Straße 7 sowie die Möllner Straße 10 (Zoll-Hochschule des Bundes) und das Stadtteilzentrum in der Güstrower Straße herangezogen werden. Sie werden als gute und zukunftsfähige Standorte, die den Stadtteil voranbringen, betrachtet.

Bereich Wolgaster Straße 1

Das Grundstück kann freiräumlich als auch baulich genutzt werden. Bei einer Neubebauung des 8.623 m² großen Grundstücks wird vor allem wegen der städtebaulichen Vorprägung des Standortes die Errichtung mit maximal einem Gebäude, zwei-dreigeschossig, empfohlen. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, der umliegenden



Abb. 2: geräumte Fläche Wolgaster Straße 1

Wohnbebauung, wird eine soziale, kulturelle oder kirchliche/religiöse Nutzung bevorzugt. Hintergrund ist die mit mehr negativen Auswirkungen zu erwartende städtebauliche Verdichtung mit kommerzieller Wohnnutzung. Vor allem die nachzuweisenden, zusätzlichen Stellplätze in diesem Bereich sind eine Herausforderung des Raumbedarfs.

Die Idee der Einordnung einer Einrichtung mit betreutem Wohnen und Pflege kann soziale Spannungen ausgleichen, wenn die älteren Bewohner des Stadtteils, die nicht mehr allein zu Hause zurechtkommen, in so einer Einrichtung den Stadtteil nicht verlassen müssen.

Dieses Konzept hat sich schon an anderer Stelle bewährt.

Diese Nutzungsvielfalt soll neben Wohnbereichen und Gewerbeeinheiten vor allem kulturelle, versorgende, soziale und zunehmend auch grüne Einrichtungen in einem Gebiet vereinen. Eine funktionale Durchmischung kann etwa gelingen, indem Bildungs- und Kulturzentren als innovative

Bildungs-, Kultur- und Lernorte konzipiert werden, die eine Vielzahl von Lernarrangements vereinen und ganz unterschiedliche Institutionen zusammenführen, darunter Bibliotheken, Volkshochschulen, Museen, Kulturinitiativen und soziale Einrichtungen. Diese sollen für alle Einwohner zugänglich sein und eine Vielzahl von Lernbedürfnissen erfüllen. Als nicht-kommerzialisierte Treffpunkte und Kommunikationszentren können sie eine wichtige Rolle als Marktplätze in den segregierten Orten spielen. In Rostock wird aktuell vor allem versucht, der Segregation vor Ort mit soziokulturellen Veranstaltungen durch Vereine entgegenzuwirken, die durch nachhaltige Angebote oder gezielte Wohnraumlenkung erreicht werden kann.

Wünschenswert ist eine vorangestellte Bürgerbeteiligung, die den tatsächlichen Bedarf der Nutzung an dieser Stelle abfragt. Hierfür ist das Quartiersmanagement vor Ort einzubeziehen sowie die Koordinierungsstelle Beteiligung der HRO als auch der KOE als Grundstückseigentümer.

Bereich Ratzeburger Straße 7



Abb. 3: Ratzeburger Straße 7

Auf dem Grundstück befanden sich ruinöse Gebäude, die bereits abgerissen wurden. Das Gebiet ist zu entwickeln. Aufgrund der Lage im Zentrum von Lichtenhagen kann das Grundstück, wie das der Wolgaster Straße, grundsätzlich nach § 34 BauGB bebaut werden. Erste Rücksprachen mit dem Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität ergaben Vorgaben für die Anzahl der Geschosse, der Gebäudehöhen sowie der Art der Bauweise.

Bereich Möllner Straße 10 - 12

Auf den Flächen der Möllner Straße 10 bis 12 ist die Errichtung eines deutschlandweit zweiten Standortes für eine Hochschule des Bundes, Fachbereich Finanzen, Zollverwaltung vorgesehen. Geplant ist ein Lehrgebäude mit Verwaltung, Hörsälen und eine Mensa sowie ein Wohnheim mit Parkgarage.



Abb. 4: zukünftiger Zollstandort des Bundes

Die Baumaßnahmen starteten bereits im Jahre 2024, sodass voraussichtlich Ende 2026 mit dem Lehrbetrieb für ca. 600 Studierende begonnen werden kann. Insgesamt stehen 24.000 m² Nutzfläche zur Verfügung.

Bereich Stadtteilzentrum Güstrower Straße

Das Stadtteilzentrum sollte ursprünglich nach dem seit 1996 rechtskräftigen Bebauungsplan (B-Plan) „02.MK.21 Lichtenhagen Zentrum“ entwickelt werden. Der Bestand und die Festsetzungen im vorhandenen B-Plan weichen stark voneinander ab, sodass die derzeitigen hochbaulichen Gegebenheiten viel



Abb. 5: Stadtteilzentrum Güstrower Straße

Potenzial zur Verdichtung des Gebietes zulassen. Eine städtebauliche Weiterentwicklung ist anzustreben, um die derzeit absinkende Attraktivität zu verbessern. Dies könnte durch eine Neuordnung des Bereichs unter ganzheitlicher Betrachtung anstehender Randentwicklungen erfolgen. Dann ist vor allem auf den Verkehr einschließlich der Anbindung der noch nicht barrierefreien S-Bahnhaltestelle sowie etwaige kommerzielle Neubaubedarfe zu achten. Der Fokus ist auf die Beteiligung der ortsansässigen Eigentümer zu legen.

Neben der Einbindung der Eigentümer ist eine parallele Abfrage der Stadtteilbewohner zu ihren Ansprüchen an das Stadtteilzentrum an der Güstrower Straße notwendig. Unter Berücksichtigung aller Hinweise von Betroffenen, Eigentümern und Anwohnern ist eine Aktivierung des Bebauungsplans möglich.

Grundsätzlich ist die verkehrliche Neustrukturierung der Parkplatzflächen zu prüfen, ebenso die Anbindung an das umgebende Gebiet. Dies kann durch den Bau eines Parkhauses realisiert werden. Angestrebt wird die Zentralisierung des Verkehrs, bspw. in einer Parkpalette. Die Umsetzung dieser Planungsidee beruhigt den Verkehr auf der Platzfläche zwischen den verschiedenen Einzelhändlern. Grundsätzlich ist ein aufgewertetes Umfeld mit Aufenthaltsbereichen für die Bewohner zu anzustreben sowie mit dem Umfeld bis hin zum Lichtenhäger Brink ein vernetztes Stadtteilzentrum zu schaffen.

Bereich Bützower Straße 12-13b Nahversorger

Das ehemalige Nahversorgungszentrum ist durch Auszug einiger Läden und Dienstleister nur noch ein ausschließlicher Nahversorger. Eine weitere Entwicklung ist nicht erkennbar. Der Bestand ist zu sichern, eine gute Erreichbarkeit ist mit der Umfeldgestaltung zu erreichen.

Zu prüfen ist die Qualität des Wohnens in der ehemaligen Kaufhalle. Kostengünstiges Wohnen darf nicht zu Lasten einer schlechten Lebensqualität gehen.



Abb. 6: Bützower Straße

Bereich Eckbebauungen

Im Rahmen des Quartiersmanagements konnte die zentrale Bedeutung der insgesamt 23 Eckgebäude für die Aufenthaltsqualität im Quartier herausgearbeitet werden. Besonders hervorzuheben ist hierbei, dass – wie bereits erwähnt – sowohl sozio-kulturelle als auch gewerbliche Angebote im Stadtteil bislang fehlen. Früher konnte diesem Missstand durch die Eckbauten entgegengewirkt werden. Leider befindet sich ca. die Hälfte der Eckbauten im sanierungsbedürftigen Zustand. Das im Juli 2023 neu eröffnete Stadtteilbüro in einem der Eckgebäude am Lichtenhäger Brink, auch Boulevard genannt, strahlt eine positive Wirkung auf das gesamte Umfeld aus. Der Lichtenhäger Brink, als grüne Ader des Stadtteils, stellt einen wichtigen städtebaulichen Handlungsraum dar und wurde bereits umfassend saniert. Eine erfolgreiche Nutzung der Eckgebäude könnte ebenfalls eine positive Ausstrahlung auf das Quartier haben und stellt eine Maßnahme dar, um der residenziellen Segregation in Rostock entgegenzuwirken.

Eine zentrale Herausforderung, um als Kommune in diesem Zusammenhang Handlungsspielraum zu erhalten und die Ecklösungen im Rahmen der Städtebauförderung adressierbar zu machen, sind die gegenwärtigen Eigentumsverhältnisse. Die Realisierungsmöglichkeiten für die vielfach von Anwohnern gewünschten Begegnungsräume innerhalb des Quartiers sind in diesem Kontext zu prüfen. Innovative Nutzungskonzepte könnten hierbei im Rahmen eines Erprobungsverfahrens durch die Städtebauförderung ebenfalls berücksichtigt werden.



Abb. 7: gebietstypisches Eckgebäude

2.1.4 Allgemeine städtebauliche Maßnahmen im Stadtteil Lichtenhagen

Das Nebeneinander und das Ineinandergreifen von intensiv genutzten Innenhöfen, Abfolge von Plätzen, den verschiedensten Arten von Wohnbebauung, führt zu einer städtebaulichen Vielfalt, die der Stadtteil auf den ersten Blick nicht erkennen lässt. Daher ist die Differenziertheit und besondere Architektur mit Freiraumgestaltung und angepassten Neubauten zu unterstützen.

Die langfristige Planung für den Stadtteil Lichtenhagen sieht die Schaffung einer verbesserten Erschließungssituation durch die Anbindung der Mecklenburger Allee an die Stadtautobahn B 103 vor. Dies führt zur Entlastung der Kreuzung Güstrower Straße/B 103 und zur Reduzierung von Unfällen mit Fahrradfahrern sowie Fußgängern am Stadtteilzentrum.

Ebenfalls können durch die planerische Fokussierung auf wesentliche Verbindungen zwischen dem nördlichen und dem südlichen Teil Lichtenhagens die fußläufigen und Fahrradachsen gestärkt werden. Die gute Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums muss ein Schwerpunkt der Verkehrsplanung sein.

Das bietet dann auch die Möglichkeit der Verbesserung der hochbaulichen Erweiterung des Stadtteilzentrums. Die Verkehrsberuhigung kann zu einer zunehmenden Besucherfrequenz führen. Dann gibt es die Möglichkeit, die bauliche Erweiterung auf der gleichen Fläche entsprechend B-Plan zu planen oder an der Südseite Güstrower Straße durch eine begrenzte Neubebauung der Parkplatzflächen an der Ecke Güstrower Straße/Flensburger Straße hier ein attraktives städtisches Erscheinungsbild für einen der am stärksten genutzten Ortseingänge Lichtenhagens entstehen zu lassen.

Sicherzustellen ist dort aber auch ein zur Flensburger Straße vorgelagerten Mobilpunkt der Größe XL (vgl. 2.6.5 ÖPNV), der neben der besseren Erreichbarkeit des Stadtteils auch einen weiteren Anlaufpunkt potenzieller Kunden zu den neuen Angeboten schafft.

Einen weiteren Schwerpunkt stellt die Anbindung des Stadtteilzentrums an den Lichtenhäger Brink als Flanier- und Einkaufsstraße dar. Zum einen soll, wie bereits beschrieben, der Lichtenhäger Brink in seiner ursprünglichen Funktion wieder bestärkt werden und zum anderen wird die strikte Trennung des Stadtteils durch die Güstrower Straße geschwächt. Inwieweit eine solche Anbindung umgesetzt werden kann, ist im Rahmen eines Workshops mit den betroffenen Nutzern und Ämtern zu klären. Wichtiges Ziel ist eine Reduzierung des PKW-Verkehrs oder eine zielgerichtete Verkehrsberuhigung des Kreuzungspunktes Güstrower Straße/Eutiner Straße.

Generell ist der Lichtenhäger Brink im Bereich der Zugänge – der Brink selber wurde in den vergangenen Jahren durch seine vollständige Sanierung erheblich aufgewertet – nutzerfreundlicher, bspw. durch eine verbesserte Auffindbarkeit an die angrenzenden Quartiere anzuschließen. Dies beinhaltet auch die Reduzierung des immer wieder aufkommenden Liefer- und Parksuchverkehrs. Ebenso wurde sich in den Bürgerbeteiligungen ein Beschilderungskonzept gewünscht, das auf die nächsten Durchgänge in den Gebäuden und auf den Stadtpark hinweist.

2.1.5 Sanierungsziele Wohnumfeld

- Die vorhandenen Stadtstrukturen sind zu respektieren, im Sinne von Stadtreparatur zu ergänzen und wo erforderlich, behutsam weiterzuentwickeln.
- Stadtteilprägende Bauten im Rahmenplangebiet (z. B. das Sonnenblumenhaus sowie die weiteren Riegel im Stadtteil) sind zu erhalten; Neubauten im Rahmenplangebiet müssen sich in ihrer Höhe der vorhandenen Stadtsilhouette und dem zugrundeliegenden Bebauungskonzept respektvoll ergänzen.
- Die historisch gewachsenen Platz- und Straßenraumstrukturen mit ihren Hierarchien sind anzuerkennen, zu ergänzen und kreativ weiterzuentwickeln.
- Im Rahmen baulicher Verdichtungen sind die vorhandenen Freiraumqualitäten, insbesondere in den Innenhöfen, zu wahren/schützen.
- gebietsprägende Gestaltungsprinzipien sind zu akzeptieren
 - klare einfache Gebäudekubaturen mit klar erkennbaren Fassaden
 - vertikale Gliederungselemente
- Gestaltqualitäten beim Gebäudebestand sind zu bewahren
- Neubauten sind qualitativ und kreativ mit zeitgemäßer Architektursprache einzuordnen.
- Entwicklung eines Konzepts für die gebietsprägenden Eckgebäude
- Entwicklung eines Einzelkonzepts für den Bereich Wolgaster Straße 1
- Konzeptionierung einer einladenden Eingangssituation in den Stadtteil von der B 103 in die Güstrower Straße.
- der Lichtenhäger Brink soll sowohl in den Zugangsbereichen Ost/West als auch in der Mitte attraktiv gestaltet werden und soll öffentliche Funktionen über die reine Wegeverbindung und den Aufenthalt im Grünen heraus erhalten → der Brink als Treffpunkt, Veranstaltungsort, Ort für kleinere Läden oder Cafés
- Die Übergänge in angrenzende Stadtbereiche und die Verbindung zu anderen Grün- und Freiflächen werden so gestaltet, dass ein übergeordneter Verbund entsteht.
- Gebäude sozialer Einrichtungen müssen in Teilen renoviert oder saniert werden.

