

Strukturkonzept Warnemünde

Städtebauliche Rahmenplanung
für Rostock-Warnemünde

Abschlussbericht



Vorgelegt von der Arbeitsgemeinschaft
ASK Hassenstein + Pfadt GmbH / Büro CONVENT



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

Hamburg/Rostock, 28. Oktober 2011

Strukturkonzept Warnemünde

Städtebauliche Rahmenplanung
für Rostock-Warnemünde

Abschlussbericht



Vorgelegt von der Arbeitsgemeinschaft
ASK Hassenstein + Pfadt GmbH / Büro CONVENT

in Zusammenarbeit mit:
wimes Wirtschaftsforschungsinstitut



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

Hamburg/Rostock, 28. Oktober 2011

Inhalt

1. Anlass und Ziele	8
2. Aufgabenstellung und Arbeitsschritte	9
3. Beteiligungsverfahren	16
4. Bestandsaufnahme und -analyse	23
4.1 Die historische Entwicklung Warnemündes	23
4.2 Sozioökonomische Ausgangssituation	27
4.3 Handlungsbereiche	34
I Städtebau, Orts- und Landschaftsbild	34
II Verkehr	55
III Wirtschaft und Gewerbe	63
IV Tourismus	79
V Wohnen	99
VI Infrastruktur	105
4.4 Bewertung und Schlussfolgerungen	113
5. Entwicklungsziele, Projekte und Planungsmaßnahmen	115
5.1 Ableitung der Entwicklungsziele	115
5.2 Zielkonflikte und Lösungsansätze	116
5.3 Handlungsbereiche	119
I Städtebau, Orts- und Landschaftsbild	119
II Verkehr	137
III Wirtschaft und Gewerbe	145
IV Tourismus	153
V Wohnen	165
VI Infrastruktur	170
5.4 Bewertung und Schlussfolgerungen	175
6. Zusammenfassung – Instrumente, Verfahren und Maßnahmen zur Umsetzung des Strukturkonzeptes	176
6.1 Verfahren und Instrumente zu ausgewählten Themenbereichen	176
6.2 Handlungsbereiche, Maßnahmen und Projekte (Matrizen 1 bis 6)	188
Matrix 1: I Städtebau, Orts- und Landschaftsbild / Teilbereich Mittelmole	189
Matrix 2: II Verkehr	191
Matrix 3: III Wirtschaft und Gewerbe	193
Matrix 4: IV Tourismus	195
Matrix 5: V Wohnen	197
Matrix 6: VI Infrastruktur	199
Anhang	201
Pläne auf Gebäudeebene	201
Quellenverzeichnis	202
Liste der Bearbeiter	203

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Luftbild von Rostock-Warnemünde	8
Abb. 2:	Projektbausteine des Strukturkonzeptes Rostock-Warnemünde	9
Abb. 3:	Karte Küstenlinie Hansestadt Rostock – Seebad Warnemünde	10
Abb. 4:	Neubebauung am Alten Strom auf der Mittelmole	12
Abb. 5:	Blick von der Hohen Düne auf Warnemünde und den ehemaligen Eisenbahnhaf	13
Abb. 6:	1. fachöffentliche Veranstaltung am 1. Juli 2010	15
Abb. 7:	Elemente des Beteiligungsverfahrens	16
Abb. 8:	2. fachöffentliche Veranstaltung am 9. September 2010 im Technologiezentrum Warnemünde (1)	20
Abb. 9:	2. fachöffentliche Veranstaltung am 9. September 2010 im Technologiezentrum Warnemünde (2)	22
Abb. 10:	Warnemünde 1661	23
Abb. 11:	Warnemünde ca. 1715	24
Abb. 12:	Warnemünde vor dem Bau des „Neuen Stroms“ – ca. 1890	25
Abb. 13:	Warnemünde nach dem Bau der „Neuen Warnow“ (Seekarte) – ca. 1914	25
Abb. 14:	Warnemünde ca. 1955	26
Abb. 15:	Abgleich der Realentwicklung mit der Bevölkerungsprognose für Warnemünde (Bevölkerungsentwicklung in Warnemünde in den Jahren 2006 bis 2015 (2006= 100%))	28
Abb. 16:	Entwicklung der Salden Wanderungen, Geburten-/Sterberate und Migration insgesamt für Warnemünde	29
Abb. 17:	Bevölkerungszusammensetzung nach Altersgruppen in Warnemünde im Vergleich zur Rostocker Innenstadt und zur Gesamtstadt (Stand 2009)	30
Abb. 18:	Anteil der SV-Beschäftigten an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter in Warnemünde zwischen 2001 und 2009 im Vergleich zur Gesamtstadt	31
Abb. 19:	Entwicklung des Anteils der SV-Beschäftigten und der Arbeitslosen in Warnemünde zwischen 2001 und 2009 im Vergleich	32
Abb. 20:	Die ‚Eisenbahnhalbinsel‘ 1914	34
Abb. 21:	Vielfalt des Städtebaus: Erlebnismilieus	36
Abb. 22:	Vielfalt der Architektur und der Baustile	37
Abb. 23:	Leuchttürme, Hotel Neptun, Werftkran und Lotsenturm	39
Abb. 24:	Stadtsilhouette von Warnemünde vor der Seeseite (schematische Darstellung)	40
Abb. 25:	Bebauungskonzept Güterbahnhof – Entwurf, Stand 2010	40
Abb. 26:	Prägende Landschaftselemente von Warnemünde	41
Abb. 27:	Räumliche Abgrenzung des Geltungsbereiches der Erhaltungssatzung	42
Abb. 28:	Luftbild Mittelmole 2010	47
Abb. 29:	Plan BESTAND – I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild – Baustruktur	50
Abb. 30:	Plan BESTAND – I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild – Grün- und Freiflächen	52
Abb. 31:	Plan ENTWICKLUNGSZIELE – I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild – Baualter	54
Abb. 32:	Parksituation Kurhausstraße und Kirchplatz	56
Abb. 33:	Parksituation in der Gartenstraße	58
Abb. 34:	Verkehrskonzept für Warnemünde 1998	59

Abb. 35: Plan BESTAND – II. Verkehr	62
Abb. 36: Werftgelände aus der Luft	65
Abb. 37: Marinestützpunkt Hohe Düne	66
Abb. 38: Kreuzfahrtschiff am Terminal	68
Abb. 39: Luftbild der Mittelmole mit Kreuzschiffahrtbetriebseinrichtungen (links); Lageplan der Betriebsanlagen, einschl. mögliche Werftbeckennutzung (rechts)	69
Abb. 40: Fähre und Kreuzfahrtschiff	70
Abb. 41: Restaurants Am Fischmarkt	71
Abb. 42: Lage der Mittelmole zum A2-Zentrum Warnemünde	72
Abb. 43: Geschäfte Am Strom und in der Mühlenstraße	73
Abb. 44: Plan BESTAND – III. Wirtschaft und Gewerbe	78
Abb. 45: Steilküste und Segelhafen	80
Abb. 46: Haltestelle Warnemünde	80
Abb. 47: Promenade Am Strom	81
Abb. 48: Bahnhof und Bahnhofsvorplatz	82
Abb. 49: Fußgängertunnel und „Budenzauber“ im Bereich Bahnhofsvorplatz	82
Abb. 50: Blick über Seepromenade und Ostsee	85
Abb. 51: Entwicklung der geöffneten Betriebe und der angebotenen Betten im Bereich der Küstenlinie seit 1997 (jew. per 30.6.) in %	86
Abb. 52: Verteilung der angebotenen Bettenkapazitäten in der Hansestadt Rostock im Vergleich seit 1997 (jew. per 30.6.)	87
Abb. 53: Kreuzfahrer am Terminal (1)	91
Abb. 54: Kreuzfahrer am Terminal (2)	92
Abb. 55: Bisherige Kreuzfahrtentwicklung und Prognose am Standort Rostock	93
Abb. 56: Kurhaus	94
Abb. 57: Plan BESTAND – IV. Tourismus – Erlebnisbereiche / Milieus	98
Abb. 58: Verteilung des Gebäudebestandes im Seebad Warnemünde nach der Gebäudenutzung	100
Abb. 59: Verteilung der 1.259 Gebäude / der 4.074 Wohnungen im Seebad Warnemünde nach dem Sanierungsstand	101
Abb. 60: Plan Gebäudenutzung (auch im Anhang)	102
Abb. 61: Beispiel: Lärmbelastung nachts bei höchster Auslastung (Dreifachanlauf) des Kreuzfahrtterminals – Überschreitung der 45 dB/A innerhalb der blauen Isophone	103
Abb. 62: Gewinn / Verlust ausgewählter Altersgruppen sowie deren Anteile an der Bevölkerung zwischen 2001 und 2009 in Warnemünde	105
Abb. 63: Prognose der Entwicklung der Kinder bis unter sechs Jahre und 6 bis unter 15 Jahre in Warnemünde und Abgleich mit der Realentwicklung (2006 = 100%)	108
Abb. 64: Plan BESTAND – V. Wohnen und VI. Infrastruktur	112
Abb. 65: Silhouette von Warnemünde	113
Abb. 66: Plan DEFIZITE UND POTENZIALE	114
Abb. 67: Plan ENTWICKLUNGSZIELE – I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild	134
Abb. 68: Plan ENTWICKLUNGSZIELE – I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild – Grün- und Freiflächen	136

Abb. 69: B-Plan Nr. 01.SO.151 „Caravan Camping Warnemünde“ (Vorentwurf)	141
Abb. 70: Plan ENTWICKLUNGSZIELE – II. Verkehr	144
Abb. 71: Plan ENTWICKLUNGSZIELE – III. Wirtschaft und Gewerbe“	152
Abb. 72: Planskizze aus Presseartikel: „Teilabriss des Samoa steht bevor“	156
Abb. 73: Plan ENTWICKLUNGSZIELE – IV. Tourismus – Erlebnisbereiche / Milieus	164
Abb. 74: Plan ENTWICKLUNGSZIELE – V. Wohnen und VI. Infrastruktur	174
Abb. 75: Schematische Darstellung der Nutzungszuordnung	178
Abb. 76: Plan Mittelmole	180
Abb. 77: Aufbau der Matrix 1 bis 6 (Handlungsbereiche I bis VI)	188

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung 2001 bis 2010	27
Tab. 2: I Städtebau, Orts- und Landschaftsbild: Problemlagen und Schwächen, Stärken und Potenziale	45
Tab. 3: II Verkehr: Problemlagen und Schwächen, Stärken und Potenziale	60
Tab. 4: Marktgebiet und Einwohnerpotenzial für den Einzelhandel (in abs. Zahlen)	74
Tab. 5: Expansionsrahmen für die Weiterentwicklung des nahversorgungs- und zentrenrelevanten Einzelhandels im Ortsteil Warnemünde	74
Tab. 6: III Wirtschaft und Gewerbe: Problemlagen und Schwächen, Stärken und Potenziale	76
Tab. 7: Entwicklung der Ankünfte und Übernachtungen an der „Küstenlinie“ und „übrige“ Hansestadt Rostock 2000-2009	84
Tab. 8: Verteilung des Beherbergungsangebotes (geöffnete Betriebe und angebotene Betten) mit mehr als 8 Betten (jew. per 30.6.) zwischen 2000 und 2009	87
Tab. 9: Beherbergungskapazitäten (auch unter 8 Betten) im Seebad Warnemünde, Diedrichshagen und Hohe Düne (30.6.2009)	88
Tab. 10: Verteilung der Klassifizierung der Hotelbetriebe nach Sternekategorien 2010	88
Tab. 11: Gebäude-/Wohnungsbestand und Ferienwohnungen/-appartements im Stadtteil Warnemünde (1. Quartal 2010)	89
Tab. 12: Ferienwohnungen/-appartements (Einheiten und Betten) in der Gegenüberstellung von amtl. Statistik (per 30.6.2009) und eigens durchgeführter Bestandserfassung (1. Quartal 2010)	90
Tab. 13: IV Tourismus: Problemlagen und Schwächen, Stärken und Potenziale	95
Tab. 14: Gebäudebestand Warnemünde	99
Tab. 15: V Wohnen: Problemlagen und Schwächen, Stärken und Potenziale	104
Tab. 16: VI Infrastruktur: Problemlagen und Schwächen, Stärken und Potenziale	110

1. Anlass und Ziele

Das Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft der Hansestadt Rostock hat ASK Hassenstein + Pfadt GmbH in Arbeitsgemeinschaft mit dem Büro CONVENT beauftragt, eine städtebauliche Rahmenplanung in Form eines Strukturkonzeptes für das Seebad Warnemünde unter Einbeziehung der Stadtteile Diedrichshagen, Hohe Düne und Markgrafenheide für Rostock-Warnemünde zu erarbeiten.

Die Arbeitsgemeinschaft ASK / CONVENT hat im Zeitraum von April 2010 bis Januar 2011 auf Basis des vorhandenen umfangreichen Materials Bestandsaufnahmen, Expertengespräche, Interviews, Workshops und öffentlichen Veranstaltungen in enger Kooperation mit dem Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft als Auftraggeber durchgeführt und mit der aktiven Unterstützung zahlreicher Kollegen und Fachämter das Strukturkonzept Warnemünde erarbeitet und legt hiermit das Ergebnis vor.

Das vorliegende Strukturkonzept Rostock-Warnemünde wird in Folge der Beschlussfassung durch die Rostocker Bürgerschaft die verbindliche Grundlage für eine geordnete städtebauliche und nutzungsstrukturelle Entwicklung innerhalb der nächsten rd. 15 Jahre. Gleichzeitig soll das Strukturkonzept den inhaltlichen und planerischen Orientierungsrahmen für die künftige Entwicklung entlang der Küstenlinie Rostocks in diesem Bereich darstellen und damit eine Selbstbindungswirkung für die Stadt entfalten. Das Strukturkonzept ist der informellen, vorbereitenden Bauleitplanung zuzuordnen. Es dient als Vorbereitung für die verbindliche Bauleitplanung, als Beurteilungsgrundlage für Vorhaben, Projekte und Maßnahmen sowie als Handlungsrahmen für den Umgang mit städtischen Grundstücken.

Mit der Erarbeitung des Strukturkonzeptes ist gleichzeitig das Ziel verbunden, ein breites Beteiligungsverfahren zu initiieren, das als offenes und transparentes Verfahren angelegt ist und frühzeitig die verschiedenen Interessen und Zielvorstellungen der Warnemünder Bürger, des Gewerbes und des Einzelhandels, der Wohnungs- und Tourismuswirtschaft, der verschiedener Interessengruppen und Institutionen wie auch die der Politik und Verwaltung einbindet und bündelt. Dieser angeschoebene Partizipationsprozess soll in Warnemünde im Zusammenhang mit der Umsetzung des Strukturkonzeptes künftig fortgesetzt werden.

Abb. 1: Luftbild von Rostock-Warnemünde

Quelle: Hansestadt Rostock.



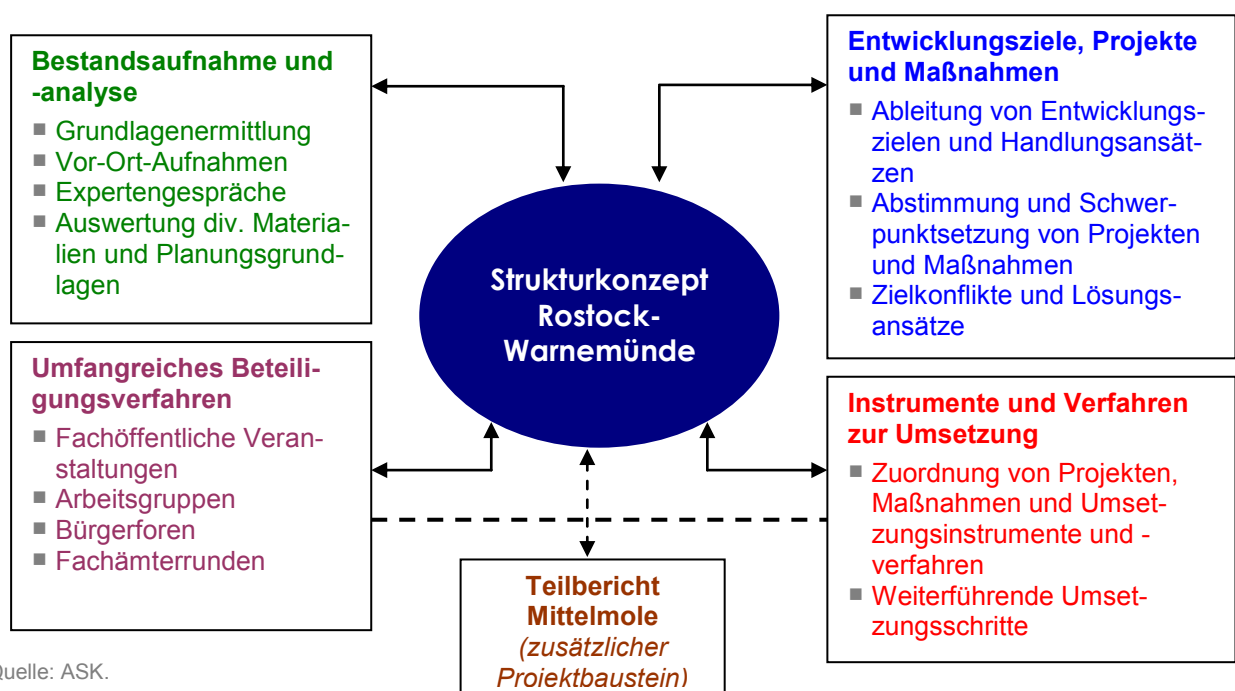
2. Aufgabenstellung und Arbeitsschritte

Auf Basis der zuvor genannten Zielsetzungen lag der Erstellung des Strukturkonzeptes folgende Aufgabenstellung zugrunde:

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

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

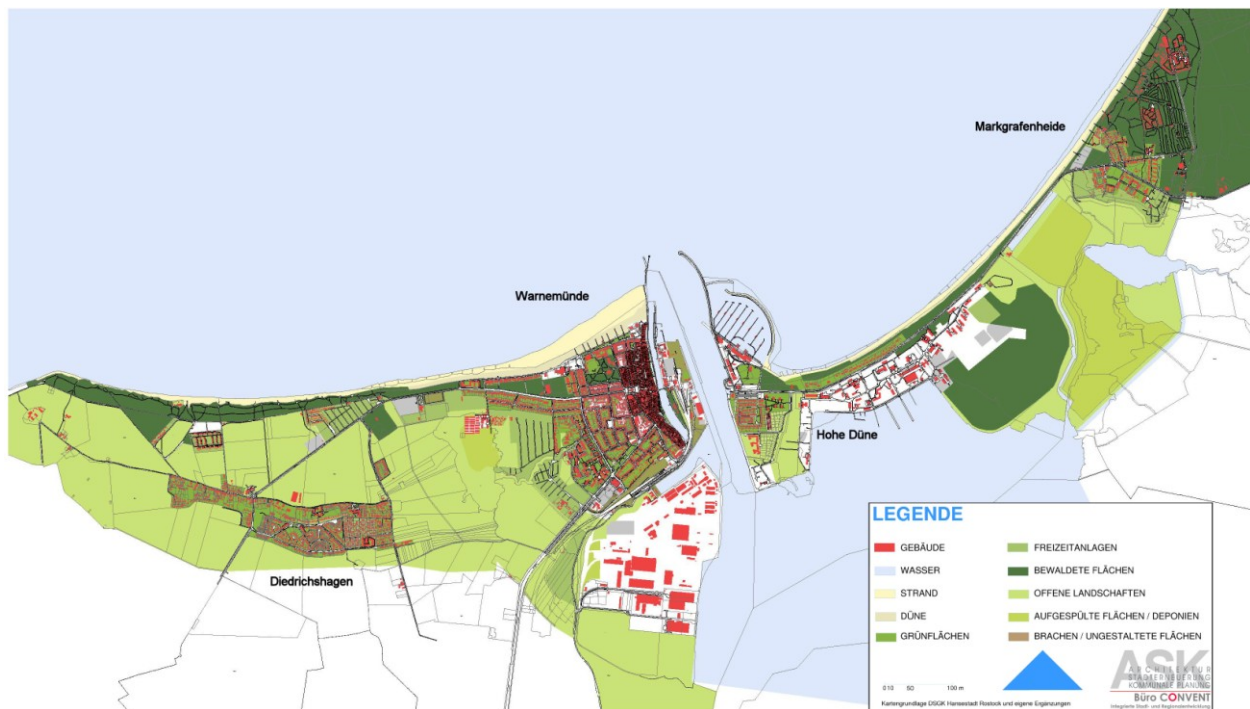
Abb. 2: Projektbausteine des Strukturkonzeptes Rostock-Warnemünde



Quelle: ASK.

Für das Seebad bzw. für die Ortslage Warnemünde wurde nicht nur im Zusammenhang mit der Ausgangssituation, sondern auch im Zusammenhang mit der Ableitung von Entwicklungszielen, Projekten und Maßnahmen eine vertiefende bzw. feinkörnigere Betrachtung zugrundegelegt. Die eingebundene Bearbeitung der Ortsteile Diedrichshagen und Markgrafenhöhe erfolgte im Rahmen des Strukturkonzeptes auf einer eher grundsätzlichen, strukturellen Ebene mit einer grobkörnigeren Schärfe.

Abb. 3: Karte Küstenlinie Hansestadt Rostock – Seebad Warnemünde



Quelle: ASK, Hansestadt Rostock.

Bestandsaufnahme und -analyse

Zur Ermittlung der aktuellen Ausgangssituation für die Küstenlinie der Hansestadt Rostock¹ wurde ein Stärken-/ Schwächenprofil erstellt, in das neben Grundlagendaten und den Ergebnissen bereits vorliegender Untersuchungen und Sekundäranalysen auch Auswertungen eigens durchgeführter Expertengespräche, fachöffentlicher Veranstaltungen und Workshops zu verschiedenen Themen einbezogen wurden.

Zur Ausarbeitung der Ausgangssituation und des Stärken-/ Schwächenprofils für die Küstenlinie, insbesondere für das Seebad Warnemünde, wurden verschiedene Plangrundlagen herangezogen, wie der aktuelle **Flächennutzungsplan der Hansestadt Rostock**, die **Ergebnisse der Ämterbeteiligung** (einschl. der Stellungnahmen der Fachämter aus 2009) und der **ersten Bürgerrunde aus dem Sommer 2009** (öffentliche Auftaktveranstaltung) sowie die

¹ Die Küstenlinie der Hansestadt Rostock umfasst: das Seebad Warnemünde mit der Ortslage Hohe Düne sowie die Ortsteile Diedrichshagen und Markgrafenhöhe.

für das Strukturkonzept erarbeitete „**SWOT-Analyse für den Stadtbereich Warnemünde**“,² die durch das Wirtschaftsforschungsinstitut *wimes*³ erstellt wurde.

Die „SWOT-Analyse“ beinhaltet neben der Darstellung der sozioökonomischen Entwicklung innerhalb der letzten zehn Jahre (Bevölkerungsentwicklung, Beschäftigtenentwicklung, Migration etc.) auch Ergebnisse einer eigens durchgeführten Aufnahme des kompletten Gebäude- und Wohnungsbestandes in der Ortslage Warnemünde sowie in Diedrichshagen.

Die Kompletterhebung des Gebäudebestandes und deren Nutzungen fanden im Zusammenhang mit der Fortschreibung zum Beherbergungskonzept der Hansestadt Rostock wie auch speziell für das Strukturkonzept Warnemünde statt. Insofern zielen die Ergebnisse dieser Gebäude- und Wohnungsbestandserhebung a) auf die in Warnemünde vorhandenen Wohngebäude, b) auf die für Beherbergung gewerblich genutzten Gebäudebestände (Hotel, Ferienappartements, registrierte Ferienwohnungen) und c) auf den Anteil der in Warnemünde als Ferienwohnungen oder Ferienappartements „fremd genutzten Wohnungsbestände“ ab. Im Rahmen der Auswertung wurden hierbei Aussagen zu den Auswirkungen auf den lokalen Wohnungsmarkt und die wohnungswirtschaftlichen Entwicklung (einschl. der sozialen Infrastruktur) getroffen und gleichzeitig ein Abgleich mit der offiziellen Kommunalstatistik vorgenommen.

Fernerhin wurde eine Einzelhandelsuntersuchung als Baustein zum Strukturkonzept Warnemünde beauftragt, die einerseits auf die fundierte Darstellung der Ausgangssituation im Handlungsbereich „Wirtschaft und Gewerbe“ einschließlich Einzelhandel abzielte, andererseits auf die spezielle Potenzialabschätzung der Entwicklungsmöglichkeiten im Bereich Einzelhandel auf der Mittelmole. Diese Untersuchung mit dem Titel „**Entwicklung der Mittelmole in Rostock-Warnemünde**“ wurde durch das Unternehmen *Dr. Lademann & Partner* durchgeführt, dessen Ergebnisse in die Bestandsaufnahme und -analyse eingeflossen sind.⁴

Eine wichtige inhaltliche Grundlage im Zusammenhang mit der Darstellung der Ausgangssituation im Handlungsbereich „Tourismus“, aber auch in Bezug auf dessen Entwicklungsperspektive stellt das in der Erarbeitung befindliche **Tourismuskonzept für die Hansestadt Rostock** dar, bei dem der Bereich des Seebades Warnemünde nebst Küstenlinie eine sehr bedeutende Rolle einnimmt. Die Ergebnisse des Strukturkonzeptes Warnemünde und die des Tourismuskonzeptes Rostock sollen eng miteinander verzahnt und aufeinander abgestimmt werden.

Da die Ergebnisse des Tourismuskonzeptes zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Strukturkonzeptes noch nicht vorlagen, wird in den Textpassagen zum Handlungsbereich „Tourismus“ im vorliegenden Strukturkonzept der Hinweis gegeben, dass noch Aussagen bzw. Ergebnisse des Tourismuskonzeptes folgen und in das Strukturkonzept eingebunden werden. Auf Basis der engen Abstimmung mit der Tourismuszentrale Rostock, die die Federführung für die Ausarbeitung des Tourismuskonzeptes innehat, und auf Grundlage bereits vorliegender und ermittelter Daten und Informationen zur touristischen Situation und Entwicklung Warnemündes ließen sich dennoch für den Handlungsbereich Tourismus konkrete Aussagen treffen.

² SWOT-Analyse für den Stadtbereich Warnemünde als Grundlage für die Erstellung eines Strukturkonzeptes – Ausgangssituation 2001 und Fortschreibung zum Stichtag 31.12.2009 im Vergleich zur Gesamtstadt, verfasst von *wimes* Wirtschaftsforschungsinstitut im Auftrag der Hansestadt Rostock, Juni 2010; Kommunale Statistikstelle der Hansestadt Rostock, Angaben per 31.12.2010 auf Stadtbereichsebene.

³ *wimes* – Wirtschaftsforschungsinstitut, Barnstorfer Weg 6, 18057 Rostock.

⁴ „Entwicklung der Mittelmole in Rostock-Warnemünde“ – Einzelhandelsuntersuchung als Baustein zum Strukturkonzept Warnemünde, Dr. Lademann & Partner, Gesellschaft für Unternehmens- und Kommunalberatung mbH, Juni 2010.

Die **Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse** sind in **Kapitel 4** des vorliegenden Strukturkonzeptes dargelegt. Neben den übergeordneten Abschnitten 4.1 („Die historische Entwicklung Warnemündes“) und 4.2 („Sozioökonomische Ausgangssituation“) enthält Abschnitt 4.3 („Handlungsbereiche“) die Darstellung der Ausgangssituation im Seebad Warnemünde und entlang der Küstenlinie unter detaillierter Herausarbeitung der „Problemlagen und Schwächen“ und „Stärken und Potenziale“ für jeden der **sechs Handlungsbereiche**:

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

Im Zuge der Bearbeitung des Strukturkonzeptes Warnemünde wurde der **räumliche Entwicklungsschwerpunkt Mittelmole** zunächst als separater Handlungsbereich bearbeitet. Dies geschah insbesondere vor dem Hintergrund seiner besonderen städtebaulichen und nutzungsstrukturellen Bedeutung für Warnemünde, aber auch aufgrund des bestehenden Handlungsdrucks, da es erforderlich war, für diesen Bereich frühzeitig – d. h. noch vor Vorlage des Ergebnisberichtes zum Strukturkonzept – die Einleitung für ein Bebauungsplanverfahren Mittelmole zu beschließen. Auch in den Beteiligungsveranstaltungen wurde die Mittelmole unter Berücksichtigung der inhaltlichen Querbezüge zu den übrigen Handlungsbereichen als eigenständiger Handlungsbereich behandelt und bearbeitet.

Abb. 4: Neubebauung am Alten Strom auf der Mittelmole



Quelle: ASK.

Unter Wahrung der beiden unterschiedlichen bauleitplanerischen Verfahren (vorbereitende Bauleitplanung: Strukturkonzept Warnemünde; verbindliche Bauleitplanung: Bebauungsplan Mittelmole) wurde zur Einleitung des B-Planverfahrens Mittelmole ein ausführlicher **Teilbericht Mittelmole** erstellt. Die Ausarbeitung des Teilberichtes zum Entwicklungsschwerpunkt Mittelmole war integraler Bestandteil des Arbeitsauftrages. Die inhaltlichen und planerischen

Ergebnisse des Teilberichtes zur Mittelmole sind im vorliegenden Strukturkonzept dem Handlungsbereich „Städtebau, Orts- und Landschaftsbild“ zugeordnet und dort entsprechend berücksichtigt worden.

Welche inhaltlichen Teilaspekte werden in den einzelnen Handlungsbereichen berücksichtigt und welche Potenziale, Missstände, Defizite und ggf. Konflikte werden anhand der **Bestands- und -analysepläne** (Pläne „BESTAND“, siehe Abschnitt 4.3) dargestellt?

- I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild:** Darstellung der Gestaltung und Nutzung von Grün- und Freiflächen, städtebauliche und stadtstrukturelle Entwicklung, Straßenräume, Denkmalschutzbereiche und -gebäude sowie ggf. Milieubereiche; hierbei werden u. a. orts- und landschaftsbildrelevante bauliche und naturräumliche Strukturen dargestellt sowie auch das Verhältnis von öffentlichen zu privaten Flächen.
- II. Verkehr:** Darstellung aller Verkehrsbereiche und -führungen, Anlagen und Bereiche des ruhenden Verkehrs / Parkplätze, Fuß- und Radwege, Überwege, Barrierefreiheit sowie ggf. konkurrierende Nutzungen zwischen Parken und Grünflächen.
- III. Wirtschaft und Gewerbe:** Darstellung aller stadtwirtschaftlich relevanten Bereiche, Werft, Kreuzschifffahrt, maritimes Gewerbe, Technologie und Wissenschaft, Dienstleistungen und Einzelhandel.
- IV. Tourismus:** Darstellung aller touristischen Nutzungen und Angebote, Defizite und Potenziale, (soweit Daten vorliegen:) Aussagen zur Nachfragesituation, zur Qualität, Struktur und zu den Auslastungsgrößen des Beherbergungsangebotes und der touristischen Infrastruktur.
- V. Wohnen:** Darstellung der Bestandssituation und Gebäudenutzungen für reines Wohnen oder kombiniert mit Ferienwohnungen / -appartements oder anderen gewerblichen Nutzungen, Potenziale im Bereich Wohnungsneubau, Aussagen zur Wohnungsmarktsituation, zu den Angebotsstrukturen, Nachfragern bzw. Zielgruppen.
- VI. Infrastruktur:** Darstellung aller Sport-, Kultur-, Bildungseinrichtungen, Ausstattung mit sozialen Angeboten, Freizeit- und Spielangeboten.

Auf Basis der ermittelten und erhobenen Ergebnisse zur Ausgangssituation in den jeweiligen Handlungsbereichen wurden im Projektbaustein „Bestandsaufnahme und -analyse“ Bewertungen getroffen und im Sinne eines **Fazits** Schlussfolgerungen gezogen, die die Grundlage für die **Ableitung von Entwicklungszielen, Planungsaufgaben und -maßnahmen** darstellen.

Abb. 5: Blick von der Hohen Düne auf Warnemünde und den ehemaligen Eisenbahnfährrafen



Quelle: ASK.

Entwicklungsziele, Projekte und Planungsmaßnahmen

Gegenstand dieses Projektbausteins waren die aus der Bestandsaufnahme und -analyse sowie den fachöffentlichen Veranstaltungen und Arbeitsgruppensitzungen, die im Rahmen eines komplexen Beteiligungsverfahrens (siehe dazu nachfolgendes Kapitel 3) durchgeführt wurden, gewonnenen Ergebnisse. Ziel war es, aus den Ergebnissen zu jedem Handlungsbereich **Entwicklungsziele** abzuleiten und diese mit konkretisierenden **Handlungsansätzen** zu unterlegen (siehe dazu einleitend Abschnitt 5.1).

Darüber hinaus wurden bei diesem Arbeitsschritt die erforderlichen und auf Grundlage des Beteiligungs- und Abstimmungsverfahrens herausgearbeiteten Projekte und Planungsmaßnahmen den jeweiligen Handlungsbereichen zugeordnet. Anschließend wurden die jeweiligen Projekte und Maßnahmen gewichtet und mit Prioritäten versehen. Im vorliegenden Strukturkonzept werden die im Rahmen der Umsetzung zu realisierenden **Einzelmaßnahmen und Projekte** in den Kontext zu den festgestellten Handlungserfordernissen und den jeweils festgelegten Entwicklungszielen gestellt und anhand textlicher und planerischer Darstellungen (Pläne „ENTWICKLUNGSZIELE“) je Handlungsbereich erläutert und spezifiziert (siehe Abschnitt 5.3).

In Anbetracht der von unterschiedlichen und teilweise konträren Interessenlagen geprägten Auffassungen, die auch nach Durchführung des umfangreichen Beteiligungs- und Abstimmungsverfahrens nach wie vor bestehen und sich auf bestimmte Handlungsansätze, Projekte und/oder Planungsmaßnahmen fokussieren, umfasste dieser Arbeitsschritt auch die Auseinandersetzung mit dem Aspekt der „**Zielkonflikte**“. Mit der Darstellung der verschiedenen Zielkonflikte werden empfehlenswerte Ansätze, Strategien und Wege der Konfliktlösung bzw. der Kompromissfindung aufgezeigt (siehe Abschnitt 5.2).

Instrumente und Verfahren zur Umsetzung

Im Anschluss an die Herleitung von Entwicklungszielen und Handlungsansätzen sowie das Zusammentragen und die Zuordnung von geeigneten Projekten und Maßnahmen je Handlungsbereich wurden den Projekten und Maßnahmen unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Bedeutung, Schlüsselfunktion bzw. Synergiepotenziale **Instrumente und Verfahren** zu deren Umsetzung zugeordnet. Im vorliegenden Strukturkonzept werden neben der Auflistung und Erläuterung der für die Umsetzung einzusetzenden Instrumente und Verfahren je Projekt und Maßnahme gleichzeitig auch Empfehlungen zu möglichen Umsetzungsstrategien gegeben. Hierbei werden auch anstehende Arbeitsschritte zur Umsetzung benannt, wie z. B. anstehende Planungsschritte, weiterführende oder vertiefende Gutachten oder Untersuchungen, Prüfaufträge, die Anwendung rechtlicher Instrumente etc. (siehe insbesondere Abschnitt 6.1).

Die Zuordnung der Maßnahmen, Projekte und Prioritäten je Handlungsbereich geht aus einer synoptischen Gesamtdarstellung hervor. Ähnlich einem Zeit- und Maßnahmenkonzept wurden alle mit Umsetzungsinstrumenten und -verfahren unterlegten Projekte und Maßnahmen in eine Übersicht bzw. Synopse („**Matrix**“) pro Handlungsbereich überführt, die die erforderlichen Verfahren, Instrumente und Strategieansätze im Überblick und auch die jeweiligen Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten aufführt. Darüber hinaus wurden im Rahmen dieses Projektbausteins Empfehlungen für die Fortschreibung des Strukturkonzeptes herausgearbeitet, die neben Hinweisen auf ein regelmäßiges Monitoring auch Angaben zu einer Evaluierung, die im Abstand von ca. 3-4 Jahren durchgeführt werden sollte, enthalten. Dadurch soll die Handhabung des Strukturkonzeptes als flexibles Steuerungs- und Handlungsinstrument im Verlauf des Umsetzungsprozesses regelmäßig in Bezug zu seinen Entwicklungszielen, Maßnahmen und Projekten gesetzt und entsprechend angepasst werden (siehe Abschnitt 6.2).

Umfangreiches Beteiligungsverfahren

Auf die Durchführung und die Ergebnisse des mit der Erarbeitung des Strukturkonzeptes verbundenen intensiven Beteiligungsverfahrens wird das nachfolgende Kapitel 3 ausführlich eingehen. Als Projektbaustein im Rahmen des Erarbeitungsprozesses hat das Beteiligungsverfahren in zweierlei Hinsicht eine zentrale und ebenso herausragende Bedeutung: Zum einen konnte der im Sommer 2009 begonnene Prozess ab Juni 2010 umfangreich fortgeführt werden. Damit erfuhr die frühzeitige und transparente Einbindung der interessierten Warnemünder Bürger, des Gewerbes und des Einzelhandels, der Wohnungs- und Tourismuswirtschaft, der verschiedenen Interessengruppen und Institutionen wie von Politik und Verwaltung eine Fortsetzung. Zum anderen hat das Beteiligungsverfahren mit seinen verschiedenen Elementen zu einer hohen Akzeptanz und zu einem überwiegenden Zuspruch geführt, nicht nur gegenüber dem von Seiten der Stadt Rostock initiierten Partizipationsprozess selbst und der damit verbundenen Vorgehensweise, den Beteiligungsprozess breit und auf eine intensive Mitwirkung hin anzulegen, sondern auch bezüglich der gemeinsam erarbeiteten Ergebnisse.

Der Projektbaustein „Umfangreiches Beteiligungsverfahren“ umfasste im Verlauf eines Dreivierteljahres (Mai 2010 bis Januar 2011) eine Reihe von einzelnen Bestandteilen: 2 fachöffentliche Veranstaltungen (1.7.2010; 9.9.2010), 4 Arbeitsgruppensitzungen (AG Tourismus: 26.7.2010; AG Mittelmole: 27.7.2010; AG Wohnen: 2.8.2010; AG Verfahren und Instrumente: 11.10.2010), 2 Ämterrunden (13.12. 2010; 18.1.2011) sowie 2 Bürgerforen (15.11.2010; 26.1.2011).

Bereits im Vorfeld der eigentlichen Ausarbeitung des Strukturkonzeptes Rostock-Warnemünde wurde im Sommer 2009 (23.7.2009) eine als Informations- und Workshop-Veranstaltung konzipierte öffentliche Auftaktveranstaltung zur Aktualisierung und Fortschreibung des aus 1999 stammenden „alten“ Strukturkonzeptes durchgeführt. Zudem gab es, auch in Vorbereitung auf diese Auftaktveranstaltung, eine Abfrage von fachlichen Stellungnahmen aller beteiligten Fachämter zu der aktuellen Situation in Warnemünde sowie zu den ihnen bekannten Planungsansätzen und -projekten. Mit Blick auf die Fertigstellung des Strukturkonzeptes wurden die beteiligten Fachämter Anfang diesen Jahres gebeten, ihre Stellungnahmen aus dem Sommer 2009 auf ihre Aktualität hin zu prüfen und gegebenenfalls zu ergänzen.

Darüber hinaus ist es im Zusammenhang mit dem Beteiligungsverfahren wichtig zu erwähnen, dass der Ortsbeirat Warnemünde, der offiziell als ehrenamtliches Beteiligungsgremium für die Ortsentwicklung Warnemündes eingesetzt ist, in den Beteiligungs- und Abstimmungsprozess zum Strukturkonzept kontinuierlich eingebunden war. Das heißt, dass die Beiratsmitglieder sowohl im Rahmen der o. g. Veranstaltungen als auch über ihre regulären Beiratssitzungen über den Fortgang und die Ergebnisse des Strukturkonzeptes informiert und eingebunden wurden.



Abb. 6: 1. fachöffentliche Veranstaltung am 1. Juli 2010

Quelle: ASK.

3. Beteiligungsverfahren

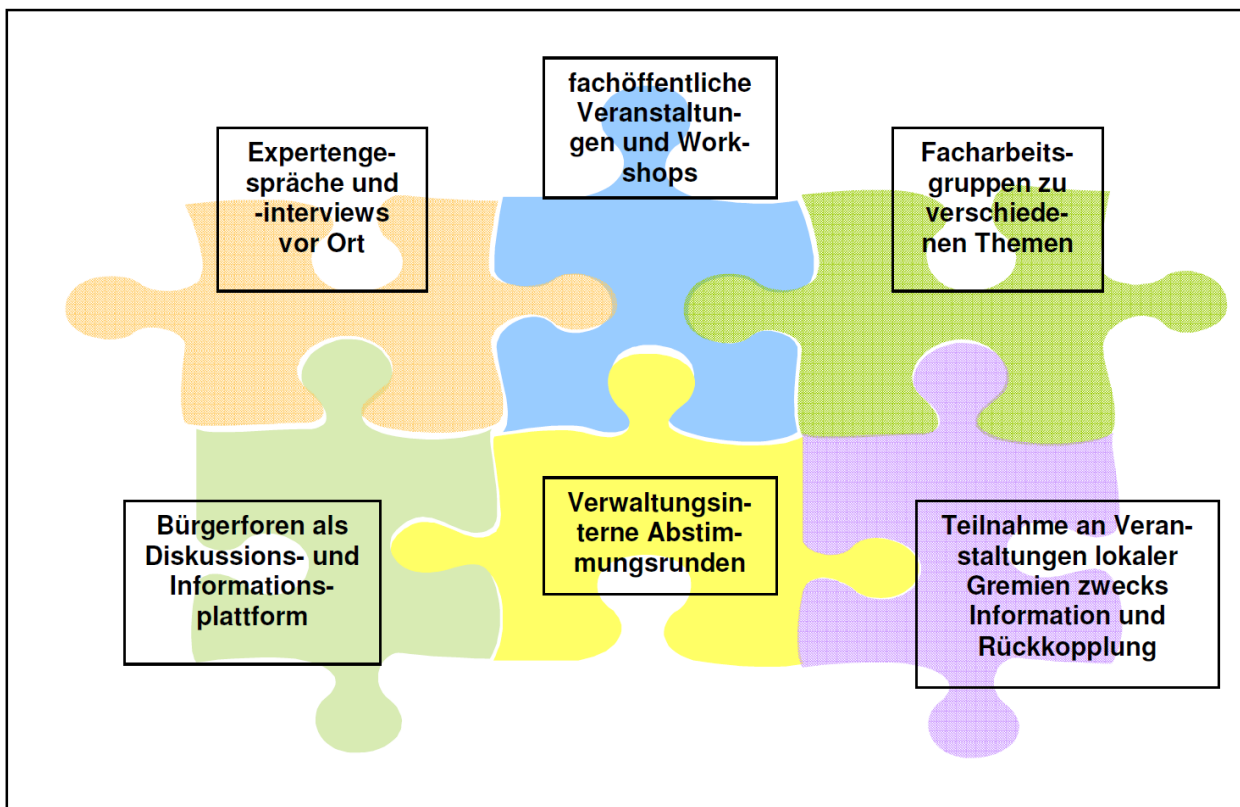
Warum wurde für die Erarbeitung des Strukturkonzeptes Warnemünde ein derart umfangreiches und breit angelegtes Beteiligungsverfahren gewählt? Welche Zielsetzungen wurden hiermit verbunden und welche Ergebnisse wurden erzielt?

Der Entschluss von Seiten des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft als zuständiges Fachamt, eine frühzeitige und umfangreiche Beteiligung zu gewährleisten, in die engagierte und interessierte Bürger, Vertreter von Vereinen, Initiativen und Institutionen, Gewerbetreibende, Einzelhändler und Unternehmer, Vertreter der Politik und der Verwaltung eingebunden werden sollten, wurde bereits im Sommer 2009 im Zusammenhang mit der Absicht getroffen, das Strukturkonzept von 1999 zu aktualisieren und fortzuschreiben.

Ein wichtiger Beweggrund für diesen Entschluss leitet sich einerseits aus der Komplexität und Vielschichtigkeit der von unterschiedlichen Nutzungen, Interessenlagen und konkurrierenden Anforderungen geprägten Ausgangslage ab sowie aus dem sich hieraus ergebenden Entwicklungsdruck auf die wenigen in Warnemünde noch zur Verfügung stehenden Flächen.

Andererseits bündeln sich eine Reihe von Aufgaben und Funktionen (Tourismus, Wohnen, Kreuzschifffahrt, Verkehrsknoten, Gewerbe und Handel, Freizeit, Sport und Kultur) auf engstem Raum, wodurch automatisch verschiedene Nutzungs- und Zielkonflikte entstehen können. Insofern zielte das angelegte Beteiligungsverfahren neben der Partizipation gleichzeitig auf ein Moderationsverfahren ab, das gegebenenfalls auch Mediationen beinhalten könnte.

Abb. 7: Elemente des Beteiligungsverfahrens



Quelle: ASK.