RAHMENPLAN LICHTENHAGEN - GEPLANTE MASSNAHMEN BAUFLÄCHEN / NUTZUNG

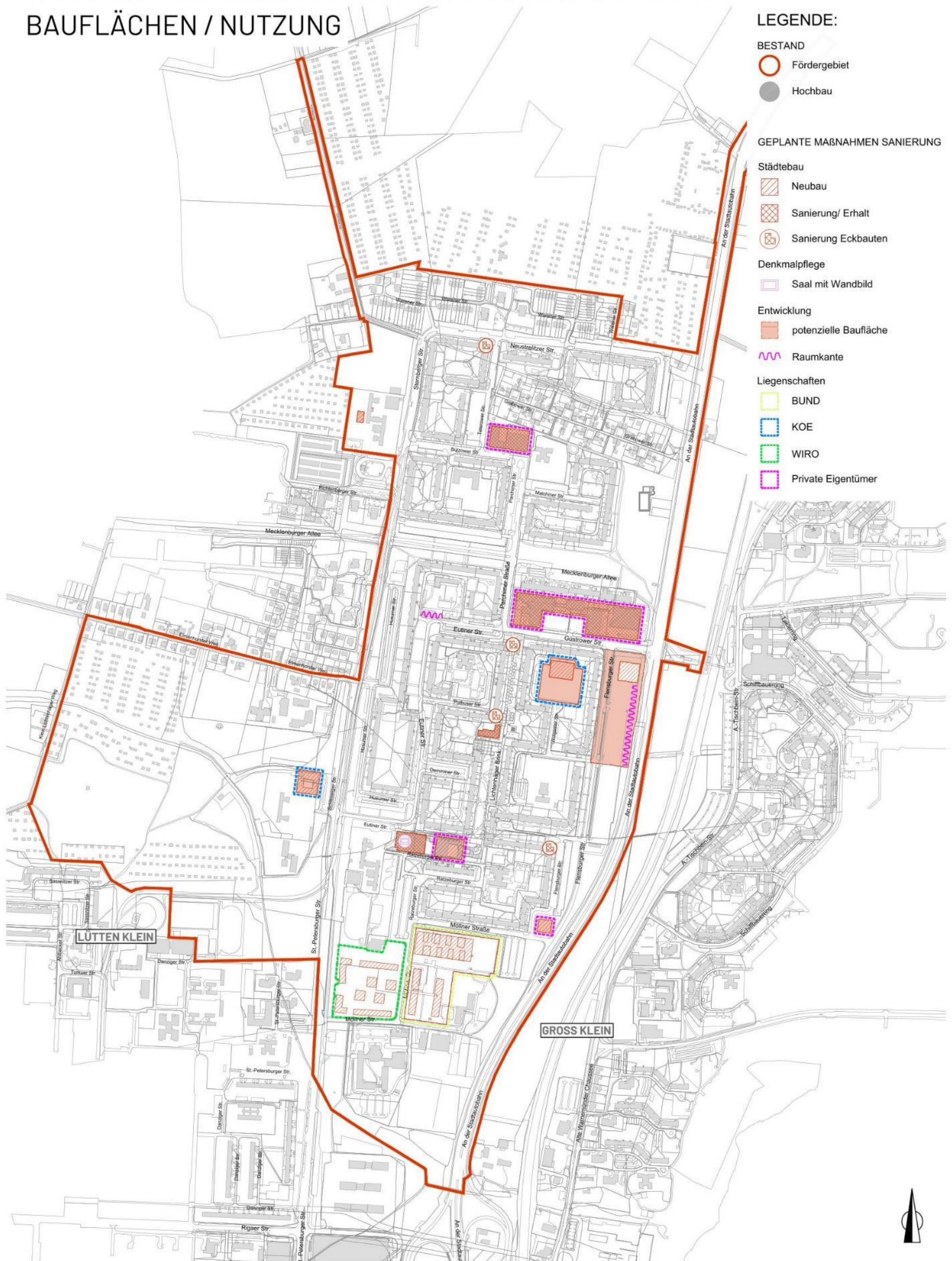


Abb. 8: hochbauliche Veränderungen

2.2 DENKMALPFLEGE

2.2.1 Zusammenfassung Defizite

- Es fehlen attraktive Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote entlang der Fußgängerzone, die zu einer weiteren Belebung des Bereichs führen könnten.
- Das denkmalgeschützte Wandbild „Jugend und Freizeit“ ist nicht öffentlich zugänglich und bedarf einer Restaurierung. Es gibt keine Hinweise über sein Vorhandensein und den Standort des Denkmals.

2.2.2 Allgemeine städtebauliche Maßnahmen im Stadtteil Lichtenhagen

Wie im Analyseteil zur Denkmalpflege erläutert, existieren innerhalb des Rahmenplangebiets drei Objekte, die gem. § 2 Denkmalschutzgesetz M-V unter Denkmalschutz stehen. Dies sind der Lichtenhäger Brink als Gartendenkmal, der Saal mit Wandbild in der Gaststätte „Nordlicht“ und die Fassade des Sonnenblumenhauses.

Gartendenkmal Lichtenhäger Brink

Der Lichtenhäger Brink wurde bereits in vier Bauabschnitten von der Güstrower Straße bis auf Höhe des „Schaschlik Hauses“ (Lichtenhäger Brink 8) wesentlich aufgewertet. Im Zuge des fünften und letzten Bauabschnittes wurde die Sanierung im Jahr 2022 mit Mitteln der Städtebauförderung abgeschlossen. Im Fokus der Maßnahme stand die Sanierung des Bauernbrunnens, die Revitalisierung der in Waschbeton gefassten Hochbeete und ein deutlicher Bezug zum angrenzenden Spielplatz. Nach Beendigung der Maßnahme steht den Nutzern des Stadtteils ein dem Stand der Technik entsprechender Freiraum mit gesteigerter Aufenthaltsqualität zur Verfügung. Er bietet Platz zur Kommunikation mit anderen Bewohnern sowie zur Erholung.

Im Sinne der historischen Nutzung des Lichtenhäger Brinks ist ein rahmenplanerisches Ziel die Wiederbelebung der Erdgeschossnutzung. Dies soll durch die Wiederansiedlung von Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten sowie soziokulturellen Angeboten umgesetzt werden. Optimalerweise ergibt sich daraus eine Stärkung der Identifikation mit dem eigenen Wohnort sowie eine erneute Belebung der Südseite des Lichtenhäger Brinks. Im gleichen Zuge sind auch potenziell notwendige Rückbaumaßnahmen zu forcieren. Sie gewährleisten die Beseitigung städtebaulicher Missstände.

Saal mit Wandbild der Gaststätte „Nordlicht“

Der Saal im Obergeschoss des Gebäudes, einschließlich des Wandbildes, steht unter Denkmalschutz. Der Schutzgegenstand des Saales wird definiert durch die Umfassungswände einschließlich der Fenster und Türen, der Decke sowie dessen Dachkonstruktion und Fußboden. Für die Erhaltung und Nutzung dieses Denkmals liegen künstlerische, geschichtliche und volkskundliche Aspekte zu Grunde.

Das direkt auf den Putz gemalte Wandbild im „Nordlicht“, bedarf einer Restaurierung. Da die anderen Teile des Gebäudekomplexes in der Vergangenheit mehrfach umgebaut worden sind, beschränkt sich der Denkmalschutz nur auf den Saal inklusive des Wandbildes. Um das Denkmal langfristig zu erhalten, bedarf es auch der Pflege und Instandhaltung des Gebäudes. Dieses zeigt an vielen Stellen einen sanierungsbedürftigen Zustand. Im Rahmen der Bewertung sillvoller Nutzungen im Gebiet ist eine Nahversorgungseinrichtung im Erdgeschoss des Gebäudes wünschenswert und damit kann auch der Erhalt des Denkmals gesichert werden.

Wesentlich ist somit, eine gebietsprägende Nutzung zu etablieren, die das Thema Kunst, Kultur und Gemeinsamkeit im Quartier bedienen kann.

Hausaufgänge Mecklenburger Allee 18 und 19, einschließlich Sonnenblumengiebel

Die beiden Aufgänge des Sonnenblumenhauses stehen seit 2022 unter Denkmalschutz. Für die Erhaltung und Nutzung liegen wissenschaftliche, geschichtliche und städtebauliche Gründe vor. Die östlichen Aufgänge Nr. 18 und 19 fungierten früher als Zentrale Aufnahmestelle für Flüchtlinge (ZAST), welche 1992 den fremdenfeindlichen Ausschreitungen ausgesetzt waren. Das äußere Erscheinungsbild des Gebäudeabschnittes Mecklenburger Allee 18 - 19 ist daher zu erhalten. Als wesentliches Element gehören dazu die originalen Außenwände in ihrer Plattenstruktur. Die Waschbetonflächen sind auch zukünftig mit zurückhaltenden Lasurfarben zu streichen, um die körnige Struktur der Oberfläche als Kontrast zu den Klinkerflächen zu bewahren. In der Erdgeschosszone sind Veränderungen an den Eingangshallen bzw. ergänzende eingeschossige Bauten möglich. Die vom Gebäude abgerückten eingeschossigen Bauten gehören nicht zum Denkmal. Die Freiflächengestaltung kann variiert werden, dabei ist der offene Charakter zum Wohngebiet ohne Einzäunung zu erhalten.

Die Stele „Selbstjustiz“ vor dem Sonnenblumenhaus ist für Interessierte und Betroffene schlecht auffindbar. Im Zuge von potenziellen Umgestaltungsmaßnahmen des Freiraums ist für das Objekt ein in unmittelbarer Nähe des Sonnenblumenhauses neuer Standort zu eruieren.

2.2.3 Sanierungsziele Denkmalpflege

- Sanierung des Gebäudes "Nordlicht"
- Restaurierung des Wandbilds „Jugend und Freizeit“
- Statische und gestalterische Sicherung des Giebels des Sonnenblumenhauses

2.3 GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

Sowohl das öffentliche als auch das private Grün gewinnen mit der zunehmenden und anhaltenden Verdichtung von Städten an Bedeutung. In den Großwohnsiedlungen ist der Übergang dieser Bereiche oft fließend, sodass die Nutzer des Freiraumes Grenzen selten bewusst wahrnehmen. Dies verdeutlicht die verantwortungsvolle Rolle der privaten Eigentümer, die ihnen zur Schaffung und Erhalt von Grünstrukturen obliegt. Vor diesem Hintergrund ist es eines der übergeordneten Ziele der Grün- und Freiraumentwicklung, im Sinne der doppelten Innenentwicklung, ein Bewusstsein zu schaffen, dass die Berücksichtigung der Integration von Grün im Rahmen aller baulichen Veränderungen bedacht wird.

Übergeordnet ist das Grünsystem aus öffentlichen und privaten Anlagen im Wechselspiel mit seinen gestalterischen und funktionellen Erfordernissen zu entwickeln und zu vernetzen und, wo möglich, mit dem Umland zu verbinden. Einen Schwerpunkt stellt dabei die Rücksichtnahme auf die besonders schützenswerte Flora und Fauna dar. Ebenso ist der Fokus auf eine mögliche Flächenentsiegelung zu legen. Dies fördert die Schaffung und Sicherung multifunktionaler Retentionsflächen und Ableitungstrassen zur Hochwasser- und Starkregenvorsorge sowie Notentwässerungstrassen.

2.3.1 Zusammenfassung Defizite

- Die mehrgeschossigen Wohngebäude zwischen Bützower und Neustrelitzer Straße sind nicht mit ausreichend öffentlichen und privaten Grünflächen versorgt.
- Der Park Lichtenhagen ist keine attraktive Naherholungs- und Freizeitfläche. Zudem ist die Anhöhe im Westen des Parks häufig vermüllt. Die Parkanlage weist keine Vernetzung mit den umliegenden Wohngebieten sowie mit anderen Park- und Grünverbundsystemen auf. Es fehlen klare Eingänge zum Park Lichtenhagen sowie öffentliche Wegeverbindungen zwischen dem Park, den Stadtteilen Lichtenhagen und Lütten Klein und den Kleingartenanlagen.
- Die öffentliche Freifläche in der Mecklenburger Allee/Malchiner Straße bietet aufgrund der großflächigen verkehrliche Freihaltetrasse nur wenig Aufenthaltsqualität.
- Ungefähr 50 % der Vorgärten im Rahmenplangebiet sind nur mäßig oder nicht gepflegt.
- Defizite hinsichtlich der bedarfsgerechten Ausstattung mit öffentlichen Spielflächen gibt es in der Altersgruppe 7 bis 13 Jahre und bei Jugendlichen im Alter von 14 bis 19 Jahren, unter anderem im Park Lichtenhagen.
- Der Dragunsgraben ist als Fließgewässer nicht erlebbar und zugänglich. Eine Naherholung ist nicht gegeben und es mangelt an Aufenthaltsqualität. Die ökologische Durchgängigkeit des Gewässersystems Dragunsgraben ist nicht gegeben.

2.3.2 Öffentliches Grün

Die intensive Nutzung der städtischen Grünräume durch die Menschen steht oft im Widerspruch zu den Belangen des Naturschutzes. Einerseits kann die Erweiterung und Vernetzung der Grünräume in der Stadt die Existenzbedingungen einiger Tier- und Pflanzenarten verbessern, andererseits können die Erschließung und der Ausbau von Grünflächen, die vorher als unzugängliche Brachen vor dem Menschen geschützt waren, zum Verschwinden bestehender Biotope führen. Die entstehenden Interessenskonflikte sind einzukalkulieren. Unter Berücksichtigung der berechtigten Erholungsansprüche der Stadtteilbewohner sind besondere Übergänge zum nördlich und westlich gelegenen Landschaftsraum („Zwischen den Bergen“ und kleines und großes Moor von 1788) und die großräumigen stadtteil-inneren Grünanlagen (Park und Flächen an der B 103) möglichst naturnah zu gestalten.

Grundsätzlich sind öffentliche Grünanlagen und öffentliches Grün in Straßen und auf Plätzen, sofern es stadträumlich möglich ist, zu entwickeln und untereinander zu vernetzen. Hierzu zählen ebenso Kleinräume in Form von Trittsteinbiotopen.

Die Einbindung vorhandener Konzepte wie bspw.

- Umwelt- und Freiraumkonzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (HRO, 2013),
- die essbare Stadt (HRO, 2021),
- der Masterplan 100 % Klimaschutz (HRO, 2013),
- der Landschaftsplan (HRO, 2014),
- die Grünflächengestaltungssatzung (HRO, 2023) oder
- Kleingartenentwicklungskonzept "Grüne Welle-Stadtgarten Rostock" (HRO, 2021)

sowie viele weitere Fachkonzepte sind in der fortlaufenden Planung stets zu berücksichtigen. Im Landschaftsplan der Hanse- und Universitätsstadt werden Planungsansätze verdeutlicht, wie das Grünraumsystem innerhalb des Rahmenplangebiets nachhaltig- und nutzerorientiert weiterentwickelt werden kann. Hinzu kommen konkrete Einzelmaßnahmen, die im Rahmenplan nachfolgend weiter definiert werden.

Aus der Strategiekarte des UFK („Grüne Infrastruktur – Strategie 2040“) ergeben sich die zentralen Inhalte in Bezug auf die Grün- und Freiraumentwicklung sowie die Sicherung und Weiterentwicklung der Umweltqualitäten. Die Freiraumachsen sind hierbei „Bereiche mit herausragender Bedeutung für die Freiraum- und Umweltqualität sowie die Grünvernetzung“. Sie bilden das Grundgerüst/die Kernzonen des Rostocker Grün- und Freiraumverbundes. Sie zeigen die Vision auf, den Stadt umgebenden Landschaftsraum mit seinen besonderen Umwelt- und Naturqualitäten in die Stadt hineinzutragen und so durchgehende Grün-/ Freiräume von der freien Landschaft, durch den bebauten Raum, bis an das Warnowufer zu schaffen. Wesentliches Merkmal aller Freiraumachsen ist, dass sich hier zahlreiche Umwelt-, Natur- und Freiraumqualitäten überschneiden und verbinden.

Die Freiraumachsen sind im Hinblick auf ihre Qualitäten und Schwerpunkte vielfach unterschiedlich ausgeprägt (Biotopverbund, Naturschutz, Klimaschutz, Bodenschutz, naturnahe Fließgewässerentwicklung, Erholung, etc.). Daher variieren u. a. auch die Schwerpunkte ihrer Entwicklung. Zum Teil sind in der Strategiekarte auch Flächen als Freiraumachsen dargestellt, die aktuell noch keine hochwertigen Grün-/Freiflächen sind. Ziel ist es, diese Bereiche perspektivisch als Freiraumachsen zu entwickeln, um einen zusammenhängenden Grünverbund zu erreichen. Hierbei ist zu beachten, dass die zu entwickelnden Qualitäten, je nach naturräumlicher Ausstattung, der Lage im Stadtgebiet (u. a. Nähe zum Geschosswohnungsbau) und bspw. der Versorgung mit öffentlich nutzbaren Grünanlagen, variieren können.

Zusammen mit den Freiraumachsen steht die Vision der freiraumbezogenen Wege. Ziel ist, die Erlebbarkeit der Grün-/Freiräume zu verbessern bzw. zu ermöglichen. Das Wegenetz setzt sich aus einem „Landschaftsweg“, einem „Warnowweg“ und einer Vielzahl von „Grünen Wegen“ zusammen. So soll jede Freiraumachse durch einen „Grünen Weg“ begleitet werden, welcher die Freiraumachse erschließt und erlebbar macht. Als Freizeitwege führen die Wege abseits von Hauptverkehrsstraßen oder von diesen durch Grün abgeschildert entlang von Parkanlagen, Kleingärten, Grünzügen oder Gewässern.

Nicht optimal genutzte Standorte wie Innenhofflächen, die Freiflächen der Eutiner Straße und Malchiner Straße oder verwaiste Park- und Stellplatzflächen sind im Zuge der Umsetzung des Rahmenplans aufzuwerten. Mittels einer Initiierung neuer multifunktionaler Flächen können neue, alters- und interessensübergreifende Angebote geschaffen werden, die die verschiedenen Stadtteilbereiche miteinander, ggf. thematisch, verbinden. Ein erstes erfolgreiches Beispiel wurde mit dem neuen Tempel in der Wolgaster Straße umgesetzt. Hier ist rund um das Gebäude ein hochwertiger, öffentlich zugänglicher Park entstanden, der einen hohen Ruhe- und Aufenthaltswert hat. Ebenso ist der Park Lichtenhagen, der ein großes Angebot zur Nutzung von Grünflächen bietet, fast unbekannt und muss zukünftig in den Fokus der Anwohner und Besucher gerückt werden. Mit Hilfe zweier bereits erfolgten Bürgerbeteiligungen und der Beauftragung eines Ingenieurbüros für Landschaftsplanung wird die 14 ha große Fläche in den nächsten Jahren nutzergerecht aufgewertet und bietet einen neuen, multifunktionalen Ort im öffentlichen Raum für alle Nutzergruppen.