Gleichzeitig ist im Ortsteil Warnemünde ein überdurchschnittliches gesellschaftliches Engagement von Bürgern, die als Einzelpersonen, in Vereinen und Interessengemeinschaften aktiv zur Gestaltung insbesondere des sozialen, kulturellen und politischen Lebens beitragen, vorhanden. Dieses Engagement ist ein Potenzial, das gute Voraussetzungen für einen konstruktiven und gesellschaftlich breit angelegten Beteiligungsprozess bot.

Um insbesondere den entstehenden Nutzungs- und Zielkonflikten zu begegnen, aber auch um ein von Beginn an transparentes Planungsverfahren zu initiieren, das eine breite Akzeptanz und einen hohen Mitnahmeeffekt produziert, wurde in der Durchführung der beauftragten Fortschreibung des Strukturkonzeptes ein umfangreiches, aus mehreren Bausteinen bestehendes Beteiligungsverfahren verankert, das in dieser Form und Methodenvielfalt besonders ist.

Das Beteiligungsverfahren wurde über den gesamten Prozess der Ausarbeitung des Strukturkonzeptes, d. h. von der Analyse- bis zur Planungsphase, angelegt. Es ist beabsichtigt, dieses intensive Beteiligungsverfahren, das im Ergebnis eine hohe Zustimmung und Befürwortung insbesondere der Warnemünder Bürger erfahren hat, in angepasster Form fortzuführen und sich auch über die Phase der Umsetzung hin erstrecken zu lassen.

Grundlage für den wichtigen Arbeitsschritt der Bestandsaufnahme und -analyse zur Einschätzung der aktuellen Ausgangssituation in Warnemünde waren neben der Auswertung der vorhandenen Materialien und Planungsgrundlagen insbesondere die vor Ort durchgeführten **Expertengespräche und -interviews** mit Schlüsselpersonen und Vertretern verschiedener Warnemünder Vereine, Initiativen, Institutionen, Gewerbetreibenden etc.

Zum einen waren diese Expertengespräche und -interviews im Hinblick auf das Zusammentragen der unterschiedlichen Interessenlagen, der verschiedenen Einschätzungen zu den Standortstärken und -schwächen sowie die differenzierten Vorstellungen über Entwicklungsziele und Handlungsansätze für Warnemünde sehr informativ und für die Einschätzung und Bewertung der Ausgangssituation sehr bedeutend. Zum anderen haben diese Gespräche einen wichtigen vertrauensbildenden Beitrag für den gesamten Beteiligungsprozess geliefert. Die meisten dieser Gespräche wurden zwischen Mai und Juli 2010 durchgeführt.

Auf Basis dieser ersten Gespräche und Kontaktaufnahmen wurde mit der **1. fachöffentlichen Veranstaltung** am 1. Juli 2010 die breite und aktive Einbindung unterschiedlicher Akteure im Rahmen der Ausarbeitung des Strukturkonzeptes fortgesetzt. Die Veranstaltung bildete nicht die offizielle Auftaktveranstaltung für diesen Prozess, da eine entsprechende Veranstaltung am 23.7.2009 bereits stattgefunden hatte. Da zwischen der Auftaktveranstaltung und dieser 1. fachöffentlichen Veranstaltung etwa ein Jahr vergangen war, war es im Hinblick auf eine breite Akzeptanz- und Mitnahmwirkung zunächst erforderlich, einheitliche Informationen über den „Sinn und Zweck“ des Strukturkonzeptes für Warnemünde zu vermitteln und zu verdeutlichen, dass der Erarbeitungsprozess nicht bei „Null“ anfängt, sondern bereits auf verschiedene Grundlagen und Ergebnisse zurückgreifen kann.

Was waren die Ziele und Inhalte dieser 1. fachöffentlichen Veranstaltung im Einzelnen, die als Workshop und Großgruppenkonferenz durchgeführt wurde?

- ⇒ Herstellung einer einheitlichen Information zum Hintergrund des Strukturkonzeptes und zu den bisher gewonnenen Erkenntnissen hinsichtlich der Ausgangssituation in Gesamt-Warnemünde,

- ⇒ Fortsetzung und Vertiefung eines breiten Beteiligungsprozesses, bei dem es insgesamt um Akzeptanz der entwickelten Ziele, Maßnahmen und Projekte sowie um einen umfangreichen Mitnahmeeffekt geht,
- ⇒ Erstellung einer Übersicht bzw. eines Querschnitts und ggf. Konkretisierung der Stärken, Schwächen / Problemlagen und Potenziale Warnemündes zu verschiedenen Handlungsbereichen (thematisch / inhaltlich sowie räumlich verortet),
- ⇒ Ableitung von Entwicklungszielen je Handlungsbereich,
- ⇒ Feststellung übereinstimmender und gegensätzlicher Interessenlagen und Positionen.

Die 1. fachöffentliche Veranstaltung wurde von insgesamt rd. 100 Teilnehmern besucht. Gearbeitet wurde in 10 unterschiedlich zusammengesetzten Arbeitsgruppen sowie im Plenum. Die umfangreichen und konstruktiven Ergebnisse (Stärken-/Schwächenprofile je Handlungsbereich, erste Entwicklungsziele und Handlungsansätze je Handlungsbereich) dieser Veranstaltung, die allen Teilnehmern und Interessierten als Dokumentation zur Verfügung gestellt wurden, bildeten die Grundlage für die anschließenden und zur inhaltlichen Vertiefung vorgesehenen Facharbeitsgruppen.

Die **Facharbeitsgruppen** sollten zeitlich gesehen vor der nächsten, d. h. 2. fachöffentlichen Veranstaltung stattgefunden haben, um die Ergebnisse in die nächste Großveranstaltung einfließen zu lassen. Dies betraf die Handlungsbereiche „Tourismus“, „Wohnen“ und den räumlichen Schwerpunktbereich „Mittelmole“.

Hintergrund der vertiefenden Facharbeitsgruppen war zudem, dass die auf der fachöffentlichen Veranstaltung deutlich gewordenen Zielkonflikte in den Arbeitsgruppen intensiv behandelt wie auch Möglichkeiten der Konfliktlösungen diskutiert werden sollten (u. a. „die erforderliche Errichtung neuen Wohnraumes unter Verzicht der Erweiterung des Ferienwohnungsbestandes in Gesamt-Warnemünde“, „neuer, begrenzter oder kein neuer Wohnungsbau auf der Mittelmole“, „Potenzielle Konflikte zwischen lärmerzeugenden und lärmempfindlichen Nutzungen“).

Die Facharbeitsgruppen „Tourismus“, „Wohnen“ und „Mittelmole“, deren Treffen zwischen Ende Juli und Ende August 2010 stattfanden, beschäftigten sich schwerpunktmäßig mit der Konkretisierung von Entwicklungszielen, Handlungsansätzen, Maßnahmen und Projekten. Bei der vierten einberufenen Arbeitsgruppe, die im Anschluss an die 2. fachöffentliche Veranstaltung im Oktober 2010 tagte, ging es hauptsächlich um die Frage der geeigneten Instrumente und Verfahren zur Umsetzung.

Entgegen der zu Beginn getroffenen Annahme, dass aufgrund der komplexen und in Teilen schwierigen Themen- und Fragestellungen die Facharbeitsgruppen mehrfach tagen müssen, konnten doch alle wichtigen und relevanten Aspekte im Rahmen eines ½-tägigen Workshops konstruktiv und ergebnisorientiert behandelt und bearbeitet werden. Dies lag unter anderem auch daran, dass die Ergebnisse der 1. fachöffentlichen Veranstaltung eine äußerst gute Grundlage bildeten.

Den Veranstaltungen der drei Facharbeitsgruppen „**Tourismus**“, „**Wohnen**“ und „**Mittelmole**“ lagen folgende Fragestellungen zugrunde:

- ✓ **Welches Leitbild und welche Zielsetzungen sind für die Entwicklung des Handlungsbereiches „Tourismus“ („Wohnen“ bzw. des räumlichen Schwerpunktbereiches „Mittelmole“) in Warnemünde realistisch?**

→ Auswertung der Stärken, Schwächen, Defizite und Potenziale aus der 1. fachöffentlichen Veranstaltung

- ✓ **Welche Verbesserungsmaßnahmen (im Bereich „Tourismus“, „Wohnen“ bzw. auf der „Mittelmole“) sind dringend, mittel- und langfristig umzusetzen? Welche Strategien, Instrumente sowie Verfahren zur Umsetzung der Ziele, Maßnahmen und Angebots- bzw. Infrastrukturerweiterungen sind anzugehen bzw. anzuwenden?**

→ Gemeinsame Festlegung umsetzbarer Ziele, anzustrebender Qualitätsstandards sowie eines Katalogs von kurz-, mittel- und langfristig anzugehenden Verbesserungs- und Aufwertungsmaßnahmen, einschl. der Festlegung von Schlüsselprojekten.

Für den Bereich der Mittelmole wurden in der Arbeitsgruppe neben der gemeinsamen Festlegung von Zielsetzungen und Qualitätsstandards darüber hinaus Funktionsbausteine und Maßgaben für die nutzungsstrukturelle und städtebauliche Entwicklung der Mittelmole diskutiert.

Alle Arbeitsgruppensitzungen wurden ausgewertet und dokumentiert und bildeten eine wichtige Grundlage für die 2. fachöffentliche Veranstaltung.

Bei der vierten Facharbeitsgruppe, die im Anschluss an die 2. fachöffentliche Veranstaltung im Oktober 2010 durchgeführt wurde, stand das Thema „**Umsetzungsinstrumente und -verfahren**“ im Vordergrund. Bei diesem Workshop sollten vor allem Antworten auf die Frage gefunden werden, welches städtebau- und planungsrechtliche Instrumentarium geeignet ist, den räumlichen Schwerpunktbereich der Mittelmole vor dem Hintergrund der hier zu bewältigenden Problem- und Aufgabenstellungen im Rahmen eines zügigen und integrierten Verfahrens entwickeln zu können, das in der Lage ist, sowohl die Funktionalität und Aufgabenstellung des Gebietes als auch die hier zu realisierenden Qualitätsstandards gewährleisten zu können.

Vor allem wurde in dieser Facharbeitsgruppe mit Blick auf die Mittelmole die Möglichkeiten des Einsatzes des Besonderen Städtebaurechtes und insbesondere der Einsatz der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 ff BauGB detailliert erörtert. Auch diese Arbeitsergebnisse wurden protokolliert und dokumentiert und sind in den vorliegenden Bericht eingeflossen (vgl. hierzu auch Kap. 6).

Zielsetzung der am 9. September 2010 durchgeführten **2. fachöffentlichen Veranstaltung** war, dass die bislang ausgearbeiteten Ergebnisse zur Ausgangssituation in Warnemünde (Stärken/Schwächen, Potenziale/ Schwächen je Handlungsbereich) eine breite Zustimmung durch die anwesenden Teilnehmer erfahren sollten. Im Rahmen der Veranstaltung sollten diejenigen Entwicklungsziele und Projekt- und Maßnahmenansätze je Handlungsbereich herausgefiltert werden, die auf Grundlage einer überwiegenden Zustimmung bzw. eines Konsenses weiterverfolgt werden sollten. Demgegenüber sollte aber auch die Zielsetzungen und/oder Projekte klar benannt werden, bei denen eine Ablehnung oder gegebenenfalls ein Zielkonflikt besteht, um im weiteren Verfahren hierzu eine einvernehmliche Lösung zu entwickeln.

Bei der 2. fachöffentlichen Veranstaltung waren ebenfalls knapp 100 Teilnehmer und Teilnehmerinnen aus den verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen Warnemündes, aus den Bereichen Wohnungswirtschaft, Tourismus, Handel und Gewerbe, Verwaltung und Politik vertreten, davon hatten etwa 60% bereits an der 1. Veranstaltung aktiv mitgewirkt. Auch bei der 2. Veranstaltung haben die Teilnehmenden sowohl im Rahmen von kleinen Workshops als auch auf Ebene des Plenums sehr konstruktiv und ergebnisorientiert zusammengearbeitet.

Abb. 8: 2. fachöffentliche Veranstaltung am 9. September 2010 im Technologiezentrum Warnemünde (1)



Quelle: ASK.

Damit eine breite Streuung der Veranstaltungsergebnisse wie auch ein regelhafter Informationsfluss über den Ausarbeitungsprozess des Strukturkonzeptes gewährleistet wird, wurde die Ergebnisdokumentation über den aufgenommen Teilnehmerkreis hinaus an alle Interessierten verschickt bzw. ausgehändigt, die sich an die Veranstalter bzw. an das zuständige Amt für Stadtplanung und Stadtentwicklung der Hansestadt Rostock gewandt haben.

Um einerseits eine regelmäßige und breit angelegte Information der Öffentlichkeit über die (Zwischen-) Ergebnisse und den Erarbeitungsprozess des Strukturkonzeptes zu gewährleisten und andererseits eine über die Veranstaltungen hinausgehende weitere Rückkopplungsmöglichkeit zu haben, wurden im Zuge des bisherigen Beteiligungsverfahrens so genannte „**Bürgerforen**“ einberufen, bei denen u. a. die Bewertung der Ausgangssituation Warnemündes, die herausgearbeiteten Entwicklungsziele wie auch die geplanten und anzugehenden Projekte und Maßnahmen zur Diskussion gestellt wurden.

Die beiden bisher durchgeführten Bürgerforen (15. November 2010 und 26. Januar 2011) hatten ein sehr großes öffentliches Interesse gefunden. Zwischen 180 und 200 Bürger und Bürgerinnen sind zu diesen „Bürgerplattformen“ gekommen und haben ihre Meinungen, Anregungen und Diskussionsbeiträge vorgetragen, die – soweit relevant – auch in den weiteren Ausarbeitungsprozess zum Strukturkonzept eingeflossen sind. Besonders bemerkenswert in diesem Zusammenhang ist, dass insbesondere beim letzten Bürgerforum der Zuspruch zu dem bisherigen Beteiligungsverfahren wie auch die Zustimmung zu den vorgestellten vorläufigen Endergebnissen zum Strukturkonzept äußerst hoch und positiv ausgefallen ist.

Als letztes Element des bisherigen Beteiligungsverfahrens sind die verwaltungsinternen **Abstimmungsrunden mit den zu beteiligenden Fachämtern** (13. Dezember 2010 und 18. Januar 2011) wie auch die regelmäßige Teilnahme an den **Sitzungen des Ortsbeirates Warnemünde** (4. Mai 2010, 7. September 2010 und 8. Februar 2011) hervorzuheben.

Neben der aktiven Einbindung von Vertretern der unterschiedlichen Fachverwaltungen insbesondere im Rahmen der fachöffentlichen Veranstaltungen, zu denen die Vertreter als Experten der öffentlichen Verwaltung eingeladen wurden, war es im Zusammenhang mit der Endausarbeitung des Strukturkonzeptes darüber hinaus erforderlich, zwischen den Fachämtern eine ämterübergreifende Abstimmung zu den im Strukturkonzept verankerten Entwicklungszielen, Planungen und Maßnahmen je Handlungsbereich herbeizuführen.

Grundlage der ämterübergreifenden Abstimmungsrunden bildeten die ausgearbeiteten Zwischenergebnisse des Strukturkonzeptes und die von den einzelnen Fachämtern formulierten Stellungnahmen zum Strukturkonzept. Insgesamt hat sich diese frühzeitige und ämterübergreifende Beteiligung und Einbindung der Fachmeinungen der öffentlichen Verwaltung in die Ausarbeitung des Strukturkonzeptes sehr bewährt.



Ebenso konstruktiv für die Ergebnisfindung wie auch erforderlich für den transparenten Beteiligungsprozess war die kontinuierliche Rückkopplung mit dem Ortsbeirat Warnemünde als einem wichtigen orts- und kommunalpolitischen Bürgergremium. Auf den Beiratssitzungen wurde über den Fortgang der Arbeiten zum Strukturkonzept berichtet, Fragen zum Strukturkonzept wurden diskutiert oder Anregungen bzw. aktuelle Informationen für das Strukturkonzept entgegengenommen. Insofern war die frühzeitige Einbeziehung des Ortsbeirates Warnemünde und dessen verschiedener Vertreter als „Kenner“ der lokalen Situation sowie die nachvollziehbare Berücksichtigung relevanter Anliegen und Verbesserungswünsche ein Kernelement für die breite Akzeptanz und Zustimmung der im Strukturkonzept Warnemünde erarbeiteten Entwicklungsziele, Planungen und Maßnahmen.

Auf Grundlage der bemerkenswert positiven Erfahrungen des bisherigen Beteiligungsprozesses (hoher Mitnahmeeffekt von vielen Bürgern, Akteuren, Institutionen aus Warnemünde; transparentes und effektives Beteiligungsverfahren sowie breiter Zuspruch zu den entwickelten Ergebnissen) und im Hinblick auf die damit verbundenen Erwartungen an die Fortsetzung dieses Verfahrens wird für den weiteren Umsetzungs- und Fortschreibungsprozess des Strukturkonzeptes empfohlen, die angelegte und implementierte Vorgehensweise der Beteiligung fortzuführen. Dieses sollte sowohl im Zusammenhang mit den anstehenden Bauleitplanverfahren erfolgen (z. B. zum Bereich Mittelmole) als auch bei den weiteren erforderlichen vorbereitenden Planungsverfahren (z. B. bei Wettbewerbsverfahren, bei der Erstellung von Gestaltungs- und Nutzungskonzepten u. ä.).

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

Ferner wird mit Blick auf die Fortschreibung des Strukturkonzeptes Warnemünde (ca. 3-4 Jahre) empfohlen, im Zusammenhang mit der Evaluierung des bis dato erfolgten Umsetzungsprozesses und der Überprüfung bzw. dem Nachjustieren von Entwicklungszielen und Planungsvorhaben ein erneutes aktives Partizipationsverfahren mit verschiedenen Beteiligungsmodulen (Workshops, Arbeitsgruppen etc.) durchzuführen.

Bisherige Beteiligungsverfahren und Ergebnisse

1. übergreifende Ämterrunde zur Vorbereitung des Strukturkonzeptes (10. Juni 2009)		Vorstellung der vorgesehenen Planungsschritte, Abfrage der zu bearbeitenden inhaltlichen und räumlichen Schwerpunkte, Benennung von Zielkonflikten (Wohnen vs. Gewerbe, Verkehr u. Tourismus; Stellplätze vs. Freiflächen etc.)
Bürgerforum Warnemünde (23. Juli 2009)		Öffentliche Veranstaltung zur Vorbereitung des Strukturkonzeptes, Vorstellung der Planungsschritte, Abfrage der zu bearbeitenden inhaltlichen und räumlichen Schwerpunkte, Benennung weiterer Zielkonflikte (u.a. Ferienwohnungen vs. Dauerwohnungen)

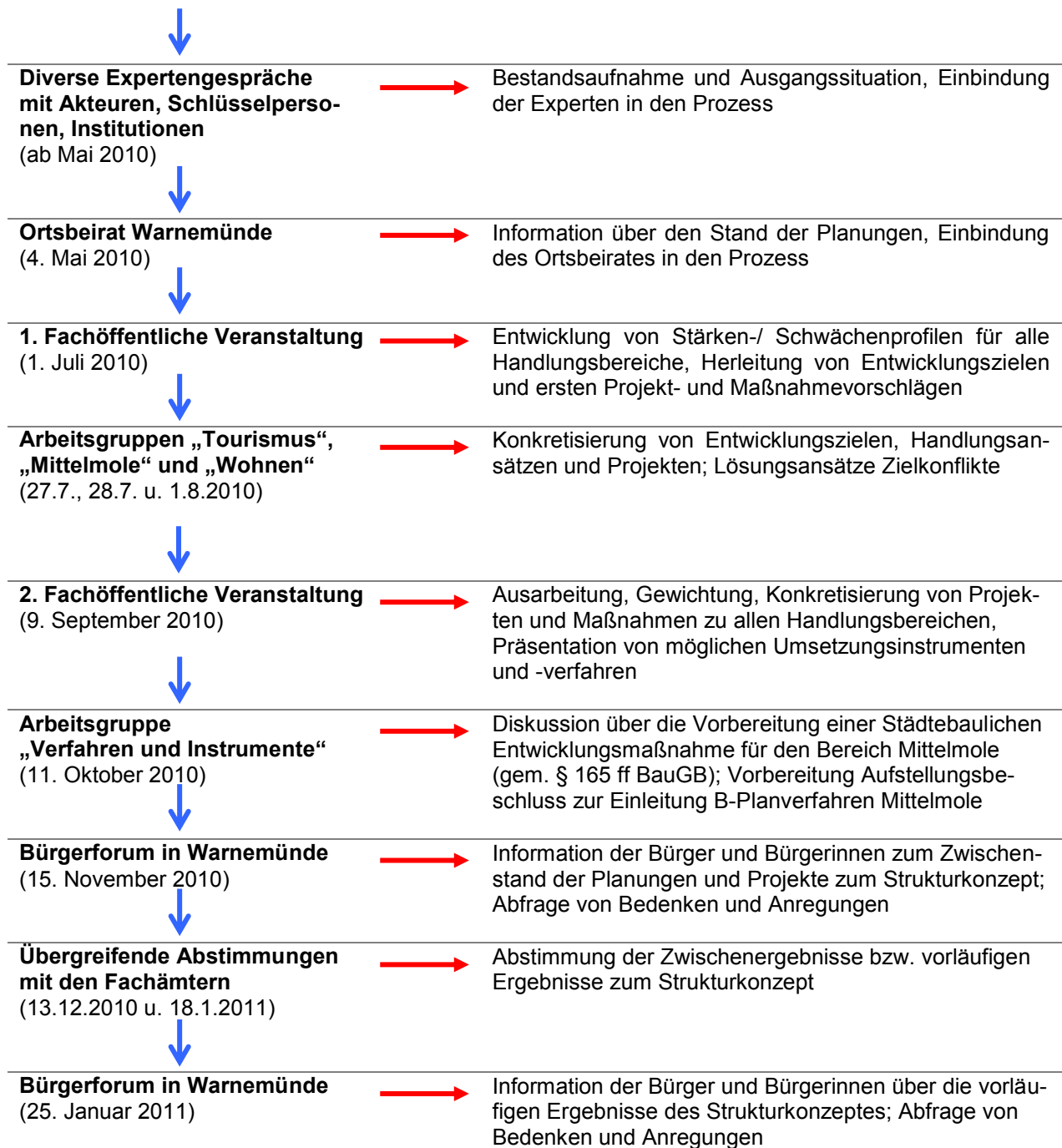


Abb. 9: 2. fachöffentliche Veranstaltung am 9. September 2010 im Technologiezentrum Warnemünde (2)



Quelle: ASK.

4. Bestandsaufnahme und -analyse

4.1 Die historische Entwicklung Warnemündes

Die historische Entwicklung von Warnemünde lässt sich in vier Phasen beschreiben: Das Fischerdorf, das historische Seebad und Kurort, die Industriestadt und der moderne Bade- und Touristenort.⁵

Das Fischerdorf

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

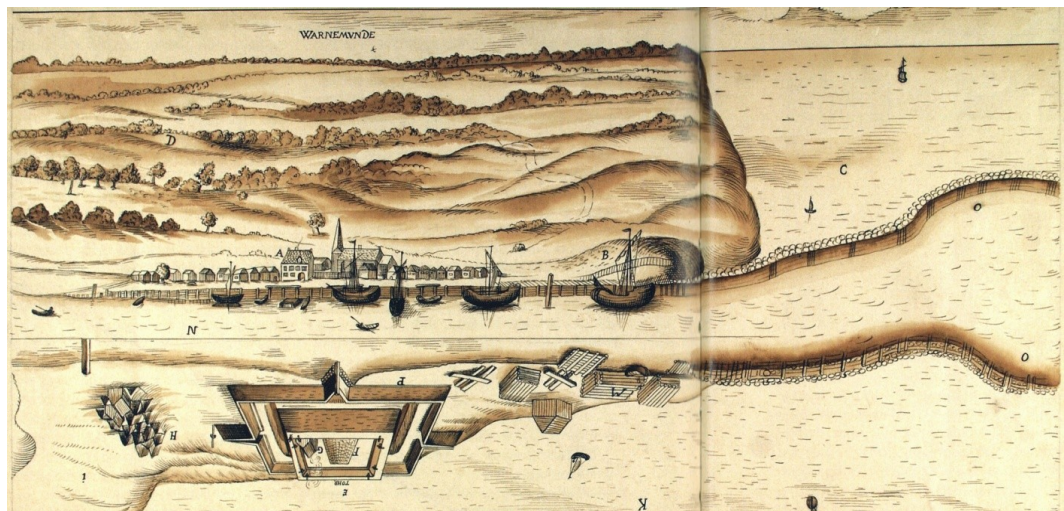


Abb. 10: Warnemünde 1661

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

Quelle: Prignitz 2010.

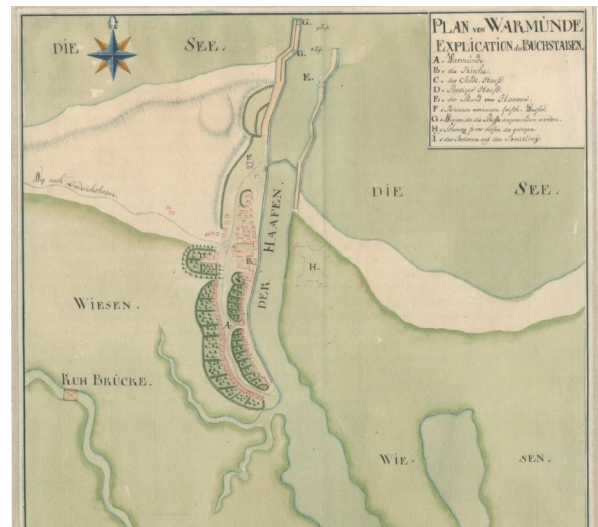
- bis 1820 Warnemünde entwickelt sich als Fischerdorf entlang des ‚AltenStroms‘ mit zwei Häuserreihen, der sogenannten „Vöreeg“ und der „Achterreeg“ und wird durch die Vogtei (erbaut 1650) verwaltet
- 1720 Warnemünde hat ca. 500 Einwohner

⁵ Im Folgenden verwendete Quellen: Strukturkonzept Warnemünde, Geschichtliche Entwicklung, Planungsbüro Brockmüller, Amt für Stadtplanung, Seite 17ff; Warnemünde – eine maritime Geschichte, Steffen Prignitz, Rostock 2010; Stadtarchiv Rostock.

Seebad und Kurort

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

Abb. 11: Warnemünde ca. 1715



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

Quelle Prignitz 2010.

Fährhafen und Industrie

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

Tourismus und Kreuzschifffahrt

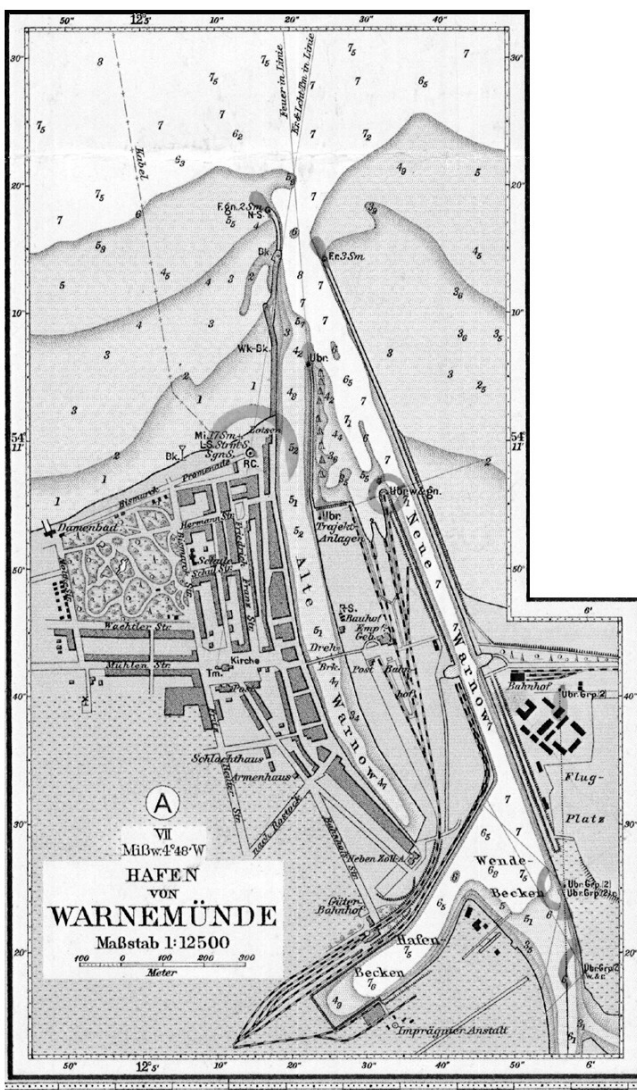
- ab 1990 Wiederbelebung des Hotel- und Pensionswesens, Warnemünde entwickelt sich zum modernen Seebad und zum Kreuzfahrthafen
- 1995 Der Fährbetrieb nach Gedser wird eingestellt, Teile der Mittelmole fallen brach
- 1998 Neuer Strom und Seekanal werden durch den Abbau der Mole zusammengelegt

Abb. 12: Warnemünde vor dem Bau des „Neuen Stroms“ – ca. 1890



Quelle Stadtarchiv Rostock.

Abb. 13: Warnemünde nach dem Bau der „Neuen Warnow“ (Seekarte) – ca. 1914



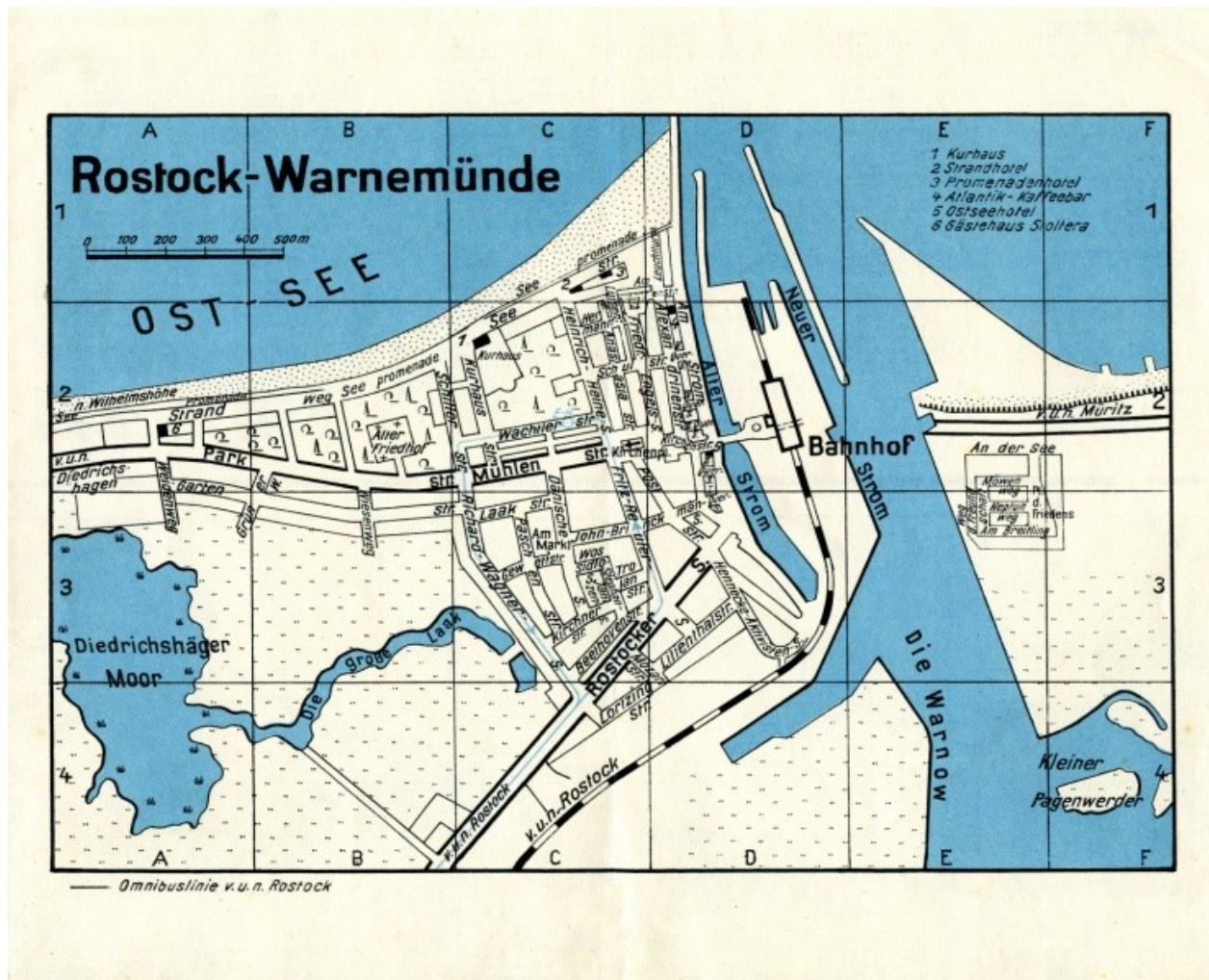
Quelle: Stadtarchiv Rostock.

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

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

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

Abb. 14: Warnemünde ca. 1955



Quelle: Stadtarchiv Rostock.

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

4.2 Sozioökonomische Ausgangssituation

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

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

- Einwohnerentwicklung im Vergleich zur Gesamtstadt, einschließlich einer prognostischen Einschätzung der Entwicklung für die nächsten Jahre,
- Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen,
- Außenwanderungen, innerstädtische Umzüge und natürliche Migration,
- Entwicklung des Anteils der Arbeitslosen an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter von 15 bis 65 Jahre,
- Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort.

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

Einwohnerentwicklung

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

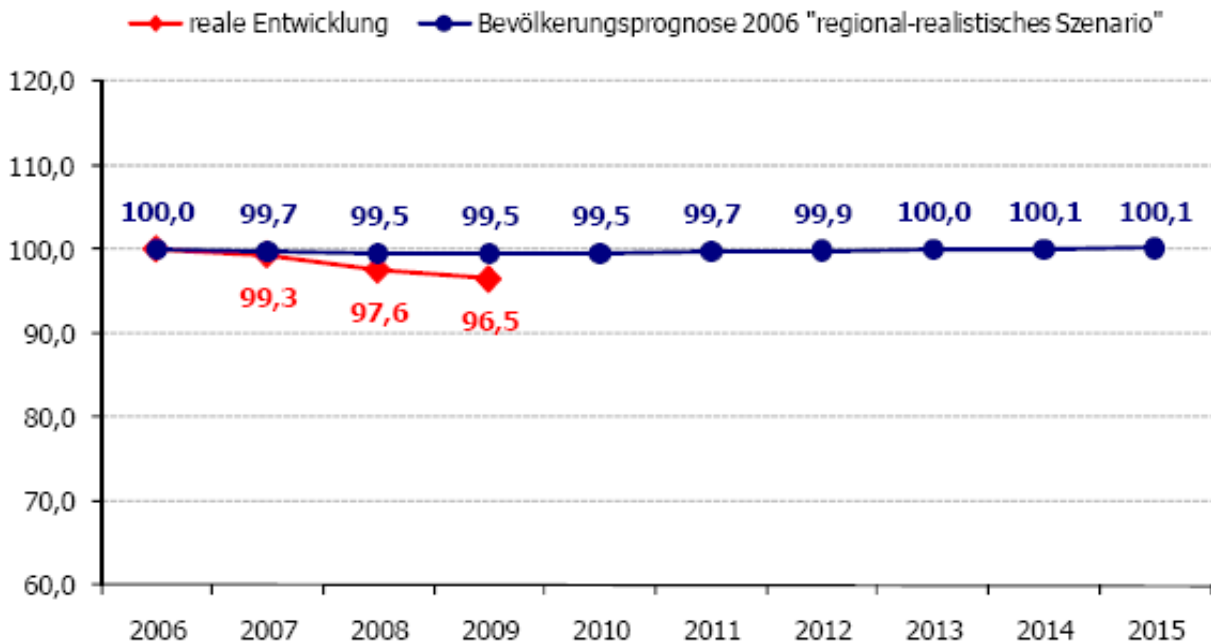
Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung 2001 bis 2010

Jahr (jeweils per 31.12.)	Warnemünde	Veränderung zum Vorjahr	Rostock	Veränderung zum Vorjahr
2001	8.679		196.145	
2002	8.638	- 41	194.978	-1.167
2003	8.618	-20	195.157	+179
2004	8.632	+14	196.536	+1.379
2005	8.441	-191	197.218	+682
2006	8.395	-46	198.306	+1.088
2007	8.399	-56	198.994	+688
2008	8.190	-149	199.146	+152
2009	8.100	-90	199.380	+234
2010	7.986	- 114	200.621	+1.241

Quelle: *wimes* 2010, Stadt Rostock.

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

Abb. 15: Abgleich der Realentwicklung mit der Bevölkerungsprognose für Warnemünde (Bevölkerungsentwicklung in Warnemünde in den Jahren 2006 bis 2015 (2006= 100%))



Quelle: *wimes* 2010, Hansestadt Rostock.

Bei einer von 2006 ausgehenden Bevölkerungsprognose („regional-realistisches“ Szenario), bei der für das Seebad („Alt-Warnemünde“) von einem ausgeglichenen Saldo bei einer abnehmenden Zahl innerstädtischer Umzüge und Außenwanderung und für Diedrichshagen von einem Zuzug (3/4 durch Außenwanderung) aufgrund von Baumaßnahmen (+ ca. 80 WE) ausgegangen wurde, hat sich die reale Entwicklung (Einwohner mit Hauptwohnsitz in Warnemünde) in den letzten Jahren stetig negativ abweichend von einer bereits moderaten Entwicklung vollzogen. Auf Grundlage dieser Prognose, die einen leichten Positivsaldo von Wanderungen zugrunde legt, würde die Einwohnerzahl im Jahre 2015 für den Stadtteil Warnemünde 8.405 Personen betragen.

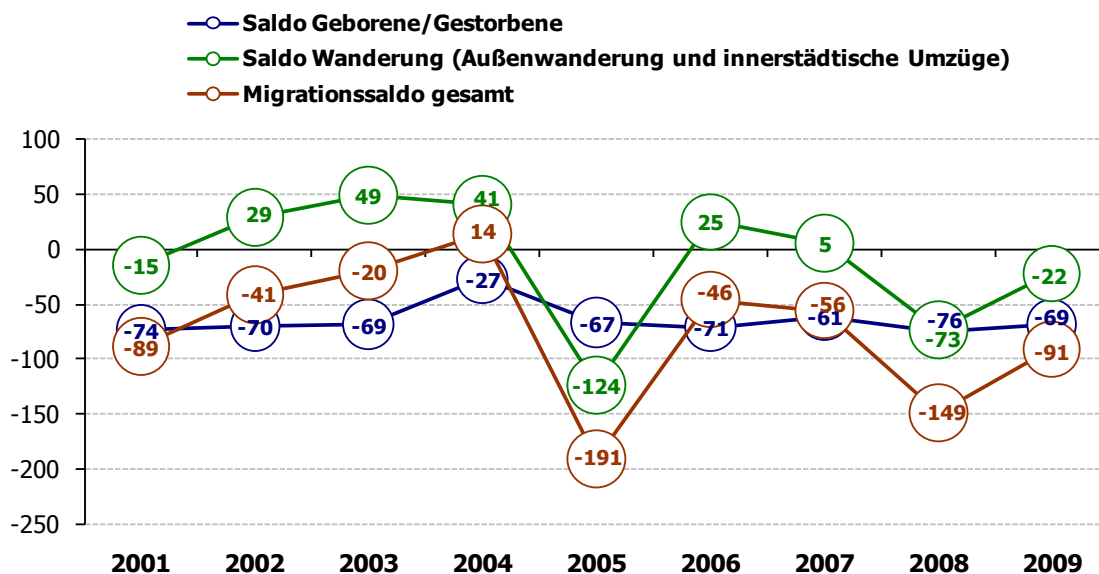
Es müssten schon in den verschiedenen stadtentwicklungspolitischen Bereichen sehr große Anstrengungen unternommen werden (Ausweisung neuer Wohnbaustandorte, umfangreicher Wohnungsneubau, keine weitere Umwandlung in Ferienwohnungen etc.), um dieses Prognoseziel vor dem Hintergrund der realen Einwohnerentwicklung noch zu erreichen.

Fort- und Zuzüge, Geburtsaldo

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

Zum anderen liegt die Begründung der negativen Bevölkerungsentwicklung in der kontinuierlich ansteigenden Anzahl von Wohnungen, die in den letzten Jahren als Ferienwohnungen umgenutzt werden. Hierdurch wird der ohnehin begrenzt verfügbare Wohnraum für zuziehende bzw. für nicht zwangsläufig abwandernde Bevölkerungsteile („Wir finden keine bezahlbare Wohnung in Warnemünde“) stetig verringert, ohne dass neuer bezahlbarer Wohnraum am Wohnungsmarkt Warnemünde entsteht. Diese gesamte Entwicklung betrifft in erster Linie den Standort des Seebades Warnemünde aber auch in abgeschwächter Weise den Standort Diedrichshagen.

Abb. 16: Entwicklung der Salden Wanderungen, Geburten-/Sterberate und Migration insgesamt für Warnemünde



Quelle: wimes 2010, Hansestadt Rostock.

Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen

Zu der negativen quantitativen Entwicklung der Einwohnerzahl von Warnemünde besteht für Warnemünde ein weiteres jedoch hiermit direkt zusammenhängendes Negativphänomen, das der negativen demografischen Entwicklung in Bezug auf die Bevölkerungszusammensetzung.

Plakativ zusammengefasst stellt sich die Bevölkerungsentwicklung der letzten 10 Jahre wie folgt dar (2001 = 100):

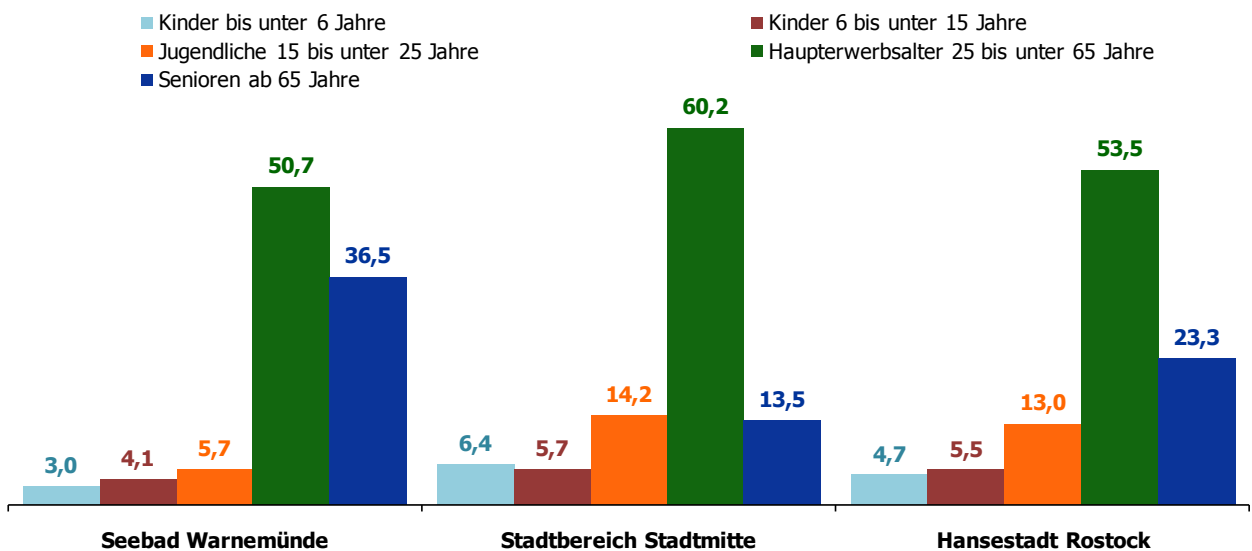
- ⇒ leichte Abnahme der Kinder 0 bis 6 Jahre (- 2,4%)
- ⇒ deutliche Abnahme der Kinder zwischen 6 und 15 Jahre (- 18,6 %)

- ⇒ gravierende Abnahme der Jugendlichen 15 bis 25 Jahre (- 46%)
- ⇒ deutliche Abnahme der erwerbsfähigen Bevölkerung 15 bis 65 Jahre (-22,3 %)
- ⇒ erhebliche Zunahme der Älteren ab 65 Jahre (+ 40 %)

In vielerlei Hinsicht ist diese sich nach wie vor vollziehende Veränderung der Bevölkerungszusammensetzung nach Altersgruppen als negativ in Bezug auf eine ausgewogene und sich reproduzierende Bevölkerungsstruktur zu bezeichnen: zunehmende Unterauslastung traditioneller Infrastrukturen wie Schulen, Kitas, Jugendeinrichtungen, zunehmende Defizite bei Senioreneinrichtungen, zunehmende Nutzungskonflikte zwischen Senioreneinrichtungen und angrenzenden Kinder-/ Jugendeinrichtungen, Veränderung der Nachbarschaften und Quartiere mit Veränderungen der Wohnqualitäten etc.