Wesentliche fußläufig erlebbare Grünverbindungen können erreicht werden:

- über die Vernetzung der Hausdurchgänge in Nord-Süd-Richtung zur Verbindung des so ausgerichteten Stadtteils
- wie auch in Ost-West-Richtung zur Verbindung des Stadtteils mit dem grünen Außenraum und den Stadtteil-Park.

Neben der Neuschaffung von Angeboten im Zuge der Parkumgestaltung ist die ausstehende Bedarfsanpassung und Sanierung der Kleinstfeldanlage neben des Malchiner Innenhofs und der Stadtautobahn, welche im Eigentum der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist und durch das Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen bewirtschaftet wird, zu prüfen. Besonders die fehlenden Flächen im öffentlichen Raum für Kinder- und Jugendliche sind zu untersuchen.

Vor diesem Hintergrund ist die Schaffung weiterer Sport- und Spielflächen, dort oder nord-östlich der Möllner Straße, zu eruieren und bei Eignung umzusetzen.

Aus städtebaulicher Sicht ist auch die Straßen- und Raumkante der nördlichen Eutiner Straße neu zu fassen. Das im Innenhof gelegene Stadtteil- und Begegnungszentrum ist derzeit für Interessierte und Bewohner schwer aufzufinden. Eine klarere, offene, städtebaulich besser geordnete Raumkante kann diesem Problem Abhilfe schaffen.

Ebenfalls ist der darin liegende Bolz- und Spielplatz nutzergerecht und dem Stand der Technik entsprechend aufzuwerten (vgl. 2.3.1.2 Spielplätze). Ebenfalls ist zu prüfen, ob der angrenzende Spielplatz mit integriert und mit aufgewertet werden kann.

Die öffentlichen Grünflächen, vor allem zwischen der Malchiner Straße und der B 103, welche überwiegend als Abstandsräume zur vielbefahrenen Stadtautobahn fungieren, aber auch die Baumreihen/-allee im Norden und Süden der Eutiner Straße sowie entlang der Mecklenburger Allee bedürfen einer dringenden Aufwertung, bspw. durch Auflockerung des Bodensubstrats in den Baumscheiben oder durch Pflegemaßnahmen wie Schnitt und Gießpatenschaften in überdurchschnittlich heißen Monaten. Besonders der Bereich in der Eutiner Straße birgt Potenzial, Aufenthaltsflächen für die Bewohner zu schaffen und einen Beitrag zum Biotopverbund des Stadtteils zu leisten. Inwieweit diese Flächen intensiv gestaltet werden müssen, ist zu prüfen; ggf. ist die Schaffung von naturnahen Aufenthaltsflächen ausreichend. Der Einsatz von stark CO₂-bindenden Pflanzen ist wünschenswert. Hierzu zählen bspw. Obstbäume wie Kirsche, Zwetschge oder Apfelbaum mit einer CO₂-Bindkraft von 16 t pro ha/a. Zudem bieten sie Fallobst für die Bewohner an und sind insektenfreundlich. Die notwendige Pflege kann durch Patenschaften der umliegenden Bevölkerung unterstützt werden. Mögliches mangelndes Wissen zur Pflege solcher Gehölze könnte in Kooperation mit dem Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen sowie dem Quartiersmanagement und Kleingartenvereinen in kleinen, eintägigen Workshops Interessierten vermittelt werden.

Neben gestalteten Flächen ist auch zu prüfen, welche Bereiche sich für extensiv gepflegte Blumenwiesen eignen. Sie sollen das Angebot an Pollen und Samen für Insekten und Bienen stärken und so die Population im Stadtteil fördern. Diese Areale sind auch als straßenbegleitendes Grün denkbar und fördern somit in kleinerem Umfang die Entwicklung der Fauna als auch den Biotopverbund.

Das Element Wasser als ergänzender und belebender Bestandteil im öffentlichen Raum, baulich geformt als Brunnen oder künstlicher Wasserlauf, definiert Gestaltungsschwerpunkte im Stadtraum. Es erhöht die Aufenthalts- und Erlebnisqualität eines städtischen Raums. In Lichtenhagen können die Bürger dieses Element im Park Lichtenhagen oder an den Brunnen am Lichtenhäger Brink erleben. Die Brunnen erhielten bereits eine Aufwertung, im Rahmen der Parksanierung ist auch die Erlebbarkeit des Dragunsgrabens zu stärken. Des Weiteren sind ergänzende Angebote im nördlichen Bereich des Stadtteils zu schaffen. Geöffnete Wasserflächen bieten zudem auch ein Trinkangebot für Klein- und Kleinstlebewesen sowie Vögel.

2.3.1.1 *Park Lichtenhagen*

Der Gewässerverbund des Dragungrabens als wichtiges Nebengewässer des Schmarler Bachs ist insbesondere durch den Wechsel von offenen und verrohrten beziehungsweise verbauten Abschnitten gekennzeichnet. Vor diesem Hintergrund wird für den Abschnitt im Park Lichtenhagen eine strukturelle Verbesserung des Bachlaufs angestrebt. Hierfür wurde bereits 2021 eine naturschutzfachliche Untersuchung beauftragt, welche Maßnahmenvorschläge beinhaltet, die im Zuge der beauftragten Umgestaltung des Parks umgesetzt werden sollen. Charakteristisch für den Park sind das nach § 20 Naturschutzausführungsgesetz (NatSchAG) MV geschützte, zentral gelegene Biotop sowie der den Park durchfließenden Dragunsgaben. Das Gutachten, Stand November 2022, sieht eine Wiedervernässung des vor allem in den Sommermonaten trockenfallenden Kleingewässers als möglich an.

Der Park Lichtenhagen ist Bestandteil des Retentionsraumes während wiederkehrender Hochwasserereignisse. Diese Areale sind zwingend zu erhalten und somit nicht zu versiegeln. Die Planung zur Sanierung und Umgestaltung des Parks wurde bereits im Frühjahr 2023 beauftragt und befindet sich aktuell in der Leistungsphase 4. Die nachfolgend genannten Inhalte wurden darin berücksichtigt. Ergänzungen, die sich aus anderen Abschnitten des Rahmenplans ergeben, können ggf. noch in der weiteren Planung, bis Leistungsphase 5, berücksichtigt werden.

2.3.1.2 *Sanierungsziele Lichtenhagen*

Neu- und Umgestaltung des Parks unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Belange sowie der Nutzerinteressen:

- Bewusstsein für das Vorhandensein des Parks bei den Stadtteilbewohnern schaffen.
- Zugänge in den Park sind ansprechender zu gestalten und in ihrer Auffindbarkeit zu optimieren.
- Die teilweise Sanierung der vorhandenen Brücken über den Dragunsgaben.
- Vertiefende Prüfung einer möglichen Anbindung/Wiederherstellung des Anschlusses vom Biotop/Teich an den ursprünglichen Bachlauf unter Berücksichtigung der Wasserrahmenrichtlinie.
- Aufwertung der Gehwege sowie die Schaffung von Aufenthaltsangeboten.
- Aufwertung und Erlebbarmachung des Dragunsgabens für Besucher des Parks.
- Das Schaffen nicht kommerzieller Angebote für Kinder und Jugendliche im öffentlichen Raum.
- Den natürlichen Charakter des Grünraums erhalten.
- Für alle gut erreichbare Aufenthaltsflächen und -räume schaffen.
- Angebote für Spiel und Sport, welche alle Altersklassen und Bedürfnisse beeinträchtigter Personen berücksichtigen.

2.3.1.3 *Spielplätze*

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des öffentlichen und städtischen Raumes ist auf Basis der Spielflächensatzung ein ausgewogenes Netz an Spielplätzen für alle Altersgruppen anzubieten. Dazu müssen die vorhandenen Spielanlagen erhalten und in Teilen aufgewertet werden.

Ebenso ist der Bedarf für die Planung und den Bau neuer Anlagen zu prüfen. Derzeit besteht vor allem in den Bereichen der Malchiner Straße, Neustrelitzer Straße und Eutiner Straße eine erhöhte Nachfrage.

Die Spiel- und Bolzflächen in der Eutiner Straße, welche dem Stadtteil- und Begegnungszentrum vorgelagert sind, werden aufgrund des angrenzenden Jugendtreffs intensiv genutzt. Die Anlagen weisen starke Abnutzungerscheinungen auf, sodass sie einer Sanierung und Aufwertung bedürfen. Dies ist im Zuge einer intensiven Kinder- und Jugendbeteiligung in Kooperation mit dem Quartiersmanagement und dem Jugendtreff zu planen und durchzuführen.

Im Bereich der Neustrelitzer Straße befindet sich ein Spielfeld, dessen Angebot an Spielmöglichkeiten gering und wenig abwechslungsreich ist. Im Gegensatz dazu ist die unweit gelegene Bolzplatzanlage zwischen Malchiner Straße und Stadtautobahn hoch frequentiert und bietet nicht allen interessierten Kindern und Jugendlichen genügend Raum, sodass der Spielbereich in der Neustrelitzer Straße dringend zu erneuern, erweitern und dem heutigen Zeitgeist anzupassen ist. Diese Planung und optimalerweise auch in Teilen die Umsetzung ist mit Kindern und Jugendlichen aus dem Stadtteil durchzuführen. Wünschenswert ist eine Einmaligkeit der jeweiligen Spielstandorte, bspw. durch ein besonderes Objekt oder eine außergewöhnliche Gestaltung. Gleiches gilt für die Spielplatzanlage in der Malchiner Straße.

Während der Analyse und in der Vor-Ort-Arbeit durch das Quartiersmanagement wurde der Wunsch deutlich, dass sich die Kinder und Jugendlichen eine altersgerechte Skateranlage und legale Graffitiwände wünschen. Inwieweit dieser Wunsch umgesetzt werden kann, ist zu prüfen. Aufgrund der zu erwartenden Lautstärke sind potenzielle Orte außerhalb der Wohnbebauung zu suchen. Eine mögliche Fläche für eine solche Anlage könnte daher die benannte Abstandsfläche zwischen der Malchiner Straße und der B 103 sein.

Im Zuge der Prüfung zur Skateranlage sollte auch die Errichtung eines sogenannten Pumptracks betrachtet werden. Ein Pumptrack ist eine aus Erde und Asphalt künstlich angelegte Mountainbikestrecke, die Wellen, Steilkurven und Sprünge bietet. Pumptracks ergänzen Skateranlagen und fördern u. a. den Bewegungsablauf bei Kindern. Neben Mountainbikes können Pumptracks auch mit Laufrädern, Scootern, Skateboards oder Inlinern befahren werden, sodass eine große Nutzergruppe angesprochen wird.



Abb. 9: Pumptrack

Das Spielen, vor allem bei Kindern, zeigt sich in vielen Facetten. Hierzu können das Buddeln und Graben als auch das Entdecken von Flora und Fauna gehören. Vor diesem Gesichtspunkt ist der Aspekt der Spiele im Bereich der Umweltbildung zu berücksichtigen.

Erste Interessenbekundungen seitens der ortsansässigen Schulen und Kleingärten stützen diese These. Um das Interesse weiter zu stärken, müssen im Rahmen der Städtebauförderung, vor allem im Kontext des "Sozialen Zusammenhalts", weitere Maßnahmen getroffen werden, dies zu fördern.

Umweltbildung, bspw. durch Schulgärten, sind im Rahmenplangebiet zu fördern. Dies sollte in einer Kooperation zwischen Schulen, Kleingärten und Quartiersmanagement erfolgen. Die Kinder und Jugendlichen haben so die Möglichkeit, Fruchtfolgen, gärtnerische Bearbeitungsmethoden sowie sich daraus ergebende Chancen für Natur und Umwelt zu erlernen. Die Umsetzung in einer nahegelegenen Kleingartenanlage ist zu empfehlen. Sie bietet den Vorteil, dass die bewirtschaftete Fläche auch in den Abend- und Wochenendstunden vor Vandalismus geschützt ist. Außerdem können die Areale in Aktionen und Veranstaltungen der KGAs eingebunden werden und von dem theoretischen Fachwissen der umliegenden Gärtner profitieren.

2.3.1.4 Sanierungsziele Spielplatzanlagen

- Ergänzung einer Skateanlage für die Gruppe der Kinder bis jungen Erwachsenen
- Errichtung eines Pumptracks
- Aufwertung und Individualisierung der vorhandenen, öffentlichen Spielplatzanlagen
 - Eutiner Straße 20
 - Neustrelitzer Straße
 - Malchiner Straße
 - Teterower Straße
- Ergänzung von Spielplatzanlagen für Kleinstkinder nach Prüfung geeigneter Standorte
- Umweltbildung: Kooperation zwischen Schulen, Kleingärten und Quartiersmanagement
- Schaffung zusätzlicher Spielangebote im Stadtteil, v. a. für die Altersgruppe der 7- bis 13-Jährigen sowie für Jugendliche im Alter von 14 bis 19 Jahren.

2.3.1.5 Kleingartenanlagen

Die fünf im Rahmenplangebiet vorhandenen Kleingartenanlagen sind in ihrer Dimension und Art zu erhalten. Sie haben vor allem für die Bewohner der Geschossbauten eine große Bedeutung. Entsprechend des vorhandenen Kleingartenentwicklungskonzepts sind diese Anlagen zu entwickeln und im Bereich des Lichtenhäger Parks mit diesem zu vernetzen.

2.3.1.6 Park- und Stellplatzgrün

Lichtenhagen bietet eine Vielzahl an Parkplatz- und Stellflächen, welche zum Teil in die Jahre gekommen sind und nicht mehr den heutigen Standards entsprechend. Dies trifft auch auf die Gestaltung der grünräumlichen Qualität zu. Eine große Chance zur Aufwertung des öffentlichen Raums kann vor allem durch qualitative Verbesserungen der vorhandenen Parkplatz- und

Stellflächen im Quartier erzielt werden. Hierbei stehen die Integration von Grünelementen sowie die Überplanung und der Austausch der Materialien durch umwelt- und nutzerfreundliche Alternativen im Vordergrund. Ebenfalls ist die Vorgabe für öffentliche und private Parkplätze umzusetzen, nach 4 Stellflächen einen Baum zu pflanzen. Dieses Ziel kann langfristig umgesetzt werden, auch unter der Prämisse, dass es ausreichend Parkplätze im Gesamtgebiet gibt.

Eine Analyse der Zustände der Bestandspark- und Stellplätze zeigt das Potenzial dieser Aufwertungsstrategie. Ein weiterer Umgang mit diesen Flächen wird im Abschnitt „Verkehr – ruhender Verkehr“ erläutert.

2.3.3 Privates Grün

Die Formulierung von Vorgaben für Eigentümer von privaten Flächen ist herausfordernd. Eine Möglichkeit ist auf die Hilfe und damit auf die Vermittlungsarbeit seitens der Stadt und des Quartiersmanagements zu setzen. Dazu können Empfehlungen zur Pflege, Beratung zu Fördermöglichkeiten als auch das Aufzeigen der Vorteile von Wohnumfeldverbesserung und -gestaltung beitragen. Die Sensibilisierung für ein Bewusstsein zum Grünverbund des Stadtteils kann ebenfalls eine Chance sein, die Entwicklung positiv zu beeinflussen und zu lenken. Im Sinne der mangelnden Fläche ist auch hier die Möglichkeit der Fassadenbegrünung in Betracht zu ziehen. In welchem System diese umzusetzen ist, fassaden- oder bodengebunden, ist entsprechend der vorhandenen Bausubstanz zu prüfen.