Die Tendenz der Veränderung der Bevölkerungszusammensetzung hat sich auch im Jahre 2010 (31.12.2010) fortgesetzt: → 0- bis 15-Jährige = 580 Einwohner, → 15- bis 65-Jährige = 4.564 Einwohner und → ü-65-Jährige = 2.842 Einwohner.

Abb. 17: Bevölkerungszusammensetzung nach Altersgruppen in Warnemünde im Vergleich zur Rostocker Innenstadt und zur Gesamtstadt (Stand 2009)



Quelle: wimes 2010.

Entwicklung der Beschäftigten- und Arbeitslosenzahlen in Warnemünde

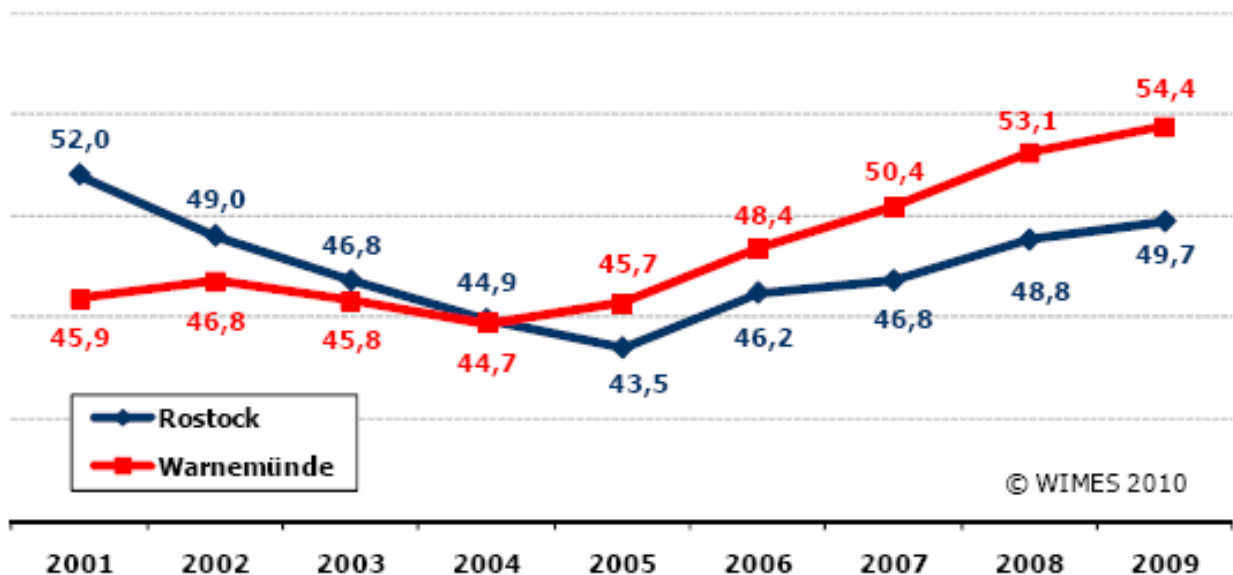
Wichtige Indikatoren für die Beschreibung der sozioökonomischen Ausgangssituation sind unter anderem die Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sowie der Anteil der Arbeitslosen an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (15-65 Jahre). Sie begründen die Entwicklung der Kaufkraft, das Steueraufkommen und den Umfang der Entrichtung der öffentlichen Sozialabgaben.

Die Entwicklungen der beiden Indikatoren sind für den Stadtbereich Warnemünde im Vergleich zur Gesamtstadt Rostock vor allem in den letzten 5 Jahren insgesamt positiv verlaufen.

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

Auch wenn die Anzahl der SV-Beschäftigten im Stadtbereich Warnemünde (Wohnort) zwischen 2005 und 2009 rein rechnerisch insgesamt um 23 Personen abgenommen hat, ist der Anteil der SV-Beschäftigten in Warnemünde jedoch überdurchschnittlich angestiegen. Darüber hinaus ist für den Stadtbereich Warnemünde von einem relativ hohen Anteil Selbstständiger insbesondere im Bereich des Seebades auszugehen. Insgesamt verweisen diese Zahlen und Entwicklungen auf einen vergleichsweise hohen Anteil einkommensstarker Haushalte in Warnemünde.

Abb. 18: Anteil der SV-Beschäftigten an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter in Warnemünde zwischen 2001 und 2009 im Vergleich zur Gesamtstadt



Quelle: wimes 2010.

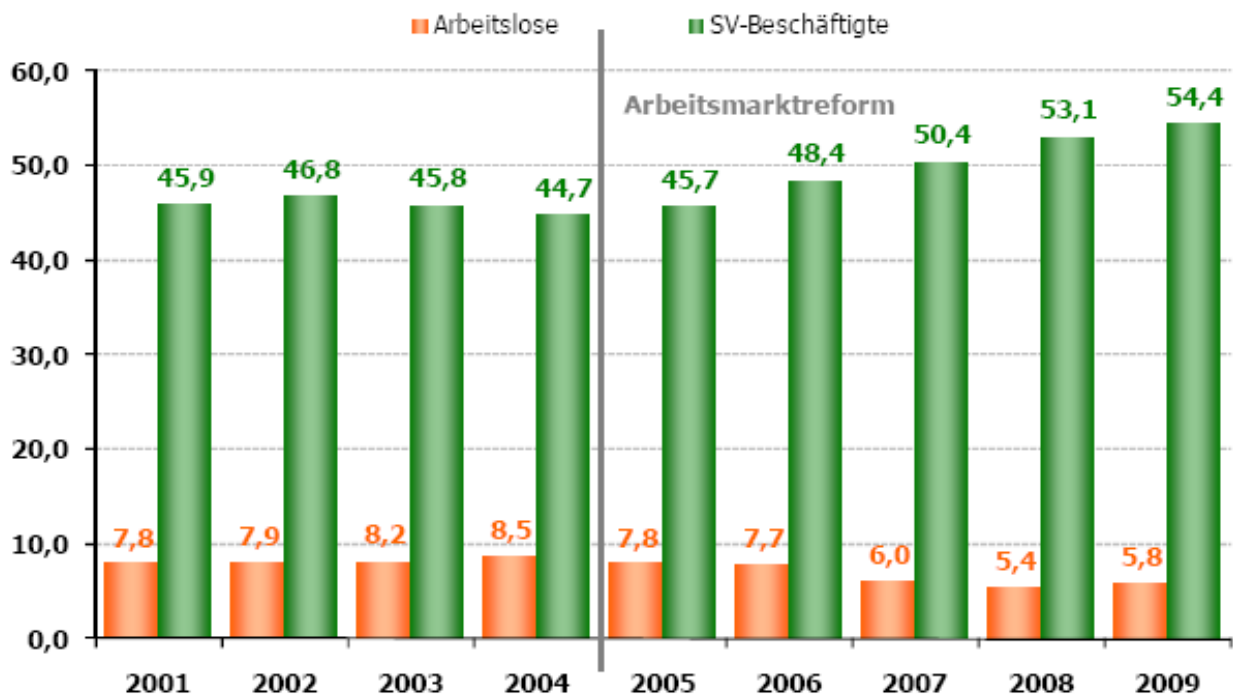
Bei der Zahl der Arbeitslosen und deren Entwicklung zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei den SV-Beschäftigten.

Insgesamt gab es zum 31.12.2009 im Stadtbereich Warnemünde 272 Arbeitslose. Gegenüber dem Vorjahr ist die Zahl um 8 Arbeitslose gestiegen. Der Anteil der Arbeitslosen an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (15-65 Jahre) lag in Warnemünde im Jahre 2009 bei 5,8 %. Damit lag der Anteil deutlich unter dem Durchschnitt der Gesamtstadt, der Ende 2009 9,8 % betrug (= 13.201 Arbeitslose).

Insbesondere seit der bundesdeutschen Arbeitsmarktreform im Jahre 2004 (Zusammenlegung der Arbeitslosen- und Sozialhilfe, Einführung des SGB II, Veränderung der Grundlagen der bisherigen Arbeitsmarktstatistik) hat die Entwicklung des Anteils der Arbeitslosen an der Bevölkerung sowohl für den Stadtbereich Warnemünde als auch für die Gesamtstadt einen steten rückläufigen Verlauf, wobei der Anteil der Arbeitslosen in Warnemünde regelhaft über die Jahre etwa 4% bis 5% unter dem Niveau der Gesamtstadt lag.

Bemerkenswert ist der starke Rückgang des Anteils der Langzeitarbeitslosen an allen Arbeitslosen (länger als ein Jahr) innerhalb der letzten 4 Jahren. Hier hat sich der Anteil von ehemals 45,6% im Jahre 2006 auf nunmehr 21,0 % (Stand 31.12.2009) mehr als halbiert, bzw. die Gesamtzahl ist von 186 (Höchststand 2006) auf 57 Ende 2009 zurückgegangen. Vermutlich haben Arbeitsmarkt- und Qualifizierungsprogramme ebenso gegriffen als auch die Ursache bei Wegzügen und bei der tatsächlichen Überführung in den 1. Arbeitsmarkt zu suchen ist.

Abb. 19: Entwicklung des Anteils der SV-Beschäftigten und der Arbeitslosen in Warnemünde zwischen 2001 und 2009 im Vergleich



Quelle: wimes 2009.

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

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

Fazit

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

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

Die Ursachen dieses in Deutschland allgemein vorherrschenden und für bestimmte Landesteile und Regionen zum Teil sehr problematisch verlaufenden demografischen Entwicklungstrends sind auch die grundlegenden Ursachen für die Bevölkerungsentwicklung Warnemündes: negative Regenerationsraten bei der Bevölkerung, schleppende Kompensationen durch Migration, längere Lebensdauer, deutliche Zunahme pflegebedürftiger Senioren etc.

Dennoch sind einige Ursachen für die demografische Entwicklung in Warnemünde „hausgemacht“, indem es in der Vergangenheit unterlassen wurde, gegenzusteuern und kompensatorische Maßnahmen angesichts der absehbaren negativen Konsequenzen der Bevölkerungsentwicklung einzuleiten, wie z.B.: der gezielte Zuzug junger Familien nach Warnemünde durch den Bau bezahlbaren Wohnraums, die Verhinderung der Abwanderung junger Bevölkerungsgruppen aus Warnemünde durch Bereitstellung adäquaten Wohnraums und die Verhinderung bzw. restriktive Genehmigung weiterer Ferienwohnungen.

4.3 Handlungsbereiche

In diesem Abschnitt 4.3 werden die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse für die Handlungsbereiche **I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild, II. Verkehr, III. Wirtschaft und Gewerbe, IV. Tourismus, V. Wohnen** sowie **VI. Infrastruktur** dokumentiert, aufgeteilt in die Darstellung der Ausgangssituation, der Problemlagen und der Entwicklungspotenziale. Die jeweiligen „Problemlagen und Schwächen, Stärken und Potenziale“ der einzelnen Handlungsbereiche sind anschließend in einer tabellarischen Übersicht stichwortartig aufgeführt, gefolgt von einem Fazit zu jedem Handlungsbereich.

I Städtebau, Orts- und Landschaftsbild

Ausgangssituation

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

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

- das historische Fischerdorf, das im Wesentlichen aus zwei giebelständigen Häuserreihen entlang des Alten Stroms besteht, auf tiefen Grundtücken, zum Teil noch mit dem ursprünglichen Fachwerk, zum Teil verputzt und mit vorgesetzten Giebeln,
- die erste Stadterweiterung von 1880, mit geschlossener Straßenrandbebauung und zum Teil vorgesetzten Verandavorbauten nördlich und südlich der Kirchenplatzes,
- die Villenbebauung um den Kurpark mit gründerzeitlichen villenartigen Einzelgebäuden in der typischen Bäderarchitektur,
- die Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts um den Kirchenplatz mit der Kirche und der Post,
- die Jugendstil-Villen entlang des Strandweges,
- der Fährhafen und der Bahnhof auf der Mittelmole, die in der existierenden Form als Eisenbahnhalbinsel erst durch den Bau des ‚Neuen Stroms‘ entstanden ist,



Abb. 20: Die ‚Eisenbahnhalbinsel‘ 1914

Quelle: Stadtarchiv Rostock.

- die Stadterweiterung der 20er und 30er Jahre als Arbeitermietwohnungsbau und den giebelständigen Einzelhäusern im Bereich Gartenstraße
- die Werft mit dem Werfthafen als Nachfolgenutzung der Flugzeugwerke,
- die Genossenschaftssiedlung auf der Hohen Düne, Siedlungshäuschen in eingeschossiger Bauweise als wichtigste Nachkriegsbebauung der 50er Jahre
- der Segelhafen, mit den Liegeplätzen entlang des Alten Stroms
- als Wahrzeichen aus der DDR-Zeit das Hotel Neptun und der Teepott,
- und aus den 90er Jahren die Yachthafenresidenz sowie die Wohnbebauung aus den 70er und neunziger Jahren im Ortsbereich Hohe Düne.

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

Die wichtigsten und prägenden naturräumlichen Gegebenheiten und Landschaftselemente sind:

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

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

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

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

Abb. 21: Vielfalt des Städtebaus: Erlebnismilieus



Quelle: ASK.

Der Vielfalt der baulichen Entwicklung aus den unterschiedlichen historischen Epochen entspricht die Vielfalt des Städtebaus, der Architektur und der Baustile.

Abb. 22: Vielfalt der Architektur und der Baustile



Quelle: ASK.

Problemlagen

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

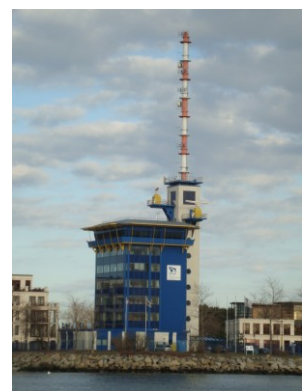
- Mängel in der allgemeinen Ortsentwicklung
 - Mangelnde Einbindung von Markgrafenheide in die Ortsentwicklung
 - Mangelhafte Ein- und Anbindung, mangelhafter städtebaulicher Zustand und mangelhafte Versorgungssituation des Ortsteils Hohe Düne
 - Umwandlung von Wohnungen zu Ferienwohnungen mit dem dazugehörigen saisonbedingten Leerstand und der Gefahr der Verödung von Teilen des Ortskerns
- Brachen, ungenutzte oder untergenutzte Flächen
 - Brachflächen und ungeordnete Stellplätze auf der Mittelmole
 - Brachflächen am Güterbahnhof
 - Unbebaute Flächen auf dem Tonnenhof
 - Leerstehendes Schwimmbad („Samoa“)
 - (Vorübergehende) Schließung des Kurhauses und Unternutzung des Kurgartens
 - Ungenutzte Flächen an der Parkstraße (Sporthotel)
 - Leerstände und untergenutzte Flächen und Gebäude im Bereich der Warnowwerft
- Mängel im Ortsbild
 - Mangelhafte Gestaltung der Ortseingänge...
 - ... im Westen im Zusammenhang mit der brachliegenden Sporthotelfläche sowie
 - ... beidseitig der Ortseinfahrt im Süden entlang der Rostocker Straße
- Mängel in der Funktion durch die Einschränkung anderer Nutzungen (v.a. Fußgänger und Radfahrer) und im Erscheinungsbild durch den ruhenden Verkehr
 - Belastung des gesamten historischen Ortskerns
 - Dominanz der Stellplatzanlage auf dem Kirchenplatz
 - Zum Teil ungeordnetes Parken an den Straßenrändern insbesondere in Straßen mit beidseitigen Stellplätzen (z.B. Friedrich-Franz-Straße) und zusätzlich starke Beanspruchung der Vorgartenflächen durch Stellplätze wie in der Kurhausstraße, Schillerstraße
- Mängel im Erhaltungszustand von Straßen, Gehwegen und Freiflächen
 - Vor allem der schlechte Erhaltungszustand bzw. der dringende Sanierungs- und Instandsetzungsbedarf der Straßen und Gehwege im historische Kern (u.a. Alexandrinenstraße, Anastasiastraße, Georginenstraße, Georginenplatz, Seestraße, Mühlenstraße)
 - Der Sanierungsbedarf einiger Straßen und vor allem Gehwege in den Wohngebieten der Gründerzeit und der 30er Jahre (u.a. Dänische Straße, Poststraße, Gartenstraße)
 - Enger und nicht behindertengerechter Fußgängertunnel am Bahnhof und damit der erschwerter Zugang zum Seekanalufer, zum Kreuzfahrtterminal und zur Fähre
 - Instandsetzungsbedürftiger Bauzustand der Uferbefestigung Alter Strom / Bahnhofsgrünanlage
 - Der Pflegezustand eines Teiles der öffentlichen Grünanlagen

- Der ‚Budenzauber‘ mit den Verkaufsständen auf dem Bahnhofsvorplatz
- Die zum Teil negative Außenwirkung bei Sondernutzung am ‚Alten Strom‘, in der Mühlenstraße, an der Seepromenade etc.
- Gefährdete Grün- und Freiflächen
 - Gefährdung der Parks (Kurpark, Jantzen-Park, Arankapark) durch zusätzliche Bebauung, Vernachlässigung des Pflegezustandes, Verbauung der Grünverbindungen
 - Gefährdung der Bahnhofsgrünanlage durch Erweiterung der Sportboot- und anderer kommerzieller Nutzungen
 - Gefährdung von innerörtlichen Grünflächen in den Innenhöfen und den Vorgärten durch Versiegelung und Umwandlung in Stellplätze
 - Gefährdung des Küstenwaldes und Dünengürtels entlang der gesamten Küstenlinie durch weitere Stellplatzanlagen
 - Gefährdung der Kleingartenanlagen durch Ortserweiterung in den Niedermoorbereich

Entwicklungspotenziale

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

Abb. 23: Leuchttürme, Hotel Neptun, Werftkran und Lotsenturm



Quelle: ASK.

Abb. 24: Stadtsilhouette von Warnemünde vor der Seeseite (schematische Darstellung)

Quelle: ASK.

Ebenso prägend für das Ortsbild sind die naturräumliche Lage, die bestehenden Grün- und Freiflächen und der innerörtliche Baumbestand. Die prägenden Landschaftselemente sind im Einzelnen Strand, Dünen und Warnowmündung, Steilküste und Küstenwald, der Alte Strom, die Perlenkette der Parks, die Alleen und begrünten Plätze im Ortskern, die Niedermoorgebiete mit den Kleingärten, der grüne Ortsrand sowie derzeit die Brachflächen auf der Mittelmole und am Güterbahnhof (s.o.).

Die bauliche und städtebauliche Qualitäten des Ortes Warnemünde, die Vielfalt der Architektur, die Silhouette und Fernwirkung des Ortes, die außerordentliche naturräumliche Lage an Küste und Flussmündung sowie die Qualität von Grün- und Freiflächen bilden das städtebauliche Entwicklungspotenzial von Warnemünde. Ziel und Aufgabe des Strukturkonzeptes ist es, dieses Potenzial zu erhalten, zu nutzen, in seiner Qualität zu steigern und neue städtebauliche und bauliche Entwicklungen so einzupassen, dass die bestehenden Qualitäten nicht beeinträchtigt werden.

Abb. 25: Bebauungskonzept Güterbahnhof – Entwurf, Stand 2010

SATZUNG DER HANSESTADT ROSTOCK über den Bebauungsplan Nr. 01.W.141 "Ehemaliger Güterbahnhof Warnemünde"

Teil A - Planzeichnung
M 1:1000



Quelle: Hansestadt Rostock 2010.

Abb. 26: Prägende Landschaftselemente von Warnemünde

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



Quelle: ASK.

Instrumente und Verfahren

Der Stadt Rostock stehen zum Schutz und zur Pflege des historischen Stadtbildes zwei wichtige Verfahrenselemente zur Verfügung: die Erhaltungssatzung und der Denkmalschutz. In beiden wird beschrieben, was jeweils unter dem einen oder anderen Verfahrensaspekt als schutz- oder erhaltenswürdig bezeichnet wird, was die jeweiligen Erhaltungs- bzw. Schutzziele sind und welche Beurteilungskriterien für Um- und Neubauvorhaben und die Gestaltung des Ortes und der Freiflächen angelegt werden. Damit wird der Rahmen für die künftige bauliche Entwicklung und einzelne Ziele im Bestand des Ortes Warnemünde weitgehend definiert.

Abb. 27: Räumliche Abgrenzung des Geltungsbereiches der Erhaltungssatzung



Quelle: Hansestadt Rostock.

Erhaltungssatzung

Die Hauptanliegen und Ziele der seit 1993 rechtskräftigen Erhaltungssatzung sind folgende:

- ⇒ Erhaltung des charakteristischen Bereiches am Alten Strom und an der Alexandrinestraße einschließlich der dazwischenliegenden Blockbebauung und der Querstraßen
- ⇒ Wahrung und Förderung der badeortspezifischen „Pensionsbebauung“
- ⇒ Wahrung und Entwicklung der traditionellen Wohnbereiche im Gebiet um den Markt
- ⇒ Erhalt und Ergänzung der ortsbildprägenden Geschäftsbereiche der Mühlenstraße
- ⇒ Erhalt der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung.

Die nachfolgend aufgeführten **städtebaulichen und architektonischen Erhaltungskriterien** behalten auch weiterhin Gültigkeit:

1. Bereich Alter Strom

- Wahrung der einzigartigen räumlichen Situation der Baureihe entlang des Wasserlaufes (Alter Strom)
- Erhaltung des terrassierten, begrünten Freiraumbereiches des Alten Stromes mit seiner höhenmäßigen Gliederung und räumlichen Dynamik zwischen Uferbefestigung und der Bebauungsreihe
- Erhaltung der Reihungsstruktur der Einzelhausbebauung mit überwiegender Giebelstellung in Fachwerkausbildung bzw. Vorsatzgiebeln mit charakteristischen Stilmerkmalen
- Wahrung der charakteristischen Grundstücksbebauung mit dem typischen Gebäudeabstand (Tüsche)

- Beschränkung der Gebäudehöhen und Wahrung der First- bzw. Traufhöhen der Bebauung
 - Bewahrung der integrierten Wohnfunktion bei möglicher Teilnutzung der Grundstücke durch maßvoll eingeordnete gewerbliche Nutzung
 - Erhaltung der für die Entwicklung zum Badeort typischen Verandavorbauten (denkmalpflegerische Aspekte sind hier einzuhalten)
 - Gewährleistung der speziellen Fassadengliederung (Fischerhaus-Veranda) durch Verwendung von Bauformen und Materialien, die sich aus der historischen Entwicklung ergeben (Anwendung von Naturmaterialien und Anlehnung an Teilungen, Gliederungen und Rhythmen, die eine ortstypische Architektur- und Bauform ermöglichen)
 - Sicherung und Erhaltung der charakteristischen Weg- und Straßenpflasterstrukturen als Maßstabsbildner,
 - Erhaltung der bewegten, kleinmaßstäblichen Raumbildung im Bereich der Alexandrinenstraße und Sicherung der funktionellen und räumlichen Besonderheit der Verbindungsgänge zwischen Strom und Alexandrinenstraße (Querstraßen),
 - Bewahrung der Baustrukturen der inneren Quartiere westlich der Alexandrinenstraße in Geschossigkeit, Einzelhausbebauung, Wechsel von Trauf- und Giebelhausstrukturen und ergänzende Hausvorbauten,
 - Wesentliches Erhaltungsmerkmal im gesamten inneren Bereich: Sicherung des durchgängigen Baumbestandes in Straßen und auf Plätzen
 - Bewahrung der Geschossigkeit der vorhandenen Quartiere und Weiterentwicklung bzw. Nutzung der vorhandenen Gebäude als gute, individuelle Wohnformen
2. Wahrung der Badeortfunktion von Warnemünde mit seiner typischen städtebaulichen Struktur
- Erhaltung der abgeschlossenen villenartigen Einzelhausbebauung im Sinne einer aufgereihten „Perlenkette“ in paralleler Begleitung des Strandes
 - Erhaltung der vielgestaltigen Baukörper mit differenzierter, aber sehr maßvollen Fassadengestaltung und Gliederung
 - Nutzung des für Warnemünde typischen „Veranda“-Gedankens
 - Anwendung charakteristischer Sattel- und Walmdächer
 - Erhaltung der umgebenden Vor- und Hausgartenstrukturen
 - Sicherung der Bebauungshöhen, Traufhöhen deutlich unterhalb der Großrönpflanzungen
 - Kurparkbepflanzungen
3. Wahrung der charakteristischen Architekturelemente aus der Bauzeit zwischen 1900 und 1940
- Fensteranordnung, Fensterteilung, Verwendung charakteristischer Materialien
 - Erhaltung von Fassadenschmuckelementen, Balkonen und Loggien sowie maßvollen Vorbauten (Veranden)
 - Wahrung der fast durchgängigen Vorgartenanlagen
 - Sicherung der maßvollen Begrenzungselemente (Flachzäune, Klinkerpfiler und Mäuerchen)
 - Erhaltung der gegliederten Fußweg-Straßenräume (spezielle Pflasterung bzw. Plattierung der Wege)
4. Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung
- Um den vorhandenen Nutzungsänderungsprozess zu Lasten der historischen Wohnnutzung in diesem Bereich aufzuhalten und eine Verödung zu verhindern, ist die vorhandene Wohnnutzung bei qualitativer Verbesserung zu erhalten und zu stabilisieren. Im Interesse einer sozialen Stabilität ist die vorhandene heterogene Bevölkerungszusammen-

setzung mit einer gesunden Altersstruktur zu sichern. Der historische Teilbereich Warnemündes ist in der bestehenden Mischung von Geschäfts-, Dienstleistungs-, Restaurant- und Beherbergungsfunktion sowie dem Wohnen mit dem entsprechenden Wohnumfeld und der dazugehörigen Infrastruktur zu erhalten.

Denkmalschutz

Der Denkmalschutz zielt auf die Bewahrung Warnemündes als historischer Fischer-, Kur- und Badeort. Im Einzelnen werden dazu folgende Bereiche benannt:

I. Fischerort (Am Strom, Alexandrinenstraße, Georginenplatz)

- Erhalt der historischen Bebauungsstruktur (Tüschen, Veranden, Vorflächen etc.)
- Erhalt der Mischung zwischen Einkaufsmeile (Am Strom 60-125) und den romantischen, engen, gepflasterten Gassen (Querstraßen) und der verträumten, gepflasterten Alexandrinenstraße
- Erhalt und Sicherung des historischen Fischereigewerbes, z.B. Kutterliegeplätze, Fischverkauf etc. am Alten Strom und westlicher Mittelmole
- Erhalt und Sicherung der traditionellen Wohnfunktion
- Erhalt und Pflege der historischen Grünräume und des Straßengrüns: Am Strom, Alexandrinenstraße und des grünen Georginenplatz
- Würdevoller Umgang mit wertvoller historischer Bausubstanz

II. Kur- und Badeort

- Erhalt der historischen Bebauungsstruktur und Silhouette (Ostseeblick auf Warnemünde)
- Erhalt der historischen Grünräume (Kurpark, Kurhausgarten)

III. Mittelmole: Eisenbahn- und Trajektverkehr, Hafenort

- Erhalt der Bahnhofsgebäude, der Bahnsteigüberdachungen 3 und 4 sowie des alten Stellwerkes
- Sorgfältige Gestaltung des Bahnhofsumfeldes, Freihalten des Bahnhofvorplatzes
- Bewahrung der Erinnerung an den Trajektverkehr durch intelligenten Umgang mit den Fährbecken
- Aufwertung des Umfeldes des Seenotrettergebäudes
- Ansprechende Gestaltung des sog. Zwiebelchuppens als letztem Zeugen der Hafennutzung

Mit der Erhaltungssatzung und dem Denkmalschutz stehen für Warnemünde zwei differenzierte Instrumente zur Verfügung, den historischen Ortskern zu bewahren und behutsam zu entwickeln. Entscheiden wird sein, diese Instrumente auch konsequent umzusetzen.

Zusammenfassend werden im Handlungsbereich „Städtebau, Orts- und Landschaftsbild“ folgende Problemlagen, Schwächen, Stärken und Potenziale festgestellt:

Tab. 2: I Städtebau, Orts- und Landschaftsbild: Problemlagen und Schwächen, Stärken und Potenziale

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

Fazit

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

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

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

I Städtebau, Orts- und Landschaftsbild

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

Daher wird das Teilgebiet Mittelmole zwar dem Handlungsbereich I Städtebau, Orts- und Landschaftsbild zugeordnet, jedoch im Anschluss in einem eigenständigen Abschnitt dargestellt.

Teilgebiet Mittelmole

Abb. 28: Luftbild Mittelmole 2010

Mittelmole – Ausgangssituation

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

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

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

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

Quelle: Hansestadt Rostock

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

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



Mittelmole –Mängel und Defizite

Die Mittelmole ist seit Aufgabe des Eisenbahnfährbetriebes nach Gedser 1995 in Teilen brachgefallen. Die Brachflächen werden zum Teil als Stellplätze für Pkw und Caravans genutzt. Zu den städtebaulichen Mängeln gehören:

- Die großen, ungeordneten und unbegrünten Brachflächen, die durch den Rückbau der Gleisanlagen und der Aufgabe des Fährbetriebes entstanden sind und fast den gesamten Nordteil der Mittelmole und Flächen entlang der Bahn im Bereich des historischen Stellwerkes beherrschen.
- Die mangelhafte Erschließung und der Mangel an Hinterland- bzw. Logistikflächen im nördlichen Teil der Kaianlagen (P1-6) für Pkw- und Zulieferverkehr für die Kreuzfahrtschiffe.
- Die Emissionsbelastungen durch Lärm und Dieselaabgase, die von den Kreuzfahrtschiffen ausgehen.
- Der enge und für Behinderte unpassierbare Fußgängertunnel unter der Bahn hindurch.
- Der durch Verkaufsbuden völlig verstellte und mangelhaft repräsentative Bahnhofsvorplatz.
- Die mangelhafte räumliche Erschließung der Bahnhofsrönanlage für Fuß- und Spaziergänger.
- Die eingeschränkte Zugänglichkeit der Uferbereiche
- Der Mangel an Erweiterungs- und Bootslagerflächen für den Segelsport
- Die Erschließung über den Bahnübergang, die durch zunehmenden Bahnverkehr einen Verkehrsengpass bildet.
- Der fehlende Hochwasserschutz

Durch das bereits im Bau befindliche Verknüpfungsbauwerk ändert sich die Erschließungssituation der Mittelmole grundlegend. Die Erschließung für den KFZ wird hauptsächlich über die Straße ‚Am Passagierkai‘ erfolgen.

Mittelmole – Fazit

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

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

Abb. 29: Plan BESTAND – I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild – Baustruktur

Der Plan **BESTAND – I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild – Baustruktur** zeigt:

- Stadtzentrum (Einkaufsbereich Gastronomie)
- Gebiet Erhaltungssatzung §172 BauGB
- Denkmalbereiche
- Einzeldenkmale
- Bereiche mit Strukturschwächen
- Bereiche mit Entwicklungsbedarf
- Bereiche mit Entwicklungsbedarf (Mittelmole, Güterbahnhof, Hohe Düne)
- Mängel in der Gestaltung der Ortseingänge
- Sanierungsbedürftige Straßen und Plätze
- Potenzielle Beeinträchtigung innerstädtischer Freiflächen
- Wichtige Fernwirkung der Stadtsilhouette
- Gebäude mit Fernwirkung

Abb. 30: Plan BESTAND – I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild – Grün- und Freiflächen

Der Plan **BESTAND – I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild – Grün- und Freiflächen** zeigt:

- Gebäude
- Wasserflächen
- Strand
- Dünen
- Grünflächen
- Freizeitanlagen
- Bewaldete Flächen
- Offene Landschaft
- Deponien
- Brachflächen
- Alleen / Straßenbäume
- Mangelhafte – Gefährdete Grünverbindungen
- Fehlende Sichtbeziehungen
- Mangelhafter Zugang zum Uferbereich
- Plätze / Freiflächen mit Aufenthaltsqualität
- Sanierungsbedürftige Straßen- und Platzflächen
- Beeinträchtigung durch Stellplätze in Vorgärten
- Gefährdete Grün- und Freiflächen im Ortsbereich
- Entwicklungsbereiche
- Fernwirkung grüner Ortsrand

Abb. 31: Plan ENTWICKLUNGSZIELE – I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild – Baulalter

Der Plan **ENTWICKLUNGSZIELE – I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild – Baulalter** zeigt:

- Ortskern - Stadtzentrum
- Historisches Fischerdorf
vor 1660
- Historisches Fischerdorf
bis 1720
- Historisches Fischerdorf
bis 1860
- Kurhausquartier
bis 1900
- Stadterweiterung I
bis 1910
- Stadterweiterung II
bis 1930
- Stadterweiterung III
bis 1990
- Stadterweiterung IV
nach 1990
- Denkmalbereiche
- Einzeldenkmale

II Verkehr

Ausgangssituation

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

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

Diese Ausgangssituation ist vor allem auch das Ergebnis der weitest gehenden Realisierung des integrierten Gesamtverkehrskonzeptes (IGVK) von 1998. Die Umsetzungsbilanz dieses Gesamtverkehrskonzeptes kommt unter anderem zu dem Ergebnis: *„Das Integrierte Gesamtverkehrskonzept wurde in einem historisch kurzen Zeitraum von 10 Jahren annähernd vollständig umgesetzt. [...] Im Ergebnis der vorliegenden Untersuchungen kann deshalb festgestellt werden, dass mit dem aktuellen Stand der Umsetzung des Maßnahmeplanes entsprechend dem IGVK, Teil D die gestellten Ziele in quantitativer und qualitativer Hinsicht bereits weitgehend erreicht wurden.“*⁶

Laut Umsetzungsbilanz IGVK wurden seit dem Gesamtverkehrskonzept von 1998 und dem Strukturkonzept von 1999 nachstehende Maßnahmen mit folgendem Ergebnis umgesetzt:

- Für den Personen- und Wirtschaftsverkehr wurden durch den Bau privater Parkhäuser und die Einführung eines Parkleitsystems die Verkehrsbedingungen erheblich verbessert, so dass in der City und in Warnemünde jederzeit ausreichend Pkw-Stellplätze angeboten werden können.
- Durch die Umgestaltung und Aufwertung der Warnemünder Fußgängerbereiche, insbesondere „Am Strom“ und Seepromenade, wurden ausgedehnte Verkehrsberuhigungsmaßnahmen erreicht.
- Auch im Ortsteil Warnemünde wurde ein Parkraumkonzept, das auf einem maßvollen Ausbau von Stellplatzkapazitäten und einer flächendeckenden Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraumes in Verbindung mit Bewohnerparken beruht, umgesetzt. Es wurden ca. 1.000 zusätzliche Stellplätze durch private Investoren geschaffen, welche öffentlich zugänglich sind. Trotzdem reicht die Anzahl der Stellplätze besonders in verdichteten Baugebieten zeitweise nicht aus. Zukünftig werden neue Parkieranlagen hauptsächlich im Rahmen von Bauvorhaben errichtet werden. Größere Anlagen, z.B. von Einkaufszentren, decken über den eigenen Bedarf hinaus auch den allgemeinen öffentlichen Bedarf mit ab.

⁶ Umsetzungsbilanz des Integrierten Gesamtverkehrskonzept (IGVK) 1998; Quelle Rostock 2008.

- Ein wichtiger Bestandteil des Konzeptes sind äußerst günstig gelegene P+R-Parkplätze mit ca. 900 Stellplätzen, für die ein sog. „Kombiticket“ (Parkschein = Fahrschein für den Ortsbus) erhältlich ist. Insgesamt stehen für Warnemünde damit ca. 5.000 Stellplätze zur Verfügung. Von ca. 1.750 Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum sind in bestimmten Zeiten ca. 800 ausschließlich den Anwohnern vorbehalten.
- Sowohl die Parkmöglichkeiten im Stadtzentrum als auch die in Warnemünde sind durch dynamische Parkleitsysteme mit „frei/ besetzt“ - Anzeige leicht auffindbar. Die Parkleitsysteme wurden durch die Parkhausgesellschaft Rostock (PGR, Tochterunternehmen der WIRO) errichtet, welche auch Betreiberin ist.

Problemlagen

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

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

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

- Die hohe Zahl von Touristen, Tages- und Badegästen zu den Hauptreisezeiten führen zu einer hohen Belastung des Ortes und der Küstenlinien durch Parksuch- und ruhenden Verkehr.
- Davon sind trotz der Beschränkung von weiten Teilen des Ortes Warnemünde auf Bewohnerparken einzelne Straßen des historischen Ortskerns durch ein- oder beidseitiges Parken im Straßenraum sowie durch Umwandlung von Hof- und Vorgartenflächen in Stellplätze besonders betroffen.
- An einzelnen Punkten kommt es zu Konflikten zwischen Pkw- und Fußgängerverkehr; das betrifft die Querung der Straße ‚Am Bahnhof‘ über den stark frequentierten Bahnhofsvorplatz und die Kreuzung des Fußgängerverkehrs zwischen Bahnhofstunnel und Kreuzfahrtterminal mit dem Kfz-Verkehr von und auf die Fähre zur Hohen Düne.
- In einzelnen hochverdichteten Wohnlagen besteht auch außerhalb der Reisesaison ein Mangel an (Bewohner)Stellplätzen.



Abb. 32: Parksituation Kurhausstraße und Kirchplatz

Quelle: ASK

Entwicklungspotenziale

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

- ÖPNV-Verknüpfungspunkt Warnemünde-Werft (fertiggestellt bis voraussichtlich Ende 2011) mit der Bahnquerung ‚An der Autobahn/Werftstraße‘,
- Umbau Mühlenstraße (Planungen liegen vor),
- Lückenschluss Radweg Werftallee zwischen Rostock-Warnemünde und Rostock-Groß Klein (noch keine Freigabe der Planungsmittel),
- Bahnhof Warnemünde mit Rückbau des Fußgängertunnels und teilweisem Gleisrückbau (Realisierung voraussichtlich ab 2012 durch DB AG),
- Erneuerung der Seestraße und der Straße ‚Am Leuchtturm‘ (diese Straßen liegen im aktuell beschlossenen Fördergebiet ‚Rostock - Seebad Warnemünde‘),
- Fertigstellung der Verbindungsstraße Rostock-Lichtenhagen – Elmenhorst (verkehrliche Entlastung des Ortsteiles Rostock-Warnemünde, teilweise Inhalt des B-Plans 02.WA.149),
- Umgestaltung der Buswendeschleife Warnemünde – Parkstraße an der Jugendherberge entsprechend B-Plan Nr. 01.SO.88,
- zügige Umsetzung einer Lösung für einen Caravan-/Wohnmobilplatz in Rostock-Warnemünde:
 - Für einen Caravanplatz im Bereich der ehemaligen Deponie am Weidenweg befindet sich ein B-Plan in Aufstellung.
 - Alternativ gibt es Bestrebungen, eine Fläche im Bereich des Parkplatzes Rohrmann'sche Koppel als Caravanplatz zu entwickeln.

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

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

Eine Ausweitung der Stellplatzkapazitäten in größerem Umfang ist nur noch am Ortsrand von Warnemünde denkbar in den Bereichen Güterbahnhof und Mittelmole im Zusammenhang mit der baulichen Entwicklung dort. Eine Ausweitung der Stellplatzkapazitäten entlang der Küstenlinie ginge zulasten der Dünen- und Küstenwaldlandschaft und sollte aus Gründen des Landschaftsschutzes nicht weiterverfolgt werden. Die bestehenden Probleme des Ortes in der Hauptreisesaison sind nur durch Beschränkungen (auch der Nutzung), durch räumliche Steuerung oder Umverteilung der Stellplatzkapazitäten zu lösen. Dafür schafft u.a. die bauliche Entwicklung auf der Mittelmole und im Bereich Güterbahnhof im Zusammenhang mit der Bahnquerung am ÖPNV-Verknüpfungspunkt die notwendige Voraussetzung.

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

- ⇒ Schaffung weiterer Parkplätze u.a. im Bereich Güterbahnhof (Parkhauslösung)

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

Abb. 33: Parksituation in der Gartenstraße



Quelle: ASK.

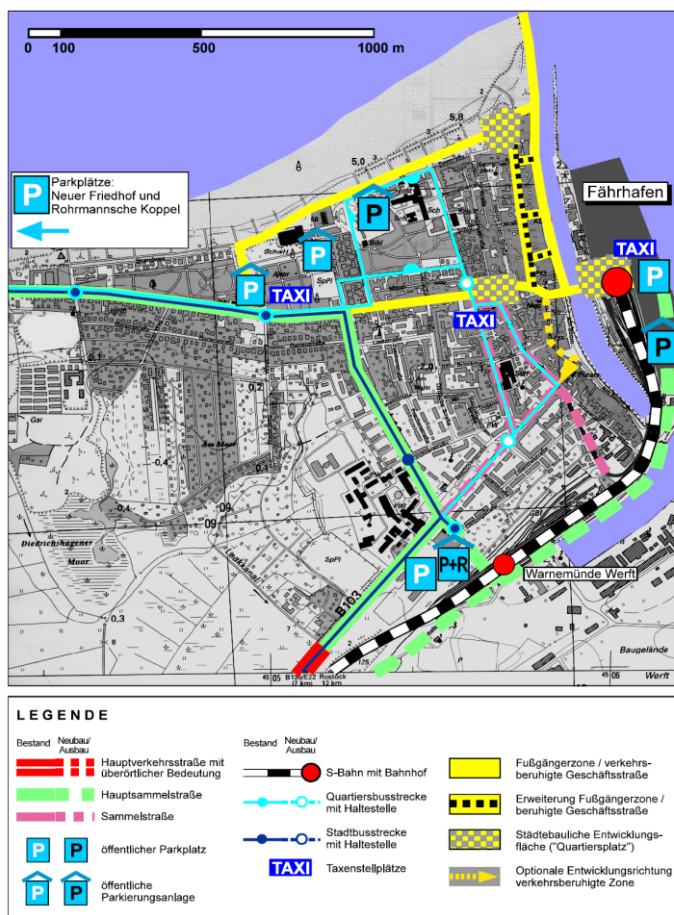
Die in Warnemünde geplanten, anstehenden oder in den Beteiligungsverfahren vorgeschlagenen Verkehrsmaßnahmen sind:

- Verkehrsmaßnahmen, die noch in den Bereich der Umsetzung des integrierten Gesamtverkehrskonzeptes fallen. Dazu gehören die Fertigstellung des ÖPNV-Verknüpfungspunktes, der eine Neuordnung des ÖPNV für den Ortsbereich Warnemündes ermöglicht und der mit dem Bau der Überführung über die Bahnlinie die Verkehrssituation der Mittelmole neu ordnen wird. Die Erschließung der Mittelmole wird in Zukunft hauptsächlich über die Straße ‚Am Passagierkai‘ erfolgen. Damit wird der Verkehrsengpass durch den Bahnübergang ‚Alte Bahnhofsstraße‘ aufgehoben.
- Verkehrsmaßnahmen, die sich auf die Regulierung des fließenden und die Neuordnung des ruhenden Verkehrs beziehen und die vor allem dazu dienen sollen, den historischen Ortsbereich von Warnemünde vor hohen Verkehrsbelastungen durch Park- und Parksuchverkehr zu schützen. Dazu gehören auch die Maßnahmen zur Sperrung des Ortskerns bei Großver-

anstaltungen (Hanse-Sail, Warnemünder Woche etc.), die ggf. räumlich und zeitlich ausgedehnt werden könnten.

- Verkehrsmaßnahmen vor allem im Bereich des ruhenden Verkehrs, die zur Neuordnung und auch räumlichen Umverteilung der bestehenden Stellplatzkapazitäten führen und die mit in der Planung befindlichen Projekten, wie zum Beispiel am Güterbahnhof oder auf der Mittelmole zusammenhängen. Im Zusammenhang mit der Schaffung zusätzlicher Stellplätze für die neuen Nutzungen kann die bestehende Stellplatzsituation durch räumliche Verlagerung neu geordnet werden.
- Verkehrsbezogene Einzelmaßnahmen, um den Ortskern vom fließenden und ruhenden Verkehr zu entlasten, das historische Ortsbild zu schützen und die Ruhe und Luftreinheit für den Erholungsort sicherzustellen. Dazu gehört die Neuordnung des ruhenden Verkehrs in den historisch geprägten Straßenräumen, der Schutz der privaten und öffentlichen Freiflächen (Vorgärten und Höfe) vor Umwandlung in Stellplätze, die zeitliche und/ oder räumliche Ausdehnung der Sperrung oder Teilspernung (nur für Anlieger- und Andienungsverkehr).

Abb. 34: Verkehrskonzept für Warnemünde 1998



Verkehrskonzept für Warnemünde

Quelle: Gesamtverkehrskonzept 1998.