2.3.4 Sanierungsziele Grün- und Freiflächen

- Erhöhung der Biodiversität
- Die 11-geschossige Wohnhausscheibe zwischen Bützower und Neustrelitzer Straße muss in ihrer Versorgung mit öffentlichen und privaten Grünflächen besser versorgt werden. Hierfür sind auch kleinteilige Angebote wie extensiv genutzte Grünstreifen denkbar.
- Die Ansammlung von illegal entsorgtem Müll soll vor allem auf der Anhöhe im Park verhindert werden. Dies kann bspw. durch zusätzliche Entsorgungsmöglichkeiten, regelmäßige Säuberungsaktionen wie die bereits bestehende „Lichtenhagen räumt auf“ oder eine zielgenaue Sensibilisierung der Bewohner sowie der Besucher im Stadtteil erreicht werden.
- Weitere aufkommende Orte der Sperrmüllansammlung, wie in der Eutiner Straße, Bützower Straße u. w. sollen verhindert und entgegengewirkt werden.
- Die westlich liegende Parkanlage ist besser mit den umliegenden Wohngebieten sowie den anderen Park- und Grünverbundsystemen zu vernetzen.
- Die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Freifläche in der Mecklenburger Allee/ Malchiner Straße soll verbessert werden.
- Die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums sowie die Parkplatzsituation wird durch mehr Grün und ansprechender Gestaltung aufgewertet.
- Baumscheibenpatenschaften und Baumpatenschaften sind zu initiieren.
- Bienenwiesen bzw. extensiv gepflegte und genutzte Blumen- und Blühwiesen sind zu initiieren und umzusetzen.

- Bodenentsiegelung
- Flächenrecycling
- Einsatz schadstoff- und stark CO₂-bindender Pflanzen
- Schaffung und Sicherung multifunktionaler Retentionsflächen und Ableitungstrassen zur Hochwasser- und Starkregenvorsorge sowie Notentwässerungstrassen.
- Die privaten Grünanlagen in den Quartiersinnenhöfen sind im Interesse einer ausgewogenen Lebensqualität aufzuwerten, damit sie zum Verweilen einladen.

Die Sicherung, Weiterentwicklung und Qualifizierung der Freiraumachsen als durchgängige grüne Achsen ist von zentraler Bedeutung v. a. im Hinblick auf ihre besonderen Umweltqualitäten, ihre ökologischen Wertigkeiten sowie im Hinblick auf ihre Erlebbarkeit und Erholungsfunktion. Hierfür formuliert das UFK folgende Regeln:

- Die Freiraumachsen sind von Bebauung freizuhalten sowie idealerweise in einer Mindestbreite von 100 Metern zu erhalten oder zu entwickeln.
- An die Umwelt-, Natur- und Freiraumqualitäten der privaten, öffentlichen und halböffentlichen Freiräume innerhalb der Freiraumachsen werden besondere Anforderungen gestellt:
 - Die Umweltqualitäten sind zu erhalten und zu qualifizieren. So sind bspw. weitere Versiegelungen zu vermeiden und versiegelte Freiräume nach Möglichkeit zu entsiegeln. Der natürliche Wasserkreislauf ist zu erhalten, indem bspw. Regenwasser vor Ort zurückgehalten, versickert oder verdunstet wird. Die klimatischen Funktionen wie Kaltluftproduktion und Luftaustausch sollen erhalten und gestärkt werden.
 - Die ökologischen Funktionen sind zu erhalten und zu qualifizieren. So sind bspw. die Freiflächen mit standortgerechter Vegetation zu entwickeln und nach ökologischen Kriterien zu erhalten bzw. zu pflegen.
 - Der Erholungswert und die Aufenthaltsqualität sollen erhalten und qualifiziert werden. So sollen bspw. in halböffentlichen Freiräumen vorhandene Erholungsangebote nach Möglichkeit der Allgemeinheit zugänglich gemacht werden.
 - Die Gestaltung der Freiräume soll sich an Spezifik und Eigenart der jeweiligen Freiraumachse orientieren.

Für die Vision einer verbesserten Erlebbarkeit von Rostock mittels der im UFK geplanten freiraumbezogenen Wegeverbindungen müssen entsprechend UFK folgende Grundvoraussetzungen erfüllt werden:

- Der Weg sollte gut sichtbar sein und von Grünelementen (Bäumen, Sträuchern, Blühstreifen) flankiert werden.
- Der Weg sollte räumlich getrennt von der Straße und von evtl. parallel verlaufenden Fahrrad(schnell)wegen liegen. Im besten Fall dient Vegetation als trennendes Element.
- Der Weg sollte einen geeigneten Untergrund aufweisen, um für alle Nutzer*innengruppen nutzbar zu sein und möglichst barrierefrei gestaltet werden.
- Der Weg sollte ausreichend breit sein (3-5 m).
- Der Weg sollte mit einem leicht verständlichen Leitsystem ausgestattet sein.

- Der Weg sollte ein entspanntes Bewegen im Raum ermöglichen, wo jede/r Teilnehmer*in ungestört seinen eigenen (informellen) Raum hat. Autos sollten grundsätzlich nicht erlaubt sein.
 - Der Weg sollte durch Umweltimmissionen gering belastet sein.
 - Der Weg sollte mit anderen Wegen gut verknüpft sein.
 - Der Weg sollte Ausstattungselemente wie Bänke und Mülleimer aufweisen, um eine gute Aufenthaltsqualität zu erreichen.
 - Der „Grüne Weg“ verläuft grundsätzlich innerhalb einer Freiraumachse. Wenn es nicht möglich ist, die Bereiche entlang des Grünen Weges zu einer Freiraumachse zu qualifizieren, dann ist mindestens Begleitgrün entlang des Weges zu entwickeln.
-
- Ist in besonderen Ausnahmefällen eine Bebauung im Bereich der Freiraumachsen aus überwiegendem öffentlichem Interesse unvermeidlich, ist diese entsprechend der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung durch eine Flächenaufwertung (z. B. Entsiegelung, Aufwertung des Vegetationsbestandes, Uferrenaturierung) innerhalb der Freiraumachse zu kompensieren.

RAHMENPLAN LICHTENHAGEN - GEPLANTE MASSNAHMEN FREIANLAGEN

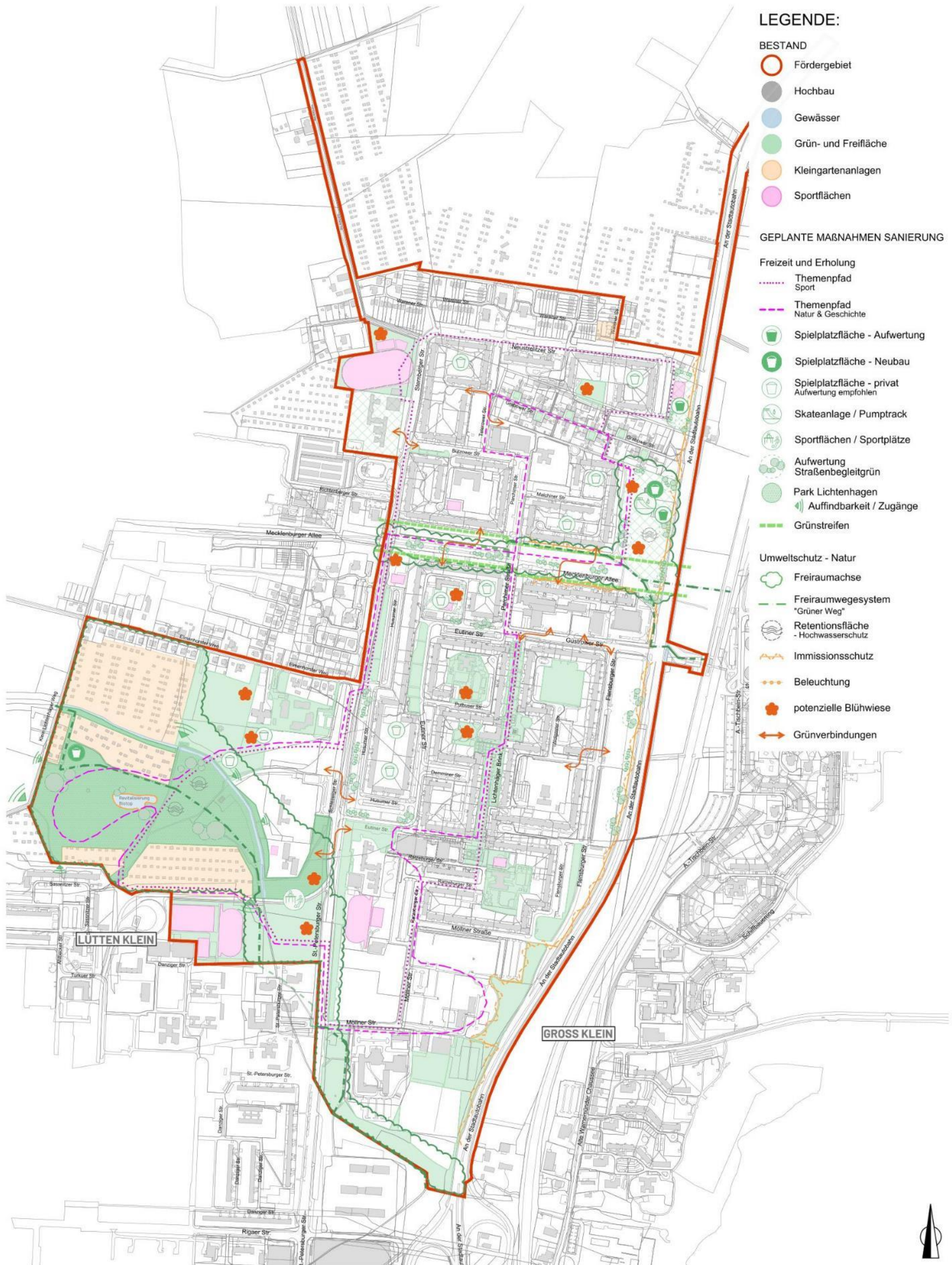


Abb. 10: Freianlagen

2.4 NUTZUNGSSTRUKTUREN

Die Analyse zeigte, dass die Nutzungen des Stadtteils sich über das Wohnen hinaus überwiegend auf den Lebensmitteleinzelhandel, Dienstleistungen der Gesundheit/Pflege und Physiotherapie/Rehabilitationsmaßnahmen sowie auf Kita- und Schuleinrichtungen beschränken. Vereinzelt gibt es weitere Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote.

2.4.1 Zusammenfassung Defizite

- Die Freianlagen der „Hundertwasser-Gesamtschule Rostock“ sind sanierungsbedürftig.
- Im südlichen Bereich Lichtenhagens fehlen weitere Einkaufsmöglichkeiten (Einzelhandel). Der Bereich ist unterversorgt. Auch die Einkaufsmöglichkeiten im Norden von Lütten Klein sind, vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen, zu weit entfernt und können den Bedarf nicht decken.

2.4.2 Soziale Nutzung

Die Außenanlagen der „Hundertwasser-Gesamtschule Rostock“ weisen Defizite auf. Diese werden alters- und nutzergerecht umgestaltet, der erste Bauabschnitt ist bereits abgeschlossen. Dadurch wird die Zufriedenheit der Schüler als auch das Spielgefühl und das der Sicherheit gesteigert. Essenziell ist jedoch die zeitnahe Umsetzung der sich derzeit in Planung befindlichen Sporthalle. Für den Sportunterricht müssen die Schüler der Hundertwasser-Gesamtschule ab der 7. Jahrgangsstufe aktuell nach Lütten Klein fahren, das sowohl die Qualität des Unterrichts als auch das Wohlbefinden der Jugendlichen mindert.

2.4.3 Kommerzielle Nutzung /Nahversorger

Im südlichen Bereich Lichtenhagens ist die Ansiedlung eines Nahversorgers anzustreben und umzusetzen. Vor allem mobilitätseingeschränkte Einwohner müssen aktuell große Hürden zur alltäglichen Selbstversorgung überwinden. Mit dem Bau der Zoll-Hochschule und des neuen Quartiers in der Plöner Straße/Möllner Straße gewinnt Lichtenhagen im südlichen Teil außerdem weiter an Kaufkraft.

Ein Neubau nach dem Abriss der alten Kaufhalle in der Ratzeburger Straße bietet eine solche Möglichkeit. Derzeit gibt es einen privaten Investor, der bemüht ist, neben zahlreichen Wohnungen einen Spätverkauf in dem von ihm zu errichtenden Neubau in der Ratzeburger Straße 7 anzubieten. Das dort neu entstehende Angebot wäre im Idealfall zusätzlich durch eine Bäckerei mit Verweilcharakter zu ergänzen. Dies deckt jedoch nicht den benötigten und sich von den Einwohnern gewünschten Nahversorger ab.

Weitere Standorte für einen Nahversorger können in den Bereichen Möllner Straße/Flensburger Straße, Umwandlung des Parkplatzes Möllner Straße (östlich des Schulkomplexes, aber nur zusammen mit dem Eigentümer einer Teilfläche des Parkplatzes möglich) und im Gebäude des „Nordlicht“ eingeordnet werden. Der Standort muss zum einen gut erreichbar sein (in der Nähe

Möllner Straße befindet sich eine Bushaltestelle) und zum anderen genügend ergänzende Flächen für Parkplätze, Anlieferung und Müllstationen bieten. Diese Standortvorschläge sind zu vertiefen und mit dem Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität sowie den Flächeneigentümern zu besprechen.

Es gibt in Lichtenhagen kaum Orte, an denen Begegnungen im Alltag stattfinden, weder ein Café noch einen Bäcker mit Sitzmöglichkeiten. Lediglich ein Imbiss und ein Pizza-Lieferant, der sich auf Essenslieferung spezialisiert hat, ist zu finden. Im Zusammenhang mit dem Neubau in der Ratzeburger Straße 7 ist dieser Missstand ggf. zu beseitigen. Sollten die Planungen anders umgesetzt werden, müssen neue, geeignete Standorte eruiert werden.

Inwieweit ein alternatives Bewirtschaftungskonzept, das ggf. neue Besucher in den Stadtteil führt, umgesetzt werden kann, kann in Kooperation mit der Gesellschaft für Wirtschafts- und Technologieförderung Rostock mbH oder der Industrie- und Handelskammer Rostock ermittelt werden.

Eine zusätzliche Chance ist die Wiederbelebung und der Ausbau des Wochenmarktes auf dem Parkplatz in der Flensburger Straße. Wochenmärkte bieten Raum zur sozialen Interaktion und zugleich die Möglichkeit, Dinge für den täglichen Bedarf zu erwerben. Auch ein Umverlegen im Zuge einer möglichen Aufwertung und großflächigen Umstrukturierung des Einkaufszentrums in der Güstrower Straße ist zu prüfen. Hierbei ist auf eine Angebotsvielfalt und Kooperation mit den Eigentümern und Betreibern Rücksicht zu nehmen. Bei der Umstrukturierung soll eine öffentliche Toilette installiert werden, die dringend im Stadtteil benötigt wird.

Eine weitere zu prüfende Standortverlegung ist der Nordbereich des Brinks. Diese Fläche ist sehr zentral, gute erschlossen und bietet auch den westlich und nördlich wohnenden Menschen eine gute Erreichbarkeit.

Die DHL Paket GmbH plant, eine Postfiliale zu eröffnen, doch es scheitert an geeigneten Räumen – ein Wunsch, den auch die Einwohner teilen. Die Alternative, zusätzliche Packstationen zu installieren, scheiterte ebenfalls an der Flächenverfügbarkeit. Bei der Überarbeitung der Nutzungsstruktur sollte auch dieser Aspekt berücksichtigt werden.

2.4.4 Sanierungsziele Nutzung

- Stabilisierung und behutsame Erweiterung der Wohnstandorte im Einklang mit den gesamtstädtischen Zielen des ISEKs und eine qualitative Verbesserung des Wohnens als ein wesentlicher belebender Standortfaktor
- Ansiedlung ergänzender Infrastruktur zum Wohnen wie z. B. eines kleineren Nahversorgers, Restaurants und Cafés
- Abschluss der laufenden Umgestaltung der Außenanlagen der Hundertwasser-Gesamtschule
- Sanierung der Kleinstfeldanlage in der Malchiner Straße
- Umwandlung einfacher Flächen in multifunktionale Flächen
- Flächenangebote für einen Nahversorger im südlichen Lichtenhagen prüfen
- Angebot einer öffentlichen Toilette im Stadtteil-Einkaufszentrum schaffen
- Wiederbelebung und qualitativ verbesserter Ausbau eines Wochenmarktes
- Eröffnung einer Post-Filiale

2.5 SOZIOKULTUR

2.5.1 Zusammenfassung Defizite

- In Lichtenhagen und anderen Stadtteilen im Nordwesten Rostocks gibt es keinen großen Vereinssportanbieter für Jugendliche und junge Erwachsene, obwohl die Sporthallen und Sportplätze gute Bedingungen bieten.
- Die Kleinstfeldanlage in der Neustrelitzer Straße sowie das Umfeld sind sanierungsbedürftig. Zugänge zu der Anlage sind schwer erkennbar.
- Die kulturellen Angebote sind in Lichtenhagen seit 1990 stark zurückgegangen.
- Der Wochenmarkt auf dem Parkplatz der Flensburger Straße hat an Attraktivität und Angebotsvielfalt verloren.

2.5.2 Beschreibung der wesentlichen Maßnahmen und Ziele

Einen neuen Fokus erhielt die Stadtteilarbeit durch das bereits erwähnte neue Stadtteilbüro auf dem Lichtenhäger Brink, der neben dem Arbeitsplatz für die Quartiersmanager auch ein Dreh- und Angelpunkt für eine Vielzahl von Veranstaltungen darstellt. Besonders der Verfügungsfonds, für Kleinstanschaffungen durch Einwohner und Akteure Lichtenhagens sowie zur Förderung von immateriellen Aktionen, sollen zu einem guten soziokulturellen Angebot beitragen. Zur Verfügung stehen jährlich 20.000 €. Des Weiteren gibt es die in besonderen 50.000 €-Bürgerprojekte, bei dem im Jahr 2022 der Vorschlag des Vereins Institut Lernen und Leben e. V. (ILL) das Bürgerprojekt gewann. Daraus ergab sich der Bau einer Aufpflasterung in der Putbuser Straße, sodass die Hortkinder sicherer über die Straße gelangen. Im Jahr 2023 gewann die Kirchgemeinde St. Thomas mit der Neugestaltung der Außenfläche. Um den Einwohnern den Zugang zu den Projekten und Aktionen im Stadtteil zu erleichtern, wurde die Stadtteilzeitung "Uli" mit einer Anschubfinanzierung der Kommunikation im gesamten Fördergebiet sowie die Steigerung der Identifikation, ins Leben gerufen.



Abb. 11: Stadtteilbüro Lichtenhäger Brink 10

Durch die Schaffung von Highlights wie dem Buddhistischen Tempel Lộc Uyển, welche Besucher nach Lichtenhagen ziehen, werden die positiven Aspekte des Stadtteils und die Identifikation der Bewohner mit dem Stadtteil gestärkt, die aktuell kaum vorhanden ist. Dazu dienen auch weitere Bildungsangebote wie z. B. der Gesprächskreis „Lichtenhagen gestern, heute, morgen“ und soziokulturelle Veranstaltungen wie die Stadtteilstadt u. a. zu "50 Jahre Lichtenhagen", Kirschblütenfest auf dem Brink, Fete de la Musique oder das Café im Stadtteilbüro etc.

Die ersten vier Jahre des Quartiersmanagements brachten Defizite und Bedürfnisse im Stadtteil hervor, welche im Zuge der vorherigen Analyse noch nicht festgestellt werden konnten. Hierzu zählen das Fehlen von nutzerbezogenen Aufenthaltsorten, bspw. für Senioren, welche die stärkste Einwohnergruppe im Stadtteil bilden oder Freizeitangebote für ebendiese Gruppe. Ein ähnliches Bild bietet sich für die zweitgrößte Altersgruppe der Jugendlichen, welche ebenfalls überdurchschnittlich hoch im Stadtteil vertreten sind und ihre primären Anlaufpunkte im Jungentreff im Stadtteil- und Begegnungszentrum Lichtenhagen sowie dem Kinderbauernhof „IN NATURA“ im Familienkompetenzzentrum des Arbeiter-Samariter-Bund Deutschland e. V. (ASB) haben. Diese Defizite sollen mittels der intensiveren Zusammenarbeit mit dem vor Ort agierenden Seniorenbeirat Lichtenhagen, Kitas und weitere soziale Einrichtungen und Vereine im Stadtteil sowie den Quartiersmanagern und Sozialarbeiter des SBZ im Stadtteil verbessert und behoben werden. Besonders die fehlenden Orte im öffentlichen Raum und autonome Zentren sind hierbei zu beachten.

Gleichzeitig kann das Ziel der Durchmischung der ansässigen Bevölkerung fokussiert werden, z. B. durch kulturelle und sportliche Angebote, die von unterschiedlichen Nutzergruppen in Anspruch genommen werden können, um der „sleeping cities“-Nutzung entgegenzuwirken. Als ebenfalls unterstützend wird die Förderung des Vereinssports angesehen. Dies ermöglicht es, einen zentralen Treffpunkt zu unterschiedlichen Themen anzubieten und die Durchmischung zu unterstützen. Die neuen Bekanntschaften und Freundschaften können dazu beitragen, neue Symbiosen zu bilden; Einkaufsdienste, Hausaufgabenhilfe, etc.

Eine erste sozialräumliche Maßnahme in Form eines Graffiti-Projekts soll die Peergroup der Jugendlichen stärken. Im späteren Verlauf sollen sie sich stellvertretend für Bedürfnisse aller ihrer Altersgruppen einsetzen. Wünschenswert ist das gemeinsame Finden von geeigneten Flächen wie die eines Skaterparks/Pumptrack oder legaler und eigenverwalteter Graffiti-Wände.

Des Weiteren besteht der Wunsch nach einer Fahrradwerkstatt im Stadtteil. Vor allem die Schulen vor Ort und die Senioren meldeten diesen Bedarf zurück. In Kooperation mit dem ASB, der Nordlicht- Schule und dem Quartiersmanagements, konnte dies durch eine zweite sozialräumliche Maßnahme in die Wege geleitet werden. Diese soll kostendeckend für den gesamten Stadtteil zur Verfügung stehen. Mit der weiterhin zunehmenden Bedeutung der Themen Nachhaltigkeit, Energie und Umwelt ist es die Aufgabe des Quartiersmanagements vor Ort Beratungsangebote, bspw. zur Energieberatung im Stadtteil zu schaffen. Hierfür werden die Kooperationen mit den jeweiligen Experten (E.DIS, Stadtwerke Rostock etc.) weiterhin ausgebaut. Veranstaltungen hierzu fanden bereits im Stadtteilbüro statt. Damit einhergehend sollte das Ziel verfolgt werden, eine Sensibilisierung von Bewohnern für die Themen zu schaffen und möglicherweise eine Veränderung des Verbraucherverhaltens zu erreichen.

Rund drei von zehn Einwohnern sind in Lichtenhagen 65 Jahre und älter (Stand 2021). Hieraus leitet sich ein besonderer Förderschwerpunkt ab. Daher gibt es nach dem good practice-Modell des angrenzenden Stadtteils Lütten Klein seit Januar 2023 eine zusätzliche Stelle, mit dem Schwerpunkt „Älter werden in Lichtenhagen“, welches sich einem seniorengerechten

Quartiersmanagement angenommen hat. Im März 2025 wurde die Stelle neu besetzt und zu einer Vollzeitstelle entwickelt. Zentral ist die Förderung eines selbstbestimmten Lebens im Alter, mit möglichst langem Verbleib im Stadtteil. Hieraus leiten sich zielgruppenspezifische Tätigkeitsbereiche ab wie die Initiierung quartiersbezogener Versorgungsarrangements, Maßnahmen zur Verhinderung von Isolation und Einsamkeit, nachhaltige Implementierung seniorenspezifischer Angebote sowie die Initiierung neuer bzw. Begleitung bestehender Beteiligungsmöglichkeiten für Einwohner, die sich für die Belange der älteren Menschen im Quartier einsetzen (z.B. stadtteilbezogener Seniorenbeirat, themenbezogene Arbeitsgruppen). Um selbstbestimmtes Leben im Alter zu ermöglichen, ist es mittelfristig ein wichtiges Ziel, das Konzept der „Alltagshilfe“ auch im Stadtteil Lichtenhagen umzusetzen.

2.5.3 Soziokulturelle Sanierungsziele

- Imageverbesserung des Stadtteils
- Integration einer Stadtteilzeitung
- Durchmischung der ansässigen Bevölkerung fördern
- Schaffung von attraktiven Angeboten im Freizeitkontext
- Angebote sozialräumlicher Maßnahmen zur Etablierung von Peergroups
- Schaffung von Orten und Angeboten für Senioren und Jugendliche
- Begegnungsorte für die Einwohner schaffen
- neue soziokulturelle (aktive) Angebote wie Hinterhofkonzerte, Bürgerbrunch auf dem Brink, Stadtteilstefte, Weihnachtsbeleuchtung u. v. m.
- Aufbau einer Fahrradwerkstatt
- Beratungsangebote vermitteln, bspw. Energie, Nachhaltigkeit und Umwelt
- Stärkung des Vereinssports für alle Altersgruppen

2.6 VERKEHR

2.6.1 Zusammenfassung Defizite

- Die Mecklenburger Allee ausbauen als Verbindung zwischen den Stadtteilen
- hohe Lärmbelästigung für die Bewohner der Güstrower Straße.
- Straßen im Gebiet sanierungsbedürftig.
- Die Fußwege im Rahmenplangebiet sind häufig nicht barrierefrei ausgebildet. Der Großteil der öffentlichen Fußwege ist sanierungsbedürftig.
- Die Güstrower Straße ist eine Unfallhäufungslinie vor allem mit querenden Fußgängern
- In den Innenhöfen werden Flächen, wie beispielsweise Wendeanlagen, missbräuchlich als Parkplätze genutzt. Dies kann zu Behinderungen von Fahrzeugen, wie z. B. Feuerwehr, Müllabfuhr, Rettungsfahrzeugen etc., führen.
- Eine Vielzahl der Parkplätze (z. B. die Parkplatzanlagen Möllner Straße, Ratzeburger Straße und Flensburger Straße) befinden sich in einem schlechten baulichen Zustand.
- Nicht alle Bereiche im Rahmenplangebiet sind durch den ÖPNV abgedeckt.
- Umfeld S-Bahn-Haltepunkt Rostock-Lichtenhagen in keinem guten baulichen Zustand
- Die Wegeverbindungen in Richtung Osten zum Stadtteil Groß Klein und zur Warnow sind durch lediglich eine Brücke für den Fuß- und Radverkehr nicht ausreichend.
- Trampelpfade weisen auf fehlende Gehwegverbindungen sowie die mangelhafte Annahme von vorhandenen Verbindungswegen hin.
- fehlende, klare Freiraumgestaltung und nicht erkennbare Verbindung zwischen den wichtigen Bereichen Park Lichtenhagen–Studentenwohnheime–Lichtenhäger Brink–Stadtteilzentrum
- fehlende zusätzliche Querungshilfen an stark befahrenen Straßen wie der Güstrower Straße.
- An Straßen, die als Fuß- und Radweg ausgewiesen sind, jedoch vom Lieferverkehr oder als Zufahrt zu Parkplätzen genutzt werden, gibt es keine separaten Fußwege (z. B. Malchiner Straße).
- Beleuchtungsanlagen veraltet und in einigen Gehwegbereichen nicht ausreichend.
- An der Hauptverkehrsstraße Mecklenburger Allee gibt es keinen separaten oder gekennzeichneten Radweg.
- Es gibt keine öffentlichen Fahrradständer im Park Lichtenhagen und an dessen Zugängen.
- Radschnellweg zwischen Rostock Zentrum und Warnemünde, der entlang der B 103 in der Planung, Beschleunigung des Verfahrens wichtig
- Wiederkehrendes Parken auf Gehwegen im Stadtteil.

2.6.2 Mobilitätsentwicklung

Wie eingangs beschrieben, beschäftigt sich das Förderprogramm „Sozialer Zusammenhalt“ in seinen Inhalten vor allem mit sozialen Aspekten. Diese spiegeln sich in der übergeordneten Thematik „Verkehr“ nur in Teilen wider. Nichtsdestotrotz sind Mobilität und die barrierefreie Erreichbarkeit der einzelnen Angebote im Stadtteil eine unabdingbare Voraussetzung zur Erfüllung der gesetzten sozialen und städtebaulichen Ziele. Die Gewährleistung der Teilhabe aller Besucher und im Stadtteil Lebenden ist ein essenzielles Kriterium des Förderprogramms, das durch die verschiedenen funktionierenden Teile des Verkehrs begünstigt wird. Um dies zu ermöglichen, muss auch die Sanierung der Gehwege, welche sich in Teilen in einem sehr schlechten Zustand befinden, innerhalb des Förderprogramms berücksichtigt werden.

Daneben sind auch die Ziele des Mobilitätsplans Zukunft der HRO (MOPZ), die Lichtenhagen betreffen, stets zu berücksichtigen.

- Die Verbindungsstraße Lichtenhagen – Elmenhorst (MOPZ: Maßnahme K-7) sichert in Verlängerung der Mecklenburger Allee die leistungsfähige Anbindung an die Südumgehung Elmenhorst.
 - Zur Entlastung der Verbindung der B 103 nach Warnemünde stellt die Verbindungsstraße Lichtenhagen – Elmenhorst eine wichtige Voraussetzung dar. Die Umsetzung dieser Maßnahmen eröffnet die Möglichkeit einer leistungsfähigen rückwärtigen Erschließung von Warnemünde für den Kfz-Verkehr und ÖPNV über diese Route.
- Entlastung der B 103 durch eine Alternativroute im Straßennetz zu den Stränden und nach Diedrichshagen
 - miteinander verknüpfte Maßnahmen; Durchbindung Mecklenburger Allee zwischen Parchimer Straße und B 103, Verbindungsstraße Lichtenhagen – Elmenhorst und Südumgehung Elmenhorst
- Verbesserung der Attraktivität der Verbindung zwischen Warnemünde und Lichtenhagen, insbesondere in der Saison (Fahrrad + ÖPNV)
- Hinsichtlich einer zukünftigen Erweiterung des Straßenbahnnetzes auch in Abhängigkeit von der jeweiligen städtebaulichen Entwicklung besteht für die Teilräume Lichtenhagen [...] weiterer Untersuchungsbedarf.
- Der geplante S-Bahn-Haltepunkt Lichtenhagen (siehe MOPZ Maßnahme Ö-19) ist mit einem niveaufreien Zugang von Westen aus über die B 103 zu versehen (MOPZ Maßnahme F-3).
- Reduzierung der Attraktivität von Abkürzungen (Flensburger Straße)

Diese benannten Maßnahmen führen vor allem dazu, dass der Durchgangsverkehr und damit die Belastung durch Immissionen für die Einwohner wesentlich reduziert werden. Des Weiteren gewährleisten sie eine bessere Anbindung an die Gesamtstadt und somit an das städtische und soziale Leben.

Im Zuge der Analyse sowie auf Rückmeldung der Einwohner kam der Verdacht auf, dass die vorhandenen Park- und Stellplatzflächen im Fördergebiet nicht ausreichend sind. Vor diesem Hintergrund beauftragte die RGS das Ingenieurbüro Inros Lackner SE mit einer Untersuchung zum ruhenden Verkehr. Diese ergab im Grundsatz, dass das Verhältnis von Angebot und Bedarf ausgeglichen ist, jedoch einer besseren Verteilung im Gebiet bedarf (vgl. Inros Lackner SE 2022, S. 51). Zudem ist die Auffindbarkeit der Flächen schwierig und sollte durch ein nutzerfreundliches Leitsystem verbessert werden. Zudem sind fehlende und schlecht erkennbare Kennzeichnungen der Parkflächen zu erneuern bzw. zu ergänzen.

Die Einrichtung eines allgemeinen Wegeleitsystems für stadtteilbezogene öffentliche Ziele (Stadtteilbüro, Zentrum, Kultur, Sport, Ärzte, Parks, Post, ...) dient außerdem der Beruhigung und Entlastung des Verkehrs. Eine ausreichende, verständliche Beschilderung im Stadtbereich erleichtert das Finden und Nutzen kurzer Wege, sodass sich die Anzahl hochfrequentierter Bereiche minimiert.

Zudem ist hier auf die fehlende Beleuchtung der Gehwege hinzuweisen. Die Beleuchtung der Flächen konzentriert sich derzeit auf die der Park- und Stellplätze - nicht der Gehwege. Dieses Defizit ergab sich aus der Bürgerbefragung, Ortsbegehungen und dem Hinweis auf das hohe Alter der Leuchten.

Die Umsetzung der Ziele aus dem MOPZ, die Neustrukturierung des Stadtteilzentrums in der Güstrower Straße sowie der großzügigen Park- und Stellplatzflächen in der Flensburger Straße ergeben die Notwendigkeit einer generellen verkehrlichen Untersuchung und, wenn nötig, der Optimierung mit Hilfe eines Maßnahmenkatalogs. Hinzu kommt, dass einige Bereiche im Rahmenplangebiet besser an den ÖPNV angebunden werden müssen (z.B. Flensburger Straße, Studierendenwerk in der Möllner Straße 11), um alle Einwohner gleichermaßen zu bedienen. Vorschläge, die sich aus den Ergebnissen des beauftragten Verkehrskonzeptes ergeben, sind, soweit es die finanzielle und stadträumliche Situation zulässt, umzusetzen.