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

Tab. 3: II Verkehr: Problemlagen und Schwächen, Stärken und Potenziale

Handlungsbereich	
II Verkehr	
Problemlagen und Schwächen	Stärken und Potenziale
<ul style="list-style-type: none"> — Zustand öffentlicher Verkehrsanlagen (Gehwege und Straßen) — Beidseitiges Parken, zu viele ungeordnet parkende Autos im Ortskern z.B. Kurhausstraße, Schillerstraße) — Beeinträchtigung durch den ruhenden Verkehr vor allem im Kernbereich — Problem Caravanplatz Mittelmole — Mangelhafte Querverbindung Bahnhof / Neuer Strom für Fußgänger — Schlechte Verkehrsanbindung in Richtung Fähre Hohe Düne und Kreuzfahrtterminal — Kreuzender Verkehr (Fußgänger/ Kfz) auf der Mittelmole — Mangelnde Barrierefreiheit vor allem am Nadelöhr Fußgängertunnel am Bahnhof — geringe Taktfrequenz des Ortsbusses — ungeklärte Wegführung für Radfahrer und Konflikte zwischen PKW- und Radverkehr im Ortskern — Problematische Erreichbarkeit für Anlieferverkehr bei gewerblichen Nutzungen — Durchgangsverkehr/ fehlende Ortsumgehung — Mangel an Reisebusstell- und Halteplätzen auf der Mittelmole — Keine oder schlechte Rad- und Fußwege im Ortskern — Mangelhafte Auslastung der Ausweich-Parkflächen — Busverbindungen zu weit weg vom Zentrum; — Mangelhafte Anbindung des Bahnhofs an den ÖPNV-Ortsbus 	<ul style="list-style-type: none"> + Gute Verkehrsanbindung an Straße und Schiene + Ausbaufähiges Angebot ÖPNV + Anbindung an den Ostseeradfernwanderweg + Gute Einbindung in das überregionale Straßen- und Schienennetz + Leistungsfähiger ÖPNV, Bus und Fähre + Potenziale der Warnow als Verkehrsweg + Ausbaufähiges Parkplatzangebot an der Peripherie, Parkleitsystem + Anwohnerparken und Verkehrsberuhigung im Ortskern + Zentrale Lage des S-Bahnhofs + Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel + Attraktive Fußgängerbereiche (Am Alten Strom, Alexandrinenstraße, Seepromenade)

Fazit

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

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

II Verkehr

Abb. 35: Plan BESTAND – II. Verkehr

Der Plan **BESTAND – II. Verkehr** zeigt:

- Hauptstraßen
- Erschließungsstraßen
- Fußgängerzonen
- Straße im Bau
- Fernradweg – Fehlende Anbindung Ostseeküstenradweg
- Richtung Einbahnstraße
- Fehlende / mangelhafte Fußwegeverbindungen
- Konflikte Fußgänger PKW - Verkehr
- Sanierungsbedürftige Straßen
- Bereiche für Anwohnerparken
- Parkplatz
- Taxistand
- Stellplätze / Halteplätze für Reisebusse
- Caravanstellplatz
- Temporäre Sperrung für KFZ-Verkehr (Hanse-Sail)
- Bus-Haltestelle - Ortsbus
- Bahnhof
- S-Bahn-Haltepunkt

III Wirtschaft und Gewerbe

Ausgangssituation

Traditionell ist der Stadtteil Warnemünde (Warnemünde, Diedrichshagen und Hohe Düne)⁷ neben seiner touristischen Bedeutung ein **maritimer Wirtschaftsstandort**, wobei der wirtschaftliche und somit stadtkonominische Schwerpunkt im Ortsteil Warnemünde selbst liegt. Für die Hansestadt Rostock als wirtschaftliches Zentrum spielt der Standort Warnemünde aufgrund seiner Wirtschaftskraft in den Bereichen Schiffbau, Zulieferer und maritimes Gewerbe, Technologie, Forschung und Wissenschaft sowie auch im Bereich Handel und Tourismus einschließlich Kreuzschifffahrt nach wie vor eine tragende Rolle, die in mehrerlei Hinsicht gestärkt werden muss.

Problemlagen und Entwicklungspotenziale

Die „wirtschaftlichen Säulen“ Warnemündes

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

Ein wichtiger Entwicklungsabschnitt Warnemündes wurde durch die Ansiedlung des Flugzeugbaus (zunächst Bau von Wasserflugzeugen) bzw. den Bau der Heinkel-Flugzeugwerke auf dem Gelände der heutigen Warnowwerft und durch die Ansiedlung des Marineflughafens im Ortsteil Hohe Düne zu Beginn des letzten Jahrhunderts hervorgerufen. Die Folge dieser Industrialisierung schlug sich im Zuzug von Wohnbevölkerung nieder und im damit verbundenen Bau von Wohngebäuden, u.a. im Bereich Mühlenstraße und Poststraße im Ortskern, sowie im Bau von Marinesiedlungen in Hohe Düne und Markgrafenheide.

Insbesondere bis zum Zweiten Weltkrieg, aber auch zu Zeiten der DDR war das **Fischereiwesen** mit Handel und fischverarbeitendem Gewerbe, deren Gebäude, Lager und Verkaufsstellen vor allem im Bereich der Mittelmole angesiedelt waren, ein wichtiger Wirtschaftsfaktor nicht nur für den Ortsteil Warnemünde, sondern für die Stadt Rostock insgesamt.

Die dritte traditionelle Säule der wirtschaftlichen Entwicklung Warnemündes liegt in der Entwicklung und im Ausbau des **Seebäderwesens** und somit in der Stärkung der touristischen Bedeutung insbesondere in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Durch die gezielte Förderung des Bade- und Kurbetriebes in den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts erfährt Warnemünde als See- und Kurbad eine über die Stadtgrenzen hinaus wirkende Bekanntheit und somit für den Ort eine im Verhältnis gesehen begrenzte wirtschaftliche Blüte.

Die Folgen des Zweiten Weltkrieges mit der Demontage der Rüstungsindustrie und der Stilllegung des Marineflughafens einerseits sowie die in Zeiten der DDR aufgebaute **Schiffbauindustrie** wie auch der Ausbau zum Marinestützpunkt andererseits haben die wirtschaftliche Entwicklung Warnemündes deutlich verändert und neue Strukturen geschaffen.

⁷ Gemäß Flächennutzungsplan der Hansestadt Rostock 2006: Stadtteil Warnemünde beinhaltet die Ortsteile Warnemünde, Diedrichshagen und Hohe Düne; der Ortsteil Markgrafenheide ist dem Stadtteil Rostocker Heide zuzuordnen.

In der Zeit bis 1989 haben insbesondere der Ausbau der Warnowwerft (bis zu 6.500 Beschäftigten), der Ausbau des Marinestützpunktes Hohe Düne, der Aufbau der Ingenieur-Hochschule in Warnemünde, der Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur (S- Bahnanbindung der Warnowwerft, 4-spurige Stadtautobahnbindung) sowie die Investitionen in den Fremdenverkehrsort Warnemünde (Bau des Hotel Neptun 1970/71, Kurhauserneuerung, Ferienunterkünfte) den Wirtschaftsstandort Warnemünde gegenüber der Vorkriegszeit erheblich verändert sowie auch die Ortsentwicklung durch die hiermit ausgelösten Wohnungsbautätigkeiten stark beeinflusst.

Trotz eines in Teilen schwierigen Transformationsprozesses zu Beginn der 90er Jahre konnten in den letzten 20 Jahren die wirtschaftlich relevanten Potenziale Warnemündes wie Werftstandort, Marinestützpunkt, Hochschulstandort, Nutzung der Kaianlagen auf der Mittelmole sowie die traditionelle Bedeutung als überregionaler Fremdenverkehrsort (Seebad, historisches Fischerdorf) in eine gesamtwirtschaftliche Entwicklung eingebunden und mehrheitlich ausgebaut werden.

Auch wenn zum jetzigen Zeitpunkt die wirtschaftlichen Perspektiven der für den maritimen Wirtschaftsstandort Warnemünde relevanten stadtökonomischen „Säulen“ wie die Warnowwerft und auch der Marinestützpunkt im Bereich Hohe Düne noch unklar sind, tragen die übrigen Wirtschaftspotenziale wie Technologie, Wissenschaft und Forschung, Handel, Tourismus und maritimes Gewerbe einschließlich des Kreuzschiffahrtsbetriebs erheblich zur gegenwärtigen Wertschöpfung und wirtschaftlichen Entwicklung Warnemündes bei.

Warnemünde als Industrie- und Werftstandort

Auf dem im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Industriegelände am südöstlichen Rand des Ortskerns von Warnemünde sind mehrere Betriebe des maritim-industriellen Sektors ansässig. Zu nennen sind hier die auf Flusskreuzfahrtschiffe spezialisierte, florierende **Neptunwerft** mit über 400 Mitarbeitern, das Schiffsmotorenwerk **Caterpillar** mit rund 100 Beschäftigten und die derzeit nur eingeschränkt tätige **Warnowwerft**. Diese nimmt den Großteil des Geländes ein und ist dem Ortsteil Warnemünde am nächsten gelegen.

Ohne die jüngste Entwicklung der **Warnowwerft** im Detail zu beschreiben, sind jedoch an dieser Stelle einige wesentliche Aspekte zur Beschreibung der Ausgangssituation festzuhalten: Nach verschiedenen Eigentümerwechseln wurde von Seiten des letzten Eigentümers (zuletzt zugehörig zu der Wadan Yards Group AS) für die ehemalige Warnowwerft Mitte 2009 ein Insolvenzverfahren eingeleitet. Im August 2009 konnte ein neuer Investor gefunden werden, der für rd. 40,5 Mio. Euro die ehemaligen Firmenanteile einschließlich des Warnowwerftgeländes erworben und die Firma Nordic Yards (Eigner: Vitaly Yusufov) gegründet hat. Am 1.1.2010 waren noch 931 Menschen auf dem ehemaligen Warnowwerftgelände beschäftigt. Das letzte der insgesamt 450 auf der Warnowwerft gebauten Schiffe ist ein im Jahre 2000 vom Stapel gelaufenes und damals größtes Containerschiff; 2001 ist noch eine Bohrinself an dieser Stelle fertig gestellt worden.

Wie sich die wirtschaftliche Entwicklung des neuen Eigentümers Nordic Yards in Bezug auf einen eventuell kompletten Schiffbau, Offshore-Windanlagenbau oder Teilfertigstellung von Schiffselementen darstellen wird, ist zurzeit noch nicht absehbar. Von Seiten der Geschäftsführung von Nordic Yards wurden bislang keine eindeutigen Festlegungen im Hinblick auf die wirtschaftliche und produktive Ausrichtung des künftigen Betriebes getroffen. Insofern besteht zurzeit Unsicherheit, ob der Werftbetrieb für Schiffbau fortgeführt wird, gegebenenfalls eine Umstellung auf Produktion und Montage im Offshore-Bereich geplant ist oder der Standort per-

spektivisch ganz oder in Teilen aufgegeben wird. Derzeit werden auf dem großen Werftgelände kleine Reparatur- und Montagearbeiten durchgeführt, ein kleiner Ausbildungsbetrieb fortgeführt sowie die Sicherung des großen Werftgeländes sichergestellt.

Unabhängig von den anstehenden Entwicklungen auf dem Werftgelände weist der Standort insgesamt eine Reihe von Lage- und Standortqualitäten auf, die als Potenziale (Lage am Wasser, Kaianlagen, Flächen für gewerbliche Ansiedlungen, Infrastrukturanlagen, Erschließungsflächen etc.) in die Betrachtung der weiteren wirtschaftlichen und gewerblichen Strukturentwicklung Warnemündes einbezogen werden sollten.

Standortqualitäten des Werftareals im Zusammenhang mit einer für den Süden und Südosten Warnemündes festzustellenden Wirtschaftsdynamik liegen einerseits in den Ansiedlungsmöglichkeiten auf dem Werftgelände für weitere Gewerbebetriebe, Dienstleistungs- oder technologisch orientierte Unternehmen, die die Nähe zum Werft-, Schiffbau- oder Montagebetrieb suchen. Andererseits sind die wasserseitigen Grundstücksflächen und Kaianlagen insbesondere im Bereich des alten Werftbeckens beispielsweise für die Erweiterung des Kreuzschiffahrtbetriebes von besonderem Interesse.

Abb. 36: Werftgelände aus der Luft



Quelle: Hansestadt Rostock.

Ein Großteil des Werftgeländes mit seinen Anlagen wird derzeit wenig bis gar nicht genutzt. Teile der Grundstücksflächen liegen brach oder werden lediglich als Altlagerfläche genutzt. Ein weiterer, im Südwesten liegender und zur Bahntrasse hin orientierter Teil des Grundstücks wurde bislang noch gar nicht erschlossen bzw. in Nutzung gebracht.

Auch das ehemalige **Werftbecken** mit seinen Kaianlagen sowohl auf Seiten des Werftgeländes als auch auf der gegenüberliegenden Seite für den Schiffs- bzw. Anlieferungsverkehr wird derzeit nicht genutzt. In diesem Zusammenhang ist auch zu erwähnen, dass insbesondere der Beckengrund bzw. die Sedimente im südwestlichen Ende des Werftbeckens stark mit Altlasten belastet sind.

Unter anderem aus diesem Grunde ist eine Nutzung des Werftbeckens einschließlich der westlichen Kaianlagen (Seite Werftallee, z.B. als Liegeplatz für Kreuzfahrtschiffe) im gegenwärtigen Zustand nicht möglich. Für den Fall einer möglichen Aktivierung des Werftbeckens ist eine umfangreiche Altlastensanierung erforderlich. Da ein Verbringen der Altlasten an einen anderen

Ort auf Grund erheblicher und unrentierlicher Kosten derzeit nicht umsetzbar ist, muss davon ausgegangen werden, dass im Falle einer Reaktivierung des Werftbeckens Teile davon (etwa ein Drittel bis die Hälfte) verfüllt werden, um die Altlasten abzukapseln.

Marinestützpunkt Warnemünde Hohe Düne

Am Marinestützpunkt Hohe Düne 215 Zivilbeschäftigte und über 1.000 Soldaten unter anderem für die logistische Betreuung der Marinendienststellen in Mecklenburg-Vorpommern und der deutschen Schnellboote im In- und Ausland zuständig.

Im Rahmen des Strukturkonzeptes können keine Aussagen darüber getroffen werden, ob und wie sich die Umstrukturierungen der Bundeswehr auf die Weiterentwicklung des Marinestützpunktes Hohe Düne auswirken werden. Für das Strukturkonzept ist jedoch davon auszugehen, dass der Standort - bei einer Aufgabe der jetzigen Nutzung – erhebliche Potenziale für die allgemeine Ortsentwicklung von Warnemünde/ Hohe Düne bietet. Im Falle einer Umstrukturierung sollten die umfangreiche Flächen des Marinestützpunktes und die dort vorhandenen Infrastruktureinrichtungen, wie z.B. die Sporthallen und der Sportplatz auf dem Gelände in die weitere Strukturentwicklung Warnemündes aktiv mit eingebunden werden (ggf. auch bereits während einer Übergangszeit). In Abhängigkeit der Entwicklungen am Marinestützpunkt sollte die Teilfortschreibung des Strukturkonzeptes die Möglichkeiten der Aktivierung und Einbindung der hier vorhandenen Potenziale für bzw. in die Ortsentwicklung näher untersuchen.

Abb. 37: Marinestützpunkt Hohe Düne



Quelle: Hansestadt Rostock.

Technologie, Wissenschaft und Forschung

Der Wirtschaftsbereich Technologie, Wissenschaft und Forschung, der nicht nur für den Standort Warnemünde, sondern für die Hansestadt Rostock insgesamt eine tragende Rolle spielt, entwickelt sich in Warnemünde weiterhin positiv.

Abb. 29: Technologiezentrum Warnemünde

Eine zentrale Stellung übernimmt hierbei das Technologiezentrum Warnemünde (TZW). Auf einem rd. 5 ha großen Areal haben sich inzwischen rd. 80 technologieorientierte Unternehmen und Existenzgründer angesiedelt. Das TZW und das „Forschungszentrum für Biosystematik und Biomaterialien“ in Kooperation mit der Universität Rostock, das ebenfalls verschiedenen jungen Unternehmen der Biotechnik und -medizin, der Laser- und Messtechnik Platz bietet, haben sich in den letzten zehn Jahren zu einem zentralen Wirtschaftsfaktor entwickelt.



Quelle: TZW.

Ebenso wurde in den letzten Jahren der Hochschulstandort in Warnemünde gezielt ausgebaut und gestärkt, wodurch in Verbindung mit den acht Fakultäten der Universität Rostock das Fächerspektrum in Bezug auf Forschung, Lehre und Ausbildung breiter, moderner und zukunftsorientierter ausgerichtet und die internationale Attraktivität als Standort nicht nur für Studierende erhöht werden konnte. Aktuell wurde der Hochschulstandort Warnemünde durch weitere Studiengänge erweitert.

Neben der Fachhochschule für Seefahrt, die aufgrund der langjährigen Ausbildung von Schiffsoffizieren bereits über einen internationalen Ruf verfügt, werden seit 2009 über das Baltic College Hochschulstudiengänge im Bereich „Gestaltung und Management interaktiver Mediensysteme“ („Bachelor of Arts“) sowie „Mediengestalter“ angeboten.

Eine weitere wichtige und herausragende Institution, die den Technologie-, Wissenschafts- und Forschungsstandort Warnemünde repräsentiert, ist das Leibniz-Institut für Ostseeforschung Warnemünde (IOW), das eine außeruniversitäre Forschungseinrichtung ist, die sich der interdisziplinären Meeresforschung (physikal. Ozeanographie, Meereschemie, biologische Meereskunde und marine Geologie) widmet. Das IOW wurde 1992 am Standort Warnemünde neu gegründet und ist der Leibniz-Gemeinschaft zugeordnet. Es wird grundfinanziert vom Bundesministerium für Bildung und Forschung und vom Bildungsministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern; es beschäftigt rd. 160 Personen, wovon etwa die Hälfte Wissenschaftler sind. Diese am Standort Warnemünde traditionelle Forschungseinrichtung hat über die Landesgrenzen hinaus einen international anerkannten Ruf, insbesondere im Zusammenhang mit den Auswirkungen des Klimawandels auf das maritime Ökosystem.

Kreuzschifffahrt

Aufgrund der hohen wirtschaftlichen Bedeutung in Bezug auf Wertschöpfung, wirtschaftliche und stadtökonomische Synergien sowie aufgrund der rein tourismuswirtschaftlichen Umsatzgrößen ist die am Standort Warnemünde lokalisierte Kreuzschifffahrt (Kaianlagen, Kreuzfahrtterminal, Anbindung) als ein zentraler Wirtschaftsfaktor nicht nur für Warnemünde und die Gesamtstadt sondern auch für die Region Rostock hervorzuheben.

Die Kreuzfahrttouristik und die an diesem Standort fast durchgehend positive Entwicklung in den letzten zehn Jahren, die sich in vor- und nachgelagerten Wirtschaftseffekten (Auswirkungen auf den Einzelhandel, auf die Übernachtungsbranche, Arbeitsplatzsicherung bei den Zulieferern etc.) niederschlägt, ist zu einer tragenden Säule der wirtschaftlichen Entwicklung geworden.

Abb. 38: Kreuzfahrtschiff am Terminal



Quelle: ASK.

Das hiermit verbundene Wirtschaftspotenzial für die lokale Tourismusbranche und auch für die Dienstleistungswirtschaft und den Einzelhandels ist bislang noch nicht im vollen Umfang ausgeschöpft worden. Vergleichszahlen möglicher Wertabschöpfungspotenziale aus anderen Kreuzschifffahrtstandorten wie auch die vorliegenden Zahlen der zuständigen Hafenenwicklungsgesellschaft mbH Rostock (HERO) unterlegen die große wirtschaftliche Bedeutung, betonen jedoch auch die Erforderlichkeit, dieses Potenzial maßvoll und mit entsprechenden Qualitätsstandards, Angeboten und ggf. Alleinstellungsmerkmalen insbesondere für den Standort Warnemünde zu nutzen und zu stärken.

Hier bedarf es auch vor dem Hintergrund der sich abzeichnenden und prognostizierten Fortentwicklung der Anläufe von Kreuzfahrtschiffen und der damit verbundenen Passagierzahlen weiterer Anstrengungen, insbesondere in den Bereichen technischer und touristischer Infrastrukturen und Ausstattungen, Logistik und Umfeldgestaltung.

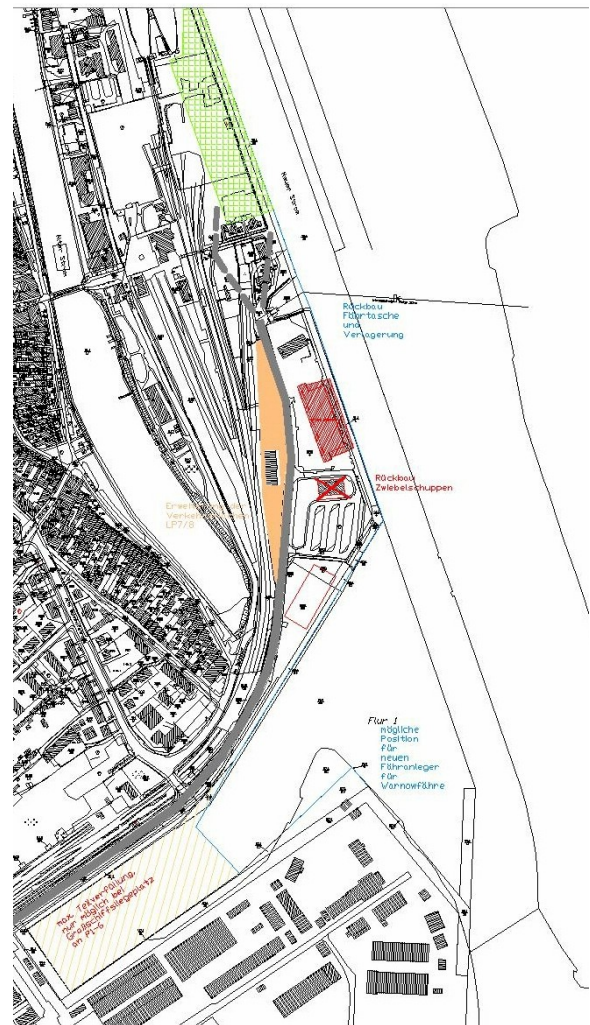
Demgegenüber müssen mit Blick auf eine qualitätsvolle städte- und wohnungsbauliche sowie eine maßvolle touristische Weiterentwicklung Warnemündes (vgl. Handlungsbereiche ‚Städtebau – Orts- und Landschaftsbild‘ und ‚Tourismus‘) die negativen Auswirkungen einer Intensivierung oder eines Ausbaus der Kreuzfahrttouristik (Lärm- und Geruchsemissionen, Abzäunungen bzw. Einfriedungen des Kreuzschifffahrtsbereichs, Flächenbedarfe, Erschließungen und Zugänge, Stoßzeiten größerer Passagiermengen etc.) am Standort Warnemünde möglichst gering gehalten werden, um eine verträgliche Arrondierung und Zuordnung verschiedener Nutzungen insbesondere im Bereich der Mittelmole – Standort des Kreuzschifffahrtbetriebes in Warnemünde – möglich zu machen.

Nach Angaben der für den Kreuzschiffahrtbetrieb zuständigen Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH besteht ein Anpassungs-, Optimierungs- und Erweiterungsbedarf der kreuzschifffahrtsbezogenen Infrastrukturen am Standort Warnemünde, um die künftigen Kreuzschiffahrtskapazitäten (Schiffsgrößen, Passagiermengen etc.) qualitativ bedienen und logistisch professionell abwickeln zu können. Diese Erweiterungs-, Modernisierungs- und Sanierungsmaßnahmen beziehen sich auf die Aspekte Liegeplätze, Logistik-, Abfertigungseinrichtungen und -flächen sowie Kaianlagen.

Nach dem bisherigen Stand der Planungen gibt es zwei mögliche Varianten der Standorterweiterung und -anpassung:

- zum einen die Erweiterung der Liegeplätze/ Kaianlagen und des Kreuzfahrtterminals Warnemünde (WCC) entlang der Ostseite der Mittelmole,
- zum anderen den Ausbau und die Nutzung der Kaianlagen im Bereich des Werftbeckens bzw. des Werftgeländes.

Abb. 39: Luftbild der Mittelmole mit Kreuzschiffahrtsbetriebseinrichtungen (links); Lageplan der Betriebsanlagen, einschl. mögliche Werftbeckennutzung (rechts)



Quelle: Hansestadt Rostock.

Entsprechend der bisherigen und zukünftigen Entwicklung ist – so die Ausführungen der HERO⁸ – die Infrastruktur des WCC kontinuierlich in wirtschaftlich vertretbarem Ausmaß durch die Hansestadt bzw. HERO angepasst worden. Dies betrifft die Liegeplätze P1-P6, P7 und jüngst P8, die Herrichtung rückwärtiger Flächen sowie die Schaffung von Abfertigungskapazitäten mit den Terminalgebäuden an den Liegeplätzen P7 und P8.

Zur Einrichtung neuer Liegeplätze wird als eine Variante die Verlängerung des Liegeplatzes P7 mit den aufwendigen Einrichtungen für den Passagierwechsel (Terminalgebäude) zur Aufnahme größerer Schiffe bis ca. 350m Länge vorgeschlagen. Für diese Variante ist eine Verlegung des westlichen Anlaufpunktes der Fähre Hohe Düne – Warnemünde, der „weißen Flotte“, erforderlich, um den hierdurch erreichten Lückenschluss zwischen den Liegeplätzen P6 und P7 für eine durchgehende Kaikante zu nutzen und damit gleichzeitig die Schaffung eines weiteren Großschifflliegeplatzes im Bereich P1-P6 mit einem Geländestreifen von 60m ab Kaikante zu erzielen. Dieses stellt aus Sicht der HERO die Vorzugsvariante dar.

Für den Fall, dass diese Variante mit der Realisierung von zwei Großschifflliegeplätzen im Bereich P1-P7 nicht erfolgen kann, ist die Einrichtung eines Großschifflliegeplatzes gegenüber von P8 auf dem Werftgelände erforderlich. Hierfür ist die Verfüllung des Werftbeckens um ca. 70 Meter notwendig (Aufnahme kontaminierten Baggergutes bzw. Abschottung kontaminierter Sedimente). Aus Sicht der HERO wäre bei dieser Variante ggf. eine Kreuzfahrtabfertigung ungünstiger, und auch der Ausbau stellt eine vergleichsweise langfristige Angelegenheit dar. Hierzu bedarf es vertiefender Variantenuntersuchungen (vgl. hierzu Kapitel 5).

Aufgrund der engen inhaltlichen Beziehungen zum Handlungsbereich Tourismus und den damit verbundenen Synergien wird das Thema Kreuzschifffahrt hinsichtlich Bestandsanalyse und wirtschaftlicher Potenziale im nachfolgenden Abschnitt „IV Tourismus“ weiterbehandelt.

Abb. 40: Fähre und Kreuzfahrtschiff



Quelle: ASK.

⁸ „Anforderungen an das Strukturkonzept Warnemünde aus der Entwicklung des Kreuzfahrtstandortes Mittelmole“, Stellungnahmen der HERO (Hafenentwicklungsgesellschaft Rostock mbH) zum Strukturkonzept Warnemünde aus dem Jahre 2009 und 2010 (18.6.2009, Biebig u. 22.12.2010 GE/Bie, Va).

Einzelhandel und Dienstleistungen

Eine weitere tragende Säule der wirtschaftlichen Entwicklung Warnemündes ist der Bereich des Einzelhandels und der versorgungsbezogenen Dienstleistungen, wobei dieser Bereich stark vom Tourismus und seiner Entwicklung beeinflusst und determiniert wird. Im aktuellen Flächennutzungsplan der Hansestadt Rostock (2006) wird der Standort Warnemünde auf Grundlage des hier dargestellten Zentrenkonzeptes als „Sonderzentrum“ ausgewiesen.

Im Hierarchiegefüge der städtischen Zentrenkonzeption stellt das „Sonderzentrum Warnemünde“ einen Sonderfall dar, wonach sich Warnemünde als Freizeit- und Erholungszentrum mit überregionaler Bedeutung präsentiert und aufgrund seiner Lage und seiner vorhandenen Einrichtungen im Bereich der Kurversorgung, Gastronomie und Hotellerie oberzentrale Funktionen für das Stadtzentrum übernimmt. Innerhalb der Rostocker Zentrenhierarchie erhält Warnemünde die Klassifikation als A2-Zentrum.⁹

Die Ausstattung und Qualität der Einzelhandelsversorgung entspricht zunächst der Bedeutung eines städtischen Nebenzentrums mit Teilfunktionen eines Stadtzentrums, das vornehmlich der allgemeinen Versorgung der Bürger mit Gütern des täglichen und gehobenen Bedarfs dient. Während den fremdenverkehrsbezogenen Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen und Angeboten in Warnemünde in Folge des durch den Fremdenverkehr erweiterten Einzugsbereichs eine (über-) regionale Bedeutung und Ausstrahlungskraft zukommt, ist insbesondere die Einzelhandelsversorgung auch als ein nahversorgungsrelevantes Angebot mit stadtteilbezogener Bedeutung zu betrachten. Im Wesentlichen handelt es sich dabei in der Ortslage Warnemünde um Lebensmittelmärkte, zum Teil spezialisierten Einzel- bzw. Fachhandel mit zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten.

Darüber hinaus sind in Warnemünde als wesentlicher Geschäftsbesatz und als zentrenbezogene Dienstleistungen Bankfilialen, Büronutzungen, allgemeinmedizinische Ärzte / Fachärzte, Hotels, Restaurants, eine Poststelle sowie Sozialeinrichtungen vorhanden.

Abb. 41: Restaurants Am Fischmarkt



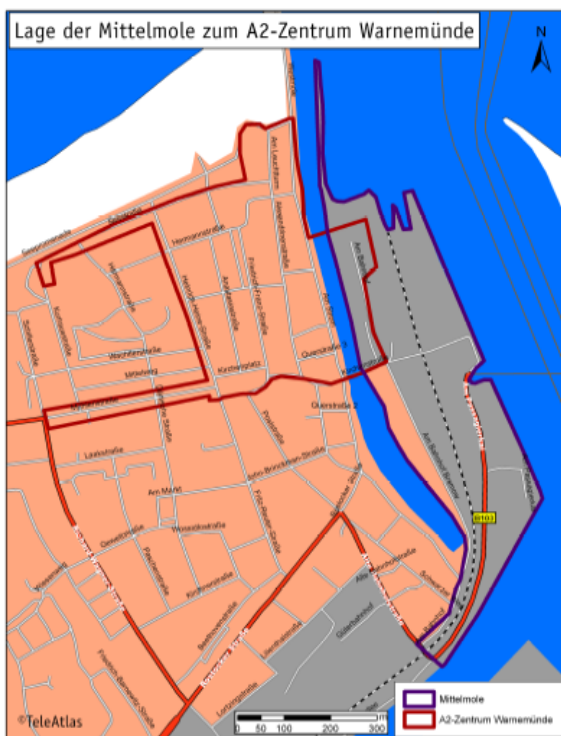
Quelle: ASK.

⁹ Vgl. „Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan der Hansestadt Rostock“, Rostock, Kap. 7, 1.3.2006 sowie „Zentrenkonzept der Hansestadt Rostock“, erarbeitet durch Dr. Lademann & Partner – Gesellschaft für Unternehmens- und Kommunalberatung mbH im Auftrag der Hansestadt Rostock, Hamburg, November 2007.

Aufgrund der wachsenden Bedeutung Warnemündes als Tourismusstandort mit steigenden Touristenzahlen haben sich auch der Einzelhandelsbesatz und die Kaufkraftentwicklung in den letzten sechs Jahren weiter positiv entwickelt. Nach Einschätzungen von Einzelhandelsuntersuchungen kommt der gegenwärtigen Bewohnerschaft vor dem Hintergrund der derzeitigen Einwohneranzahl und ihrer Entwicklung keine „Motorenfunktion“ für eine Flächenerweiterung im Einzelhandel zu, da die Situation von einer aktuell geringen Bevölkerungsanzahl und darüber hinaus einer sich nach wie vor vollziehenden deutlichen Bevölkerungsabnahme gekennzeichnet ist.

Die Kaufkraft in Warnemünde bzw. die der Warnemünder Bevölkerung ist hingegen als überdurchschnittlich zu bezeichnen. Mit Blick auf die Einzelhandelsentwicklung und deren Wertschöpfung sind vor allem die einzelhandelsrelevanten Kaufkraftkennziffern von Bedeutung. Während für die Gesamtstadt Rostock die einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer bei 89,9 (Stand 2010) liegt, beträgt die einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer für Warnemünde 102,2 (Deutschland gesamt = 100). Die Kaufkraft insgesamt (Kaufkraftindex pro Einwohner, Stand 2010) liegt in Warnemünde bei 108,5 (Rostock = 85,7; Deutschland gesamt = 100).¹⁰

Abb. 42: Lage der Mittelmole zum A2-Zentrum Warnemünde



Die für die Gesamtstadt wie auch speziell für den Standort Warnemünde angestellten Einzelhandelsuntersuchungen¹¹ haben ergeben, dass gegenwärtig Warnemünde über eine aktiv betriebene Verkaufsfläche (VKF) von über 14.000 m² (14.120 m²) verfügt, wobei davon:

- 8.900 m² Verkaufsfläche im A2- Zentrum Warnemünde (83%, ohne den Bereich Mittelmole) vorhanden sind, und weitere
- 1.855 m² Verkaufsfläche (rd. 17%) im Bereich der Mittelmole (am Passagierkai, Zwiebel-schuppen und Pier 7 sowie in der Markthalle und am Fischereihafen).

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

¹⁰ Angaben der Industrie- und Handelskammer zu Rostock, Geschäftsbereich Handel, Dienstleistungen, Tourismus, Außenwirtschaft, Europa, Ernst-Barlach-Str. 1-3, Rostock.

¹¹ „Entwicklung der Mittelmole in Rostock-Warnemünde“ – Einzelhandelsuntersuchung als Baustein zum Strukturkonzept Warnemünde, im Auftrag der Hansestadt Rostock, verfasst durch Dr. Lademann & Partner – Gesellschaft für Unternehmens- und Kommunalberatung mbH, Rostock Juni 2010; „Perspektiven der Einzelhandelsentwicklung der Hansestadt Rostock bis zum Jahr 2015 – Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes aus 2001“, verfasst durch Dr. Lademann & Partner – Gesellschaft für Unternehmens- und Kommunalberatung mbH im Auftrag der Hansestadt Rostock, Rostock, November 2007.

Von der gesamten Verkaufsfläche im A2-Zentrum von Warnemünde entfallen auf die besonderen Einzelhandelslagen:

- „Am Strom“ 2.075 m² VKF,
- „Mühlenstraße“ 1.845 m² VKF,
- „Kirchenstraße / Kirchenplatz“ 1.970 m² VKF.

Quantitativ und qualitativ in Bezug auf den Einzelhandelsbesatz haben sich die Straßenzüge „Am Strom“, „Am Leuchtturm“, „Kirchenplatz“ sowie auch zumindest im ersten Abschnitt die „Mühlenstraße“ positiv entwickelt und in das Einzelhandelsgefüge der Stadt integriert. Der Besatz zeichnet sich durch kleinteilige und zum Teil als hochwertig einzuordnende Betriebe aus.

Abb. 43: Geschäfte Am Strom und in der Mühlenstraße



Quelle: ASK.

Demgegenüber sind noch Entwicklungspotenziale zur Stärkung des Einzelhandels, des kleinteiligen Gewerbes und der touristischen Dienstleistungsbranche vorhanden. Vor allem im westlichen Teil des Ortskernes von Warnemünde wären beispielsweise zur Lenkung der Besucherströme ergänzende, attraktive Nutzungen (als Ankernutzungen) anzusiedeln bzw. zu entwickeln, um zusammenhängende Einzelhandelsbereiche qualitativ abzurunden, Entwicklungsachsen mit attraktiven Anlaufpunkten weiter zu stärken und abwechslungsreiche Rundwege für Besucher und Touristen zu schließen.

Aufgrund der überregionalen Bedeutung Warnemündes als Zentrum für den Tourismus nachvollziehbar, liegt das größte Umsatzpotenzial bei den touristisch relevanten Sortimenten. Rund 55% der gesamten Umsätze im Bereich des Einzelhandels werden vor allem durch Touristen erwirtschaftet. Die Gutachter haben für den Standort Warnemünde ein Einwohnerpotenzial von über 18.000 Personen festgestellt (Ausgangsgröße 2009 = 8.100 Ew. Warnemünde, 9.950 Ew.-Potenzial). Allein das durch touristisch relevante Besuchergruppen erzielte Umsatzpotenzial liegt bei ca. 41,3 Mio. € (brutto p.a.; Basisjahr = 2009, vgl. Fußnote 10, vgl. auch Handlungsbe- reich „Tourismus“).

Tab. 4: Marktgebiet und Einwohnerpotenzial für den Einzelhandel (in abs. Zahlen)

Bereich		2009	2015	2020
Warnemünde	Zone 1	8.100	8.110	8.070
Potenzialreserve	55%	9.950	9.960	9.910
Gesamt		18.050	18.070	17.980

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

Wie aus der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen, beträgt der Expansionsrahmen für den Einzelhandel nach den gegenwärtigen Untersuchungen und Entwicklungsannahmen rd. 1.840 m² Verkaufsfläche, wovon rd. 1.36 m² des Expansionsrahmens auf zentrenrelevante Sortimente entfallen (Schuhe, Schmuck, Lederwaren, Bekleidung, Hausrat, Sportartikel etc.).

Tab. 5: Expansionsrahmen für die Weiterentwicklung des nahversorgungs- und zentrenrelevanten Einzelhandels im Ortsteil Warnemünde

Faktoren	Nahvers. Sort.	Zentrenrel. Sort.	Nicht-zent. Sort.	Summe
VKF-Bestand	4.485	9.395	k.A.	13.850*
Weitgehend verdrängungsneutraler Expansionsrahmen	130	680	k.A.	810
Potenziale aus Umsatz-Umverteilung (8 % des Umsatzes bestehenden EH)	360	750	k.A.	1.110
Summe Expansionsrahmen	490	1.430	k.A.	1.920
Summe 2020	4.975	10.825	k.A.	15.800

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

Mit Blick auf die nachhaltige Stärkung und Entwicklung des Einzelhandels am Standort Warnemünde ist neben der Intensivierung der Bemühungen, die negative Einwohnerentwicklung Warnemündes zu stoppen und wieder in eine positive Entwicklung umzukehren, vor allem die touristische Entwicklung in Warnemünde dahingehend weiter zu qualifizieren und maßvoll auszubauen, um die touristisch bedingte Wertabschöpfung ganzjährig als stabilisierenden Faktor für den Einzelhandel zu nutzen.

In diesem Zusammenhang bildet die neue Bäderverkaufsverordnung (sog. „Bäderregelung“) des Landes Mecklenburg-Vorpommern zwar einen guten und richtigen Schritt, um den vom Tourismus abhängigen Einzelhandel zu unterstützen. Dennoch bedeutet diese seit Sommer

2010 geltende neue Regelung aus Sicht Warnemündes als traditionellem Seebad wie auch aus Sicht der übrigen Küstenlinie eher eine Schwächung. Eine Anpassung an die für Stralsund oder Wismar geltenden Standards stellt in diesem Zusammenhang ein anzustrebendes Potenzial dar.

Die neue Bäderverkaufsverordnung gilt seit dem 1.8.2010 in Mecklenburg-Vorpommern und regelt die Möglichkeiten zur Ladenöffnung in Kur- und Erholungsorten, touristischen Schwerpunktgebieten und in den Innenstädten von Rostock, Schwerin, Greifswald und Neubrandenburg und von den Weltkulturerbestädten Wismar und Stralsund.

Mit Urteil vom April 2010 hatte das Obergericht Greifswald die bisherige Bäderverkaufsverordnung für unwirksam erklärt. Das Gericht hatte vor allem moniert, dass die Bäderregelung den Ausnahmecharakter von Einkäufen an Sonntagen nicht angemessen berücksichtigt. Das Wirtschaftsministerium bestätigt mit der Neuregelung die jetzige Grundgesetzkonformität; vor allem in den Urlaubsregionen Mecklenburg-Vorpommern ist es weiterhin möglich, die Geschäfte zwischen März und Oktober sonntags zu öffnen und damit in Service und Qualität ein attraktives touristisches Angebot zu gewährleisten.

In 96 Orten und Ortsteilen können Geschäfte zwischen dem letzten Sonntag im März und Ende Oktober mit Ausnahme der Feiertage öffnen. Die Öffnungszeiten sind auf 13 bis 18 Uhr festgesetzt und wurden gegenüber der vorherigen Regelung um zwei Stunden reduziert.

Die Weltkulturerbestädte Wismar und Stralsund können bis zu 20 Sonntage im Jahr, die Zentren der anderen kreisfreien Städte bis zu zehn Sonntage öffnen. Hierbei gilt jedoch der Grundsatz, dass der gewerbliche Verkauf höchstens an zwei aufeinanderfolgenden Sonntagen erfolgen darf.

Im Übrigen zeichnen sich die Geltungsbereiche der Bäderverkaufsordnung u.a. durch folgende Eigenschaften aus:

- Das Erscheinungsbild des Ortes ist vom Tourismus geprägt,
- besondere touristische Sehenswürdigkeiten,
- herausragende kulturelle Einrichtungen,
- besonders attraktive Freizeiteinrichtungen,
- erhebliche gewerbliche Bettenkapazität und ein Übernachtungsvolumen, das die Einwohnerzahl um ein Vielfaches übersteigt,
- eine erhebliche Anzahl touristisch bedingter Tagesausflüge und
- vom tourismustypischen Einzelhandel herausragend geprägt.

Die Bäderverkaufsverordnung fußt auf § 10 des Gesetzes über die Ladenöffnungszeiten für das Land Mecklenburg-Vorpommern. Baumärkte, Möbel- und Autohäuser bleiben sonntags landesweit geschlossen. In den Kur- und Erholungsorten sowie den touristischen Schwerpunktgebieten wurden zudem die Sortimente auf den regional typischen touristischen Bedarf eingeschränkt. Anbieter sogenannter weißer und brauner Ware, also Hausgeräte, Kühlschränke oder Hifi-Technik und TV-Geräte sind ausgeschlossen, ebenso Geschäfte mit einer Verkaufsfläche von mehr als 1.500 Quadratmetern.

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

Tab. 6: III Wirtschaft und Gewerbe: Problemlagen und Schwächen, Stärken und Potenziale

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

Fazit

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

Als Schwäche sind die gegenwärtig unklaren Perspektiven der Warnowwerft und des Marinestützpunktes Hohe Düne zu bezeichnen, die in der Vergangenheit für den maritimen Wirtschaftsstandort Warnemünde bedeutende Wirtschaftspotenziale darstellten (große Anzahl von Beschäftigten, vielfältige Zulieferer im Bereich Schiff- und Maschinenbau, regionalwirtschaftliche Bedeutung des Marinestützpunktes etc.). Gleichermäßen stellen die Standorte insbesondere aufgrund ihrer Lagequalitäten, ihrer Grundstücksflächenpotenziale sowie ihrer infrastrukturellen Ausstattung und Erschließung vielfältig nutzbare Potenziale für Gewerbe oder Kreuzschiffahrt dar, die in die weitere Entwicklung Warnemündes aktiv eingebunden werden müssen.

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

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

Der Bereich Einzelhandel profitiert in Warnemünde derzeit in erster Linie vom Tourismus und den Tagesgästen und weniger von seiner Bewohnerschaft. Dennoch bestehen aufgrund der überdurchschnittlichen Kaufkraft vor Ort als auch in Bezug auf die städte- und wohnungsbauliche und touristische Weiterentwicklung Warnemündes Potenziale, die eine begrenzte quantitative Entwicklung des Einzelhandels rechtfertigen würden. Wichtig für Teile des lokalen Einzelhandels ist eine der allgemeinen qualitativen Entwicklung und Nachfrage entsprechende Anpassung des Erscheinungsbildes und der Sortimente. Ein bedeutender unterstützender Faktor für den Einzelhandel und auch für Warnemünde insgesamt wäre es, die Bäderregelung für den Standort Warnemünde bzw. für die ganze Küstenlinie auf den äquivalenten Status von Stralsund und Wismar (20 verkaufsoffene Sonntage) zu setzen.

III Wirtschaft und Gewerbe

Abb. 44: Plan BESTAND – III. Wirtschaft und Gewerbe

Der Plan **BESTAND – III. Wirtschaft und Gewerbe** zeigt:

- Zentrum – Einkaufsbereich Einzelhandel
- Defizite / Strukturschwächen bei gewerblichen Nutzungen
- Flächen mit Entwicklungsbedarf
- Terminale Kreuzschiffahrt
- Fehlende Verbindung des Einkaufsbereichs

IV Tourismus

Ausgangssituation

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

Entwicklungspotenziale

Was sind die Besonderheiten und Merkmale, die die besondere Bedeutung und damit die Ausgangs- und Bestandssituation des Tourismus in Warnemünde begründen?

Vor allem sind die herausragenden Naturgegebenheiten wie die ausgedehnten Strandbereiche an der Ostsee, die unterschiedlichen Naturgegebenheiten entlang der Küste, die Dünengürtel östlich und westlich der Warnowmündung, die abwechslungsreichen Landschaften im rückwärtigen Bereich der Küsten wie Wald-, Heide- und Flusslandschaften hervorzuheben, die ein Grundpotenzial für die touristische Entwicklung Warnemündes seit je her darstellen.

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

Zum anderen wird die Bedeutung Warnemündes als Fremdenverkehrsstandort durch vergleichsweise aktuelle Veränderungen und Anpassungen stark beeinflusst, die die Ausgangs- und Bestandssituation im Handlungsbereich Tourismus besonderes kennzeichnen.

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

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

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

Abb. 45: Steilküste und Segelhafen

Quelle: ASK.

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

Abb. 46: Haltestelle Warnemünde

Quelle: ASK.

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

Problemlagen

Der zunehmende Druck bzw. Konkurrenzkampf um so genannte „Alleinstellungsmerkmale“, (außergewöhnliche Besonderheiten, Highlights, Events etc.) zwischen den Ferienstandorten insgesamt und insbesondere zwischen den Ostseebädern stellt einen Einflussfaktor auf die gegenwärtige Tourismusentwicklung auch in Warnemünde¹² dar, der zum einen stetig steigende Anforderungen an die städtischen und infrastrukturellen Kapazitäten ebenso hervorruft, wie zum

¹² „Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern“ – Beiträge und Informationen aus dem Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock, Heft 28, hrsg. v. K.-H. Breitzmann, Rostock, 2010.

anderen auch ein zunehmendes logistisch zu bewältigendes Problem durch eine stetig oder auch nur punktuell größer werdende Menge von zu bewältigenden Besucherströmen, wodurch starke Belastungen für die Bewohner oder auch für Urlauber entstehen können (Lärm, überfüllte Straßen und Einrichtungen, fehlende Parkplätze, überfüllte Müllbehälter).

Im Rahmen des zurückliegenden Beteiligungsverfahrens zum Strukturkonzept wurde ein Teil dieses Problems oder zumindest Risikos so beschrieben: „Badewanne Rostocks – Fluch oder Segen?“

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

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

Abb. 47: Promenade Am Strom



Quelle: ASK.

Neben den insbesondere in den Hauptsaisons des Fremdenverkehrs in Warnemünde auftretenden „Überfüllungsauswirkungen und -probleme“ aufgrund der „Drehscheibenfunktion“ insbesondere im Bereich der Mittelmole gibt es aus dem Blickwinkel des Tourismus eine Reihe von Schwächen und Defizite, die kurz- bis mittelfristig zu beheben und zu beseitigen sind, um die Entwicklung des Tourismus in Warnemünde und an der Küstenlinie nachhaltig zu stärken.

Wichtige Komponenten in diesem Zusammenhang sind die Verlängerung der Aufenthalts- und Verweildauer von Touristen am Standort Warnemünde, eine über das ganze Jahr verteilte Feriensaison sowie eine standortadäquate Verteilung und Organisation der Touristen- und Gästeströme entlang der Küstenlinie.

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

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

Abb. 48: Bahnhof und Bahnhofsvorplatz



Quelle: ASK.

Die aus der Gebietsaufnahme, den verschiedenen Expertengesprächen sowie aus dem Beteiligungsprozess zusammengetragenen und hier zusammengefassten Schwächen und Defizite (vgl. tabellarische Übersicht am Ende dieses Abschnitts) werden durch das in der Erarbeitung befindliche Tourismuskonzept weiter unterlegt, modifiziert und / oder ggf. ergänzt.

Abb. 49: Fußgängertunnel und „Budenzauber“ im Bereich Bahnhofsvorplatz



Quelle: ASK.

Frage der Zielgruppenansprache

Auch insbesondere zu der Frage der von Seiten der Tourismuswirtschaft am Standort Warnemünde anzusprechenden Zielgruppen wird das Tourismuskonzept vertiefende Aussagen machen. Ein klar umrissenes Zielgruppenprofil für den Ferien- und Urlaubsstandort Warnemünde gibt es derzeit aus Sicht des Strukturkonzeptes nicht. Eine erforderliche Definition ist aus unserer Sicht vor dem Hintergrund der gegenwärtig bestehenden heterogenen touristischen Angebotsstrukturen für unterschiedliche touristische Zielgruppen auch nicht erforderlich.

Auch wenn die einzelnen touristischen und freizeitbezogenen Angebote ggf. den nachgefragten Qualitätsanforderungen nicht entsprechen, spricht derzeit der Fremdenverkehrsstandort Warnemünde (einschl. Küstenlinie) viele unterschiedliche Zielgruppen an, insbesondere in den Hauptsaisons: Junge Familien mit Kindern, Seniorenurlauber, Segelurlauber, Sportler (Segelsportler), Jugendliche und Jungerwachsene, Tagestouristen, Kreuzschiffahrtstouristen, Städte-touristen.

Entwicklung der Gäste- und Übernachtungszahlen insgesamt

Bei Betrachtung der Gäste- und Übernachtungszahlen der letzten 10 Jahre hat sich der Tourismus in Warnemünde und an der Küstenlinie insgesamt äußerst positiv entwickelt. Grundlage für diese Einschätzungen sind die Ergebnisse der 2. Fortschreibung des Beherbergungskonzeptes der Hansestadt Rostock (*wimes*, Stand Juni 2010¹³), aktuelle Daten des Statistischen Amtes Mecklenburg-Vorpommern¹⁴ sowie Angaben der Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde. Eine umfangreiche und vertiefende Analyse der touristischen Situation insgesamt wird die in der Erarbeitung befindliche Tourismuskonzeption für die Hansestadt Rostock bringen. Die Ergebnisse und Aussagen hierzu werden wie erwähnt in das vorliegende Strukturkonzept einfließen.¹⁵

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

In der „übrigen“ Hansestadt Rostock nahmen die Ankünfte um etwas über 42% zu. Die Nachfrageentwicklung von Touristen und insofern auch die touristische Angebotsqualität der Standorte Stadt Rostock und Küstenlinie haben sich insgesamt deutlich positiv entwickelt.

¹³ Die 2. Fortschreibung des Beherbergungskonzeptes der Hansestadt Rostock (bearbeitet durch *wimes* Wirtschaftsforschungsinstitut Rostock im Auftrag der Hansestadt Rostock, Rostock, Juni 2010) ist Bestandteil des vorliegenden Strukturkonzeptes.

¹⁴ Statistische Berichte „Tourismus in Mecklenburg Vorpommern“ des Statistischen Amtes Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.), Juli 2010 und November 2010.

¹⁵ Die Tourismuskonzeption für die Hansestadt Rostock wird zzt. im Auftrag der Hansestadt Rostock, Tourismuszentrale Rostock, durch das Unternehmen dwif-Consulting GmbH, Berlin, erarbeitet.

Tab. 7: Entwicklung der Ankünfte und Übernachtungen an der „Küstenlinie“ und „übrige“ Hansestadt Rostock 2000-2009

Jahr	Standort „Küstenlinie“		Standort „übrige“ Hansestadt Rostock	
	Ankünfte	Übernachtungen	Ankünfte	Übernachtungen
2000	185.859	613.189	235.013	423.508
2001	193.172	645.914	240.092	432.597
2002	208.025	674.759	209.238	383.370
2003	228.314	720.880	243.232	465.460
2004	202.543	658.473	220.185	409.623
2005	223.193	706.708	251.629	489.205
2006	270.190	804.175	260.660	567.740
2007	271.208	834.990	280.663	606.251
2008	267.783	778.418	279.517	617.752
2009	271.005	814.631	264.662	550.574
2010*	278.076*	870.739*	276.803*	575.021*

Quelle: 2. Fortschreibung Beherbergungskonzept Rostock, statistisches Amt M.-V.

* = Nur Januar bis November 2010.

Aus dem Blickwinkel der Fremdenverkehrsentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern oder entlang der Ostseeküste ist die Entwicklung von Gäste- und Übernachtungszahlen in Rostock bzw. an der Küstenlinie Rostocks sicherlich relativ zu betrachten. So hat sich in Mecklenburg-Vorpommern insgesamt die touristische Nachfrage schneller entwickelt als in der Hansestadt Rostock. Während hier die Ankunftsahlen (je 1000 Ew.) um 104% wuchs, betrug der Zuwachs in der Hansestadt in diesem Zeitraum 81%. Der Landkreis Bad Doberan beispielsweise erreichte in diesem Zeitraum ebenfalls eine Zunahme von 104%.

Dennoch ist für die touristische Entwicklung insbesondere für die Küstenlinie mit dem Kristallisationspunkt Warnemünde besonders bemerkenswert, dass die Gästeankünfte und Gästeübernachtungen trotz jährlicher Schwankungen und allgemeiner wirtschaftlicher Schwierigkeiten (2008 u. 2009) in den letzten 10 Jahren eine Steigerungsrate von rd. 46% erzielen konnte; die „übrige“ Hansestadt Rostock erzielte eine Steigerung von rd. 13%.

Aktuelle Entwicklungen bei den Gästeankünften

Für den Standort „Küstenlinie“ und somit auch für das Seebad Warnemünde wird das Jahr 2010 in Bezug auf Gästeankünfte und Übernachtungen die bislang aus dem Jahr 2007 stammenden Rekordzahlen übersteigen. Auch bei der Betrachtung der Monate Juli 2010 und November 2010 liegen die Ankünfte und Übernachtungen deutlich über den Vergleichszahlen aus dem Jahr 2009:

- **Ankünfte im Juli 2010:** **40.373** (+15,5% gegenüber 07/2009)
- **Übernachtungen 07/2010:** **163.204** (+14,2% gegenüber 07/2009)
- **Ankünfte im November 2010:** **19.465** (+11,6% gegenüber 11/2009)
- **Übernachtungen 11/2010:** **45.863** (+14,6% gegenüber 11/2009)

Ferner ist hervorzuheben, dass die Entwicklung der Ankünfte und Übernachtungszahlen nach Monatsquartalen in den Standorten „Küstenlinie“ und „übrige“ Hansestadt Rostock ebenfalls in den vermeintlich schwächeren Quartalen I und IV in den letzten Jahren deutliche Zuwachsraten verzeichnen konnte.

Die besucherstärksten Monate sind nach wie vor die Jahresquartale II und III. Die Entwicklung der Gästeankünfte und -übernachtungen an der Küstenlinie zeigt jedoch für die Quartale I und IV jeweils eine Steigerung von knapp 74%; die Anzahl der Ankünfte im II. und III. Quartal stieg hingegen „nur“ um 34,4%.

Abb. 50: Blick über Seepromenade und Ostsee



Ebenfalls bemerkenswert ist, dass sich die Ankünfte von Touristen in der „übrigen“ Hansestadt Rostock im Vergleich zur „Küstenlinie“ deutlich angeglichen haben sowie sich die „Führungsposition“ der beiden Standorte Warnemünde und Stadt Rostock in den letzten drei Jahren regelhaft abgewechselt hat. Zwischen 2000 und 2009 konnten die Beherbergungsstätten mit mehr als acht Betten in Warnemünde und an der Rostocker Küstenlinie ihre Übernachtungszahlen insgesamt um knapp 33% erhöhen (mit z.T. deutlichen Schwankungen). Ähnliches trifft auch für den Standort „übriges“ Rostock zu. Hier betrug der Zuwachs 30%.

Quelle: ASK.

Diese Steigerungsraten auf Seiten der Nachfrageentwicklung sind deutliche Indikatoren für die zunehmende Attraktivität der Touristenstandorte „Küstenlinie“ und „übrige“ Hansestadt Rostock und insbesondere auch die sich gegenseitig unterstützenden Fremdenverkehrspotenziale von Seebad und Küste und der direkt im Hinterland liegenden Hansestadt.

Aufenthaltsdauer der Touristen

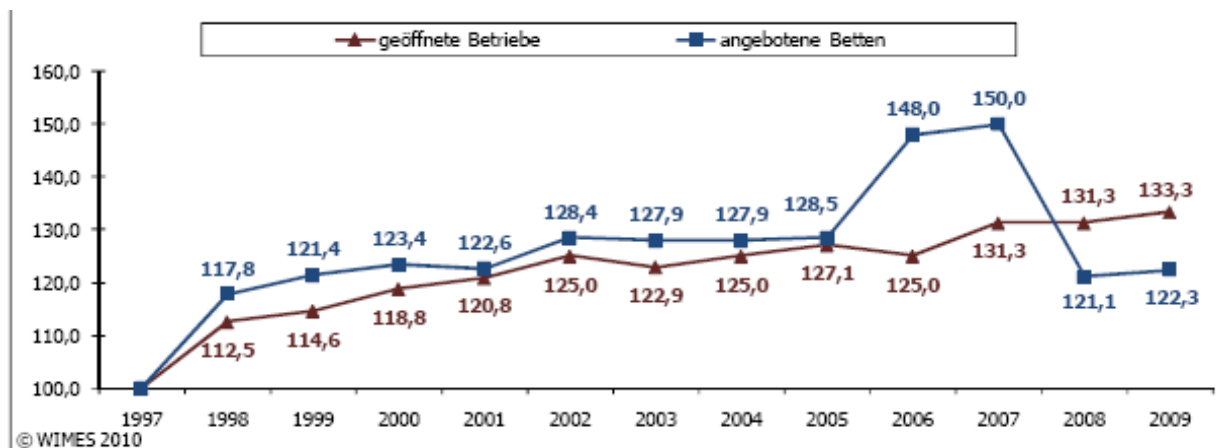
Ein deutlicher Steigerungsfaktor und damit ein Entwicklungspotenzial für den Standort „Küstenlinie“ wie auch für den Standort „übrige“ Hansestadt Rostock liegt sicherlich in der Verlängerung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer der Gäste und Urlauber.

Liegt zwar die durchschnittliche Aufenthaltsdauer im Seebad Warnemünde, Markgrafenheide, Hohe Düne und Diedrichshagen traditionell über der der Hansestadt Rostock, ist die Aufenthaltsdauer jedoch in den letzten 10 Jahren von durchschnittlich 3,3 Tagen auf jetzt (2009) 3,0 Tagen zurückgegangen (Rostock insgesamt 2,5 Tagen). Für 2010 ist eine leichte Aufwärtsbewegung auf 3,1 Tagen zu verzeichnen.

Beherbergungskapazitäten

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

Abb. 51: Entwicklung der geöffneten Betriebe und der angebotenen Betten im Bereich der Küstenlinie seit 1997 (jew. per 30.6.) in %



Quelle: 2. Fortschreibung Beherbergungskonzept Rostock.

Während sich in der gesamten Hansestadt die Anzahl der Betriebe um rd. 32% bzw. die angebotenen Betten um ca. 36% erhöht haben, betrug der Anstieg der Betriebe entlang der Küstenlinie über 33% bzw. die der angebotenen Betten etwas mehr als 22%.

Der Anstieg der Bettenkapazitäten in Warnemünde und an der Küstenlinie 2005 und 2006 (vgl. nachfolgende Tabelle) sowie der deutliche Rückgang zwischen 2007 und 2008 erklärt sich durch die Eröffnungen bzw. Schließungen von Beherbergungsbetrieben. Zum einen wurde Ende September 2005 im Ortsteil Hohe Düne die „Yachthafenresidenz“ mit 368 Zimmern und 733 Betten eröffnet. Demgegenüber wurde Ende 2007 das „Ostseeferienzentrum“ in Markgrafenheide, welches eine Kapazität von 1.000 Betten hatte, geschlossen. Hierbei muss bezüglich der Statistik angemerkt werden, dass diese Kapazität in der Statistik weitergeführt wird und diese Anzahl sich bei den angebotenen Betten entsprechend reduziert. Hierdurch erklärt sich der negative Sprung von 2007 zu 2008 bei den angebotenen Betten.

Zurzeit bestehen konkrete Planungen im Bereich des ehemaligen „Ostseeferienzentrums“ in Markgrafenheide ein neues familienorientiertes Ferien- und Beherbergungsdomizil zu errichten, mit einer jedoch deutlich geringeren Bettenkapazität.

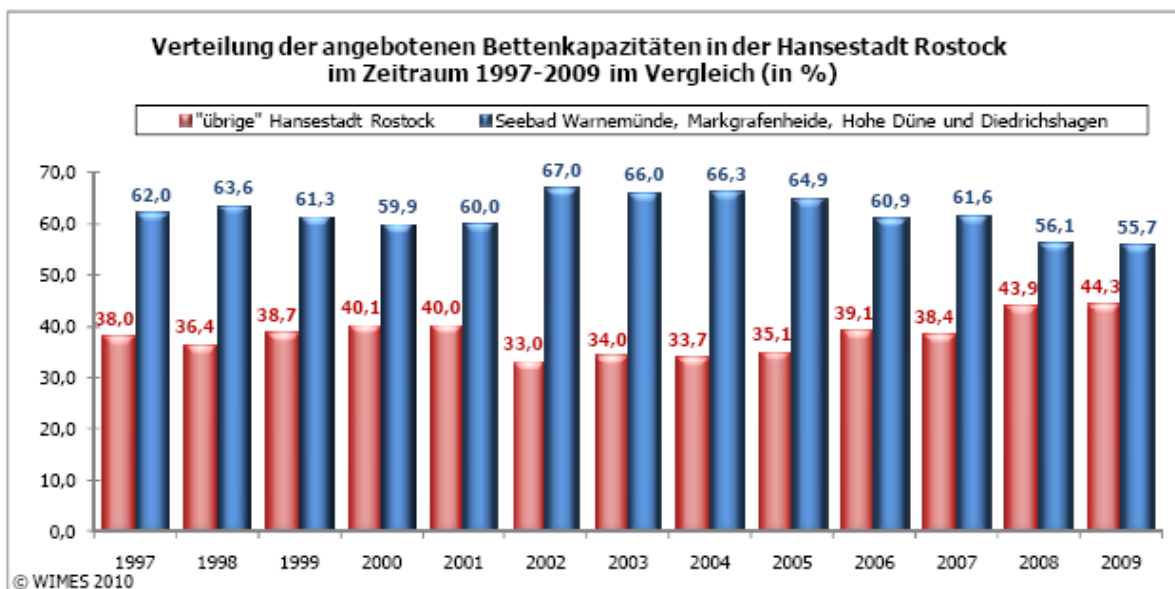
Tab. 8: Verteilung des Beherbergungsangebotes (geöffnete Betriebe und angebotene Betten mit mehr als 8 Betten (jew. per 30.6.) zwischen 2000 und 2009

Jahr	Hansestadt Rostock gesamt		davon „Küstenlinie“		davon „übrige“ Hanse- stadt Rostock	
	geöffnete Betriebe	Angebotene Betten	geöffnete Betriebe	Angebotene Betten	geöffnete Betriebe	Angebotene Betten
2000	90	8.104	57	4.854	33	3.250
2001	89	8.043	58	4.823	31	3.220
2002	89	7.547	60	5.053	29	2.494
2003	90	7.619	59	5.031	31	2.588
2004	92	7.592	60	5.034	32	2.558
2005	94	7.789	61	5.057	33	2.732
2006	96	9.560	60	5.822	36	3.738
2007	98	9.581	63	5.903	35	3.678
2008	100	8.488	63	4.764	37	3.724
2009	103	8.636	64	4.812	39	3.824

Quelle: 2. Fortschreibung Beherbergungskonzept Rostock.

Wie aus den Daten ersichtlich wird, hat sich zwischen dem Jahr 2000 und dem Jahr 2009 die Anzahl der Beherbergungsbetriebe (mit mehr als 8 Betten) an der Küstenlinie Rostocks von 57 auf 64 erhöht, hingegen die angebotenen Bettenkapazitäten im Gegensatz zum Standort „übrige“ Hansestadt Rostock leicht abgenommen haben.

Abb. 52: Verteilung der angebotenen Bettenkapazitäten in der Hansestadt Rostock im Vergleich seit 1997 (jew. per 30.6.)



Quelle: 2. Fortschreibung Beherbergungskonzept Rostock.

Wie zuvor für die gesamte Küstenlinie Rostocks ausgewiesen, wurden per 30.6.2009 in insgesamt 64 Beherbergungsbetrieben (mit über 8 Betten) 4.812 Betten angeboten, wovon derzeit über 89% (= 4.297 Betten) im Stadtteil Warnemünde verortet sind. Die restlichen 515 angebotenen Betten befinden sich in Einrichtungen in Markgrafenheide (vgl. nachfolgende Tabelle).

Tab. 9: Beherbergungskapazitäten (auch unter 8 Betten) im Seebad Warnemünde, Diedrichshagen und Hohe Düne (30.6.2009)

Gem. amtl. Statistik	Gesamte Bettenkapazität*		Hotel, Hotel garni, Pensionen		FeWo/ Appartements	
	absolut		absolut	in %	absolut	In %
Stadtteil Warnemünde	3.336		2.791	83,7	545	16,3
davon Seebad Warnemünde	2.716		2.171	79,9	545	20,1
Diedrichshagen	620		620	100,0	0	0,0
Hohe Düne	733		733	100,0	0	0,0

Quelle: 2. Fortschreibung Beherbergungskonzept Rostock.

* = zudem gibt es in der Jugendherberge 228 Betten

Klassifizierung der Hotelbetriebe

Nach Angaben des Gastgeberverzeichnisses Rostock und Warnemünde 2010 sind von den 48 Hotels 27 Betriebe nicht klassifiziert, d.h. mehr als die Hälfte. An der Küstenlinie mit dem Seebad Warnemünde sind 18 der 29 Betriebe nicht klassifiziert. Ergänzend zur Beurteilung der Beherbergungssituation insbesondere in Warnemünde und der übrigen Küstenlinie ist der hohe Anteil qualitativ hochwertiger Ferienwohnungen und Appartements zu nennen. So sind derzeit 8 Ferienunterkünfte mit 4-Sterne-Kategorie klassifiziert und weitere 7 Betriebe mit der 3-Sterne-Kategorie. Darüber hinaus ist ebenfalls bemerkenswert, dass die zuvor angesprochene vergleichsweise frisch eröffnete „Yachthafenresidenz Hohe Düne“ nach Aussagen des Hotels einen 5-Sterne-Service bietet, aber das bisherige Hotelmanagement keine Klassifizierung möchte.

Tab. 10: Verteilung der Klassifizierung der Hotelbetriebe nach Sternekategorien 2010

	1 Stern Tourist	2 Sterne Standard	3-Sterne Komfort	4-Sterne First Class	5-Sterne Luxus	Ohne Klassifizierung
Rostock insgesamt	0	1	10	9	1	27
davon „Küstenlinie“	0	0	4	6	1	18
davon „übrige“ Hansestadt	0	1	6	3	0	9

Quelle: 2. Fortschreibung Beherbergungskonzept Rostock.

Während sich das Strukturkonzept auf Grundlage der bisherigen Analyse durchaus für eine maßvolle Erweiterung des Beherbergungsangebotes im Bereich Hotels, Pensionen und Gasthöfe am Standort „Küstenlinie“ und insbesondere am Standort Seebad Warnemünde ausspricht, bezieht sich diese Aussage in Reflexion der vorgetragenen und eingebrachten Auffassungen von Bewohnern und Institutionen Warnemündes im Rahmen der fachöffentlichen Veranstaltungen (vgl. Kap. 3) wie auch in Zusammenhang mit der Bestandsanalyse zum Handlungsbereich „Wohnen“ (vgl. Abschnitt V in 4.3) ausdrücklich nicht auf den Bereich der Ferienwohnungen / Ferienappartements am Standort „Küstenlinie“.

Problem Ferienwohnungen

Im Rahmen der Erarbeitung der 2. Fortschreibung des Beherbergungskonzeptes wurden zur Aufnahme des gesamten Gebäudebestandes Ortsbegehungen und Kartierungen im Stadtteil Warnemünde (Seebad Warnemünde, Diedrichshagen und Hohe Düne) durchgeführt, die neben Informationen zum Gebäudezustand vor allem Angaben zur Gebäudenutzung, zum vorhandenen Gewerbe und zum Leerstand erhoben hat. Die Aufnahme des Gebäudebestandes im I. Quartal 2010 ergab insgesamt 1.723 Gebäude mit 4.913 Wohnungen, wovon der Großteil der Gebäude mit über 73% auf das Seebad Warnemünde entfällt.

Dieser aufgenommene Wohnungsbestand weicht gegenüber der von der kommunalen Statistik der Hansestadt Rostock herausgegebene Anzahl von Wohnungen für Warnemünde (Stand 31.12.2009) deutlich ab. Hiernach müssten am Standort Warnemünde 5.617 Wohneinheiten vorhanden sein. Diese Abweichung ist darauf zurückzuführen, dass einer erheblicher Teil der Wohnungen als Ferienwohnungen bzw. Ferienappartements „fremdgenutzt“ wird und demnach dem eigentlichen Wohnungsmarkt nicht zur Verfügung stehen. Auch bei Zugrundelegung der aktuellen Fertigstellungszahlen für den Wohnungsneubau in der Zeit zwischen 2006 zu 2009 mit einem Zuwachs von 135 Wohneinheiten und einer rückläufigen Einwohnerzahl sowie rückläufiger Leerstandszahlen (unter 0,5%) deuten auch diese Hinweise auf eine Fremdnutzung des Bestandes für Ferienwohnungen hin.

Tab. 11: Gebäude-/Wohnungsbestand und Ferienwohnungen/-appartements im Stadtteil Warnemünde (1. Quartal 2010)

	Gebäude	Wohnungen	Ferienwohnungen/ - appartements
Stadtteil Warnemünde	1.723	4.913	683
Seebad Warnemünde	1.259	4.074	629
Diedrichshagen	464	839	54
Hohe Düne	102	491	21

Quelle: 2. Fortschreibung Beherbergungskonzept Rostock.

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

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

der Wohnstandort Warnemünde dringend neuen und bezahlbaren Wohnraum, um vor allem eine Umkehrung der gegenwärtigen negativen Einwohnerentwicklung zu bewirken.

Insofern spricht sich das Strukturkonzept Warnemünde vor diesem Hintergrund für eine vorübergehende Aussetzung der Genehmigung von weiteren Ferienwohnungen/ -appartements aus, bis sich der lokale Wohnungsmarkt erkennbar wieder erholt hat (vgl. hierzu auch die Abschnitte V „Wohnen“ in 4.3 sowie II „Verkehr“ und III „Wirtschaft und Gewerbe“ in 5.3).

Tab. 12: Ferienwohnungen/-appartements (Einheiten und Betten) in der Gegenüberstellung von amtl. Statistik (per 30.6.2009) und eigens durchgeführter Bestandserfassung (1. Quartal 2010)

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

Quelle: 2. Fortschreibung Beherbergungskonzept Rostock.

Kreuzschiffahrttourismus – Potenziale und Problemlagen

Ein weiterer wichtiger und wirtschaftlich bedeutender Faktor für die touristische Entwicklung des Seebades Warnemünde, der Küstenlinie Rostocks als auch insgesamt für die Fremdenverkehrsentwicklung in der Hansestadt Rostock ist der Kreuzschiffahrttourismus.

In der Fortschreibung der Leitlinien zur Stadtentwicklung der Hansestadt Rostock (Entwurf, Oktober 2010) wird unter der Leitlinie V „Stadt des Tourismus“ explizit auf die zentrale Bedeutung der Kreuzschiffahrt als bedeutender Wirtschaftsfaktor abgehoben sowie dieser als eines der hervorragenden und weiter auszubauenden touristischen Entwicklungspotenziale bezeichnet.

„Rostock wird sich künftig weiter als Zentrum des maritimen Tourismus profilieren und dazu sein hervorragendes Potenzial noch effektiver nutzen. Rostock als Fährhafenstandort und Hafen für die Kreuzschiffahrt ... werden dabei im Mittelpunkt stehen“¹⁶.

Vor diesem Hintergrund stellt das Strukturkonzept Warnemünde vor allem in Bezug auf die touristische und allgemein wirtschaftliche Entwicklung von Handel und Gewerbe auf das wichtige Entwicklungspotenzial Kreuzschiffahrt ab und bindet die Anliegen und Anforderungen, die sich aus dem Betrieb Kreuzschiffahrt und Passagierbetrieb ergeben, entsprechend in die strukturelle Gesamtentwicklung Warnemündes unter Berücksichtigung der übrigen Handlungsbereiche, deren Entwicklungszielsetzungen und Leitlinien ein.

¹⁶ „Leitlinien zur Stadtentwicklung der Hansestadt Rostock“ – Fortschreibung der Leitlinien zur Stadtentwicklung, Entwurf_2_03 – Leitlinien Rostock.doc, Hrsg. Amt für Stadtplanung und Stadtentwicklung, Rostock, Oktober 2010.

Dabei weist das Strukturkonzept trotz des hohen Entwicklungs- und Wertschöpfungspotenzials der Kreuzschifffahrttouristik für die lokale Tourismuswirtschaft und für die lokale Ökonomie (Einzelhandel, Infrastruktureinrichtungen) an dieser Stelle auf die potenziellen und faktisch durch die Kreuzschifffahrt und deren Schiffe verursachten Probleme und Konflikte hin, die es im Zuge der weiteren Stadtteilentwicklung Warnemündes und insbesondere im Bereich der Mittelmole zu bewältigen bzw. zu harmonisieren gilt.

Zum einen sind hierbei die durch die Kreuzschiffe verursachten Lärm-, Geruchs- und Schadstoffemissionen während der Liegezeiten hervorzuheben. Die Akzeptanz des Kreuzfahrtsektors wird zwar, insbesondere bei steigenden Kapazitäten, zunehmend auch von der Umweltfreundlichkeit der Kreuzfahrtschiffe abhängig sein. Die laufenden Untersuchungen zu Möglichkeiten der landseitigen Energieversorgung sowie Schmutzwasserentsorgung der Schiffe bzw. der Verwendung schadstoffärmerer Treibstoffe haben aber bisher noch nicht zu umsetzbaren Maßnahmen geführt. Geplant ist bisher lediglich die Verlegung eines Grauwasseranschlusses. Seitens des Strukturkonzeptes ist daher zunächst davon auszugehen, dass die bestehenden Emissionen der Kreuzfahrtschiffe für alle weiteren Planungen im Bereich der Ortsentwicklungsplanung aber auch im speziellen für die Bereichsentwicklung der Mittelmole zu berücksichtigen sind.

Zum anderen ist mit der Intensivierung bzw. mit dem Ausbau der Kreuzschifffahrt am Standort Warnemünde eine erhöhte Flächeninanspruchnahme verbunden sowie aufgrund der Sicherheitsanforderungen mit ausgedehnten Einzäunungen bzw. Einfriedungen der Kreuzschifffahrtanlagen. Diese sind in ihrer Barrierewirkung so zu minimieren, dass eine größtmögliche Erlebbarkeit der Uferzonen gewährleistet wird.

Abb. 53: Kreuzfahrer am Terminal (1)



Aufgrund der Kapazitätssteigerung bei den Kreuzfahrtschiffen und der beabsichtigten Stabilisierung der Ankunftsmengen von Kreuzfahrtschiffen wird gleichzeitig auch von einer Steigerung der Passagierzahlen am Standort Warnemünde bzw. im Bereich der Mittelmole / Werftbecken auszugehen sein, wodurch eine verbesserte und ausgebauter Logistik und Infrastruktur zur professionellen Bewältigung der Passagiermengen erforderlich wird, wie auch das Problem von „Überbevölkerung“ (Over-Crowded) in der Hauptsaison (z.B. im Zusammenspiel von Großveranstaltungen und Passagierwechsel bei den Kreuzfahrtschiffen) bei der weiteren Entwicklung der Mittelmole und des Kreuzschifffahrtbereich berücksichtigt werden muss.

Quelle: ASK.

Insgesamt ist es vor diesem Hintergrund wichtig, einerseits die infrastrukturellen Erfordernisse und Anforderungen, die sich aus der Kreuzschifffahrt und ihrer prognostizierten Entwicklung ergeben, vor allem am Standort Warnemünde bedarfs- aber auch standortgerecht zu optimieren und auszubauen. Dies betrifft vor allem die Standorte Mittelmole und Werft bzw. Werftbecken in Warnemünde.

Andererseits müssen Anstrengungen zu einer verbesserten und effektiveren Wertabschöpfung unternommen werden, um die wirtschaftlichen Effekte, die sich aus der Kreuzschifffahrtstouristik für den Wirtschaftsstandort Warnemünde wie auch für den Makrostandort Rostock ergeben, stärker mit dem Beherbergungsgewerbe, mit der Gastronomie, mit dem Einzelhandel wie mit den übrigen touristischen Angeboten und Dienstleistungen zu verzahnen bzw. besser aufeinander abzustimmen.

Hierfür sind sowohl quantitativ und qualitativ ausgerichtete Maßnahmen zur Verbesserung der touristischen Angebotssituation anzugehen und in ein zusammenhängendes Gesamtkonzept zu überführen. Das vorliegende Strukturkonzept liefert dazu entsprechende Vorgaben, Rahmenbedingungen und konkrete Anknüpfungspunkte. Das zurzeit in der Erarbeitung befindliche Tourismuskonzept für die Hansestadt Rostock wird unter Berücksichtigung der Ergebnisse des vorliegenden Strukturkonzeptes darüber hinaus hierzu noch weitere dezidierte Aussagen machen und ggf. konkrete Maßgaben und Handlungsansätze liefern.

Abb. 54: Kreuzfahrer am Terminal (2)



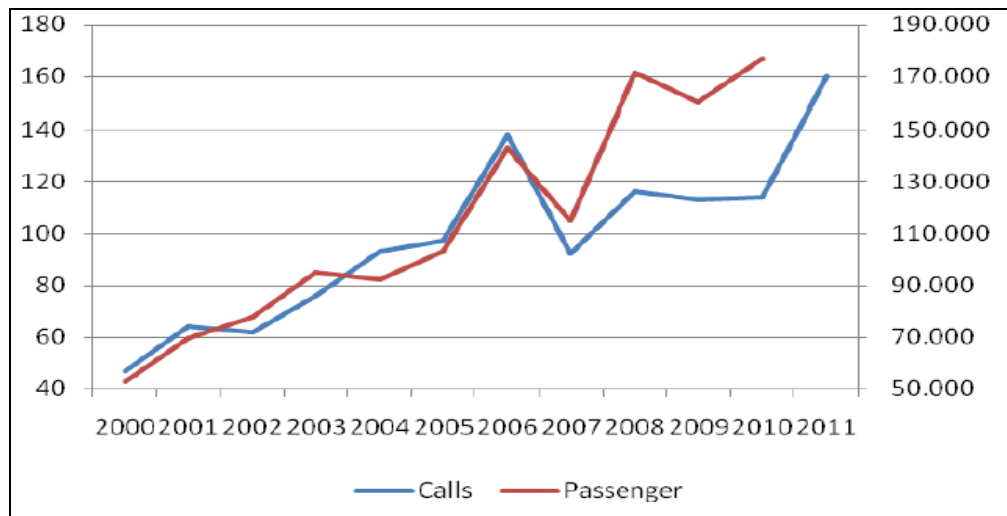
Die wirtschaftlichen Effekte, die durch die Kreuzschifffahrt am Standort Rostock und Umgebung erzielt werden, sind nach einer aktuellen Studie der Universität Rostock bereits sehr beträchtlich und können aufgrund der prognostizierten Entwicklung weiterhin gesteigert werden. Im Jahr 2010 gaben Passagiere und Besatzungsmitglieder ca. 6,9 Mio. € in Rostock und Umgebung aus (2007: 5,98 Mio. €).

Quelle: ASK.

Nach Informationen der HERO (Hafenentwicklungsgesellschaft Rostock mbH, zuständig für die Hafenentwicklung in der Hansestadt) unternahmen von den rd. 130.000 Tagesgästen 2007 rund ein Drittel (= 43.300 Passagiere) mit Reiseagenturen einen Landausflug nach Berlin und ein Viertel (32.500) einen Ausflug nach Rostock oder in die Umgebung. Über 54.000 Passagiere (rd. 42%) haben Warnemünde, die Küstenlinie und/ oder Rostock auf „eigene Faust“ erkundet.¹⁷

¹⁷ „Anforderungen an das Strukturkonzept Warnemünde aus der Entwicklung des Kreuzfahrtstandortes Mittelmole“, Stellungnahmen der HERO (Hafenentwicklungsgesellschaft Rostock mbH) zum Strukturkonzept Warnemünde aus dem Jahre 2009 und 2010 (18.6.200, Biebig u. 22.12.2010 GE/Bie, Va).

Abb. 55: Bisherige Kreuzfahrtentwicklung und Prognose am Standort Rostock



Quelle: HERO (Hafenentwicklungsgesellschaft Rostock mbH).

Die Ausgaben der Gäste, die mit Agenturen auf regionalen Touren unterwegs waren, sowie die der Passagiere, die individuelle Touren unternommen haben, haben 2007 zusammen fast 4 Mio. € betragen. Hiervon profitierten in erster Linie der Einzelhandel, die Gastronomie und Transportdienstleistungen. 3,3 Mio. € haben etwa 30% der 41.500 Reisewechselpassagiere in der Region Rostock, die hier vor und nach der Kreuzfahrt einen Kurzurlaub verbrachten ausgegeben.

Laut der o.g. Studie haben rd. 45% der Passagiere, die ihre Kreuzfahrt in Warnemünde begonnen hatten, am Anreisetag 111.000,- € ausgegeben (durchschnittlich ca. 8,30 €/ Person). Etwas mehr als die Hälfte des Schiffspersonals ging während der Kreuzfahrersaison von Bord und sorgte insbesondere in Warnemünde für einen weiteren Umsatz von 1,3 Mio. €.

Der Kreuzfahrttourismus wird insgesamt als ein dynamischer Wachstumsmarkt eingestuft. Zum Vergleich ein kurzer Blick nach Hamburg. Für die Kreuzfahrersaison in Hamburg werden 119 Schiffsanläufe erwartet (plus rd. 14%; 111 Start- und Zielanläufe und 8 Transitanläufe; Anläufe 2010 = 102). Die Passagierzahl wird wegen der weiter wachsenden Schiffsgrößen auf über 300.000 steigen (+ 22,1%). Für die Saison 2010 wurde ein kreuzfahrtbezogener Umsatz von ca. 105 Mio. € für Hamburg ermittelt, wobei auch die Ausgaben der Passagiere hinzugezählt werden, die in Hamburg ein Vor- und Nachprogramm zu ihrer Kreuzfahrt absolvieren. Dies sind ca. 30% aller „Turnaround-Gäste“. Sie verbringen im Schnitt 2,1 Nächte vor- oder nachher in Hamburg. Es wurde ermittelt, dass ein „Turnaround-Gast“ mit Hamburg als Start- und Zielhafen im Durchschnitt 75,12 € (exkl. An- und Abreisekosten) ausgibt. Ein Transitgast gibt im Durchschnitt 22,60 € aus.¹⁸

Sicher ist, dass der Kreuzfahrtstandort Hamburg mit dem Standort Rostock - Warnemünde nicht ohne weiteres vergleichbar ist, dennoch ist insbesondere mit Blick auf den Aspekt „Ein- und Ausstiegtouristen“ bei den Kreuzfahrerpasagieren sicherlich für den Standort Warnemünde und der Hansestadt Rostock ein verstärktes Wertschöpfungspotenzial vorhanden, das es vor allem für die Küstenlinie zu aktivieren und zu nutzen ist.

¹⁸ Jahrespressekonferenz Kreuzfahrtterminal – Wertschöpfung der Kreuzfahrtindustrie am Standort Hamburg – G. Drossel, gesch. Vorstandsmitglied Hamburg Cruise Center e.V. (HCC), in HafenCity Zeitung Nr. 2, vom 1.2.2011.

Hierfür bedarf es einerseits attraktiverer Angebote im Bereich Beherbergung und Gastronomie an der Küstenlinie, am Standort Warnemünde (ggf. auf der Mittelmole) und auch in der Hansestadt. Äußerst wichtig ist jedoch andererseits, dass vor dem Hintergrund einer prognostizierten in etwa niveaugleichen Anlaufgrößenordnung von 160 Kreuzfahrtschiffen bis 2015 (2010 = 160 Schiffe), sowie einer Steigerung der Passagierzahlen von 160.000 auf 200.000 Passagiere 2015, (entspricht etwa 440.000 Passagierbewegungen) eine Anpassung der kreuzschifffahrtsbezogenen Infrastruktur (Liegeplätze, Kaianlagen, Logistikflächen und weitere Abfertigungseinrichtungen) angegangen und nachfragegerecht und standortverträglich für die infrage kommenden Standorte im Bereich der Mittelmole und des Werftbeckens umgesetzt wird. Es wird davon ausgegangen, dass etwa 50.000 Passagiere künftig ihre Reise in Warnemünde beginnen bzw. beenden werden.

Touristische und fremdenverkehrsbezogene Infrastrukturen

Neben der Blickrichtung auf die Verbesserung und Optimierung der kreuzschifffahrtsbezogenen Infrastrukturen ist der Fremdenverkehrsstandort Küstenlinie vor allem mit dem Seebad Warnemünde in Bezug auf seine Ausstattung und Qualität von touristischen Freizeit-, Sport- und Kulturangeboten zu verbessern und aufzuwerten.

Dieser Anspruch, die Ausstattung und Qualität von touristischen Freizeit-, Sport- und Kulturangeboten entlang der Küstenlinie, d.h. mit dem Seebad Warnemünde, Hohe, Düne, Diedrichshagen sowie Markgrafenheide insgesamt zu verbessern, resultiert nicht ausschließlich aus dem Blickwinkel der Kreuzfahrttouristen, sondern stellt eine berechnete Querschnittsforderung der unterschiedlichen Akteure der Tourismuswirtschaft (Hoteliere, Fremdenverkehrsvereine und -institutionen etc.), der freizeitbezogenen Dienstleistungsunternehmen, Sport- und Segelvereine sowie auch der Warnemünder Bürger und Bürgerinnen dar.

Abb. 56: Kurhaus



Quelle: ASK.

Hiermit sind zentrale Bestandsdefizite wie das Fehlen eines Schwimmbades, das Fehlen von Spiel- und Bewegungsplätzen insbesondere für Jugendliche und Senioren, das Fehlen einer multifunktionalen Sporthalle, Defizite des kulturellen Angebotes vor Ort, verbesserungswürdige Strandinfrastrukturen (qualitätvolle Ausstattung, Toiletten, verbesserte Strandzugänge), und Potenziale wie sinnvolle und nachhaltig angelegte saisonverlängernde Aktionen und Maßnahmen, Erweiterung des Segelsport und Modernisierung der Segelsportanlagen, Erneuerung und Aktivierung des Kurhausbereiches für Gäste und Bewohner etc. gemeint.

In der nachfolgenden Übersicht sind die verschiedenen Stärken, Potenziale sowie Problemlagen und Schwächen für den Handlungsbereich „Tourismus“ im Überblick und zusammengefasst dargestellt:

Tab. 13: IV Tourismus: Problemlagen und Schwächen, Stärken und Potenziale

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

Fazit

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

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

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

Im Zusammenhang mit einem maßvollen Ausbau des Beherbergungsgewerbes (hierzu werden auch konkrete Aussagen des Tourismuskonzeptes erwartet) ist vor dem Hintergrund des hohen und unverhältnismäßig großen Anteils von Ferienwohnungen vor allem in der Ortslage Warnemünde einerseits und des bestehenden Defizits an Wohnraum in Warnemünde andererseits auf einen weiteren Ausbau des Ferienwohnungsbesatzes für eine Übergangszeit zu verzichten.

IV Tourismus

Abb. 57: Plan BESTAND – IV. Tourismus – Erlebnisbereiche / Milieus

Der Plan **BESTAND – IV. Tourismus – Erlebnisbereiche / Milieus** zeigt:

- Historisches Fischerdorf
vor 1660
- Historisches Fischerdorf
bis 1720
- Historisches Fischerdorf
bis 1860
- Kurhausquartier
bis 1900
- Stadterweiterung I
bis 1910
- Ankunftsbereich
Bahn-Fähre-Kreuzschiffahrt
- Bereiche von besonderer Bedeutung für den
Tourismus
- Touristische Einrichtungen

V Wohnen

Ausgangssituation

Der Ortsbereich von Warnemünde ist im geltenden Flächennutzungsplan zum größten Teil als Wohnbaufläche ausgewiesen. Nur im Ortskern ist um die Mühlenstraße und den Kirchenplatz eine Ausweisung als Mischgebiet, an der Seepromenade eine Ausweisung als Sondergebiet für Beherbergungsgewerbe vorhanden. Ebenso sind die Ortsbereiche von Diedrichshagen und Markgrafenheide im Flächennutzungsplan als Wohnbauflächen dargestellt.

Der Ortsbereich des historischen Fischerortes Warnemünde am Alten Strom und der Bereich beidseitig der Alexandrinenstraße sind als Denkmalschutzbereich ausgewiesen. Für den größten Teil des Ortsbereichs gilt darüber hinaus eine Erhaltungssatzung nach §172 BauGB (siehe Handlungsbereich Städtebau, Orts- und Landschaftsbild), mit der unter anderem die Wohnnutzung und die soziale Zusammensetzung der Bevölkerung geschützt und erhalten werden soll.

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

Gebäude- und Wohnungsbestand

Im Rahmen der Erarbeitung des Strukturkonzeptes für den Stadtbereich Warnemünde sowie der 2. Fortschreibung des Beherbergungskonzeptes der Hansestadt Rostock fanden im I. Quartal 2010 Sichtbegehungen zur Aufnahme des Gebäude- und Wohnungsbestandes in Warnemünde statt. Im Resultat dessen entstand eine fortschreibungsfähige Datenbank für den Stadtbereich Warnemünde, welche zahlreiche Informationen zum Sanierungsstand, zur Gebäudenutzung, zum vorhandenen Gewerbe, zum Wohnungsleerstand etc. beinhaltet. Hierauf basierend lassen sich auch verschiedenste Auswertungen für das Seebad Warnemünde vornehmen und die Ergebnisse in Plänen auf Gebäudeebene darstellen.