Das Verkehrskonzept für Lichtenhagen konkretisiert die allgemeinen Aussagen des Rahmenplanes und steht neben dem Rahmenplan als Zielplanung, sowie die Planung bestätigt ist. Die dort beschriebenen Maßnahmen können förderfähig sein.

Für den Bereich „Anschlussstelle Stadtautobahn/Mecklenburger Allee/Güstrower Straße/S-Bahn-Haltepunkt Rostock-Lichtenhagen“ wird zudem ein detailliertes Verkehrskonzept erstellt. Es soll Aussagen zu verkehrlichen Potenzialen, Straßenquerschnitten, Zonierungen etc. sowie sinnvollen Verkehrsführungen enthalten. In Zusammenarbeit mit der RSAG/DB ist außerdem eine verbesserte und barrierefreie Anbindung sowie die Aufwertung des Umfelds des S-Bahn-Haltepunktes vorgesehen. Die Anschlussoptimierung ist im Sinne der Ergebnisse des sich derzeit in Bearbeitung befindlichen Verkehrskonzeptes umzusetzen.

Ein Stadtgefüge kann nur funktionieren, wenn alle Belange verzahnt miteinander agieren. Vor diesem Aspekt ist im Zuge der Fahrbahn-, Rad- und Gehwegerneuerung darauf zu achten, Materialien mit einem hohen Rückstrahlvermögen zu verwenden.

Dies minimiert die Aufheizungseffekte im Stadtgebiet. Gleichzeitig wird der Einsatz stabiler, offenerporiger Werkstoffe begrüßt, sodass die Funktionalität als auch der zügige Wasserabfluss nach Regenereignissen, ohne die bestehenden Kanalisationen zusätzlich zu belasten, gewährleistet wird.

2.6.3 Übergeordnete Sanierungsziele Verkehr

- Optimierung und ggf. Neustrukturierung der stadtteilinternen Mobilität entsprechend des durch ein Ingenieurbüro entwickelten Maßnahmenkatalogs
- zukunftsorientierte Anbindung der noch auszuführenden Hochbauprojekte
- Stärkung der Anteile des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß + Rad) im Rostocker Modal Split
- nachhaltige und zukunftsfähige Anbindung der Stadtautobahn B 103 an die Mecklenburger Allee
- Erhöhung des Rückstrahlvermögens (Albedo) von Straßen durch Verwendung heller Materialien
- Verkehrsberuhigung/-entlastung
- Schaffung kurzer Wege (Standortwahl soziale/kulturelle Infrastruktur)
- Einrichtung eines Wegeleitsystems für stadtteilbezogene öffentliche Nutzungen
- klimafreundliche Mobilität (Carsharing, E-Bikes, Ladestation für Elektroautos etc.)

2.6.4 Fließender motorisierter Individualverkehr

Generell hat sich der Zustand der im Stadtteil befindlichen Straßen in den vergangenen Jahren wesentlich verschlechtert, sodass diese, entsprechend einer zu erstellenden Prioritätenliste, zu sanieren und auszubauen und an den tatsächlichen Nutzungsbedarf anzupassen sind. Hierzu gehört ebenfalls die Schaffung bzw. die Verbreiterung der dazu parallel verlaufenden Fahrradwege. Stark befahrene Straßen mit Unfallhäufungspunkten wie die Güstrower Straße wurden in der Vergangenheit bereits mit zusätzlichen Querungshilfen ausgestattet, um zur erhöhten Sicherheit für Bewohner und Verkehrsteilnehmer beizutragen.

2.6.5 Sanierungsziele fließender Verkehr

- Ausbau und Sanierung der Straßen entsprechend Prioritätenliste
- Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des neu zu bauenden Abschnitts der Mecklenburger Allee
- Verkehrsreduzierung im Bereich Güstrower Straße
- Querungshilfen im Bereich der Güstrower Straße
- Verwendung offenerporiger, nachhaltiger Materialien im Straßenausbau/-sanierung

2.6.6 Ruhender Verkehr

Der Stadtteil ist durch große Stellplatzflächen (private Eigentümer) und Parkplatzflächen (auf städtischen Grundstücken), die das Gesamtbild Lichtenhagens stark negativ beeinflussen, geprägt. Diese Flächen sind notwendig, müssen jedoch dringend in ihrer Gestaltung dahingehend verändert werden, dass sie zur Attraktivität des Viertels beitragen. Zu berücksichtigen sind Klima- und Grünaspekte.

Eine Vielzahl der Parkplätze (z. B. die Parkplatzanlagen Möllner Straße, Ratzeburger Straße und Flensburger Straße) befinden sich in einem schlechten baulichen Zustand und bedürfen einer Sanierung und Anpassung an die heutigen Bedürfnisse. Diese ist unter dem Aspekt der doppelten Innenentwicklung durchzuführen, sodass langlebige, nachhaltige und einer Durchgrünung zulassende Materialien einzusetzen sind. Im Abschnitt Grün ist auf die Aufwertung der Parkplätze mit Großgrün hingewiesen worden. Die Vorgaben zur Gestaltung von Anlagen des ruhenden Verkehrs, vorgegeben durch das Tiefbauamt, sind umzusetzen, auch nachträglich.

Ebenfalls sind die farblichen Markierungen, die den Parkraum vorgeben, nicht an allen Standorten ausreichend zu erkennen, sodass dies in einer kurzfristigen Maßnahme zu beheben ist. Die generelle Auffindbarkeit freier Stell- und Parkplätze sollte in Rücksprache mit den Nutzenden optimiert werden. Wie ein für den Stadtteil funktionierendes Parkleitsystem aussehen kann, ist sowohl mit dem Fachamt als auch mit den Nutzern zu evaluieren.

Die Ausführung von Straßenreinigung und Winterdienst wird vorwiegend durch den ruhenden Verkehr in den Wendehämmern stark erschwert. Ebenfalls wird hin und wieder der Einsatz von Fahrzeugen der Feuerwehr oder Notfallrettung behindert. Im Rahmen des zu entwickelnden Maßnahmenkatalogs ist dieser Aspekt zu berücksichtigen und Vorschläge zur Reduzierung dieser Ordnungswidrigkeiten darzustellen. Diese Plätze müssen so gestaltet werden, dass sie für eben jene Fahrzeuge freigehalten werden und die Sicherheit der Anwohner bei Benutzung der Innenhöfe gewährleisten. Außerdem muss auch wiederkehrendes Parken auf den Gehwegen im Stadtteil durch geeignete Maßnahmen, bspw. der Überprüfung seitens des Ordnungsamtes oder der Ausweisung von Park- und Halteverbotszonen oder von Mischverkehrsflächen, unterbunden werden. Auch Aufpflasterungen wirken verkehrsberuhigend.

Im Sinne der doppelten Innenentwicklung ist eine Mehrfachnutzung vorhandener Flächen unabdingbar. Dies gilt ebenso für die Schaffung von benötigten, neuen Ladestationen zur Förderung der E-Mobilität. Ein Konzept, das ebenfalls in Lichtenhagen an vielen Orten umsetzbar wäre, ist die Nutzung vorhandener Mastleuchten als Ladepunkt. Sie können für Menschen, welche keine eigene Ladestation besitzen, fachgerecht umgebaut werden und als Energielieferant für E-Autos dienen. Die Machbarkeit des Konzepts ist zu prüfen und ggf. vor Ort umzusetzen.



Abb. 12: Mastsäule mit integrierter Ladestation (ubitrlicity GmbH)

2.6.7 Sanierungsziele ruhender Verkehr

- verbesserte Auffindbarkeit sowie Nutzung von Stell- und Parkplätzen
- Sanierung und Aufwertung des baulichen Zustands der Stell- und Parkplatzflächen unter Berücksichtigung von grün- und klimagerechten Aspekten
- Reduzierung der missbräuchlich genutzten Flächen, bspw. auf Geh- und Radwegen
- Missbräuchlich/ungenehmigt geschaffene Stellplätze in Innenhöfen sind so zu verändern, dass sie für Fahrzeuge der z. B. Feuerwehr, Müllabfuhr, Rettungswachen freigehalten werden.
- Schaffung von neuen Ladepunkten
- Beleuchtung und Sanierung der Gehwege

2.6.8 Fußverkehr

Um die Aufenthaltsqualität und den Erholungswert sowie die Sicherheit der Anwohner und Besucher, vor allem nach der Sanierung des Lichtenhäger Brinks in den vergangenen Jahren, zu gewährleisten, muss die Zufahrt dieser größten Nord-Süd-Verbindung des Stadtteils zeitlich begrenzt werden. Ziel ist es, ergänzend und weiterführend eine verbindende, freiraumplanerische Gestaltung zwischen dem Lichtenhäger Brink und dem Stadtteilzentrum in der Güstrower Straße zu schaffen, da dies eine starke Verbesserung der Aufenthaltsqualität für die Anwohner bedeutet und darüber hinaus auch den Charakter des Viertels in der Öffentlichkeit stärkt und aufwertet. Entsprechend des Zielkonzepts, den gesamten Stadtteil möglichst barrierefrei zu gestalten im Sinne einer gesamtheitlichen Teilhabe am öffentlichen Leben, hat die Barrierefreiheit auf Fußwegen Priorität, um die Wege und Anlagen für alle Bewohner – also auch für beeinträchtigte Menschen und Familien mit Kinderwagen – zugänglich und ansprechend zu gestalten. Trampelpfade an verschiedenen Orten im Stadtteil weisen auf fehlende Gehwegverbindungen sowie die unzureichende Akzeptanz vorhandener Verbindungen hin. Es ist ratsam, bestehende Wege anzupassen und ggf. neue Wegeverbindungen zu schaffen. Dies fördert die sichere Fortbewegung zu allen Tageszeiten im Stadtteil als auch eine Verbindung einzelner Aufenthaltsbereiche im Viertel. Ebenso ist ein Großteil der Gehwege im Stadtteil zu sanieren und dem Stand der aktuellen Technik anzupassen. Dies ermöglicht die Teilhabe aller am Stadtteilleben.

Die Analyse zeigte Defizite in der Anzahl, Qualität und Instandhaltung der Beleuchtungsanlagen, sodass diese schrittweise erneuert und in einigen Gehwegbereichen in ihrer Anzahl erhöht werden müssen. Sie stärken zum einen das Sicherheitsempfinden der Fußgänger als auch Fahrradfahrer oder Scooter-Fahrer und dienen zum anderen zur besseren Orientierung in den Dämmerungs- und Abendstunden. Auf eine faunafreundliche und energiebewusste Ausleuchtung ist zu achten.

Ebenfalls ist die Idee einer Fuß- und Radwegebrücke über die B 103 an der Ampelkreuzung als barrierefreie Verbindung zur S-Bahn-Brücke voranzutreiben. Sie ermöglicht den angesprochenen Zielgruppen eine sicherere und leichtere Überkreuzung der Bundesstraße B 103. Vor allem für Personengruppen, welche aufgrund von Einschränkungen in der Mobilität ggf. mehr Zeit benötigen, bringt diese Planungsumsetzung erhebliche Vorteile, da diese nicht auf die Schaltung der derzeit sich in Betrieb befindlichen Lichtsignalanlage angewiesen sind. Des Weiteren kann die Brücke jederzeit ohne Wartezeiten genutzt werden.

2.6.9 Sanierungsziele Fußverkehr

- Sanierung der Gehwege unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit und des Bedarfs
- Schaffung sicherer Überwege in vielbefahrenen Straßen (Güstrower Straße, Mecklenburger Allee)
- Verbesserung von Querverbindungen mit ggf. Aufenthaltsbereichen zum Verweilen
- Instandsetzung vorhandener Beleuchtungsanlagen unter Berücksichtigung der Fauna sowie der Energieeinsparung (LED-Beleuchtung)
- Umsetzung einer Fuß- und Radwegebrücke über die B 103

2.6.10 Radverkehr

Ähnlich dem Fußverkehr im Stadtteilgebiet sollen auch für den Radverkehr attraktive Verbindungen eingerichtet werden. An der Hauptstraße Mecklenburger Allee sind fahrtrichtungsbezogene Radverkehrsanlagen zu errichten. Die Situation für Radfahrer im Bereich Güstrower Straße ist durch die Ein- und Ausfahrten zum Parkplatz des Stadtteilzentrums unübersichtlich und gefährlich, ebenso die Kreuzung Güstrower Straße/Parchimer Straße. Hier ist oberste Priorität, eine geordnete, übersichtliche und sichere Verkehrssituation zu schaffen. Dies soll im bereits erwähnten und zu erstellenden Verkehrskonzept für diesen Bereich berücksichtigt werden.

Die Einrichtung geeigneter Infrastruktur für Radfahrer sollte gerade in Zeiten des Klimawandels einen Schwerpunkt haben, sodass das Fahrrad als Verkehrsmittel attraktiver wird. Eine erste geeignete Maßnahme war die Schaffung zusätzlicher Abstellbügel an dem S-Bahnhaltepunkt „Lichtenhagen“. Geplant sind weitere im Park Lichtenhagen und dessen Zugängen, ebenso an Schulen, Kitas, Hort und den Einkaufszentren. Auch die Anschlüsse an den Radschnellweg sowie die Weiterführung in den Stadtteil müssen hergestellt bzw. saniert werden, um das Radfahren zu stärken. Angebote, welche die stundenweise Nutzung von Lastenrädern ermöglichen, sind für den Stadtteil zu prüfen und können bei Bedarf ggf. durch Einbezug weiterer Förderprogramme umgesetzt werden.

Die Planungen zur konkreten Führung des Radschnellweges zwischen Zentrum und Warnemünde sind von großer Bedeutung – nicht nur für den Stadtteil Lichtenhagen – und werden federführend durch das Tiefbauamt vorangetrieben. Sobald die zukünftige Verkehrssituation an der Anschlussstelle B 103/Mecklenburger Allee/Güstrower Straße final geklärt ist, wird auch an dieser Stelle der Radschnellweg weitergeführt.

Der Groß Kleiner Weg befindet sich aktuell in schlechtem Zustand. Es wird eine Instandsetzung der Oberfläche angestrebt. Da es sich hierbei um eine wichtige Radwegeverbindung (Fahrradstraße) nach Warnemünde handelt. Die Sicherheit der Radfahrer soll durch eine Abpollerung erhöht werden.

2.6.11 Sanierungsziele Radverkehr

- Sanierung der Radwege
- Integration und Instandhaltung geeigneter Infrastruktur wie Fahrradabstellbügel, Übergänge und Bau von Reparatur- und Mobilpunkten.
- ehrenamtlich betreute Fahrradwerkstatt
- Erneuerung vorhandene Beleuchtungsanlagen unter Berücksichtigung von Umwelt- und Klimaschutzaspekten
- Weiterführung des Projekts „Radschnellweg zwischen Zentrum und Warnemünde“
- Sicherung Fahrradstraße Groß Kleiner Weg

2.6.12 Öffentlicher Personennahverkehr

Im Bereich der Güstrower Straße/Flensburger Straße ist ein Mobilpunkt der Größe L-XL vorgesehen. Dieser dient als Ergänzung des sich in Planung befindlichen Mobilpunktes im Stadthafen Rostocks. Mit den Mobilpunkten wird der Zugang zu nachhaltigen Mobilitätsformen und Alternativen zum privaten PKW gefördert. Nach dem Grundsatz „Teilen statt Besitzen“ werden auf diese Weise neben dem ÖPNV nachhaltige Mobilitätsangebote in den Stadtteil gebracht und die Teilhabe dank angemessener Nutzungstarife gestärkt.

Perspektivisch wird die Bereitstellung eines stadtweiten Fahrradverleihangebots angestrebt. Im Falle einer Einführung werden auch in Lichtenhagen virtuelle oder physische Ausleihstationen eingerichtet werden, um so den Zugang zu aktiven, umweltfreundlichen Mobilitätsformen zu stärken. Standorte sind an den Mobilpunkten, aber auch wohnortnah und an ÖPNV-Haltepunkten denkbar.

Im bestehenden Bebauungsplan 02.MK.21 von 1996 ist die Fläche im Bereich der Güstrower Straße/Flensburger Straße als Park-and-Ride-Areal vorgesehen. Durch die unmittelbare Lage zum S-Bahnhaltepunkt „Lichtenhagen“ und als Ausweichmöglichkeit für den Parksuchverkehr Warnemünde ist dieser Bereich optimal. Zur weiteren innerörtlichen Entlastung des Seebads Warnemünde sind im Bereich weitere Park-and-Ride-Flächen zu eruieren, welche einer guten Anbindung an die S-Bahn bedürfen.