Im Ergebnis der Sichtbegehungen ergibt sich für den Stadtbereich Warnemünde ein Gebäudebestand von 1.723 Gebäuden, in diesen befinden sich 4.913 Wohnungen. Auf das Seebad Warnemünde entfallen dabei 1.259 Gebäude (73,1 %) sowie 4.074 Wohnungen (82,9 %).

Tab. 14: Gebäudebestand Warnemünde

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

Quelle: 2. Fortschreibung Beherbergungskonzept, Hansestadt Rostock.

Zudem wurde im Ergebnis der Sichtbegehungen in Warnemünde ein Bestand von 683 Ferienwohnungen/Appartements festgestellt, welche sich in zu diesem Zweck fremdgenutzten Wohnungen befinden, davon entfallen allein 629 Einheiten auf das Seebad Warnemünde. Wird der Bestand der insgesamt 683 Ferienwohnungen/Appartements im Stadtbereich Warnemünde zu

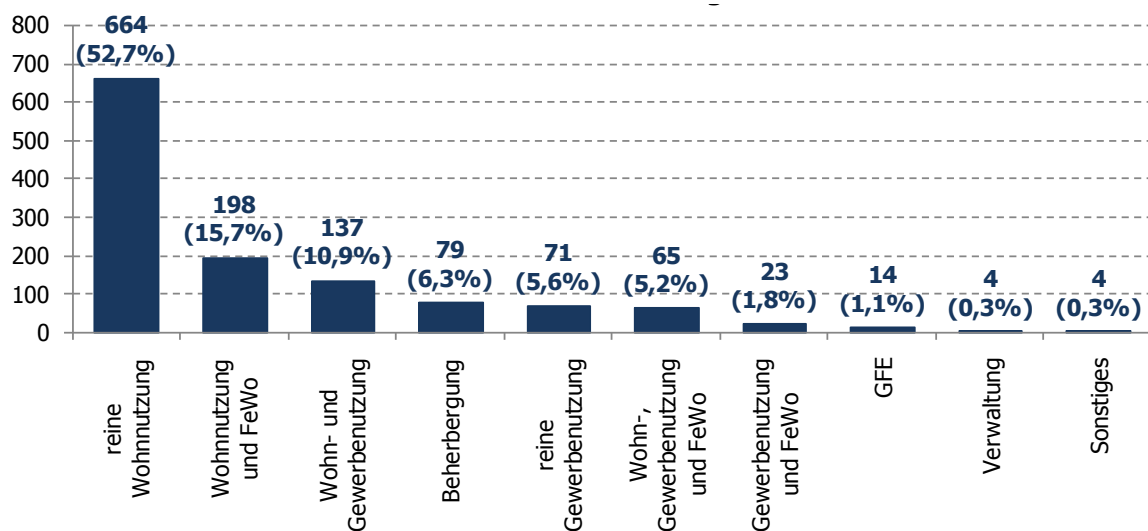
den 4.913 Wohnungen dazu gezählt, ergibt sich ein Bestand von 5.596 WE, was leicht unter dem Wohnungsbestand der Kommunalen Statistikstelle¹⁹ liegt.

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

Während 6,3 % der Gebäude im Seebad der Kategorie „Beherbergung“²⁰ zuzuschreiben sind, verfügen weitere 22,7 % der Gebäude über Ferienwohnungen/Appartements in gleichzeitiger Nutzung mit Wohnen und/oder Gewerbe.

Bei den Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen (kurz GFE) handelt es sich um Einrichtungen, die sozialen und/oder kulturellen Zwecken dienen wie Schulen, Kitas, Museen, Theater etc. (Siehe Plan auf Gebäudeebene im Seebad Warnemünde zur Gebäudenutzung im Anhang.)

Abb. 58: Verteilung des Gebäudebestandes im Seebad Warnemünde nach der Gebäudenutzung



Quelle: *wimes* 2010.

Neben den 79 Gebäuden der Kategorie Beherbergung, die somit einer gewerblichen Nutzung unterliegt, verfügen 23,5 % der Gebäude im Seebad Warnemünde über Gewerbeeinheiten zum

¹⁹ Der durch die Sichtbegehungen ermittelte Wohnungsbestand von 4.913 WE im Stadtbereich Warnemünde weicht deutlich negativ von der durch die Kommunale Statistikstelle herausgegebenen Wohnungszahl für Warnemünde zum 31.12.2009 von 5.617 WE ab. Dies ist darauf zurückzuführen, dass ein erheblicher Teil der Wohnungen als Ferienwohnungen bzw. Ferienappartements fremdgenutzt wird und somit dem eigentlichen Wohnungsmarkt gar nicht zur Verfügung stehen. Bei Zugrundelegung der Daten der Kommunalen Statistikstelle zeigt sich von 2006 zu 2009 für den Stadtbereich Warnemünde ein Zuwachs um 135 Wohneinheiten, vor dem Hintergrund der rückläufigen Einwohnerentwicklung deutet auch dies auf die Fremdnutzung des Bestandes für Ferienwohnungen hin.

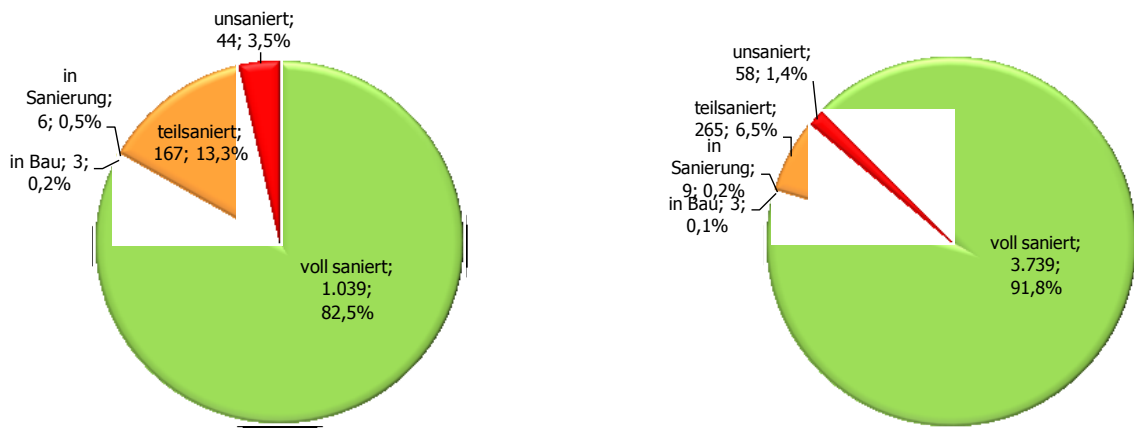
²⁰ Zur Kategorie "Beherbergung" zählen Hotels, Pensionen, Appartementshäuser, Jugendherbergen und Gebäude, welche ausschließlich über Ferienwohnungen/Appartements verfügen. Bei der Gewerbenutzung wurde der Bereich Beherbergung nicht berücksichtigt, sondern gesondert erfasst.

Teil in gleichzeitiger Nutzung mit Wohnen und/oder Ferienwohnungen. Diese verweisen auf einen Bestand von 416 Gewerbeeinheiten, von welchen nur 13 Einheiten leer stehen (3,1 %). Ein erheblicher Anteil dieser Gewerbeeinheiten ist dabei mit 43,5 % dem Einzelhandel zuzurechnen (181 Gewerbeeinheiten). (Siehe Plan auf Gebäudeebene im Seebad Warnemünde zu den Standorten des Einzelhandels im Anhang.)

In 87 Gebäuden sind gastronomische Einrichtungen vorhanden, darunter auch Gastgewerbe in Hotels und anderen Beherbergungsstätten. (Siehe Plan auf Gebäudeebene im Seebad Warnemünde zu den Standorten des Gastgewerbes im Anhang.)

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

Abb. 59: Verteilung der 1.259 Gebäude / der 4.074 Wohnungen im Seebad Warnemünde nach dem Sanierungsstand



Quelle: wimes 2010.

Wohnungsl Leerstand und Haushalte

Von den insgesamt 4.074 Wohnungen im Seebad Warnemünde waren zum Zeitpunkt der Sichtbegehung 74 Wohnungen nicht bewohnt, dies entspricht einer Leerstandsquote von nur 1,8 % gemessen an allen Wohnungen. (Siehe Plan auf Gebäudeebene im Seebad Warnemünde zum Leerstand gesamt und Plan zur Wohnungsl Leerstandsquote im Anhang.)

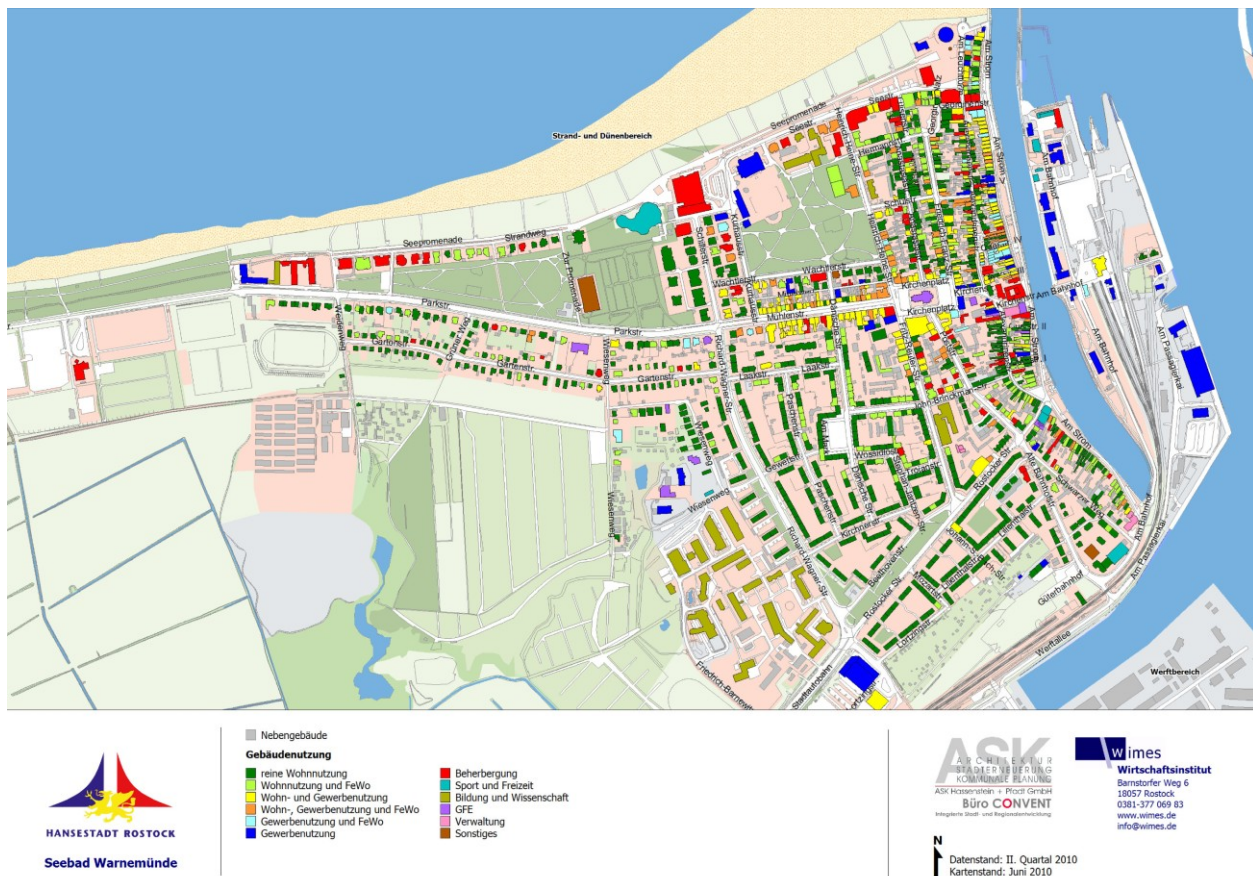
Würde eine sog. Mobilitätsreserve für Wohnungssuchende von nur 3 %, gemessen am Wohnungsbestand (einschließlich der zurzeit fremdgenutzten Wohnungen), zugrunde gelegt, ergäbe sich ein Wert von 170 freien Wohnungen für Wohnungssuchende. Insbesondere gibt es eine Nachfrage von jungen Menschen im Wohnungsteilmarkt Mietwohnungen. In diesem Bereich gab es zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme keine freien Wohnungen!

Die Größe der wohnungsnachfragenden Haushalte (Wohnungsbestand minus Leerstand = belegte Wohnungen) belief sich im Seebad Warnemünde auf 4.000 Haushalte mit Hauptwohnsitz und Nebenwohnsitz. Die durchschnittliche Haushaltsgröße liegt gegenwärtig bei nur 1,62 Personen je Haushalt (unter Vernachlässigung der Einwohner in Heimen und Einrichtungen). Die-

ser Wert deutet auf einen hohen Anteil an Single-Haushalten hin, was auch mit der überdurchschnittlich hohen Altersstruktur im Seebad zusammenhängt.

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

Abb. 60: Plan Gebäudenutzung (auch im Anhang)



Quelle: ASK / wimes / Hansestadt Rostock.

Problemlagen und Entwicklungspotenziale

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

zungsmischung von Wohnen und Gewerbe wird durch diese Entwicklung gefährdet. Die Entwicklung birgt die Gefahr, dass außerhalb der Saison Teile des Ortes zu unbewohnten Ferienhausquartieren veröden.

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

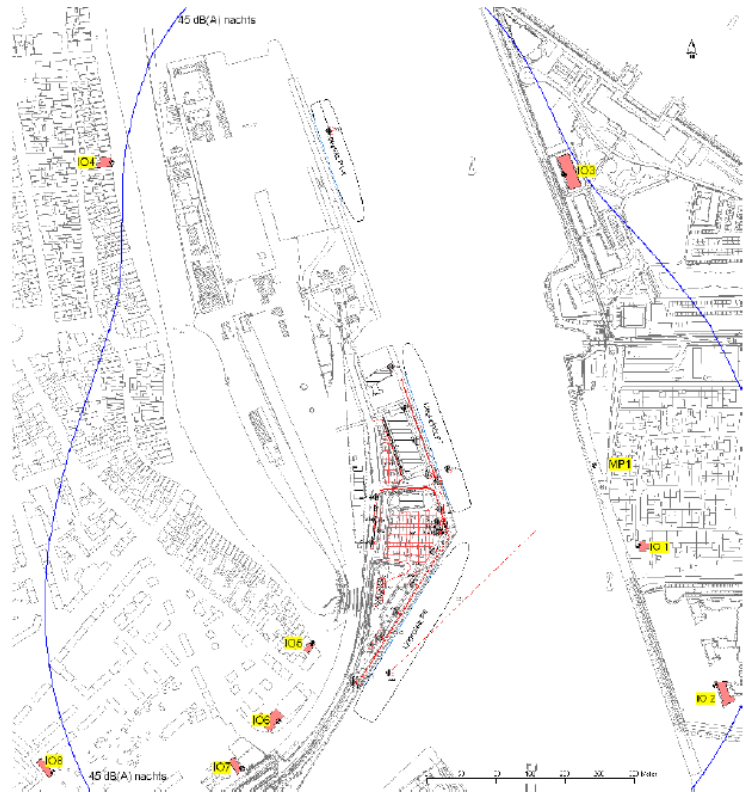


Abb. 61: Beispiel: Lärmbelastung nachts bei höchster Auslastung (Dreifachanlauf) des Kreuzfahrtterminals – Überschreitung der 45 dB/A innerhalb der blauen Isophone

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



Wohnbebauung in Warnemünde - Quelle: ASK.

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

Tab. 15: V Wohnen: Problemlagen und Schwächen, Stärken und Potenziale

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

Fazit

Die wichtigsten Aufgaben des Strukturkonzeptes für den Handlungsbereich Wohnen sind:

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

V Wohnen

VI Infrastruktur

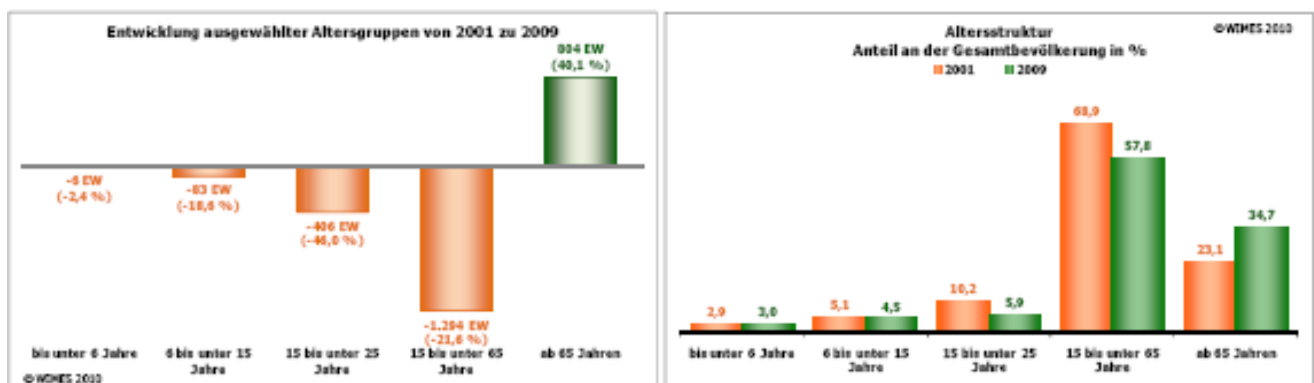
Ausgangssituation

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

Defizite und Schwächen

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

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



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

In den letzten Jahren 3 Jahren hat sich die rückläufige Entwicklung bei der Altersgruppe der Jugendlichen und Jungerwachsenen im Alter von 15 bis 25 Jahren fortgesetzt. Ebenso hat sich der Zuwachs des Anteils der Senioren ab 65 Jahre ebenfalls fortgesetzt. Lediglich entgegen des bisherigen Trends gab es demgegenüber einen leichten Zuwachs bei den Kindern bis 6 Jahre.

Diese Bevölkerungsentwicklungen korrespondieren bereits jetzt mit der Bedarfssituation im Bereich der sozialen Infrastruktur. Das heißt, dass in einigen Infrastruktureinrichtungen in Warnemünde (zum Beispiel in den Schulen) ein Ausbau aufgrund der sich verändernden Bevölkerungszusammensetzung aus gesetzlichen oder ökonomischen Gründen nicht mehr realisiert werden kann (z.B. Ausbau der Grundschule „Heinrich-Heine“ zur Gesamtschule).

Demgegenüber steigt ein infrastruktureller Ausstattungsbedarf bei bestimmten Altersgruppen (z.B. bei den über 65-Jährigen), weil ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung deutlich angewach-

sen ist und die Nachfrage nach entsprechenden Freizeit- und Betätigungsmöglichkeiten (ein Bürger- und Begegnungszentrum mit vielfältigen Angeboten) oder auch speziellen sozialen Einrichtungen und Angeboten steigt. So hat z.B. die Kirchengemeinde in Warnemünde keine räumlichen oder personellen Kapazitäten mehr, um beispielsweise weitere Kurs- und Freizeitangebote für Senioren und Seniorinnen anbieten zu können.

Darüber hinaus gibt es am Standort Warnemünde einen infrastrukturellen Nachholbedarf, der sich schon längere Zeit abgezeichnet hat. Dies betrifft den Bereich der Hortplätze in der Grundschule „Heinrich Heine“. Hier fehlen Hortplätze bzw. die vorhandenen Hortkapazitäten reichen gegenüber der Nachfrage nicht aus²¹. Zurzeit kann der Bedarf noch nicht im Einzelnen konkretisiert werden, da erst feststehen muss, wie viele Kinder an welchen Schulen ab Oktober 2011 eingeschult werden.

Ähnliches betrifft die Ausstattung mit Kindertageseinrichtungen am Standort Warnemünde. Hier besteht ebenfalls ein deutlicher Handlungsbedarf, um sowohl der gegenwärtigen Nachfrage nach Kita-Platzangeboten kurzfristig nachkommen zu können, als auch die Attraktivität Warnemündes als familienfreundlichem Wohnstandort, der in der Arbeitsplatznähe auch Kita-Plätze vorhält, zu verbessern. Vor diesem Hinterrund wird in Warnemünde kurzfristig eine neue Kita im TZW (Campus Kita) mit einer geplanten Kapazität von 87 Plätzen errichtet.²²

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

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

Ebenso fehlt es an verschiedenen Standorten in Warnemünde, insbesondere in der Nähe zum Strand an für alle Altersgruppen nutzbaren Spiel- und Bewegungsanlagen (Spiel-/ Bewegungsplätze für Senioren, Jugendliche, Fußballkäfig, Boules-Anlagen, Streetball-Platz etc.)

Potenziale und Stärken

Ein wesentlicher Vorteil und somit auch eine Stärke des Standortes Warnemünde in Bezug auf den Handlungsbereich Infrastruktur liegt in der Kombination bzw. Wechselwirkung von Wohn-, Arbeits- und Urlaubsort. Hierdurch können Frequentierung, Auslastung und Tragfähigkeit infrastruktureller Angebote und Einrichtungen gestärkt und befördert werden, sofern beispielsweise touristische Angebote und Einrichtungen ebenso für die allgemeine Öffentlichkeit zur Verfügung stehen (z.B. das neue Schwimmbad steht für den Schwimmunterricht der Schulen zur Verfügung oder für den Vereinssport) oder umgekehrt, d.h. Gemeinbedarfseinrichtungen stehen auch für Touristen zur Verfügung (z.B. eine neue Mehrzwecksporthalle steht neben den Vereinen und dem Schulsport auch für Touristen und Freizeitgäste zur Verfügung oder ein neues Bürger- und Begegnungszentrum bietet neben sozialorientierten Angeboten auch freizeit- und kulturbezogene Angebote für Touristen und Freizeitgäste an, hier stellen die vorhandenen Vereine mit ihren Aktivitäten bereits ein erhebliches Potenzial dar).

²¹ Stellungnahme Amt 40 zum Strukturkonzept, Stand 10.1.2011.

²² Kita-Planung 2011 – Platzbedarf 2011 in Kindertageseinrichtungen und Tagespflegestellen der Hansestadt Rostock, Stand 12/2010 (Beschlussvorlage).

Insgesamt stellen die vorhandenen touristischen bzw. fremdenverkehrsbezogenen Einrichtungen gleichzeitig ein infrastrukturelles Potenzial dar (z.B. das Kurhaus und der Kurpark, die Segelsportangebote), deren Aktivierung gleichsam sowohl für touristische wie auch für gemeinbedarfsorientierte Nutzungen ausgerichtet sein sollte.

Darüber hinaus stellen auch die vorhandenen Flächen auf der für Warnemünde zentral gelegenen Mittelmole ein attraktives Potenzial dar, das für öffentliche Infrastrukturmaßnahmen genutzt werden könnte (Veranstaltungsfläche, ein Bürger- und Begegnungszentrum mit kulturellen Angeboten für Bewohner und Touristen).

Ausstattung mit Kindertageseinrichtungen und Schulen (Stadtbereich Warnemünde)

In Warnemünde gibt es drei Kindertageseinrichtungen mit einer Kapazität Ende 2009 von insgesamt 207 Plätzen.²³ Das bedeutet, für 100 Kinder im Alter bis zu 6,5 Jahren standen Ende 2009 74 Kindertagesplätze zur Verfügung. Die vorhandene Kapazität war in 2009 mit 94,2 % ausgelastet. Diese hohe Auslastung deutet darauf hin, dass der Bedarf an Kindertagesplätzen wahrscheinlich höher ist als das vorhandene Angebot. Hinzu kommen im Hinblick auf die Ausstattung mit Kapazitäten der Kinderbetreuung in Warnemünde 5 Stellen der Tagespflege, welche insgesamt über eine Kapazität von 25 Plätzen verfügen

Insgesamt ist festzustellen, dass die Nachfrage nach Plätzen in den Kindertagesstätten größer ist als das vorhandene Platzangebot. Dies betrifft im Übrigen auch den Stadtbereich Rostock-Heide, dem auch der Ortsteil Markgrafenheide zu zuordnen ist. Auch hier muss die bestehende Platzkapazität der einzigen Kita erweitert werden (künftig 58 Plätze), um der Nachfrage gerecht zu werden.

Ebenso fehlt es an Hortplätzen. Gegenwärtig (2011) werden zur Absicherung der Hortbetreuung in Warnemünde durch den Kreisverband des DRK Rostock 66 Hortplätze an Schulen angeboten (Quelle siehe Fußnoten 21 und 22).

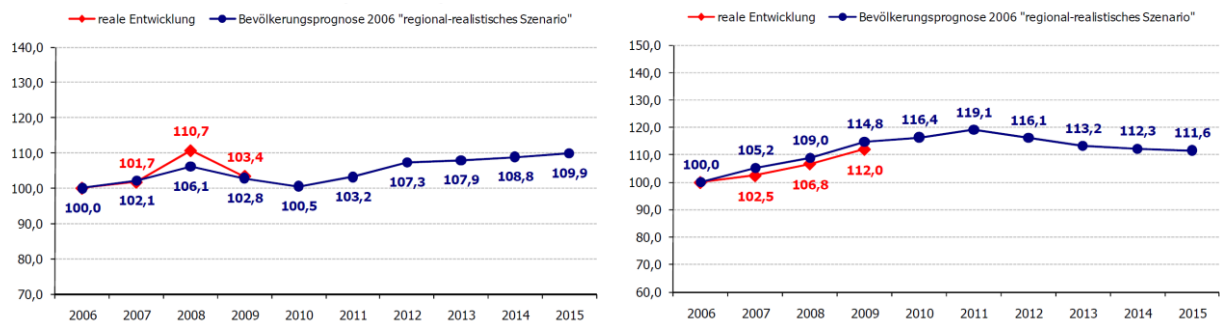
Laut der Bevölkerungsprognose aus dem Jahr 2007 wird die Zahl der Kinder bis sechs Jahre durch eine leicht unstetige Entwicklung gekennzeichnet sein. Mit Ausnahme der Jahre 2009 und 2010, in denen von einer Einwohnerabnahme in der betrachteten Altersgruppe ausgegangen wird, zeigt die Prognose eine Zunahme der **Zahl der Kinder bis sechs Jahre** an. Die Zahl der Kinder bis sechs Jahre soll 2015 9,9 Prozentpunkte über dem Ausgangsniveau liegen (+23 Kinder). Der Abgleich der Realentwicklung mit der Prognose für 2009 zeigt, dass die Realentwicklung leicht positiv vom Prognosewert abweicht. Gemein ist beiden jedoch ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr. Die Realentwicklung weicht 2009 um nur ein Kind vom Prognosewert ab.

Das „regional-realistische Szenario“ der Bevölkerungsprognose 2007 weist im Zeitraum von 2006 bis 2015 für die **Altersgruppe der Kinder von 6 bis 15 Jahren** eine Einwohnerzunahme von knapp 12 % aus. Wie die zwischenzeitliche Betrachtung zeigt, wird dabei bis 2011 von jährlichen Zugewinnen ausgegangen, während sich in der Folgezeit Einwohnerverluste einstellen. Für das Jahr 2009 lässt der Abgleich der Realentwicklung mit der Prognose

²³ Dieses Ergebnis beruht auf der SWOT-Analyse, die für den Stadtbereich als Grundlage zur Erstellung des Strukturkonzeptes (*wimes 06/2010*) erstellt wurde. Demgegenüber besagt die Kita-Planung 2011 (vgl. Fußnote 22), dass die Kita-Platzkapazität in den drei Kitas bei 374 Plätzen liegt. Trotz dieses Kapazitätsunterschiedes (gleiches gilt auch für die Tagespflege) kommen beide Papiere zum gleichen Ergebnis, dass es hier ein Fehlbedarf festzustellen ist.

erkennen, dass die Realentwicklung negativ vom Prognosewert abweicht. Die Differenz zwischen Realentwicklung und Prognosewert beläuft sich dabei im Jahr 2009 auf 9 Personen. Gemein ist der Realentwicklung und der Prognose ein Anstieg der Bevölkerungszahl in der betrachteten Altersgruppe gegenüber dem Vorjahr.

Abb. 63: Prognose der Entwicklung der Kinder bis unter sechs Jahre und 6 bis unter 15 Jahre in Warnemünde und Abgleich mit der Realentwicklung (2006 = 100%)



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

In Warnemünde steht den Kindern im schulpflichtigen Alter mit der Heinrich-Heine-Schule eine staatliche 2-zügige Grundschule zur Verfügung (Klasse 1-4), die zurzeit von 190 Schülern besucht wird (Klasse 1: 49 Schüler, Klasse 2: 48 Schüler, Klasse 3: 53 Schüler, Klasse 4: 40 Schüler).

Darüber hinaus befindet sich im Bereich der weiterführenden Schulen in Warnemünde die internationale Schule Rostock „ECOLEA“. Ein 3-züliges Gymnasium ab Klasse 5, das sich in freier Trägerschaft befindet und sich zzt. noch im Ausbau befindet. Die Kapazität soll am Ende rd. 500 Schüler in 24 Klassen umfassen, d.h. ca. 60 Schüler pro Jahrgang sowie der Aufbau der Klassenstrukturen bis zur Klassenstufe 12 (Beginn Schuljahr 2012/2013). Ebenfalls in privater Trägerschaft befindet sich die berufliche Schule „ECOLEA“, die eine berufliche Ausbildung in den Bereichen: Physiotherapie, Ergotherapie, Diätassistentz/ Ernährungsberatung, Wellness-Kosmetik, Altenpflege, Kranken- und Altenpflegehilfe, Masseur/ med. Bademeister.

Sporthallen

Schulsport findet für die Schüler der Grundschule und des Gymnasiums in der Sporthalle der ECOLEA in der Fritz-Reuter-Straße statt. Diese kleine Sporthalle ist nicht wettkampftauglich und in ihrer Kapazität stark begrenzt. Zusätzlicher Schulsportbedarf z.B. der künftigen Oberstufen des Gymnasiums kann in dieser Sporthalle nicht mehr gedeckt werden.²⁴

Auch die „Sporthalle“ beim Haus des Sportes, Am Strom 38, ist aufgrund ihres baulichen Zustandes nur noch kurzfristig haltbar bzw. hier nur noch stark eingeschränkt nutzbar. Bereits 2006 hatte der Sportstättenentwicklungsplan die Sporthalle Am Strom 38 mit der Bauzustandskategorie 3,5 belegt (dringend sanierungsbedürftig).

Sicherlich ist der Bedarf einer neuen großen Sporthalle nicht ausschließlich aus dem gegenwärtig vorhandenen Bedarf der Schulen abzuleiten. Der vorhandene Besitz an Sporthallen sowie

²⁴ Sportstättenentwicklungsplanung der Hansestadt Rostock 2005, Hansestadt Rostock, Amt für Schule und Sport, April 2006.

deren Zustand ist vor dem Hintergrund der weiteren Entwicklung und des weiteren Ausbaus Warnemündes als attraktiver Wohn- und Tourismusort als deutlich unzureichend und defizitär einzustufen, da hier nicht nur die Schulen bzw. der Schulsport sondern auch lokale Sportvereine, Freizeitsportnutzer sowie Indoor-Sportangebote für Touristen wichtige und umfangreiche Nutzungsbedarfe an Sporthallen darstellen, die am Standort Warnemünde künftig gedeckt werden müssen.

Aus Sicht des Strukturkonzeptes ist am Standort Warnemünde eine Mehrfeld-Sporthalle für den Vereinssport, den Schulsport, den vereinsungebundenen Freizeitsport und für die Mehrfachnutzung im sozial-kulturellen Rahmen erforderlich. Ebenfalls sind die am Marinestützpunkt Hohe Düne befindlichen Sporthallen (große 990 m² und eine mittelgroße 640 m² Sporthalle) als Potenzial in die weiteren Entwicklungen bezüglich Wohn- und Tourismusstandort konkret einzubeziehen. Sofern diese Sporthallenkapazitäten derzeit noch nicht für Vereinssport oder vereinsungebundenen Freizeitsport zur Verfügung stehen, wird hierzu eine kurzfristige Koordinierung und Abstimmung empfohlen.

Segelsport als Potenzial

Der Segelbetrieb auf der Mittelmole geht mit dem Betrieb der Segelsportschule weit über den normalen Segelvereinsbetrieb hinaus: Die Segelsportschule ist das Organisationszentrum der Warnemünder Woche und eines Trainings- und Ausbildungsbetriebes, der als Sport- und Trainingszentrum überregionale Bedeutung hat und somit bundesweite Ausstrahlung besitzt. Durch die Nutzung und Belegung der Mittelmole als Sportbereich wird das Profil Warnemündes über das bestehende Image als Kurort und Seebad hinaus als ein Zentrum des nationalen Segelsports und als Segeleventzentrum gestärkt.

Bei der im Rahmen der Erarbeitung des Strukturkonzeptes stattgefundenen AG Tourismus wurde deutlich, dass das Profil Warnemündes in Bezug auf den Tourismus im Bereich der „maritimen Ereignisse“ liegt, somit der Segelsport für den Tourismus eine zukunftsweisende Rolle spielt. Die anreisenden Sportler generieren durch mitreisende Familienmitglieder weitere Gäste, wobei hier vor allem im Bereich der Nebensaison Ausbaupotenziale bestehen. Viele der heute als Kinder oder Jugendliche anreisenden Gäste werden später mit ihrer eigenen Familie ebenfalls nach Warnemünde kommen, somit trägt der Segelsport maßgeblich dazu bei, die nächste Gästegeneration zu akquirieren! Der gesamte Ort Warnemünde kann von einer segelsportorientierten Entwicklung der nördlichen Mittelmole profitieren, wenn die erforderliche Infrastruktur maßvoll integriert wird.

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

Tab. 16: VI Infrastruktur: Problemlagen und Schwächen, Stärken und Potenziale

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

Fazit

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

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

Insbesondere in diesem Handlungsbereich Infrastruktur wird die positive Wechselwirkung zwischen Wohnstandort und Urlaubsort sehr deutlich. Attraktivität steigernde Maßnahmen insbesondere im Bereich Infrastruktur kommen beiden Funktionen gleichermaßen zugute und werden umgekehrt von den unterschiedlichen Nutzern frequentiert und damit in ihrer Auslastung gestärkt, wodurch auch eine erforderliche wirtschaftliche Tragfähigkeit hergestellt werden kann (z.B. im Zusammenhang eines Bürger- und Begegnungszentrums oder in Bezug auf eine multifunktionale Nutzung des Kurhauses).

VI Infrastruktur

Abb. 64: Plan BESTAND – V. Wohnen und VI. Infrastruktur

Der Plan **BESTAND – V. Wohnen und VI. Infrastruktur** zeigt:

- Bereich der Erhaltungssatzung nach §172 BauGB
- Innenstadtbereich
- Bereiche mit Schallbelastung
- Gefährdung von Wohnnutzung durch Umwandlung in Ferienwohnungen
- Wohnbauflächen laut FNP
- Entwicklungsflächen mit Baurecht für Wohnungsbau
- Standorte mit Baurecht für Wohnungsbau in Vorbereitung
- Nahversorgungsbereiche
- Infrastruktureinrichtungen Bestand

4.4 Bewertung und Schlussfolgerungen

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

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

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

Abb. 65: Silhouette von Warnemünde



Quelle: ASK.

Abb. 66: Plan DEFIZITE UND POTENZIALE

Der Plan **DEFIZITE UND POTENZIALE** zeigt:

- Strukturschwäche Stadtzentrum (Einkaufsbereiche Bahnhofsachse Marktstraße)
- Bereiche mit Mängeln in der gewerblichen + touristischen Nutzung
- Brachflächen (Mittelmole, Güterbahnhof, Hohe Düne)
- Gefährdung von Wohnraum durch Umwandlung in FeWo
- Mängel - Defizite im Straßenraum (Instandhaltungsmängel, Stellplatzbelastung)
- Platz- und Freiflächen mit Gestaltungsbedarf
- Gefährdung des Pflege und Erhaltungszustandes innerstädtischer Grün- und Freiflächen
- Instandsetzungsbedarf (Uferbereich Alter Strom, Bahnhofsrönanlage)
- Verbesserung/Zugang/Blickbeziehungen Dünen – Strand
- Mängel in der Gestaltung der Ortseingänge
- Mangelhafte Verkehrs- und Fußwegeverbindung (Zugang Mittelmole, Bahnhofstunnel)
- Defizite in der Anbindung des Bereiches Hohe Düne
- Bereiche mit Lärmbelastung

5. Entwicklungsziele, Projekte und Planungsmaßnahmen

5.1 Ableitung der Entwicklungsziele

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

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

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

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

Bevor in Abschnitt 5.3 in diesem Kapitel die jedem Handlungsbereich zugeordneten Einzelmaßnahmen und Projekte detailliert dargestellt werden, ist es nötig, darauf hinzuweisen, dass es für die künftige Entwicklung von Warnemünde unterschiedliche und zum Teil sich zunächst widersprechende Positionen, Zielvorstellungen, Planungs- und Maßnahmenvorschläge gibt. Dies haben nicht zuletzt auch die Diskussionen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens, die Gespräche vor Ort und die Anhörung von Akteuren und Experten gezeigt. Daraus ergeben sich zunächst eine Reihe von **Zielkonflikte**, für die im Rahmen des Strukturkonzeptes Lösungsansätze gesucht werden sollen oder die durch nachgeordnete Untersuchungen, Gutachten oder Teilplanung näher betrachtet werden müssen. Auf diese „Zielkonflikte“ und die Lösungsvorschläge wird im folgenden Abschnitt 5.2 kurz eingegangen.

5.2 Zielkonflikte und Lösungsansätze

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

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

Zielkonflikt 1:

Ferienwohnungen versus Dauerwohnen

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

- ✎ Der Konflikt liegt in der dazu erforderlichen Steuerung zugunsten von Dauerwohnraum.

Lösungsansätze/Maßnahmen:

- Regelungen über Zweckentfremdungsverordnung / Ermächtigung für Rostock durch das Land
- Regelung über einen einfachen Bebauungsplan / über GFZ
- Ggf. über § 22 BauGB (Sicherung von Gebieten mit Fremdenverkehrsfunktionen)
- §172 BauGB (Erhaltungssatzung in Koppelung mit einem Umwandlungsverbot)

Zielkonflikt 2:

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

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

- ✎ Neuer Wohnungsbau in einer städtebaulichen Verdichtung (Nachverdichtung)?
- ✎ Die Mittelmole ist auf Grund der Lärmbelastung nur begrenzt zum Wohnen geeignet.
- ✎ Kleingartenanlagen im Niedermoorbereich sind keine potenziellen Wohnbauflächen!

- ✎ Die Flächenpotenziale auf der Hohen Düne werden zzt. wegen der ungünstigen Lage als Wohnstandort für Wohnungsneubau eher nachrangig betrachtet.

Lösungsansätze/Maßnahmen:

- Vorrangig Entwicklung der Flächen auf dem Güterbahnhof (300 – 350 Wohnungen)
- Intensive Vermarktung der Flächen auf der Hohen Düne (ca. 100 Einfamilienhäuser / Doppelhäuser)
- Untersuchung der Flächen auf der Mittelmole für die Eignung der Flächen für Wohnnutzung (100 – 250 Wohnungen)
- Behutsame Flächenerweiterung im Bereich Gartenstraße/Wiesenweg (80 – 120 Einfamilienhäuser / Doppelhäuser)

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

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

- ✎ Der Zielkonflikt liegt in der Zusammenführung aller unterschiedlichen Interessenlagen und Flächenansprüche am Standort Mittelmole sowie an der erforderlichen Zügigkeit der Realisierung verschiedener Einzelmaßnahmen und Projekte.

Lösungsansätze/Maßnahmen:

- Die Mittelmole hat Platz für viele unterschiedliche Nutzungen!
- Die Mittelmole wird geteilt in einen ‚lauten‘ und einen ‚leiseren‘ Bereich
- Nutzung der Mittelmole im Nordteil für Mischnutzung (Wohnen, Einzelhandel, tourismusbezogenen Dienstleistungen und für den Segelsport)
- Im Südteil für Kreuzschiffahrt, Logistik, Verkehr (DB, Pkw, Fähre), Stellplätze, Reisebusse, Taxen sowie ggf. für Sport und Events
- Wohnen nur unter intensiven Lärmschutzmaßnahmen – aktiv und passiv

Zielkonflikt 4:**Wohnen versus Lärm**

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

- ✎ Der Konflikt liegt darin begründet, dass der Bedarf an neuem Wohnraum gegenüber der Lärmbelastung auf der Mittelmole, im Bereich des Seekanals (Hohe Düne) und im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes abzuwägen ist.

Lösungsansätze/Maßnahmen:

- Festlegung von Lärmzonen – laute Veranstaltungen vorrangig auf die Mittelmole
- Lärmgeschütztes Wohnen: Der Beurteilungspegel 40/55 db(A) muss in den Wohnungen bzw. an den Lärm abgewandten Gebäudeseiten erreicht werden, u.a. durch Stellung der

Gebäude, durch die Grundrissorganisation, durch technische Lösungen des passiven Lärmschutzes und durch Auflagen u.a. im Bebauungsplan.

Zielkonflikt 5:

Nutzung der Werftflächen für andere gewerblich-industrielle Nutzungen?

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

- ✎ Hier besteht der Konflikt hinsichtlich der Annahme, Teile des Werftgeländes (nördliches Werftgelände im Bereich des Werftbeckens oder Brachflächen / nicht genutzte Freiflächen im südlichen Teil des Werftgeländes) für neue gewerbliche Nutzungen / Ansiedlungen zu nutzen, ohne die wirtschaftliche Perspektive im Zusammenhang mit der Ausnutzung des bestehenden Werftgeländes zzt. einschätzen zu können

Lösungsansätze/Maßnahmen:

- Der Bereich zwischen Technologiezentrum und den nördlichen Werftflächen ist als gewerblich-industrieller Entwicklungsbereich zu definieren und auszuweisen.
- Hier können sich entweder Zulieferbetriebe für den Werftbetrieb oder andere Betriebe, wie z.B. Ausgründungen aus dem TZW ansiedeln.

Zielkonflikt 6:

Ortskernentwicklung und ruhender Verkehr

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

- ✎ Damit besteht ein Zielkonflikt zwischen der angestrebten Intensivierung der Tourismusfunktionen und den damit verbundener Nutzungen (Hotels, Gastronomie, Ferienwohnungen) und der Bewahrung Warnemündes als historischer Kur- und Erholungsort und als anerkanntes Seebad.
- ✎ Bei Großveranstaltungen (z.B. Hanse Sail, Warnemünder Woche) sowie bei schönem Wetter betrifft dieser Druck den gesamten Ort und die Küstenlinie. Das Aufkommen an Pkw-Verkehr durch den Tagestourismus könnte durch die Belastung von Lärm und Abgasen den Seebad-Status Warnemündes gefährden.

Lösungsansätze/Maßnahmen:

- Überarbeitung / Aktualisierung des Stellplatzkonzeptes
- Mindestens Erhalt der Anzahl der Stellplätze auf der Mittelmole
- Saisonale Lösungen bei der Verkehrslenkung und Stellplatznutzung (z.B. Parken auf dem Kirchenplatz nur im Winterhalbjahr)
- Überprüfung des Ausbaus des ÖPNV (u.a. Straßenbahnführung bis zur Küstenlinie)
- Untersuchung der Möglichkeiten, durch Leitsysteme, Erreichbarkeit, Art der Strandnutzung, Verteilung und Zugänglichkeit der Strandparkplätze die Strandbesucher entlang der Küste besser zu verteilen.

5.3 Handlungsbereiche

Dieser Abschnitt befasst sich mit den Entwicklungszielen, die entsprechend der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse für die Handlungsbereiche **I Städtebau, Orts- und Landschaftsbild, II Verkehr, III Wirtschaft und Gewerbe, IV Tourismus, V Wohnen** sowie **VI Infrastruktur** definiert wurden. Die wesentlichen daraus abgeleiteten Handlungsansätze und die zur Umsetzung geeigneten Einzelmaßnahmen und Projekte werden aufgelistet und erläutert. Die Entwicklungsziele, Handlungsansätze, Einzelmaßnahmen und Projekte zum **Teilbereich Mittelmole** sind dem im Folgenden dargestellten ersten Handlungsbereich „I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild“ zugeordnet (siehe Einzelmaßnahmen und Projekte 11. – 22.).

I Städtebau, Orts- und Landschaftsbild

Entwicklungsziele:

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

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

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

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

Wesentliche Handlungsansätze:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Uferbereiche sollen weitestgehend öffentlich zugänglich gemacht werden.

Einzelmaßnahmen und Projekte:

1.

Charakter Warnemündes bewahren, einschl. der Höhenentwicklung der Gebäude (max. 4 Geschosse); Ausschluss von weiterer Hochbebauung

- ⇒ Diese Forderung bzw. dieses Projekt beinhaltet folgende Einzelmaßnahmen:
 - Erhalt des typischen Ortscharakters und des städtebaulichen Erscheinungsbildes
 - Anforderungen an das Einfügungserfordernis bei Um- und Neubauten
 - Ausschluss von Hochbebauung (max. 4-Geschosse)
 - Gegebenenfalls Ausweisung weiterer schützenswerter Bereiche
- ⇒ Das Strukturkonzept Warnemünde geht davon aus, dass sich auch in Zukunft gemäß den Kriterien der Erhaltungssatzung und den Vorgaben des Denkmalschutzes die Bebauung des Ortes entwickelt. Das bezieht sich auf die Gebäude- und Grundstücksstruktur, die Parzellierung, die Eingliederung in die Dachlandschaft und Höhenentwicklung und die architektonische Gestaltung der Gebäude. Ebenso gehören neben dem Erhalt der ortsbildprägenden Gebäude auch der Erhalt der Grünflächen und das charakteristische Erscheinungsbild öffentlicher Räume dazu.
- ⇒ Der Bau von Hochhäusern soll, ggf. mit Ausnahme eines einzelnen Projektes an der Spitze der Mittelmole, generell ausgeschlossen sein, um das Erscheinungsbild, die Wirkung der Stadtsilhouette nach außen auf die Ostsee nicht zu beeinträchtigen. Die übrige Bebauung sollte in der Höhenentwicklung vier, an der Seepromenade vier plus Staffelgeschoss nicht überschreiten.
- ⇒ Die bestehende Erhaltungssatzung soll durchgesetzt und gegebenenfalls räumlich ausgedehnt werden (zum Beispiel in den Bereichen Gartenstraße, Lilienthalstraße).

2.

Zusammenhängende Gestaltung der Ortsmitte mit Kirchenplatz und Mühlenstraße

- ⇒ Im Zusammenhang mit der geplanten Umgestaltung der Mühlenstraße, der Instandsetzung der historischen Straßen und einer Neugestaltung des Kirchenplatzes soll die Ortsmitte insgesamt zwischen der Mühlenstraße und dem Bahnhof neugestaltet werden.
- ⇒ Bei der Erstellung eines Planungskonzeptes ist die vorliegende Planung „Kirchenplatz Warnemünde, Neugestaltungskonzeption Kirchemumfeld“ (Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege, 2007) zu berücksichtigen. Ebenso liegen bereits Planungen für die bauliche Um- und Neugestaltung der Mühlenstraße vor, die ebenfalls eine Grundlage für eine zusammenhängende Gestaltung der Ortsmitte darstellt.
- ⇒ Die Erarbeitung eines zusammenhängenden Gestaltungs- und Planungskonzeptes für die Ortsmitte vom Bahnhof bis zur Mühlenstraße soll eine Gesamtkonzeption darstellen, die Lösungen zur Reduzierung des ruhenden Verkehrs ebenso beinhaltet wie auch den Erhalt und ggf. die Erweiterung der Grünflächen. Ebenso ist hierbei der Bezug zur vorhandenen Bebauung und Nutzung zu berücksichtigen.
- ⇒ Zielsetzung ist es, ein zusammenhängendes Planungs- und Gestaltungskonzept für die Ortsmitte vom Bahnhof über den Kirchenplatz bis zur Mühlenstraße umzusetzen.

3.

Bauliches und nutzungsstrukturelles Problem „Samoa“ lösen und neues Schwimmbad bauen

- ⇒ Die Lösung des Problems um das leerstehende Schwimmbad „Samoa“ wird als überfällig betrachtet. Die Errichtung einer neuen Schwimmhalle am Standort Warnemünde ist eine äußerst wichtige und ebenfalls synergetisch orientierte Einzelmaßnahmen, die einerseits auf die Stärkung und den Ausbau Warnemündes als moderner Ferien- und Urlaubsort abzielt, andererseits wird hierdurch die Infrastruktur eines familienfreundlichen Wohnortes deutlich verbessert.
- ⇒ Durch die geplante bauliche Sanierung und Inbetriebnahme eines neuen, öffentlich zugänglichen Schwimmbades mit wettkampfbzw. sportfähigen 25m-Becken wird nicht nur ein infrastrukturelles Problem sondern gleichzeitig auch ein städtebauliches Problem gelöst werden.
- ⇒ Westlich an das Hotel Neptun anschließend soll neben dem neuen Freizeitbad gleichzeitig ein elfgeschossiges Hotel im Zwei- bis Drei-Sterne-Bereich entstehen mit einer Kapazität von 420 neuen Gästebetten.
- ⇒ Bei den weiteren Planungen ist es entscheidend sicherzustellen, dass das neue Schwimmbad sowohl Touristen und Gästen ebenso zur Verfügung steht, wie dem Vereinssport, dem Schulschwimmen und dem allgemeinen Publikumsverkehr. Ebenso ist mit dem neuen Schwimmbad ein ganzjähriger Betrieb anzustreben.

4.

Baufeld Parkstraße endlich lösen (z. B. durch ein Sporthotel oder eine Sporthalle)

- ⇒ Für das Baufeld Parkstraße (Jahn-Sportpark) soll die Entwicklung als Standort für sportbezogene Nutzungen vorangetrieben werden. Dieses soll unter anderem im Zusammenhang mit den bestehenden und ggf. weiteren, ergänzenden Sportanlagen insbesondere als Standort für eine multifunktionale Dreifeldsporthalle entwickelt und geplant werden.
- ⇒ Mit dem Neubau einer multifunktionalen Dreifeldsporthalle wird sowohl die touristische als auch die wohnortbezogene Infrastruktur von Warnemünde und der Küstenlinie Rostocks insgesamt deutlich verbessert und aufgewertet.
- ⇒ Aufgrund der besonderen Lage am westlichen Ortseingang von Warnemünde aber auch wegen der repräsentativen Funktion als Sport- und Veranstaltungshalle sind an die Neubebauung entsprechende gestalterische Anforderungen zu stellen.
- ⇒ Neben einer vereins-/ wettkampfbbezogenen Nutzung soll auch eine allgemeine, öffentliche Nutzung der Sporthalle gewährleistet werden. Gleichzeitig mit der Realisierung sollte in Abstimmung den Verantwortlichen, den lokalen Sportvereinen, u.a. ein abgestimmtes Betriebskonzept erarbeitet werden.
- ⇒ Darüber hinaus ist aufgrund der noch vorhandenen und zu arrondierenden Flächenpotenziale am Jahn-Sportpark zu prüfen, ob weitere sport-, freizeit- oder ggf. auch wohnungsbaubezogene Nutzungen hier realisiert werden können. Zur Beantwortung dieser Fragestellung auch vor dem Hintergrund des gegenwärtig bestehenden Planungsrechtes sollte ein standortbezogenes Nutzungskonzept erstellt werden.

5.

Bestehende Parks und Grünanlagen erhalten, ggf. erneuern und verbessern sowie pflegen, einschl. Schaffung attraktiver Rundwege, Plätze und Freiflächen

- ⇒ Mit dem diesem Handlungsansatz sind mehrere Projekte und Einzelmaßnahmen verbunden:
- Erhalt und Sicherung der bestehenden Grünanlagen
 - Pflege der Grünanlagen fortsetzen
 - Neugestaltung Bahnhofsvorplatz und -umfeld
 - Schaffung attraktive Plätze und Freiflächen durch Sanierung im historischen Bestand
 - Schaffung attraktiver Plätze und Freiflächen bei Neuplanungen
 - Schaffung von Rundwegen mit unterschiedlichen Schwerpunkten (maritim, historisch, grün ...)
- ⇒ Die Sicherung, Verbesserung und der Ausbau der bestehenden Park- und Grünanlagen wird als wichtiger Beitrag zur Sicherung und Verbesserung des Stadtbildes und der Freiflächen- und Aufenthaltsqualität Warnemündes betrachtet. Dabei ist zwischen den verschiedenen Grünanlagen zu differenzieren:
- Der **Kurpark** wurde in den letzten Jahren mit städtischen Mitteln umfangreich saniert und sowohl gestalterisch als auch funktional, z.B. durch die Anordnung von Spielanlagen und einen Ballspielplatz, aufgewertet. Die erreichte Gestaltungsqualität ist zu erhalten.
 - Der **Alte Friedhof Warnemünde/ Stephan-Jantzen-Park** wurde in den 90er Jahren denkmalgerecht umgestaltet, auch hier ist die erreichte Gestaltungsqualität zu erhalten. Die Zugänglichkeit ist zu gewährleisten und ggf. zu verbessern.
 - Der **Arankapark** besitzt auf Grund des dichten Baumbestandes gegenwärtig den Status „Wald“ nach Landeswaldgesetz. Ziel ist die Entwicklung einer Parkanlage unter Einbeziehung der vorhandenen Spielanlagen.
- ⇒ Ein dringender Handlungsbedarf besteht auf der Mittelmole, am Bahnhofsvorplatz und im Bahnhofsumfeld. Im Einzelnen zählen hierzu folgende Maßnahmen:
- Die Grünverbindung „**Bahnhofsanlagen**“ ist als wertvolle öffentliche Grünanlage zu erhalten, zu sichern und weiter zu entwickeln. In diesem Zusammenhang sind konkurrierende Nutzungen nachrangig zu behandeln. Der Uferbereich ist zu sichern und öffentlich zugänglich zu machen. In diesem Zusammenhang sollte die Verträglichkeit der Anordnung von Bootslegeplätzen und die Nutzbarkeit der vorhandenen Bausubstanz (z.B. für ein Bürger- und Begegnungszentrum) geprüft werden. Im Uferbereich in diesem Abschnitt südöstlich des Alten Stroms sollte dem öffentlichen Grün Vorrang gegeben werden. Die Einordnung neuer Gebäude, das Abstellen von Fahrzeugen sowie die Nutzung von Flächen als Winterlager für Boote sind auszuschließen. Für die Anlage weiterer freizeitbezogener Nutzungen sollte die Einbeziehung benachbarter Flächen in den Grünanlagenkomplex erwogen werden. Auf Basis der Wettbewerbsergebnisse des vorgesehenen städtebaulichen Wettbewerbs für die Mittelmole soll für diese Fläche ein teilräumliches Umsetzungskonzept erarbeitet werden.
 - Die Anlage eines Uferrundweges Mittelmole unter Einbeziehung der Bahnhofsgrünanlage ist planerisch im Rahmen der Überplanung und der Umgestaltung der Mittelmole zu klären. Dazu gehört auch die Herstellung einer fußläufigen Verbindung zum Neuen Strom vom Süden des Alten Stroms aus.

- Durch den vorgesehenen städtebaulichen Ideenwettbewerb auf der Mittelmole sollen konkrete Möglichkeiten einer touristischen Bedeutung und dem Ortsbild angemessenen Umgestaltung von **Bahnhofsvorplatz** und Bahnhofsumfeld entwickelt werden, die im Bebauungsplan Mittelmole durch entsprechende Festsetzungen gesichert werden.
- Im Zusammenhang mit der planerischen und gestalterischen Weiterentwicklung der **historischen Ortsmitte** sind die Platzräume und Freiflächen (Kirchenplatz, Am Markt, Georginenplatz) besonders zu berücksichtigen und durch attraktiv gestaltete Fußwegebeziehungen mit einander zu verbinden.
- Der **Kirchenplatz** soll im Zuge der vorgesehenen Sanierung eine seiner Funktion als zentraler Platz im historischen Ortskern entsprechende Gestaltung bekommen. Für die Grünanlagen im **Umfeld der Kirche** liegen seitens des Amtes für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege Planungen vor, die bereits teilweise umgesetzt wurden und in die Planungen zum Kirchenplatz einzubeziehen sind. Über die Pflegemodalitäten für das Kirchemfeld wird seitens des Strukturkonzeptes eine Abstimmung zwischen der Stadt und der Kirchengemeinde empfohlen.
- Die Umgestaltung und Sanierung des denkmalgeschützten **Georginenplatzes** wird im Zuge der vorgesehenen Sanierung der Straßen und Plätze im Fördergebiet ‚Seebad Warnemünde‘ erfolgen. Bei der Sanierung dieses städtebaulichen Kleinods sind insbesondere denkmalpflegerische Belange zu berücksichtigen.
- Mit der gestalterischen Aufwertung des Platzes „**Am Markt**“ wurde durch das Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege im Zusammenwirken mit der Initiative des Warnemünde-Vereins „Warnemünde kann schöner werden“ begonnen. Für weitere Aufwertungsmaßnahmen sollten entsprechende Mittel bereitgestellt werden.
- Durch gemeinsame und abgestimmte Pflanzaktionen der Initiative „**Warnemünde kann schöner werden**“ mit dem Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege konnten bereits verschiedene Einzelmaßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes umgesetzt werden. Auch im Zusammenhang mit der Übernahme privater Patenschaften für Bäume und Pflanzbeete im öffentlichen Raum ist diese gemeinsame Initiative beispielgebend.
- Zu prüfen ist, ob die in Warnemünde vorhandenen **Kleingartenanlagen** in ein aktives Freiflächenmanagement eingebunden werden können.

6.

Gestaltung der Ortseingänge („Visitenkarten“)

- ⇒ Die Ortseingänge in den Ortsbereich Warnemünde werden als Visitenkarten betrachtet. Das derzeitige Erscheinungsbild der Ortseingänge wird allgemein als unbefriedigend und wenig attraktiv empfunden.
- ⇒ Die Ortseingänge sollten im Erscheinungsbild verbessert, gegebenenfalls baulich akzentuiert werden. Insbesondere die Ortseingangssituationen im Bereich Parkstraße (westlicher Ortseingang) und An der Stadtautobahn (südlicher Ortseingang) sind gestalterisch aufzuwerten und entsprechend ihrer repräsentativen Lage zu gestalten. Dafür sind städtebauliche Gestaltungskonzepte im Zusammenhang mit geplanten Bauvorhaben im Eingangsbereich zu entwickeln.
- ⇒ Zu der Gestaltung der Ortseingänge gehören auch attraktive Beschriftungen bzw. Beschilderungen, Hinweisschilder und Wegweiser, die aufeinander abgestimmt und maßvoll eingesetzt werden.

7.

Kompakte Ortslage von Warnemünde erhalten unter Einbeziehung der Entwicklungen von Diedrichshagen und Markgrafenheide

- ⇒ Die künftige Siedlungsentwicklung sollte die kompakten Ortslagen von Warnemünde, Diedrichshagen und Markgrafenheide nach Möglichkeit erhalten. Die Ortsränder sind gegen eine weitere Zersiedlung zu sichern.
- ⇒ Vor allem der klar akzentuierte Ortsrand Warnemündes gegenüber dem Diedrichshäger Moor soll auch im Falle einer behutsamen Stadterweiterung im Bereich Gartenstraße, Wiesenweg deutlich erkennbar bleiben.
- ⇒ Der Bereich Hohe Düne wird - mit Ausnahme der Yachthafenresidenz - als siedlungsstrukturell benachteiligter Stadtbereich gesehen. Hier sind die Folgewirkungen der Trennung durch den Seekanal so weit wie möglich zu mildern. Mit der weiteren Bebauung soll nach Möglichkeit auch eine Versorgungsmöglichkeit für den täglichen Bedarf geschaffen werden.
- ⇒ Im Sinne einer übergreifenden und gleichzeitig abgestimmten Siedlungsentwicklung entlang der Küstenlinie sollten die Ortbeiräte von Warnemünde und Markgrafenheide in regelmäßigen Abständen oder bei übergeordneten Themen gemeinsame Sitzungen durchführen.

8.

Mehr Ausblickmöglichkeiten aufs Meer entlang der Seepromenade (Umsetzung über das Dünenkonzept)

- ⇒ Die Forderungen nach Erhalt der Dünenlandschaft einerseits und der Verbesserung des Ausblicks von der Seepromenade auf das Meer andererseits stellen einen Zielkonflikt dar. Die bestehende „Pflege- und Entwicklungskonzeption Dünen Rostock-Warnemünde“ stellt dafür einen angemessenen Kompromiss dar und sollte konsequent umgesetzt werden. Der geäußerte Wunsch nach mehr Ausblickmöglichkeiten aufs Meer entlang der Seepromenade ist aus dem Blickwinkel des Tourismus nachvollziehbar, steht im Endeffekt aber durch damit verbundene Eingriffe in die Dünenbereiche im Konflikt zur naturschutzrechtlichen Gesetzgebung. Die Bewirtschaftung der Dünen ist für den Zeitraum bis 2012 über die bestehende „Pflege- und Entwicklungskonzeption Dünen Rostock-Warnemünde - unter besonderer Berücksichtigung des Abschiebens“ geregelt.
- ⇒ Darauf aufbauend erfolgt mit der „Fortschreibung des Dünenpflege- und Bewirtschaftungskonzeptes der Hansestadt Rostock (2013-2022)“ derzeit die Erarbeitung eines weiterführenden Projektes, das konkrete Aussagen treffen wird zur Pflege und Bewirtschaftung des touristischen Wirtschaftsraumes Strand, Dünen und Promenade.

9.

Reaktivierung von Kurhaus und Kurhausgarten
(Neubeplanung / Erstellung eines Konzeptes)

- ⇒ Gegenwärtig das Kurhaus saniert und insbesondere für einen umfänglichen Gastronomiebetrieb baulich hergerichtet. Eine Neueröffnung ist für das Frühjahr 2011 geplant. Die Reaktivierung des Kurhauses unter Einbeziehung des Kurhausgartens als einem der Mittelpunkte des Seebades ist eine wichtige und erforderliche Maßnahme. Kurhaus und Kurhausgarten sind räumlich zur Durchführung kultureller Veranstaltungen

prädestiniert. Ein Konflikt liegt in der Belastung der umgebenden Bebauung durch Veranstaltungslärm. Um das Konfliktpotenzial zu reduzieren, sollten Art und Häufigkeit der Veranstaltungen daher in einem mit der Tourismuszentrale koordinierten Veranstaltungskonzept rechtzeitig bekannt gemacht und abgestimmt werden. Für die Durchführung kultureller Veranstaltungen im Kurhausgarten bestehen vertragliche Vereinbarungen zwischen Tourismuszentrale und Betreiber. Eine ganzjährige Nutzung, auch unter Einbeziehung der Angebote und Veranstaltungen örtlicher Vereine und Initiativen, ist anzustreben. Die Sanierung des Baudenkmals „Historischer Kurhausgarten Warnemünde“ wurde gemäß denkmalpflegerischer Zielstellung realisiert. Der kritisierte Zustand resultiert aus der bislang nicht erreichten Übereinstimmung zwischen der Präsenz der denkmalgerechten Anlage und den tatsächlich stattfindenden Nutzungen auf der privaten Fläche. Erforderlich ist eine Einheit von Betreiberkonzept des Kurhauses, Veranstaltungskonzept und intensiver Pflege der Anlage.

10.

Integrierung der Maßnahmen in den Küstenschutz

- ⇒ Die Maßnahmen zum Küstenschutz müssen in die weiteren Planungen integriert und nach Möglichkeit so umgesetzt werden, das Stadtbild und Freiflächenqualität so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Die Frage des Hochwasserschutzes für die Mittelmole ist im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu klären.
- ⇒ Für Warnemünde sieht das Küsten- und Hochwasserschutzkonzept den vollständigen Schutz der geschlossenen Wohnbebauung vor Sturmfluten der Ostsee und vor Überflutungen aus der Laak-Niederung vor. Die laufenden Planungen des Landes für den südlichen Teil des Schutzsystems von Warnemünde (Abschnitt Alter Strom bis Groß Klein) haben hohe Priorität; ein Abgleich mit allen sonstigen Planungen und Konzepten ist zwingend erforderlich.
- ⇒ Hochsensible Bereiche sollten zusätzlich gesichert werden (Bauvorsorge des Einzelnen). Für die außerhalb der geschützten Gebiete liegenden Industrie- und Gewerbestandorte sollten Maßnahmen der Bauvorsorge getroffen werden.
- ⇒ Im Zuge der Umsetzung des Strukturkonzeptes ist zu klären, ob im Bereich der Mittelmole flächenhaft wirksame Hochwasserschutzmaßnahmen notwendig sind. Vom Land M-V sind hier keine Maßnahmen vorgesehen.
- ⇒ Vorhandene Hochwasserschutzanlagen (Dünen, Wände, Absperrschieber u.a.) sind in ihrem Bestand zu schützen. Die Belange des Küstenschutzes sind im Strukturkonzept unbedingt zu berücksichtigen. Eine dauerhafte Bebauung des Strandes sollte grundsätzlich ausgeschlossen werden. Während des Winterhalbjahres (Sturmflutsaison) muss der Strand frei sein, nicht nur wegen der zu erwartenden Schäden, sondern vor allem wegen der Funktion des Strandes bei der Abschwächung der Auswirkungen einer Sturmflut.

Einzelmaßnahmen und Projekte für den Teilbereich Mittelmole:

11. (Mittelmole)

Neugestaltung des Bahnhofsvorplatz und des Fußgängertunnels

- ⇒ Maßnahmen zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und zum Umbau bzw. Rückbau des Fußgängertunnels werden im Rahmen des geplanten Umbaus des Bahnhofsumfeldes und des Rückbaus der Gleise erfolgen. Im Rahmen des Wettbewerbs- und Bebauungsplanverfahrens zur Mittelmole sollen insbesondere diese Aspekte planerisch konkretisiert werden.
- ⇒ Bis zur Realisierung einer endgültigen baulichen Alternative zum jetzigen Fußgängertunnel sollte eine Zwischenlösung zur Querung der Gleise nördlich des Bahnhofes realisiert werden.
- ⇒ Die Realisierung einer baulichen Alternative zum Tunnel und/ oder die Sanierung des Tunnels sind auch unter Einbeziehung denkmalpflegerischer Gesichtspunkte abzuwägen.
- ⇒ Voraussetzung für die Planungshoheit der Gemeinde ist die Freistellung nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG).

12. (Mittelmole)

Mittelmole als Mischgebiet für Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel, Beherbergung und Erlebnisbereiche entwickeln

- ⇒ Ziel der städtebaulichen Neugestaltung der Mittelmole ist es, ein beliebtes, gemischtgenutztes und als Entrée für viele Besucher Warnemündes repräsentatives Quartier mit einem maritimen Charakter zu entwickeln. Dafür sind die Anteile der unterschiedlichen Nutzungen und die baulich-räumliche Ausgestaltung im Rahmen der Ausschreibung und der Durchführung des Wettbewerbsverfahrens zu klären. Dazu ist u.a. der Bedarf an Flächen für den Segelsport, für Gewerbe, insbesondere Einzelhandel, Events und Veranstaltungen und Beherbergung sowie Wohnen ebenso zu ermitteln wie der erforderliche Flächenbedarf für Hafen- und Kreuzschiffahrtnutzungen.
- ⇒ Insbesondere zur baulich-räumlichen Ausgestaltung und örtlichen Verteilung der Nutzungen ist vorgesehen, in der zweiten Hälfte 2011 einen städtebaulichen Ideenwettbewerb durchzuführen, dessen Ergebnisse in das B-Planverfahren mit entsprechenden Festsetzungen einfließen sollen.
- ⇒ In Bezug auf eine Ausweitung der Einzelhandelsentwicklung im Bereich der Mittelmole in Folge der weiteren städtebaulichen Entwicklung wird auf Grundlage bestehender Untersuchungen vorerst von einem begrenzten Umfang ausgegangen; eine Überprüfung des Umfanges wird in Abhängigkeit der weiteren Gebietsentwicklung erfolgen. In jedem Falle wird eine Entwicklung mit der innerörtlichen Einzelhandelsentwicklung Warnemündes abgleichen und sich maßvoll abbilden.
- ⇒ Es besteht ein Zielkonflikt in Bezug auf die Realisierung von Wohnungsbau generell sowie im Zusammenhang mit der Befürchtung, noch weitere Ferienwohnungen auf der Mittelmole zu realisieren, der im Verlauf des weiteren Verfahrens behoben werden muss. Das Flächenpotenzial auf der Mittelmole sollte für ein differenziertes Wohnungsangebot genutzt werden, jedoch nicht für Ferienwohnungen.
- ⇒ Eine Ansiedlung von Beherbergungsgewerbe auf der Mittelmole wird nur in einem begrenzten, standortverträglichen Maße gesehen. Hierzu wird das in der Erarbeitung befindliche Tourismuskonzept Aussagen liefern.

13. (Mittelmole)

Ausbau Sportboot-/Yachthafen, Segel- und Sportschulbereich

- ⇒ Der Ausbau und Erweiterung des Segelstandortes und des Yachthafens im Bereich der Mittelmole ist eine sehr wichtige und bereits länger geforderte Maßnahme, die eine hohe Priorität hat und kurzfristig im Hinblick auf die zu berücksichtigenden und in die weiteren Planungen einzubindenden Anforderungsprofile (Flächenbedarf, Stell-/ Liegeplätze, Infrastruktur, etc.) konkretisiert werden soll. Der Verbleib, die Unterbringung und die Erweiterung von Nutzungen im Zusammenhang mit dem Segelsport auf der Mittelmole ist ein wichtiger Bestandteil für die touristische und Standortentwicklung Warnemündes und trägt zur Belebung der Mittelmole bei.
- ⇒ Der traditionell für den Segel- und maritimen Freizeitsport vorgesehene nördliche Bereich der Mittelmole, einschl. die in Landesträgerschaft befindliche Segelsportschule soll im Zuge der Neuentwicklung der Mittelmole ausgebaut und neu geordnet werden. Sowohl hierzu als auch zu den übrigen für den Ausbau vorgesehenen des Segel- und Sportbootbereiche ist kurzfristig ein Anforderungsprofil (inhaltliche Anforderungen, Flächenbedarfe, etc.) an den Standortausbau zu erarbeiten sowohl in Bezug auf das anstehende Verfahren des Städtebaulichen Ideenwettbewerbes als auch hinsichtlich des Bebauungsplanverfahrens Mittelmole .

14. (Mittelmole)

Schaffung einer ganzjährigen Eventhalle, die kulturelle Angebote für Touristen ebenso beinhaltet wie Angebote für die Bewohner Warnemündes

- ⇒ Mit dem geplanten Bau einer multifunktionalen Dreifeldsporthalle an der Parkstraße (im Verfahren anfänglich für den Standort Mittelmole angedacht) wird bereits ein Hallenangebot geschaffen, das auch als Mehrzweckhalle genutzt werden kann. Eine rein auf kulturelle Angebote ausgerichtete Veranstaltungshalle auf der Mittelmole stünde jedoch in direkter Konkurrenz zu den in der Hansestadt Rostock bereits vorhandenen Veranstaltungsstätten und –angeboten. Vor diesem Hintergrund wird diese Maßnahme zum jetzigen Zeitpunkt nicht weiter verfolgt.

15. (Mittelmole)

Anlage attraktiver Freiflächen bzw. Platz- und Promenadenbereiche mit genereller Zugänglichkeit der Wasserkante („Flaniermeile“), Rundwegen, Durchgängen

- ⇒ Diese Maßnahme und Forderung wird für den Bereich der Mittelmole über den vorgesehenen städtebaulichen Ideenwettbewerb konkretisiert und im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens entsprechend verankert.

16. (Mittelmole)

Es sollten auf der Mittelmole Bereiche ausgegrenzt werden, wo es wegen Lärmemissionen keinen Wohnungsbau geben kann („Lärmfenster“)

- ⇒ Zwischen dem Bedarf an zusätzlichem Wohnraum und der Lärmbelastung der Mittelmole besteht ein Zielkonflikt: Einerseits besteht ein erhöhter Bedarf an zusätzlichen Wohnungen bei knappen Erweiterungs- und Neubaumöglichkeiten in Warnemünde und der Forderung

nach der Wiedernutzung gebrauchter Siedlungsflächen vor der Neuinanspruchnahme von Landschaftsflächen. Andererseits ist die Mittelmole mehr oder weniger Lärm- und Emissionsbelastungen durch den Verkehr, den Seeverkehr und den Kreuzschiffahrtsbetrieb ausgesetzt.

- ⇒ Das Problem „Lärm“ ist jedoch für die Entwicklung der Mittelmole lösbar (Hamburger Erfahrungen „HafenCity“). Die Zonierung der Mittelmole nach Lärmbelastung und Maßnahmen des passiven Lärmschutzes wird im Rahmen des anstehenden Bebauungsplanverfahrens auf Basis von entsprechenden Untersuchungen und daraus resultierenden Festsetzungen im Bebauungsplan erfolgen. Mit zunehmenden Wärmeschutz (z.B. durch Dreifachverglasung u.ä.m.) wird der passive Lärmschutz an den Gebäuden in der Regel ohnehin gewährleistet.
- ⇒ Vor diesem Hintergrund sollten mit Blick auf die weiteren Planungen räumliche Bereiche auf der Mittelmole als „Lärmfenster“ festgelegt werden, in denen aufgrund zu hoher Lärmemissionen kein Wohnungsbau realisiert werden kann.

17. (Mittelmole)

Neugestaltung und Erweiterung der Grün- und Parkflächen am Alten Strom mit ggf. begrenzten Neunutzungen sowie Anlage einer Mischverkehrsfläche im Bereich des jetzigen Bahnhofvorplatzes

- ⇒ Für die Mittelmole werden diese Forderungen über den vorgesehenen städtebaulichen Ideenwettbewerb konkretisiert.
- ⇒ Die Bahnhofsgrünanlage ist als solche zu sichern und zu entwickeln. Voraussetzung ist die Instandsetzung der Uferbefestigung. Mit der Erneuerung der Uferbefestigung werden Voraussetzungen für das Anlegen kleiner Sportboote geschaffen, ohne dass dafür in der Grünanlage landseitige zusätzliche Einrichtungen geschaffen werden sollen. Als Ausgleichsmaßnahme für die anstehende Bebauung wird eine Erweiterung der Grünanlage in Richtung Bahngleise vorgeschlagen. Dieser Bereich könnte arrondierend freizeitbezogene Nutzungen aufnehmen und damit zu einer Belebung der Bahnhofsgrünanlage beitragen, ohne diese durch Bebauung zu belasten.
- ⇒ Die dort befindlichen ca. 150 Stellplätze sollten auf die andere Seite der Bahn verlagert werden. Die Straße ‚Am Bahnhof‘, die nach Verlegung des Parkplatzes Ortsmitte (ehem. Scandlines) mit ca. 350 Stellplätzen sowie entlang der Straße ‚Am Bahnhof‘, die mit ca. 180 Pkws nur noch die Funktion einer Anliegerstraße wahrnimmt, könnte zusammen mit der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes verkehrsberuhigt, ggf. zurückgebaut werden. Die Möglichkeiten zum Rückbau der Verkehrsfläche in diesem Bereich sind im Zusammenhang mit der erforderlichen verkehrlichen Erschließung der Mittelmole zu untersuchen. Dabei ist auch die genaue Lage der geplanten Reisebushaltestellen (Terminal) zu hinterfragen. Diese könnten sich wie geplant im Bereich des heutigen Parkplatzes Mittelmole befinden, der derzeit über die Straße „Am Bahnhof“ angefahren wird oder im Bereich östlich des Bahnhofs, der dann über die Straße ‚Am Passagierkai‘ erreicht wird.
- ⇒ Auf Basis der Ergebnisse des Städtebaulichen Ideenwettbewerbes wird für den Bereich der Grün- und Parkfläche am Alten Strom ein teilräumliches Umsetzungskonzept erarbeitet, die inhaltlich die verschiedenen Anforderungen aufgreift und in enger Verknüpfung mit der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes steht.
- ⇒ Für ein sich selbst tragendes Bürger- und Begegnungszentrum wird unter dem Handlungsfeld ‚Infrastruktur‘ eine Standort- und Machbarkeitsstudie vorgeschlagen. Dabei kommt als ein Alternativstandort ggf. die Nachnutzung der bestehenden Bebauung in der Bahnhofsgrünanlage in Frage.

18. (Mittelmole)

Überquerung der Eisenbahnschienen am südlichen Ende der Mittelmole in Richtung Seekanal (Anlage eines Rundweges / Promenade)

- ⇒ Die Anlage einer Fußgängerquerung der Schienen am Süden der Mittelmole zur Verbindung der touristisch relevanten Bereiche Alter und Neuer Strom gewinnt mit einer weiteren Entwicklung der Mittelmole als „maritimem Erlebnisbereich“ zunehmend an Bedeutung. Die Querung böte nach Schließung der Schranke „Alte Bahnhofstraße“ die Möglichkeit der Anlage attraktiver Rundwege, eine Entlastung des „Nadelöhrs“ Bahnhofsbrücke und eine Verbindung des südlichen Ortszentrums mit der Mittelmole. Nach derzeitigem Planungsstand der Bahn- und Straßenplanung ist in diesem Bereich derzeit jedoch kein Übergang (Über-/ Unterführung) vorgesehen. Eine Finanzierung läge ausschließlich auf Seiten der Stadt.
- ⇒ Seitens des Strukturkonzepts wird im Vorfeld der Auslobung des Ideenwettbewerbes Mittelmole empfohlen, die Machbarkeit einer solchen Querung unter Einbeziehung der vorgenannten Aspekte zu prüfen.
- ⇒ Ergänzend ist ein für Fußgänger attraktiver Ausbau der parallel zur Bahntrasse verlaufenden Gehwege zwischen dem Süden der Mittelmole und der Unterführung am Verknüpfungspunkt vorzusehen.

19. (Mittelmole)

Ausbau des Kreuzfahrtterminals, einschließlich Ausbau und Sanierung der Kaianlagen; Verlegung des bestehenden Fähranlegers Hohe Düne

- ⇒ Eine Verlegung des bestehenden Fähranlegers in den Bereich des Werftbeckens würde die Verbindung zur Hohen Düne für Fußgänger und damit die gemeinsame Entwicklung der Ortsteile erheblich erschweren und die Bedeutung der städtebaulich wichtigen Achse Seekanal-Bahnhof-Drehbrücke mindern. Die Anlage eines weiteren Großliegeplatzes für das Kreuzfahrtterminal kann, nach Herstellung ausreichender Wassertiefe, im Bereich der Liegeplätze 1-6 erfolgen. Hier ist mit einem Abstand zu benachbarten Nutzungen auf der Mittelmole von circa 60m sowie mit einer umfangreichen Einfriedigung der Anlagen zu rechnen. Für diesen Bereich sind auch weitere, touristisch attraktive, wasserbezogene maritime Nutzungen denkbar, die gleichzeitig einen ungehinderten Zugang zu den Kaikanten ermöglichen, z.B. Anlegestellen für Ausflugsschiffe.
- ⇒ Der Ausbau des Kreuzfahrtterminals im Sinne der Anlage eines weiteren Liegeplatzes für Großschiffe sollte daher aus Sicht des Strukturkonzeptes vorzugsweise im Bereich des Werftbeckens bzw. des Werftgeländes erfolgen.
- ⇒ In jedem Falle sollte der Ausbau des Kreuzfahrtterminals städtebaulich verträglich mit den Entwicklungen auf der Mittelmole erfolgen.

20. (Mittelmole)

Entwicklung eines zusammenhängenden Stellplatzkonzeptes für die Mittelmole

- ⇒ Das Stellplatzkonzept für die Mittelmole wird über den vorgesehenen städtebaulichen Ideenwettbewerb (Lokalisierung, Dimension) konkretisiert und anschließend in ein aktualisiertes übergreifendes Parkraumkonzept integriert. Vorgaben dafür sind im Rahmen der Aufgabenstellung für den vorgesehenen städtebaulichen Wettbewerb zu erarbeiten.

- ⇒ Das Strukturkonzept geht davon aus, dass die Zahl der heute auf der Mittelmole befindlichen Stellplätze (mit Ausnahme des Caravanstellplatzes) erhalten bleibt, jedoch eine andere räumliche Anordnung und bauliche Unterbringung erfolgt.
- ⇒ Größere Stellplatzanlagen für den allgemeinen Bedarf sollten wegen ihrer Lärm- und Emissionsbelastung zwischen der Bahnlinie und der Straße Am Passagierkai z.B. in Form eines Parkhauses oder einer mehrgeschossigen Stellplatzanlage erfolgen.
- ⇒ Nördlich des Bahnhofs sollten nur die notwendigen Stellplätze für die Anlieger, die Segler und die dort neu anzusiedelnden Wohn- und Gewerbenutzungen geschaffen werden.
- ⇒ Der Bedarf an privaten Stellplätzen ergibt sich aus der künftigen Nutzung (Zahl der geplanten Wohn- und Gewerbeeinheiten, Einzelhandelseinrichtungen, Beherbergungsgewerbe etc.). Diese könnten nördlich des Bahnhofs, unterirdisch, in Tiefgaragen und als Teil eines gebäudebezogenen Hochwasserschutzes im Zusammenhang mit der Neubebauung geschaffen werden.
- ⇒ Bei dem Bedarf an öffentlichen Stellplätzen wurde bislang – vorbehaltlich eines bedarfsorientierten Stellplatzkonzeptes für den Ortskern Warnemünde und die Mittelmole von mindestens der Aufrechterhaltung des Status Quo ausgegangen. Das sind heute:
- Am Passagierkai: 112 Stellplätze
 - Am Bahnhof : ~ 150 Stellplätze
 - Am Bahnhof Warnemünde: 16 Stellplätze
 - Parkplatz Stadtmitte (Scandlines): 350 PKW-Stellplätze
- Also insgesamt ca. 640 PKW Stellplätze (plus ca. 100 Caravanplätze, die an einen Ersatzstandort verlagert werden sollen).
- ⇒ Die planerischen Überlegungen für die Mittelmole gehen bislang davon aus, dass der größte Teil der bestehenden öffentlichen Stellplätze des Parkplatzes Stadtmitte sowie südlich des Bahnhofes entlang der Bahn (Parkplatz Green Meadow) auf den Bereich zwischen den Gleisen und der Straße ‚Am Passagierkai‘, ggf. in Parkpaletten verlegt werden, die dann auch – ähnlich wie am Güterbahnhof – die Funktion des Lärmschutzes gegenüber dem Kreuzfahrtterminal übernehmen könnten. Eine städtebaulich-räumliche Konkretisierung dieser Überlegungen soll aber erst im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbes erfolgen.

21. (Mittelmole)

Flächenpotenzial auf der Mittelmole für differenzierten Wohnungsbau nutzen, jedoch keine Ferienwohnungen

- ⇒ Als Grundlage für den städtebaulichen Ideenwettbewerb sowie für das weitere Bebauungsplanverfahren sollten unter Berücksichtigung von „Lärmfenstern“ (s.o., vgl. Projekt 7) die für einen Wohnungsbau infrage kommenden Flächenpotenziale geprüft und im Grundsatz festgelegt werden. Auf diesen für einen Wohnungsbau geeigneten Flächen soll ein für verschiedene Zielgruppen attraktives Wohnraumangebot entstehen. Ferienwohnungen sind jedoch auszuschließen.

22. (Mittelmole)

Nachnutzung des Scandlines-Gebäude zum Ausbau der Hotelkapazitäten, z.B. in der 2-3*-Kategorie mit Schwerpunkt Sport (Sporthotel)

- ⇒ Der Erhalt des Gebäudes wie auch eine Nachnutzung sollten über den vorgesehenen städtebaulichen Ideenwettbewerb sowie über eine gebäudebezogene Sanierungsuntersuchung geklärt werden.
- ⇒ Alternativ zum Erhalt des Scandlines-Gebäudes als Hotel ist auch ein Hotelneubau auf der Mittelmole denkbar.
- ⇒ Aus Sicht der Stadtentwicklung ist hier aufgrund der Standortnähe (Sport, Segeln, Events) ein Hotel sinnvoll; das anstehende Tourismuskonzept wird über den künftigen Bedarf an Beherbergungskapazitäten noch Aussagen treffen

23. (Mittelmole)

Einleitung Vorbereitender Untersuchungen im Rahmen des besonderen Städtebaurechtes (BauGB) zur Prüfung der Frage nach der Anwendung städtebaulich-rechtlicher Instrumente und Verfahren

- ⇒ Im Interesse der einheitlichen Vorbereitung und zügigen Durchführung zur Beseitigung der vorhandenen städtebaulichen Missstände, ist die Prüfung der Anwendung des besonderen Städtebaurechts notwendig.
- ⇒ Der Bereich der Mittelmole in seinem gegenwärtigen Zustand weist offensichtliche städtebauliche und funktionale Mängel und Defizite auf, die die Erfüllung der Aufgaben dieses Gebietes (Lage und Funktion) erheblich beeinträchtigen.
- ⇒ Angesichts der umfassenden und auch kostenintensiven Aufgaben (u.a. im Zusammenhang mit der Erschließung und einer notwendigen Bodenordnung, erforderliche Hochwasserschutz- und Lärmschutzmaßnahmen, gegebenenfalls Sanierung von Kai- und Uferanlagen sowie Beseitigung von Altlasten) ist ein geordnetes und zügiges Verfahren erforderlich, bei dem gleichsam die Fragen der Finanzierbarkeit dieser einzelnen Maßnahmen mit dem Ziel zu prüfen sind, dass nicht alle Kosten bei der öffentlichen Hand verbleiben.
- ⇒ Vor diesem Hintergrund aber auch mit Blick auf die künftige Entwicklung dieses Gebietes ist zu prüfen, welches geeignete Instrumente des besonderen Städtebaurechts nach dem Baugesetzbuch anzuwenden sind: **Sanierungsverfahren** nach § 136ff des BauGB, **Stadtumbaugebiet** nach § 172 des BauGB oder **Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme** nach § 165ff des BauGB.
- ⇒ Im Rahmen der Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen wird mit Blick auf das weitere Verfahren (Umsetzungsphase) geprüft und abgewogen, ob das Instrument der Sanierung nach § 136 BauGB, der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach § 165 BauGB oder der Stadtumbauaemaßnahme nach §171 a-e BauGB tatsächlich angewendet werden muss, um die Missstände zu beseitigen und die Erneuerungsziele, in ihrer Gesamtheit zu erreichen. Demzufolge ist die Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB bzw. § 165 BauGB kurzfristig anzugehen, um die tatsächliche Anwendung des besonderen Städtebaurechtes zu begründen.

Abb. 67: Plan ENTWICKLUNGSZIELE – I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild

Der Plan **ENTWICKLUNGSZIELE – I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild** zeigt:

- Denkmalbereich
- Einzeldenkmale
- Stadtzentrum
- Gebiet Erhaltungssatzung
§ 172 BauGB
- Erhaltenswerte Bereiche
- Stärkung Einkaufsbereich Mühlenstraße
- Stärkung der gewerblichen + touristischen Nutzungen
- Entwicklungsgebiete
- Verbesserung der Gestaltung der Ortseingänge
- Entwicklungsgebiet Kreuzschiffahrt
- Sanierung von Straßen
Vorhaben
Bedarf
- Blickbeziehungen sichern Meer - Promenade
- Fernwirkung Stadtsilhouette beachten

Abb. 68: Plan ENTWICKLUNGSZIELE – I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild – Grün- und Freiflächen

Der Plan ENTWICKLUNGSZIELE – I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild – Grün- und Freiflächen

zeigt:

- Gebäude
- Wasserflächen
- Strand
- Dünen
- Grünflächen
- Freizeitanlagen
- Bewaldete Flächen
- Offene Landschaft
- Deponien
- Brachflächen
- Erhalt Alleen / Baumbestand
- Sicherung/Verbesserung der Grünverbindungen
- Sicherung/Pflege des Dünenbereichs gemäß dem Dünenkonzept
- Verbesserung des Zugangs zum Uferbereich
- Sanierung / Umgestaltung von Plätzen und Freiflächen
- Sicherung des Pflege- und Erhaltungszustandes
- Entwicklungsbereiche Grün- und Freiflächen bei Neubebauung
- Sicherung des Pflegezustandes der Parkflächen
- Stärkung als Park- und Grünflächen
- Entlastung der Straßen- und Vorgartenflächen von Stellplätzen
- Schutz - Sicherung - Pflege des Küstenwaldes
- Fernwirkung grüner Ortsrand erhalten

II Verkehr

Entwicklungsziel/e:

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

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

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

Wesentliche Handlungsansätze:

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

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

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

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

Einzelmaßnahmen und Projekte:

1.