Die Analyse ergab im Bereich der Möllner Straße/Stadtautobahn ein Defizit in der Versorgung mit Linienbussen. Der Bau des neuen Hochschulstandorts des Zolls wird diese Problematik verstärken. Es ist bereits in Planung, dass die Bushaltestelle Möllner Straße künftig auch im Tagesverkehr wieder regelmäßig bedient wird. Im 20-Minuten-Takt entsteht dort eine Verbindung mit Anschlüssen zur S-Bahn am S-Bahnhof Lütten Klein, sodass die Anbindung an die Innenstadt gegeben ist. Die Umsetzung wird evaluiert und bei Bedarf an den steigenden Bedarf angepasst.

2.6.13 Sanierungsziele Öffentlicher Personennahverkehr

- Mobilpunkt des Größentyps L-XL mit Ladestation für E-Autos/Fahrräder, Carsharing-Stellplätzen, Abstellflächen für E-Tretroller, perspektivisch ggf. Bikesharing und Lastenräder
- Mobilpunkt des Größentyps S in der Mecklenburger Allee
- Ausbau virtueller oder physischer Fahrradausleihstationen
- Schaffung attraktiver und gut erreichbarer P+R-Plätze

RAHMENPLAN LICHTENHAGEN - GEPLANTE MASSNAHMEN VERKEHR

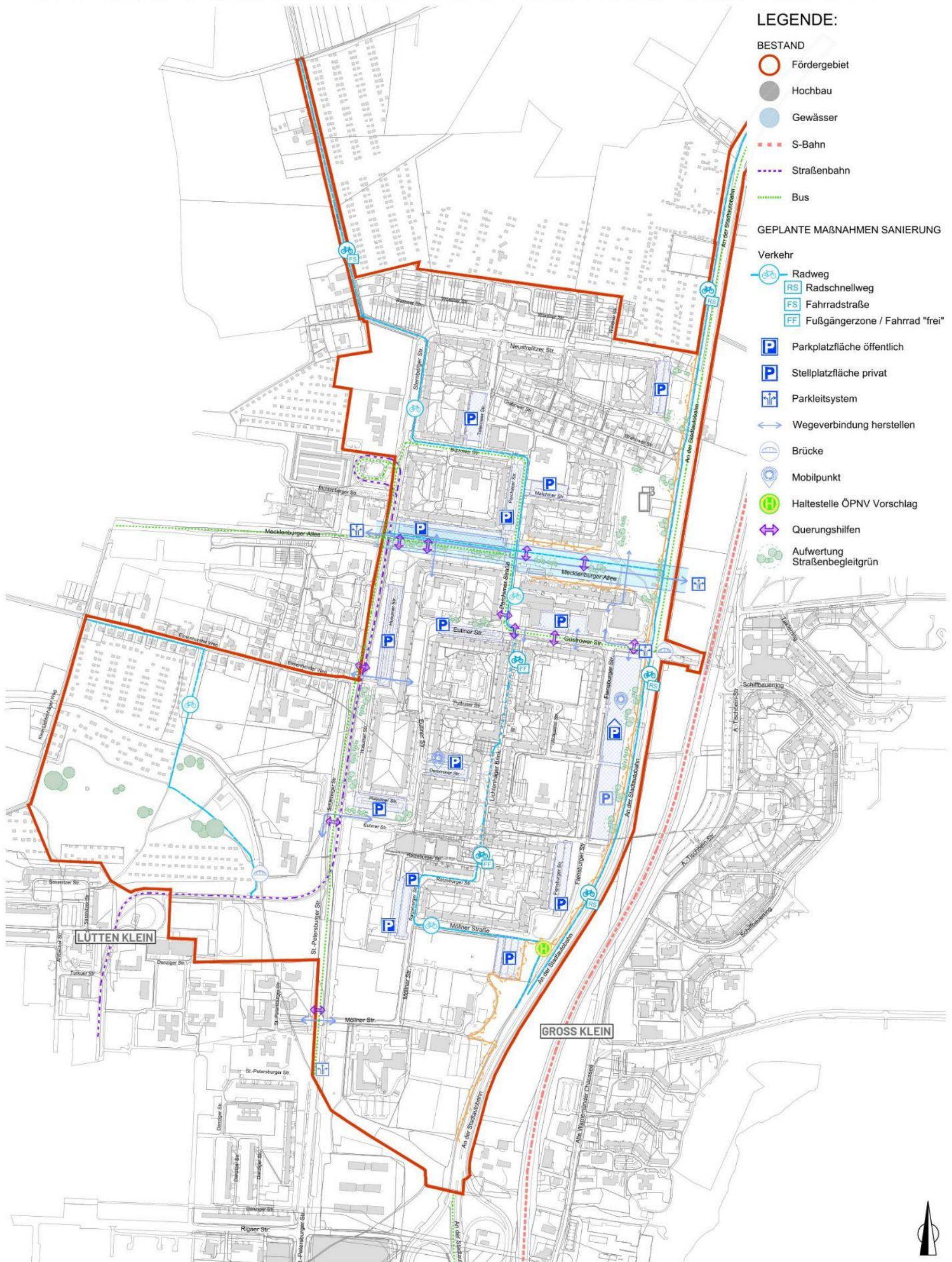


Abb. 13: Verkehrsanlagen

2.7 UMWELTSITUATION

Wie sich ein städtisches Gebiet seinen Einwohnern und Gästen präsentiert, hängt auch davon ab, ob bspw. ausreichend Abfallbehälter und öffentliche sanitäre Anlagen vorhanden sind, Mülltonnen- und Sammelbehälterstellflächen gut gestaltet sind, Straßenräume durch private Müllbehälter nicht verstellt und Verunreinigungen öffentlicher Straßen und Plätze regelmäßig beseitigt werden. Ebenso sollten die Stadtteilbewohner nicht durch massive Lärmquellen beeinträchtigt und gestört werden. Natürliche als auch anthropogen geschaffene Hochwasserereignisse müssen die Möglichkeit haben, in geregelten Abflussbereichen anschwellen zu können, ohne erhebliche Schädigungen an den vorhandenen städtischen als auch naturräumlichen Strukturen zu verursachen.

2.7.1 Zusammenfassung Defizite

- Gefährdungspotenzial durch Sturmfluten in der Planung berücksichtigen
- Entlang der Gewässerläufe sind ausgeprägte großflächige Senkenlagen vorhanden, die als Retentionsraum bei Starkregenereignissen dienen und daher aus umwelt-ökologischer Sicht freizuhalten sind
- Die Güstrower und Parchimer Straße sind stark befahren und weisen hohe Lärmpegel auf.
- schnellstmöglicher Ausbau der Mecklenburger Allee in Richtung Elmenhorst zur Verbesserung der Lärmsituation im Rahmenplangebiet
- Im Bereich der Neustrelitzer und Warener Straße verläuft eine Hochspannungsleitung. Hier liegt die stromführende Leitung mit einem Horizontalabstand von 13 m bis 19 m zu den Gebäuden zu dicht an der Wohnbebauung.
- Im gesamten Stadtteil ist die zunehmende Vermüllung auf öffentlich zugänglichen Flächen ein Problem
- Ein Problem für die Ausführung von Straßenreinigung und Winterdienst ist der ruhende Verkehr in den Wendehämmern.
- Im Rahmenplangebiet sind keine öffentlichen Sanitäranlagen vorhanden. Die „Bedarfskonzeption kommunaler Sanitäranlagen der Hansestadt Rostock“ sieht im Rahmenplangebiet keine Anlagen vor. Sollte zukünftig ein Bedarf festgemacht werden, ist die Bedarfskonzeption ggf. zu überarbeiten.

2.7.2 Abfallwirtschaft

Die Fragen von Ordnung und Sauberkeit sind für eine positive Entwicklung der Lebensqualität gerade in der Stadt Rostock von grundlegender Bedeutung und prägen das Erscheinungsbild der Hanse- und Universitätsstadt. Deshalb ist bspw. im Zusammenhang mit der Umgestaltung von Straßen und Plätzen die Aufstellung ausreichender und in der Gestaltung angemessener Abfallbehälter sowie auch von Hundekot-Tütenspendern an geeigneten Stellen (besonders im Park Lichtenhagen) erforderlich.

Die Errichtung von Sammelsystembehältern für Glas und Papier ist sowohl für ein sauberes städtisches Erscheinungsbild als auch für eine ordnungsgemäße Trennung von Reststoffen erforderlich. In Lichtenhagen gibt es eine Vielzahl an Containerstandorten für Glas, Papier und Restabfall. Für den südlichen Bereich des Stadtteils gibt es Hinweise seitens der Einwohner, dass diese unzureichend sind. Außerdem ist eine Aufwertung in Form von Begrünung oder attraktiver Sprühkunst ist jedoch wünschenswert.

Weiterhin ein großes Problem – auch in der Wahrnehmung der Bürger – ist die Platzierung von privaten Müllbehältern im Straßenraum trotz der anderslautenden städtischen Satzung. Hier gibt es immer noch Handlungsbedarf. Aufklärung über die städtische Müllsatzung und die Verpflichtung der Hauseigentümer, ihre Mülltonnen auf dem eigenen Grundstück unterzubringen, sind hier das beste Mittel zur Lösung dieses Problems.

2.7.3 Öffentliche WC-Anlagen

Aktuell wird mit der im Planungsgebiet vorhandenen Nutzungsstruktur eine Notwendigkeit für die Installation einer öffentlichen Sanitäranlage gesehen. Diese sind laut „Bedarfskonzeption öffentlicher Sanitäranlagen der Hansestadt Rostock 2014/2016“ nur in ganz besonders hoch frequentierten Lagen, vorrangig in touristischen Kernbereichen, zu planen. Seitens der Stadtteilbewohner und -besucher sowie der vor Ort agierenden Politik (Ortsbeirat) zeigt sich ein anderes Bild, sodass im Bereich des Lichtenhäger Parks, des zukünftigen neuen Mobilpunktes und des Stadtteilzentrums jeweils eine öffentliche WC-Anlage in der Planung sowie Umsetzung zu berücksichtigen sind.

2.7.4 Wasser- und Hochwasserschutz

Während sehr starker Hochwasserereignisse, ab 2,5 m ü. NHN, kann es zu erheblichen Beeinträchtigungen im Stadtteil kommen. Vor allem der Park Lichtenhagen dient als ein wesentlicher Retentionsraum, um die dann anstehenden Wassermengen abzuleiten. Dieser ist daher, wie bereits unter Punkt 2.3.1.1 erläutert, nicht zu bebauen oder im Zuge weiterer Planung nicht maßgeblich zu versiegeln. Die in den vergangenen Jahren ansteigenden Extremwetterverhältnisse verlangen in der Zukunft eine stärkere Berücksichtigung in städtebaulichen Planungen. In Absprache mit dem Amt für Umwelt- und Klimaschutz, dem WSA sowie der Nordwasser GmbH sind daher geeignete Trassen für die Schaffung und Sicherung neuer multifunktionaler Retentionsflächen und Ableitungstrassen zur Hochwasser- und Starkregenvorsorge sowie Notentwässerungstrassen zu generieren.

2.7.5 Immissions- und Emissionsschutz

Potenzielle bauliche Verdichtungen, vor allem im Bereich des Wohnungsbaus, müssen zwingend die vorgeschriebenen Richtwerte zum Schutz der Bewohner einhalten. Hintergrund ist die bereits erhöhte Belastung in den Bereichen der zentralen Verkehrsachsen im Bestand. Im Zuge dessen sind vor allem mit dem Ausbau bzw. dem Anschluss der Mecklenburger Allee an die B 103 Lärmsicherungsmaßnahmen für die umliegende Wohnbebauung zu untersuchen.

Weitere Maßnahmen sind im Bereich der Güstrower Straße vorzunehmen. Aufgrund der intensiven Befahrung kommt es ebenfalls zu einer die Grenzwerte übertretenden Belastung. Es ist zu prüfen, inwieweit eine Geschwindigkeitsreduzierung oder Neulenkung des Verkehrs dieses Problem verringern kann. Auch ist das Einbringen von straßenbegleitendem Grün als Schallfilter zu überprüfen.

2.7.6 Sanierungsziele allgemeine Umweltbelange

- Bereitstellung ausreichender Abfallbehälter
- Aufwertung von Recycling-Stationen
- Schaffung öffentlicher WC-Anlagen
- Maßnahmen zur Sicherung und Entwicklung des städtischen CO₂-Speichers
- Berücksichtigung erneuerbarer Energien in die Freiflächengestaltung
- Einsatz schadstoffbindender Pflanzen

2.7.7 Sanierungsziele Wasser- und Hochwasserschutz

- Berücksichtigung des Gefährdungspotenzials durch Sturmfluten in zukünftigen Planungen
- Revitalisierung des Biotops im Park Lichtenhagen
- Schaffung und Sicherung (multifunktionaler) Retentionsflächen und Ableitungstrassen zur Hochwasser- und Starkregenvorsorge sowie Notentwässerungstrassen

2.7.8 Sanierungsziele Immissionen

- Entwicklung von Schutzmaßnahmen im Zuge des Ausbaus der Mecklenburger Allee in Richtung Elmenhorst
- bei Neuplanungen Einhaltung der Orientierungswerte von 55 dB(A) tags/45 dB(A) nachts
- Verringerung der Lärmbelastung in der Güstrower Straße und Parchimer Straße
- Mindestabstand von 23 m zu Hochspannungsleitungen bei weiteren Bebauungen

3 MAßNAHMEN

Aus den im Planungsteil der Rahmenplanung festgeschriebenen Sanierungszielen ergeben sich Maßnahmen, welche im nachfolgenden Gesamtmaßnahmenplan (Abb. 13) dargestellt sind. Diese berücksichtigen Planungen, welche noch nicht im Gesamtmaßnahmen-Plan der bisherigen Programmanträge (vgl. Abb. 14) enthalten und dementsprechend noch zu bilanzieren und zeitlich einzuordnen sind.

Diese Maßnahmen gilt es im Interesse einer auch vom Gesetzgeber geforderten zügigen Durchführung des Förderprozesses innerhalb des Fördergebietes „Lichtenhagen“ in den kommenden Jahren gezielt und gut koordiniert umzusetzen. Die Maßnahmen sind so zu staffeln, dass der Förderprozess effektiv durchgeführt und zeitlich überschaubar zu Ende geführt werden kann. Koordinierungsinstrument ist der Maßnahmenplan, welcher aufbauend auf den in der Rahmenplanung fixierten Sanierungs- und Förderziel erstellt und bei Bedarf angepasst werden kann.

Ebenfalls sind ein fortlaufendes Monitoring sowie eine Evaluation der durchgeführten Maßnahmen unabdingbar. Sie sind die Grundlage für eine potenzielle Fortschreibung des Rahmenplans. Dies gewährleistet außerdem eine Aktualität der Planung entsprechend der vor Ort vorherrschenden Bedingungen und sich mit den Jahren verändernden Bedürfnisse der Einwohner.

RAHMENPLAN LICHTENHAGEN - ÜBERSICHT GEPLANTE MASSNAHMEN

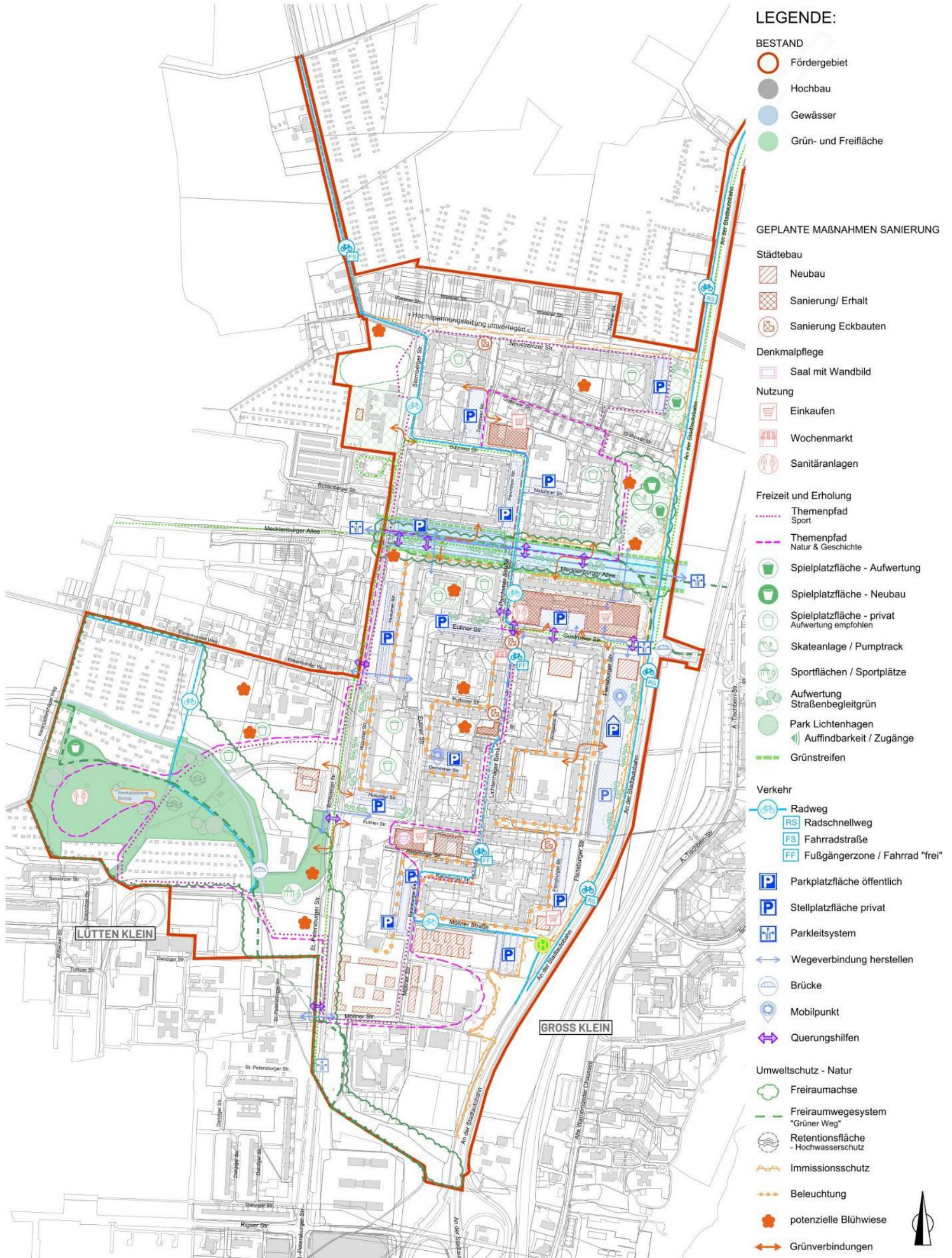


Abb. 14: Gesamtmaßnahmenplan Rahmenplanung

RAHMENPLAN LICHTENHAGEN - GESAMTMASSNAHME

MASSNAHMEN - HANDLUNGSBEDARF

- 1 Sanierung/ Ausbau Grabower Straße, Radweg zur B 103
- 2 Park Lichtenhagen
- 3 Freianlagen Hundertwasser Gesamtschule, 1.BA
- 4 Neubau Sporthalle Hundertwasser Gesamtschule
- 5 Freianlagen Hundertwasser Gesamtschule, 2.BA
- 6 Beleuchtung Lichtenhagen
- 7 Neubau Mecklenburger Allee
- 8 Anbindung Mecklenburger Allee an die B 103
- 9 Erneuerung Mecklenburger Allee
- 10 Erneuerung Güstrower Straße / Parchimer Straße
- 11 Verkehrsberuhigung Groß Kleiner Weg (Fahrradstraße) inklusive Gehwegerneuerung
- 12 Neubau Gehwege Malchiner Straße 12a bis 19a
- 13 Öffentliche WC Anlage
- 14 Windschutzmaßnahme (Nord) an der Stadtautobahn
- 15 Windschutzmaßnahme (Mitte) an der Stadtautobahn
- 16 Windschutzmaßnahme (Süd) an der Stadtautobahn
- 17 Geh- und Radweg Flensburger Straße 1-7
- 18 Gehwege Eutiner Straße
- 19 Erneuerung Eutiner Straße
- 20 Gehwege Bützower Straße 14-16
- 21 Aufwertung Jugendhütte / Sportplatz Malchiner Straße
- 22 Umgestaltung Stellplätze Flensburger Straße
- 23 Aufwertung Freiräume Bereich Möllner Straße - Süd

weitere Maßnahmen

- Spielplatz Lichtenhagen (noch ohne Verortung)
- Erneuerung von Straßen und Wegen im Gebiet
- Errichtung öffentliche Toilette (noch ohne Verortung)
- Aufwertung vorhandener Grünanlagen
- Ankauf von Grundstücken / Gebäuden
- Rückbaumaßnahmen

MASSNAHMEN - REALISIERTE

- A Sanierung Lichtenhäger Brink
südliche Freiflächen (Bauernbrunnen/ Nordlicht)
- B Brücken, Park Lichtenhagen
- C Rückbau Schulstandort Wolgaster Straße 1
- D Herrichtung Stadtteilbüro Lichtenhäger Brink 10
- E Aufpflasterung Eutiner Straße/ Putbuser Straße

Legende Maßnahmen:

Bedarf	Realisiert	
		Gemeinbedarf
		Straßen, Geh- und Radwege
		Außenanlagen und Freiflächen
		Beleuchtung
		Windschutzmaßnahmen
		Sanierung / Rückbau
		weitere Maßnahmen

LEGENDE:

BESTAND

Fördergebiet

Hochbau

SANIERUNGSMASNAHMEN

Sanierung Eckbauten

Sanitäranlagen

Parkhaus

Skateanlage / Pumptrack

Haltestelle ÖPNV Vorschlag

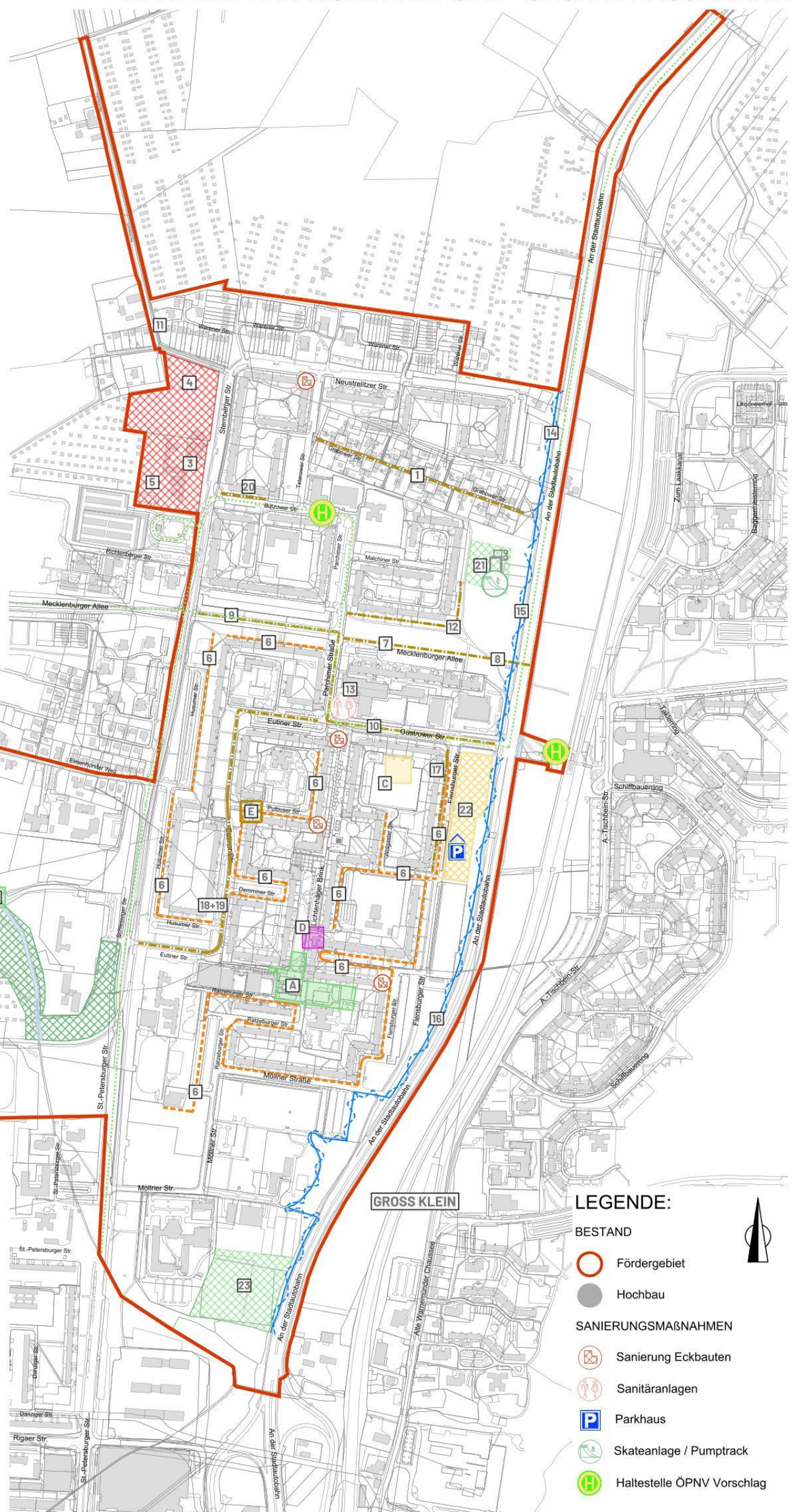


Abb. 15: Maßnahmenplan der bisherigen Programmanträge

3.1 BAULICHE EINZELMAßNAHMEN AUS DEM STÄDTEBAULICHEN RAHMENPLAN – MAßNAHMENLISTE

Darstellung der geplanten Kosten und Finanzierung im Rahmen der Städtebauförderung

lfd. Einzelmaßnahmen Nr.	geschätzte Gesamtkosten EUR	davon bereits bewilligte Städtebau- fördermittel	noch vorhandener Bedarf am Städtebau- fördermitteln	dav. andere Finanzierungen	geplanter Realisierungs- zeitraum	Erläuterung der Einzelmaßnahme
1. Sanierung/Ausbau Grabower Straße	2.545.000	1.021.000	0	1.524.000	in Durchführung	Dringend erforderliche Sanierung und der Ausbau der Straße, erstmaliger Anschluß an die Strassenentwässerung.
2. Sanierung Lichtenhäger Brink - südliche Fläche	1.456.000	975.336	0	480.664	bereits realisiert	Abschluss der Gesamtsanierung des Lichtenhäger Brinks einschließlich Restaurierung des Bauernbrunnens.
3. Brücken Park Lichtenhagen	366.000	328.000	0	38.000	bereits realisiert	Erneuerung zweier Parkbrücken.
4. Rückbau Schulstandort Wolgaster Straße 1	500.000	500.000	0	0	bereits realisiert	Rückbau eines nicht mehr benötigten Schulgebäudes.
5. Herrichtung Stadtteilbüro Lichtenhäger Brink 10	112.000	93.000	0	19.000	bereits realisiert	Herrichtung des Stadtteilbüros. Das Stadtteilbüro ist der Sitz des Quartiersmanagement und Anlaufstelle für alle Einwohner etc.
6. Freianlagen Hundertwasser Gesamtschule, 1. BA	1.214.000	1.214.000	0	0	bereits realisiert	Herrichtung des Schulhofs mit attraktiven Angeboten zur Pausen- und Freizeitgestaltung.
7. Freianlagen Hundertwasser Gesamtschule, 2. BA	1.000.000	1.000.000	0	0	in Durchführung	Herrichtung des Schulhofs mit attraktiven Angeboten zur Pausen- und Freizeitgestaltung.
8. Park Lichtenhagen	4.050.000	3.645.000	0	405.000	2025 - 2027	Aufwertung des Wohngebietsparks im Rahmen einer Bürgerbeteiligung.
9. Neubau Sporthalle Hundertwasser Gesamtschule	1.650.000	0	1.650.000	0	2027 - 2028	Neubau einer Sporthalle zur Sicherung des Schul- und Breitensports.
10. Beleuchtung Lichtenhagen	933.333	840.000	0	93.333	2025 - 2026	Erneuerung der Beleuchtung.
11. Windschutzmaßnahme (Nord) an der Stadtautobahn	400.000	0	360.000	40.000	2026 - 2027	Pflanz- und Aufwertungsmaßnahmen zum Wind- und Lärmschutz.
12. Geh- und Radweg Flensburger Straße 1 - 7	500.000	0	450.000	50.000	2027 - 2028	Barrierefreie Erneuerung des Gehweges einschließlich Querung der Güstrower Straße und Erneuerung des Radwegs.
13. Gehwege Eutiner Straße	1.500.000	0	1.350.000	150.000	2028 - 2029	Barrierefreie Erneuerung der Gehwege mit teilweisen Wurzelschäden.
14. Erneuerung Eutiner Straße	1.200.000	0	1.080.000	120.000	2028	Erneuerung der Straße.
15. Neubau Mecklenburger Allee	2.600.000	145.000	2.195.000	260.000	2028 - 2029	Lückenschluss und Verbesserung der verkehrlichen Situation.
16. Anbindung Mecklenburger Allee an die B 103	2.500.000	145.000	2.105.000	250.000	2028 - 2029	Anbindung des Neubaus Mecklenburger Allee an die B103.
17. Erneuerung Mecklenburger Allee	1.800.000	100.000	1.520.000	180.000	2028 - 2029	Erneuerung der Mecklenburger Allee .
18. Erneuerung Güstrower-/Parchimer Straße	2.360.000	0	2.124.000	236.000		Erneuerung der Straße und Verbesserung des ruhenden Verkehrs.
19. Gehwege Bützowerstraße 14-16	250.000	0	225.000	25.000		Barrierefreie Erneuerung des Gehwegs.
20. Verkehrsberuhigung Groß-Kleiner Weg inkl. Gehwegeerneuerung	500.000	0	450.000	50.000		Aufpflasterungen in der Fahrradstraße und Gehwegeerneuerung.
21. Aufwertung Jugendhütte und Sportplatz Malchiner Straße	700.000	0	630.000	70.000		Sanierung und Erweiterung des vorhandenen Spielplatz.
22. Windschutzmaßnahme (Mitte) an der Stadtautobahn	400.000	0	360.000	40.000		Pflanz- und Aufwertungsmaßnahmen zum Wind- und Lärmschutz.
23. Windschutzmaßnahme (Süd) an der Stadtautobahn	400.000	0	360.000	40.000		Pflanz- und Aufwertungsmaßnahmen zum Wind- und Lärmschutz.
24. Spielplatz Lichtenhagen	500.000	0	450.000	50.000		Erneuerung bzw. Neubau eines Spielplatzes im FG nach Beschlussfassung der Spielplatzkonzeption.
25. Neubau Gehwege Malchiner Str. 12a bis 19a	1.500.000	0	1.350.000	150.000		Barrierefreie Erneuerung des Gehwegs.
26. Erneuerung von Straßen und Wegen im Gebiet	2.500.000	0	2.250.000	250.000		Ist im Rahmen der laufenden Verkehrsuntersuchung zu konkretisieren.
27. Umgestaltung Stellplätze Flensburger Straße	1.000.000	0	900.000	100.000		Neugestaltung des Großstellplatzes, Anpassung der Pkw-Stellflächen und ergänzende Begrünung.
28. Errichtung einer öffentlichen WC-Anlage	250.000	0	225.000	25.000		Errichtung einer öffentlichen WC-Anlage innerhalb des Fördergebiets.
29. Aufwertung vorhandener Grünanlagen	1.200.000	0	1.080.000	120.000		Aufwertung vorhandener Grünanlagen innerhalb des Fördergebiets nach Kriterien des Klimaschutzes.
30. Aufwertung der Freiräume im Bereich Möllner Straße - Süd	800.000	720.000	0	80.000		Gestaltung der verbleibenden öffentlichen Flächen nach Fertigstellung der Bebauungen und Optimierung der
31. Ankauf von Grundstücken/Gebäuden	1.000.000	0	1.000.000	0	2021 - 2033	Ankauf von Flächen und Gebäuden zur Entwicklung durch die Stadt, Konkretisierung im Zuge der Programmlaufzeit.
32. Rückbaumaßnahmen	1.000.000	0	1.000.000	0	2021 - 2033	Beseitigung von städtebaulichen Missständen, Konkretisierung im Zuge der Programmlaufzeit.
Summe	38.686.333	10.726.336	23.114.000	4.845.997		

IV QUELLENVERZEICHNIS

Abbildung 09: Pumptrack; abgerufen am 23.06.2025 von https://www.terspegelt.nl/assets/uploads/Faciliteiten/Pumptrack/_900x600_crop_center-center_80_none/1558/2018-overzicht-pumptrack-HR.1735896121.webp

Abbildung 12: Mastsäule mit integrierter Ladestation; abgerufen am 17.02.2025 von <https://ubitrlicity.com/de/>