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

- ⇒ Mit diesem Handlungsansatz ist die Maßnahme verbunden, das bestehende Parkraumkonzept fortzuschreiben und in ein zusammenhängendes Verkehrskonzept zu integrieren. Dabei steht die Zielsetzung im Vordergrund, den vor allem durch den Tourismus bedingten ruhenden Verkehr aus dem Ortskernbereich weitgehend herauszunehmen und entsprechend zu verlagern.
- ⇒ Die Fortschreibung des Parkraumkonzeptes für Warnemünde ist vor dem Hintergrund bestehender Neubaumaßnahmen und anstehenden Planungen und Entwicklungen in den Bereichen Am Güterbahnhof, auf der Mittelmole und im Ortszentrum (Kirchenplatz / Mühlenstraße) erforderlich geworden. Sie sollte in einem übergreifenden Verkehrskonzept für Warnemünde eingebettet sein, das unter anderem vorsieht, die Stellplätze für den Besucher- und Touristenverkehr stärker an den Ortsrand zu verlagern. Dafür ist die Einrichtung eines wirksamen Shuttle- oder Zubringerbussystems erforderlich, um die Besucher in den Ortskern und zum Strand zu befördern. (Die Buslinie 37 mit einer Taktfrequenz von 30 min tagsüber erfüllt diese Funktion derzeit nur unzureichend.)
- ⇒ Für Bewohnerstellplätze sollte der Garagenkomplex am Weidenweg erhalten und mittelfristig ggf. durch eine kompaktere Stellplatzanlage ersetzt werden. Hier können auch temporäre Parkplätze für Großereignisse wie die Hans-Sail u.ä. vorgesehen werden.
- ⇒ Aktuelle und zukünftige Erfordernisse sind bei der Fortschreibung des Parkraumkonzeptes zu beachten, wie:
 - die Berücksichtigung von Anwohnerparken, P+R, individuelles Parken im Ortsteil, Parken am Straßenrand vor dem Hintergrund zukünftiger Straßenraumgestaltung (Parken im Straßenraum im Verhältnis zur Straßenraumgestaltung bzw. Straßenraumnutzung durch andere Verkehre als Kfz wie z.B. Radverkehr) und der Verkehrsorganisation im Ortsteil (derzeit Einbahnstraßensystem insbesondere auf Grund der Parkraumsituation), und
 - die Überprüfung der Machbarkeit verkehrsorganisatorischer Maßnahmen (z. B. Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigte Bereiche, ggf. temporär oder saisonal funktionierende Lösungen), insbesondere für nur zeitweise (saisonal) verkehrlich hoch belastete Bereiche. Dabei sind die Belange der „Warnemünder“ (Anwohner, lokale Wirtschaft usw.) zu berücksichtigen; Einbeziehung der Anlieger in die Planungen der HRO über den OBR („Experten vor Ort“).

2.

Entwicklung eines „autofreien“ oder stark verkehrsberuhigten Ortskerns²⁵ mit saisonalen bzw. flexiblen Parkplatznutzungen (z. B. für Kirchenplatz, Mühlen- und Seestraße)

- ⇒ Die Reduzierung des fließenden und ruhenden Verkehrs innerhalb des historischen Ortsbereiches ist zur Verbesserung der Wohnruhe, des Straßenbildes und im Sinne des

²⁵ Dabei wird unter Verkehrsgesichtspunkten als Ortskern definiert der Bereich zwischen Richard-Wagner-Straße/Schillerstraße und Altem Strom einerseits, sowie zwischen Seestraße und Rostocker Straße/Alte Bahnhofstraße andererseits.

Milieu- und Denkmalschutzes sinnvoll und notwendig. Dazu wird vorgeschlagen, die Sperrung des Ortskernbereiches für Kraftfahrzeuge mit Ausnahme des Anwohner- und Anliegerverkehrs gegebenenfalls saisonal zeitlich auszudehnen und mit dem Umbau von Straßen und Plätzen die Zahl der Stellplätze im öffentlichen Raum schrittweise zu reduzieren. Die erforderlichen Einzelmaßnahmen zur Umsetzung eines stark verkehrsberuhigten Ortskernbereiches sollen unter Einbeziehung der Möglichkeiten der Ausweitung der Sperrzeitenregelung sowie unter eindeutiger Festlegung des Ortskernbereichs von Warnemünde in die Fortschreibung des Parkraumkonzeptes bzw. in die Aktualisierung des übergreifenden Verkehrskonzeptes eingebunden sein.

- ⇒ Festlegungen zur Ausweitung „autofreier“ Regelungen sind so zu treffen, dass sie den Gewerbe-, Anliefer- und Wirtschaftsverkehr begünstigen, gleichzeitig aber den Parksuchverkehr durch Besucher / Touristen weiter mindern. Die dafür erforderlichen Maßnahmen sollten im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrs- und Stellplatzkonzeptes entwickelt werden.

3.

Erneuerung und Sanierung der Geh- und Radwege sowie einiger Straßen, insbesondere im Ortskern

- ⇒ Mit diesem Handlungsansatz sind folgende Einzelprojekte und -maßnahmen verbunden:
- Erneuerung und Sanierung der Geh- und Fußwege sowie einiger Straßen im Ortskernbereich, (Barrierefreiheit, Bordsteinabsenkungen, Beseitigung von Stolperfallen/Baumwurzeln, verbesserte Querungsmöglichkeiten etc.)
 - Festlegung der über die bestehende Instandsetzungsplanung hinaus zu erneuernden Verkehrsanlagen, einschließlich derer, die außerhalb des Fördergebietes liegen (z.B. Schwarzer Weg, Kurhausstraße, Schillerstraße, Strandweg, teilw. Gartenstraße), sowie Festlegung von Prioritäten,
 - bauliche Umgestaltung des Fußgängertunnels oder Realisierung einer entsprechenden Alternative.
- ⇒ Die Maßnahmen zur Erneuerung von Straßen und Gehwegen im historischen Ortskern befinden sich in Vorbereitung. Sie werden durch die Ausweisung des Fördergebietes Seebad Warnemünde durch Landesmittel subventioniert. Erste Umbauplanungen für die Anastasia- und Alexandrinenstraße werden noch in diesem Jahr umgesetzt. Für die Mühlenstraße und den Kirchenplatz sind Gestaltungskonzepte vorhanden. Dabei erfolgt eine Orientierung der Straßenraumgestaltung am historischen Stadtbild; die Besonderheiten der Quartiere und die historische Gestaltung der Straßenzüge sind bei der Neugestaltung zu berücksichtigen (z. B. bei der Oberflächenbefestigung, bei Einbauten und Aufstellen von Straßenmobiliar, wie Sitzbänke usw.).
- ⇒ Ebenfalls sind im Rahmen der Erneuerung und Sanierungsmaßnahmen die Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern und dabei die Richtlinien und der Planungsleitfaden der Hansestadt Rostock zum barrierefreien Bauen einzubeziehen.
- ⇒ Insgesamt sollte im Zusammenhang mit der Vorbereitung und Umsetzung der Maßnahmen sowie bei der Festlegung verbindlicher Prioritäten für Umgestaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen (nach Kriterien wie z. B. baulicher Zustand, Stellplatz- und Verkehrsbelastung etc.) eine Abstimmung nach innen (Stadtverwaltung) und außen (OBR, Bürger, Unternehmen) erfolgen.

4.

Aktualisierung des bestehenden integrierten Gesamtverkehrskonzeptes für Warnemünde (einschl. Diedrichshagen und Markgrafenheide)

(mit Berücksichtigung neuer Projekte/ Entwicklungen, z. B. Kreuzfahrer, Mittelmole- und Güterbahnhofentwicklung, Fuß-/ Radwege- und Straßenraumgestaltung etc.)

- ⇒ Infolge der zunehmenden Realisierung wesentlicher Projekte des integrierten Gesamtverkehrskonzeptes von 1998 einerseits und der neuen stadtstrukturellen sowie baulichen Entwicklungen unter anderem in den Bereichen Am Güterbahnhof, auf der Mittelmole und in Markgrafenheide (ggf. auch durch Konversion Marinestützpunkt) andererseits wird eine Fortschreibung des IGVK für die gesamte Küstenlinie erforderlich.
- ⇒ Schwerpunkte liegen dabei auf den standortverträglichen Umgang mit dem ruhenden Verkehr, der Reduzierung des touristisch bedingten MIV im Ortskern von Warnemünde sowie der Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsmittel.
- ⇒ Im Rahmen der Umsetzung der neuen städtebaulichen Projekte (Güterbahnhof und Mittelmole) werden neue, zusätzliche Stellplätze geschaffen, die auch eine räumliche Umverteilung der Stellplatzkapazitäten erlauben. Für die Mittelmole werden je nach Art und Intensität der künftigen Nutzungen Lage, Anzahl und Anordnung der Stellplätze im Rahmen des vorgesehenen städtebaulichen Wettbewerbes und im Zuge des Bebauungsplanverfahrens bestimmt werden. Daraus werden auch Aussagen zu anderen verkehrlichen Belangen abgeleitet wie z.B. Erschließung, Stellplatzbedarf, Lage von Busstellplätzen, Taxenständen etc.
- ⇒ Erforderlich aus Sicht der Verkehrsplanung sind ferner:
 - die Verbesserung der Situation für Taxis (insb. am Bahnhofsvorplatz),
 - die Berücksichtigung der verkehrlichen Beziehungen von bzw. nach Diedrichshagen und insbesondere in Richtung Hohe Düne und Markgrafenheide,
 - die Verbesserung der Situation für Reisebusse (entsprechend Reisebuskonzept), u.a. durch:
 - Umgestaltung des Platzes zwischen Hotel „Neptun“ und Kurhaus mit Wendeanlage und weiteren Reisebusstellplätzen,
 - Neubau eines Reisebusparkplatzes am zukünftigen ÖPNV-Verknüpfungspunkt Warnemünde-Werft,
 - Schaffung eines kleinen Reisebus-Terminals (Ein- und Ausstiege) im Bereich auf der Mittelmole, im Bereich „Am Bahnhof“ oder der Verlängerung der Erschließung über die Straße „Am Passagierkaï“,
 - Berücksichtigung besonderer touristischer Verkehre wie z.B. „Kleinbahn“, Fahrradtaxi, Radwanderrouen, touristischer Schiffsverkehr.

5.

Neuen attraktiven Caravanplatz entwickeln

- ⇒ Der Caravan-Stellplatz auf der Mittelmole wird zugunsten höherwertiger Nutzungen aufgehoben werden. Als neuer Standort wird derzeit im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens zum B-Plan Nr. 01.SO.151 – Caravan-Camping-Warnemünde – ein Reisemobilhafen hinter dem Sportplatz an der Parkstraße auf dem Bereich der ehemaligen Deponie planerisch vorbereitet (siehe Abbildung rechts).
- ⇒ Als Alternative wird ein Caravan-Stellplatz im Bereich der Rohrman'schen Koppel vorgeschlagen. Die Umsetzbarkeit dieses Vorschlages ist ggf. zu prüfen.

Abb. 69: B-Plan Nr. 01.SO.151

„Caravan Camping Warnemünde“ (Vorentwurf)

Quelle: Amt für Stadtentwicklung,
Stadtplanung und Wirtschaft



6.

Kostenreduzierung der Personen- und Pkw-Fähre in Richtung Hohe Düne

- ⇒ Eine Reduzierung des Fahrpreises für die Fähre zur Hohen Düne, zumindest für Anwohner, wird in Bezug auf die verbesserte Anbindung von Hohe Düne und Markgrafenheide von den Bürgern Warnemündes als sinnvoll und erforderlich angesehen. Vermeintlich behindern die hohen Preise die Entwicklungen im Bereich Hohe Düne und Markgrafenheide. Hier könnte über ein Anwohner ticket nachgedacht werden.
- ⇒ Wichtiger als die Reduzierung des Fahrpreises ist aus Sicht des Strukturkonzeptes aber die Aufrechterhaltung einer hohen Taktfrequenz und vor allem die Verbesserung des Zugangs für Fußgänger, Behinderte und Fahrradfahrer auf der Warnemünder Seite, die derzeit noch durch den Fußgängertunnel erschwert wird.
- ⇒ Als weiterführende und im Zusammenhang stehende Maßnahmen sind anzugehen:
 - Untersuchung von Möglichkeiten zur Reduzierung des Fährpreises,
 - Sicherstellung und ggf. Erhöhung der Fährfrequenz,
 - Verbesserung der Zugänge zur Fähre Hohe Düne (Barrierefreiheit, attraktivere Zugänge für Fußgänger und Radfahrer).

7.

Stärkung und Ausbau des ÖPNV unter Berücksichtigung der kleinteiligen Struktur Warnemündes²⁶

- ⇒ Im Zusammenhang mit der Fortschreibung des integrierten Gesamtverkehrskonzeptes (IVGK) sind für die Küstenlinie und insbesondere für den Stadtbereich von Warnemünde Maßnahmen zur weiteren Verbesserung des ÖPNV zu prüfen. In diesem Zusammenhang ist mit dem Betreiber (RSAG) zu klären, wie und in welchen Bereichen der ÖPNV verbessert werden kann (z.B. durch kleinere Busse, Erhöhung der Taktfrequenzen, Einrichtung eines Shuttlebussystems zum Strand, Verlängerung der Buslinie bis zum Bahnhof Warnemünde, Verlängerung der Straßenbahnlinie bis an die Küste).
- ⇒ Mit der Fertigstellung des ÖPNV-Verknüpfungspunktes Lortzingstraße wird für die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung eine wichtige Voraussetzung geschaffen. Die Einbindung des zukünftigen ÖPNV-Verknüpfungspunktes Warnemünde-Werft als Umsteigepunkt für Gäste in das lokale ÖPNV-System und durch die bessere Verknüpfung von Bahn und „Stadtbus“ mit dem Ortsbus werden Voraussetzungen für die Entlastung des Ortskerns vom Pkw-Besucherverkehr geschaffen.
- ⇒ Von den dort vorhandenen und künftigen Stellplätzen sollte zu Zeiten der Hochsaison die Taktfrequenz des Ortsbusses erhöht oder ggf. ergänzend zu der halbstündlich verkehrenden Buslinie 37 ein Shuttlebusbetrieb in den Ort Warnemünde und an den Strand eingerichtet werden.

8.

Entwicklung eines Radwegekonzeptes, das den Bereich von Diedrichshagen bis Markgrafenheide abdeckt und neue Fahrradrouen ausweist

- ⇒ Zurzeit befindet sich ein Radverkehrskonzept in der Überarbeitung. Dieses Radverkehrskonzept sollte in die Fortschreibung des IVGK für den gesamten Küstenbereich eingebunden werden.
- ⇒ Die Führung des Ostsee-Fernradweges durch den Ortskern von Warnemünde führt zwar gegenwärtig insbesondere zwischen Kirchenplatz und Bahnhofstunnel zu Engpässen, die Route durch das historische Zentrum ist für Fahrradtouristen aber konkurrenzlos attraktiv und ggf. kann als Ausweichalternative eine „schnelle“ Route über Richard-Wagner-Straße und Verknüpfungspunkt angeboten werden.
- ⇒ Im Zuge des Radverkehrskonzeptes sollten die bestehenden Einbahnstraßenregelungen für Radfahrer ausgenommen werden, so dass in beide Richtungen gefahren werden darf. In Anbetracht der Entwicklungen im Radverkehr (der ADFC fordert mehr und mehr, mit dem Rad auf den Fahrbahnen anstelle auf vorhandenen Radwegen fahren zu dürfen; die StVO-Novellierung geht in diese Richtung) ist zu prüfen, ob separate Radverkehrsanlagen für Warnemünde – wie im alten Strukturkonzept dargestellt – noch erforderlich sind.
- ⇒ Das Radverkehrskonzept sollte Vorzugsstandorte für Fahrradverleihstationen und Fahrradabstellmöglichkeiten benennen.
- ⇒ Insgesamt sollte durch diesen Handlungsansatz bzw. durch die Umsetzung der hierfür vorgesehenen Einzelmaßnahmen die Fahrradfreundlichkeit Warnemündes deutlich

²⁶ Maßgebend für die Entwicklung des ÖPNV ist zur Zeit der verbindliche Regionale Nahverkehrsplan Mittleres Mecklenburg/Rostock 2005-2010 (Beschluss der Bürgerschaft vom 7.12.2005)

verbessert werden. Da dies eine hohe Priorität hat und eine querschnittsorientierte Aufgabe ist, sollte die Einwerbung von entsprechenden Landesmitteln geprüft werden.

9.

Attraktives Wegweisersystem entwickeln (mit Hinweisen in englischer Sprache)

- ⇒ Es ist zu prüfen, ob die Orientierung und Wegeführung in Warnemünde durch andere Möglichkeiten als durch eine verbesserte zusätzliche Beschilderung erfolgen kann. Sinnvoller als eine Übersetzung in englischer Sprache wäre die Verwendung von allgemein verständlichen Piktogrammen. Möglichkeiten unbeschilderter Besucherlenkungen durch unverstellte Blick-, Sicht- und Wegebeziehungen sowie durch die übersichtliche Gestaltung öffentlicher Räume sind vorrangig in die weiteren Planungen einzubeziehen, bevor weitere Beschilderungen erfolgen.

10.

Ausbau des „Shuttleverkehrs“ auf der Warnow, z. B. in Richtung Stadthafen

- ⇒ Ein Shuttleverkehr auf der Warnow besteht bereits.
- ⇒ Dieser Handlungsansatz sollte vorrangig unter dem Aspekt „maritimes Erleben“ für Touristen betrachtet werden und im Rahmen des in der Erarbeitung befindlichen Tourismuskonzeptes unter Einbeziehung des Warnowufers, der Mittelmole und des Stadthafens weiterführend untersucht werden.

11.

Entwicklung eines Reisebuskonzeptes in Korrespondenz mit dem Tourismuskonzept

- ⇒ Ein Reisebuskonzept mit Standorten und Haltepunkten für Reisebusse besteht bereits. Mit der Umgestaltung der Mittelmole und der erforderlichen Umgestaltung des Platzes am Neptun-Hotel werden dafür verbesserte Voraussetzungen geschaffen. Auf der Mittelmole sollten 3-4 Halteplätze für Reisebusse vorgesehen werden. Der Standort ist im Rahmen des Wettbewerbs- bzw. des anschließenden Bebauungsplanverfahrens zu prüfen.

Abb. 70: Plan ENTWICKLUNGSZIELE – II. Verkehr

Der Plan **ENTWICKLUNGSZIELE – II. Verkehr** zeigt:
Entwicklungszeile - Maßnahmen

- Hauptstraßen
- Erschließungsstraßen
- Fußgängerzonen
- Ostseeküstenradwege
- Klärung Ortsdurchfahrt
- Richtung Einbahnstraße
- Sanierung von Straßen und Plätzen gemäß Förderprogramm
- Bereiche mit Entlastungsmaßnahmen vom ruhenden Verkehr
- Verbesserung Fußwegeverbindung
- Parkplatz
- Aufhebung/ Reduzierung von Parkplätzen
- Neue Stellplatzanlage
- Taxistand
- Reisebusstellplatz
- Caravanplatz
- Temporäre Sperrung für KFZ- (Hanse-Sail, ggf. zeitlich ausdehnen)
- Bushaltestelle - Ortsbus Potenzial für Shuttle-Verkehr
- Bahnhof
- S-Bahn-Haltepunkt

III Wirtschaft und Gewerbe

Entwicklungsziel/e:

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

Wesentliche Handlungsansätze:

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

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

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

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

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

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

Einzelmaßnahmen und Projekte:

1.

Erhalt des Werftgeländes als Industriestandort, Werftbecken und Werftanlagen für eine neue / reaktivierte Fährverbindung nach Gedser nutzen, Reaktivierung der Brachflächen für neue gewerbliche Nutzungen

Das Werftgelände ist als **Industrie- und Gewerbestandort** zu erhalten und zu stärken. Hierfür sind die hier vorhandenen Brachflächen und untergenutzten Grundstücksflächen für neue gewerbliche Nutzungen zu aktivieren.

Die beiden Projektansätze „Erhalt der Werftgeländes als Industriestandort“ sowie „Reaktivierung der Brachflächen für neue gewerbliche Nutzungen (am Standort Werftgelände)“ haben eine hohe Priorität und sind gemeinsam und zusammenfassend zu behandeln. Beide Ansätze haben mehrere Entwicklungs- und Handlungsoptionen, die eng beieinander liegen, sich gegenseitig bedingen und in ihrer Ausrichtung stark miteinander in Verbindung stehen.

Die **Standortqualitäten des Werftareals** werden von Gewerbebetrieben, Dienstleistungs- oder technologisch orientierte Unternehmen nachgefragt, die die Nähe zum Werft-, Schiffsbau- oder Montagebetrieb suchen. Vor allem die wasserseitigen Grundstücksflächen und Kaianlagen des Werftgeländes, sind für die Erweiterung des Kreuzschiffahrtbetriebes von besonderem Interesse und sollten diesbezüglich auf ihre Eignung und den damit verbundenen Aktivierungsaufwand näher untersucht werden.

Im Sinne des o.g. Handlungsansatzes, die Wirtschaftsstandorte Warnemündes durch Modernisierungen, Erweiterungen und ggf. durch eine verbesserte Erschließung zu stärken, sollten im Rahmen dieses Projektes zunächst die **Ansiedlungspotenziale** im Bereich des Werftgeländes gemeinsam mit dem jetzigen Grundstückseigentümer geprüft und auf ihre Eignung hin untersucht werden. Hierzu sind die bereits erschlossenen, wasserseitigen Grundstücksteile ebenso in die Betrachtung zu nehmen, wie die im südwestlichen, zur Bahntrasse gelegenen, zum Teil brachliegenden oder noch gar nicht erschlossenen Grundstücksflächen des Werftgeländes, insbesondere vor dem Hintergrund einer mit dem ÖPNV-Verknüpfungspunkt verbesserten verkehrlichen Anbindung.

Ein weiterer Prüfauftrag im Hinblick auf die Eignung von Grundstücksflächen zielt auf das alte **Werftbecken** mit seinen Kaianlagen, sowohl auf Seiten des Werftstandortes als auch auf Seiten der Werftallee im Bereich der Bahntrasse. Neben der Prüfung der Eignung der Grundstücksareale auf dem Werftgelände für weitere Gewerbeansiedlungen bzw. am Rande des Werftgeländes für den erweiterten **Kreuzfahrtbetrieb** sollte darüber hinaus das eigentliche Werftbecken zur Ausweisung neuer Liegeplätze für die Kreuzfahrtschiffe untersucht werden. Insbesondere Letztgenanntes ist eine von Seiten der für den Kreuzschiffahrtbetrieb zuständigen HERO vorgegebene Alternativlösung (Nutzung des Werftbeckens) zur Erweiterung und infrastrukturellen Optimierung des Kreuzschiffahrtbetriebes.

Die Notwendigkeit, die Alternativlösung „Werftbeckennutzung für den erweiterten/ optimierten Kreuzfahrtbetrieb“ vertiefend zu untersuchen, nicht nur in technischer sondern auch in stadtökonomischer Hinsicht (vergleichende Investitionskosten, vergleichende Folgekosten, Nutzung von Synergiepotenzialen etc.) ergibt sich aus den von Seiten der HERO vorgegebenen Varianten (vgl. Kap 4.3. Handlungsbereich III „Wirtschaft und Gewerbe“).

⇒ Eine abschließende Position für die eine oder andere Variante ist im Rahmen des Strukturkonzeptes zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, da hierfür eine feinkörnigere und detaillierter aufbereitete **Variantenuntersuchung** erfolgen muss. Diese Varianten-

untersuchung soll neben der Betrachtung aus dem Blickwinkel des Kreuzfahrtschiffbetriebes vor allem auch die übrigen zu gewährleistenden Erforderlichkeiten berücksichtigen und in die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen mit einbeziehen, wie die qualitativ verbesserte Aufrechterhaltung der Fährverbindung Warnemünde – Hohe Düne, die städtebaulichen und nutzungsstrukturellen Anforderungen, die sich aus den Planungen zur Mittelmole ergeben, oder auch die gegebenenfalls hierbei initiierte Flächenaktivierung auf dem Werftgelände für weitere Ansiedlungsmöglichkeiten (Synergien).

- ⇒ Darüber hinaus sind im Zuge einer Variantenuntersuchung gleichzeitig weitere Anforderungen an die Optimierung und den **Ausbau des Kreuzschiffahrtbetriebes** einzubeziehen. Diese Anforderungen beziehen sich zum einen auf Flächenerweiterungen zur Gewährleistung von Abfertigungsvorgängen von Stop-Over-Schiffen in einer Größenordnung von 60 Meter sowie eine leistungsfähige Anbindung an das Straßennetz für Ver-/Entsorgungsfahrzeuge, Bustransporte etc. Diese Flächenerweiterung bezieht sich zunächst auf den Standort der Mittelmole, ebenso der aus Sicht der HERO erforderliche Abriss des Zwiebschuppens und der Flächeneinbeziehung zwischen Gleisanlagen und neuer Erschließungsstraße. Ferner sollen die aus der Verfüllung des Werftbeckens entstehenden neuen Flächen am Süden des Werftbeckens für den Kreuzfahrtbetriebes genutzt werden, wie z.B. für verkehrliche Funktionen wie Parkhaus, Busstellplätze, Vorstau von Ver-/Entsorgungs-Lkw.
- ⇒ Im Zusammenhang mit dem Projekt, das Werftgelände als Industriestandort zu erhalten und zu stärken, wurde als weiteres Entwicklungspotenzial vorgeschlagen, die mögliche Einrichtung bzw. Reaktivierung einer **Fährverbindung nach Gedser** und der damit verbundene Fährbetrieb für den Werftstandort in Erwägung zu ziehen. Vor allem aus wirtschaftlichen Gründen (zu hoher Investitionsaufwand zur Herstellung entsprechender Verkehrserschließungen und -anbindungen, zusätzliche Emissionsbelastungen für Warnemünde, bessere Synergiebeziehungen im Überseehafen) werden dem Projektanliegen keine Realisierungschancen eingeräumt. Darüber hinaus ist festzustellen, dass der in den Überseehafen Rostocks verlegte Fährbetrieb für Kfz- und Lkw-Fähren derzeit ausgebaut wird und die Verlegung vor allem aus Gründen der Vermeidung von Verkehrsbelastungen für Warnemündes vollzogen wurde.
- ⇒ Aus dem Blickwinkel „Verbesserung der touristischen Angebote im Zusammenhang mit der **Ausflugsschiffahrt**“ könnte die Einrichtung einer Passagierfährverbindung im Sinne von Schnellverkehren nach Kopenhagen, Rügen, Stettin oder Lübeck sinnvoll und umsetzbar sein sowie wirtschaftlich tragfähig. Hierzu ist aber eine vertiefende Expertise notwendig, die auch die Frage klären muss, ob Warnemünde ein Zusteigestandort für derartige kleinere Passagierfähren ist und der Haupteinsteige- und -aussteigestandort sich im Stadthafen befindet oder der Abfahrts- und Ankunftsstandort für eine „schnelle Fähre“ der Bereich der Mittelmole sein kann
- ⇒ Zusammenfassend sind zur Konkretisierung und Vorbereitung der Umsetzung der Projekt- und Maßnahmenansätze „Erhalt des Werftgeländes als Industriestandort“ und „Bereitstellung von Gewerbeflächen u.a. für den Kreuzfahrtbetrieb und für maritimes Gewerbe“ folgende **weiterführende Schritte** anzugehen:
 - Prüfung der Eignung der Flächenpotenziale auf dem Werftgelände zur Ansiedlung/ Einordnung weiterer Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe; Abstimmungen mit dem Grundeigentümer und der Wirtschaftsförderung.
 - Untersuchung einer verbesserten Anbindung/ Erschließung des Werftareals sowohl hinsichtlich neuer Gewerbestandorte als auch hinsichtlich der erweiterten Flächen am

südlichen Ende des in Teilen zugeschütteten Werftbeckens für verkehrliche Funktionen im Zusammenhang mit dem erweiterten Kreuzfahrtbetrieb.

- Durchführung einer vertiefenden Variantenuntersuchung die einerseits die Erweiterung der Schiffs Liegeplätze auf der Mittelmole zu Lasten der bestehenden Fährverbindung nach Hohe Düne darstellt, andererseits alternativ die Erweiterung der Schiffs-liegeplatzmöglichkeit im Bereich des Werftbeckens verfolgt. Hierbei sind neben den rein hafenwirtschaftlichen Fragestellungen insbesondere die direkten und indirekten Aufwendungen in Bezug auf die Verlagerung der Fährverbindung, die Bereitstellung von Flächen und deren Nutzung und Anbindung, die Herstellung der erforderlichen betrieblichen Infrastrukturen, Werftbeckenverfüllung wie auch die Anforderungen aus den städtebaulichen und nutzungsstrukturellen Zielsetzungen der Handlungsbereiche Wohnen, Tourismus und Mittelmole zu berücksichtigen.
- Prüfung der Möglichkeit, für Tagestouristen ein erweitertes Angebot im Bereich Ausfluggastschifffahrt (Schnellverkehre nach Kopenhagen, Stettin etc.) einzurichten, die ggf. ihren Zusteigestandort oder Haupteinsteige/ Aussteigestandort in Warnemünde (Mittelmole) haben. Hierzu sollten auch Aussagen des in der Erarbeitung befindlichen Tourismuskonzeptes einbezogen werden.

2.

Erweiterung und Weiterentwicklung des Technologiezentrums Warnemünde (TZW) westlich oder östlich der Stadtautobahn

- ⇒ Das Technologiezentrums Warnemünde (TZW), mit seinen derzeit rd. 80 technologieorientierten Unternehmen und Existenzgründern, sucht Erweiterungsflächen, um künftig weiteren Neuansiedlungen im Rahmen des Netzwerkes des Technologiezentrums entsprechende Nutz- und Gewerbeflächen zur Miete anbieten zu können. Zurzeit umfasst die vermietbare Fläche des TZW etwa rd. 16.000 m². In 2010 konnten für den Standort vier neue Firmen aus den Bereichen Mess- und Prüftechnik, Hard- und Softwareentwicklung sowie Coaching und Training von technologieorientierte Unternehmen akquiriert werden.
- ⇒ Im Rahmen der Erarbeitung des Strukturkonzeptes wurden bereits zu Beginn gezielt Expertengespräche mit dem Technologiezentrum durchgeführt, die u.a. im Ergebnis den dringenden Wunsch nach Erweiterungsflächen für das TZW in unmittelbarer Nachbarschaft formulierten. Dieser Wunsch nach Erweiterungsflächen in direkter Nachbarschaft zum jetzigen Standort war bereits im Vorfeld an die Stadtverwaltung mit dem Hinweis herangetragen worden, dass es aus Sicht des TZW zwei Standortalternativen gibt.
- ⇒ Zum einen befindet sich ein geeigneter Standort zur Standorterweiterung westlich der Stadtautobahn, in relativer Dichte zum bestehenden TZW. Diese Erweiterungsfläche befindet sich bereits in einem B-Planverfahren.
- ⇒ Der zweite in Betracht kommende Standort für eine Erweiterung des TZW ist ein derzeit als Parkplatzfläche genutzter Standort, direkt östlich angrenzend an die Stadtautobahn. Dieser Standort, der sich etwa 250 Meter östlich des jetzigen TZW-Standes befindet, wurde von Seiten des Grundeigentümers bereits dem TZW angedient. Die bestehende Parkplatznutzung ist auch im Hinblick auf die Anordnung weiterer Stellplätze in diesem Bereich bei den Überlegungen zur Ansiedlung des TZW in diesem Bereich zu berücksichtigen.

- ⇒ Dieses Projekt/ diese Maßnahme entspricht der dem Handlungsbereich „Wirtschaft und Gewerbe“ zugrunde gelegten Entwicklungszielsetzung sowie dem auf dieses Projekt bezogenen Handlungsansatz. Insofern sollte auf Grundlage der bereits laufenden Abstimmungen zwischen Stadt und TZW kurzfristig entschieden werden, ob zusätzlich die östlich der Stadtautobahn gelegene Fläche für die TZW-Erweiterung aus wirtschaftlichen und auch aus logistischen Gründen heraus in Betracht kommt und ob hierzu kurzfristig die bauleitplanerischen Maßnahmen eingeleitet werden sollten.
- ⇒ Aus städtebaulicher Sicht wird der Standort östlich der Stadtautobahn favorisiert, da durch den hier entstehenden Neubau die Eingangssituation Warnemündes auch im Hinblick auf die Einbeziehung von Stellplatzanlagen deutlich aufgewertet werden könnte. Aus Gesichtspunkten der Imagewirkung an dieser Stelle könnte hier ein nachvollziehbares Zeichen für den Technologiestandort Warnemünde gesetzt werden.

3.

Erhalt und Stärkung der Bäderregelung

- ⇒ Dieses Projekt bzw. diese Maßnahme wird als eine wichtige und erforderliche Voraussetzung für die Umsetzung der wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung für gesamt Warnemünde gesehen, insbesondere für die Stärkung der Einzelhandelsentwicklung.
- ⇒ Das Seebad Warnemünde wie auch die Küstenlinie Rostocks profitieren grundsätzlich von der Bäderregelung. Hierdurch wird insbesondere der touristischen Bedeutung von Warnemünde entsprechend Rechnung getragen.
- ⇒ Der Umfang der über die Bäderregelung derzeit festgelegten verkaufsoffenen Sonntage (zehn) ist vor dem Hintergrund der Anstrengungen, die die Stadt Rostock unternimmt, den Fremdenverkehr als nachhaltigen Wirtschaftsfaktor für Warnemünde, die Stadt Rostock und die Region auszubauen und weiterzuentwickeln (z.B. im Bereich Kreuzschiffahrttourismus), aus Sicht der Gutachter zu gering.
- ⇒ Mit Blick auf die mit dem Strukturkonzept verbundenen Entwicklungsziele, aber auch unter Berücksichtigung der Leitlinien zur Stadtentwicklung der Hansestadt Rostock („Leitlinie V „Stadt des Tourismus“) sollte das Ziel in diesem Zusammenhang sein, die Bäderregelung entsprechend der Regelungen für die Weltkulturerbestädte Wismar und Stralsund auch auf den Standort Rostock-Warnemünde auszuweiten und perspektivisch hier auch die Möglichkeit von 20 offenen Sonntagen gelten zu lassen.

4.

Entwicklung und Etablierung saisonverlängernder Maßnahmen zur ganzjährigen Belebung des Einzelhandels und der lokalen Wirtschaft

- ⇒ Dieses Projekt bzw. dieser Projektansatz ist in den fachöffentlichen Beteiligungsveranstaltungen aber auch im Rahmen der Facharbeitsgruppe „Tourismus“ vielfach gefordert worden und mit einer hohen Priorität versehen worden. Zum einen handelt es sich hierbei um infrastrukturelle Einzelmaßnahmen im Bereich Kultur, Sport und Freizeit, die auf die Stärkung des Wohnstandortes Warnemünde bzw. Küstenlinie abzielen und dadurch auch zur Belebung des Einzelhandels beitragen. Zum anderen sind hiermit weitere Einzelmaßnahmen verbunden, die sich schwerpunktmäßig auf den Bereich Tourismus beziehen, die vor allem in den Zeiten der Nebensaisons greifen und sich nachhaltig etablieren und somit zur Belebung des Einzelhandels und der lokalen Wirtschaft beitragen. Zurzeit sind es vor allem die Touristen und Tagesgäste (Übernachtungsgäste, Tagesausflügler, Nebenwohnsitze/ Ferienwohnungen, Segler/ Campingreisen, Kreuzfahrtpassagiere), die für den größten Teil des im Einzelhandel erzielten Umsatzvolumens verantwortlich sind.

- ⇒ In Abstimmung mit der Tourismuszentrale Rostock soll dieser Projektansatz „Entwicklung und Etablierung saisonverlängernder Maßnahmen zur ganzjährigen Belegung des Einzelhandels“ vertiefend durch das gegenwärtig in der Erarbeitung befindliche Tourismuskonzept behandelt werden, um hierzu weitere konkretisierende Aussagen und Ergebnisse zu bekommen, welche Projekte und Einzelmaßnahmen dem Standort Warnemünde entsprechend weiterverfolgt werden sollten, welche Aktionen, Veranstaltungen und Einzelprojekte möglichst nachhaltig wirken und mit der Standortentwicklung Warnemündes harmonieren.
- ⇒ Ein wichtiger, weiterzuverfolgender Ansatzpunkt im Zusammenhang mit der Entwicklung und Etablierung saisonverlängernder Maßnahmen besteht in der Ausweitung der kulturellen Angebote in Warnemünde und der Entwicklung eines bündelnden und integrierten Kulturkonzeptes, das in Abgleich mit einem Kulturkonzept für die Gesamtstadt Rostock entwickelt werden sollte. Weiterführende Aussagen und Ergebnisse wird die neue Tourismuskonzeption der Hansestadt Rostock liefern, die nach Vorlage und Abstimmung in das vorliegende Strukturkonzept eingebunden werden sollte.

5.

Verbesserung der Attraktivität der Mühlenstraße für den Einzelhandel sowie insgesamt Qualitätsverbesserungen im Einzelhandel

- ⇒ Beide Projektansätze haben eine im Vergleich zu den vorherigen Projekten / Maßnahmen in diesem Handlungsbereich mittlere Prioritätensetzung. Dennoch ist insbesondere die Verbesserung der Attraktivität der Mühlenstraße nicht nur als Standort für den Einzelhandel eine wichtige und zu unterstützende Forderung sondern auch in Bezug auf eine verbesserte Besucher- und Gästelenkung im westlichen Teil der innerörtlichen Lage von Warnemünde.
- ⇒ Zunächst ist jedoch die Frage zu klären bzw. einzugrenzen, was unter „Verbesserung der Attraktivität für den Einzelhandel“ zu verstehen ist. Sollte mit dieser Forderung eine Erweiterung der Einzelhandelsfläche im Bereich der Mühlenstraße verbunden sein, würde vor dem Hintergrund des für den Standort Warnemünde gegenwärtig als äußerst begrenzt eingestuften Einzelhandelspotenzials ein Zielkonflikt mit den anderen bestehenden Einzelhandelsstandorten in der Ortslage (einschl. mit dem „Entwicklungsbereich Mittelmole“) entstehen.
- ⇒ Mit Bezug auf die künftige städtebauliche Entwicklung der Mittelmole wurde als Baustein zum Strukturkonzept hierfür eine separate Einzelhandelsuntersuchung durchgeführt, die Aussagen zum Erweiterungspotenzial bzw. Expansionsrahmen für den Einzelhandel am Standort Mittelmole und der übrigen Ortslage Warnemündes, einschließlich Mühlenstraße trifft. Es macht darüber hinaus auch Aussagen zu den nachgefragten Sortimenten.²⁷
- ⇒ In Bezug auf die Forderung „Qualitätsverbesserung im Einzelhandel“ kann das Strukturkonzept nur schwerlich konkrete Aussagen treffen und Verbesserungsmaßnahmen bezeichnen, die beispielsweise über eine Beratung / Coaching von klein- und mittelständigen Einzelhändlern hinausgehen. Ein wichtiger Aufwertungsimpuls für die Mühlenstraße in Bezug auf Attraktivität und Einzelhandelsqualität wird einerseits durch die bereits lange geplante Neugestaltung der Mühlenstraße erzielt, unter der Voraussetzung, dass die geplanten Aufwertungsmaßnahmen für die Mühlenstraße in Abstimmung mit den Einzelhändlern erfolgen und dass Wert darauf gelegt wird, u.a. einen ununterbrochenen Passantenfluss zu gewährleisten, d.h. keine Umwege, Konflikte durch Pkw-Zufahrten, zu viele „Kleiderständer“ oder Mobiliar auf den Fußwegen etc.

²⁷ „Entwicklung der Mittelmole in Rostock-Warnemünde“ – Einzelhandelsuntersuchung als Baustein zum Strukturkonzept Warnemünde, i.A. der Hansestadt Rostock, verfasst durch Dr. Lademann & Partner – Gesellschaft für Unternehmens- und Kommunalberatung mbH, Rostock Juni 2010.

- ⇒ Diese zu berücksichtigenden Aspekte aus dem Blickwinkel des Einzelhandels sollten im Übrigen auch bei den vorgesehenen Neuplanungen zum Kirchenplatz Berücksichtigung finden, zumal eine der zentralen Hauptfußwegeachsen vom Bahnhof über die Bahnhofsbrücke und den Kirchenplatz in die Mühlenstraße verläuft.
- ⇒ Andererseits würde ein deutlicher Aufwertungsimpuls für die Mühlenstraße erzielt, wenn am westlichen Ende der Mühlenstraße ein „Gegenpol“, eine „Ankernutzung“, ein „Magnet“ entstünde, der für die Besucher, Gäste, Touristen einen attraktiver Anlauf-, Treff- oder Orientierungspunkt darstellen könnte, um die Frequentierung zu erhöhen und den „Passantenparcours“ abzurunden.
- ⇒ Unter Zugrundelegung der Ergebnisse der jüngsten Einzelhandelsuntersuchung für den Bereich der Mittelmole wie auch die der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Rostock²⁸ werden demnach die sozioökonomischen Rahmenbedingungen für Warnemünde zwar als stabil angesehen,²⁹ stellen aber im Vergleich zu den Touristen und Kreuzfahrtpassagieren derzeit kein „Motor“ für eine Flächenerweiterung im Einzelhandel dar.
- ⇒ Die Einschätzungen zur Einzelhandelsentwicklung sollten vor dem Hintergrund der sich aus dem Strukturkonzept ergebenden Impulse, die u.a. auf eine Steigerung der Wohnbevölkerung aber auch auf eine Intensivierung des Fremdenverkehrs abzielen, im Zuge einer Evaluierung und Fortschreibung des Strukturkonzeptes (ca. 3-4 Jahren) überprüft werden.
- ⇒ Auch wenn gegebenenfalls durch höhere Annahmen bzw. Ausgangswerte (z.B. bei den Touristen, perspektivisch wachsender Bevölkerung o.ä.) der Expansionsrahmen noch etwas auszubauen wäre, ist in Bezug auf die Mühlenstraße grundsätzlich von einer Kompensation derzeitiger Einzelhandelsangebote, die z.T. im Billigwarenbereich liegen, zu qualitativ höherwertigen Waren auszugehen. Eine quantitative Erweiterung der Einzelhandelsflächen in diesem Bereich wird zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht befürwortet.
- ⇒ Zusammenfassend ist festzustellen, dass für den Bereich der Mühlenstraße eine qualitative Aufwertung des Einzelhandelsbesatzes anzustreben ist. Hierfür sollten z.B. Beratungs- und Coachinginstrumente für die klein- und mittelständischen Einzelhändler zum Einsatz kommen (Verbesserung des Erscheinungsbildes, Änderung des Warensortiments etc.). Eine größere Erweiterung der Einzelhandelsflächen am Standort der Mühlenstraße wird nicht gesehen.
- ⇒ Die Planungen für die Umgestaltung und Aufwertung der Mühlenstraße liegen vor. Anforderungen des Einzelhandels und der Passantenführung sind im Zusammenhang mit der baulich-räumlichen Gestaltung zu beachten bzw. zu berücksichtigen. Die Planungen zur Mühlenstraße sollten mit den anzugehenden Planungen für den Kirchenplatz abgestimmt und zusammengeführt werden (einheitliches Planungskonzept).
- ⇒ Für den westlichen Abschluss der Mühlenstraße ist eine dem Standort angemessene Ankernutzung als „Endpol“ bzw. Magnet für die Einzelhandelsachse Bahnhof – Mühlenstraße zu entwickeln. Hierfür sollte eine standortbezogene Untersuchung durchgeführt werden, um für diesen Standort eine tragfähige Nutzung bzw. einen Nutzungsmix auszuloten.

²⁸ „Perspektiven der Einzelhandelsentwicklung der Hansestadt Rostock bis zum Jahr 2015 - Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes aus 2001, i.A. der Hansestadt Rostock, verfasst durch Dr. Lademann & Partner – Gesellschaft für Unternehmens- und Kommunalberatung mbH, Rostock November 2007.

²⁹ Geringe Bevölkerungsanzahl, deutliche Bevölkerungsabnahme, stagnierende Bevölkerungsentwicklung, überdurchschnittliche Kaufkraft.

Abb. 71: Plan ENTWICKLUNGSZIELE – III. Wirtschaft und Gewerbe“

Der Plan **ENTWICKLUNGSZIELE – III. Wirtschaft und Gewerbe** zeigt:

- Stärkung - Arrondierung des Zentrums- Einkaufsbereich Einzelhandel - Gastronomie
- Stärkung – Entwicklung der gewerblichen Nutzungen
- Neuordnung/Nutzungsintensivierung Werftfläche
- Entwicklung von Brachflächen / untergenutzte Gebieten
- Erweiterung / Stärkung TZW
- Stärkung der Achse Bahnhof - Mühlenstraße
- Entwicklungsbereich Kreuzschiffahrt
- Instandsetzung - Aufwertung von Straßen-und Platzräumen
- Stärkung der Verbindung zwischen Bereichen des Stadtzentrums

IV Tourismus

Entwicklungsziel/e:

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

Wesentliche Handlungsansätze:

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

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

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

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

Einzelmaßnahmen und Projekte:

1.

Wahrung des Verhältnisses von Ferienwohnungen und Dauerwohnungen, Erhalt eines „urbanen Gleichgewichts“

- ⇒ Dieser Projektansatz hat eine übergreifende Bedeutung für den Standort der Küstenlinie insgesamt und insbesondere für den Stadtbereich von Warnemünde und soll vor allem einen positiven Einfluss auf den Wohnstandort Warnemünde ausüben (vgl. Handlungsbereich V. Wohnen). Es werden aber auch gleichzeitig positive Auswirkungen auf das bestehende Beherbergungsgewerbe erwartet.
- ⇒ Auf Grundlage der abgestimmten Zielsetzungen zum Strukturkonzept hat die Stabilisierung der Wohnfunktion in und für den Standort Warnemünde eine sehr hohe Priorität. Vor dem

Hintergrund des überproportionalen Anteils von Ferienwohnungen an der Küstenlinie Rostocks und der notwendigen Entspannung des lokalen Wohnungsmarktes von Warnemünde ist eine Umwandlung von Dauerwohnungen in Ferienwohnungen für eine Übergangszeit zu verhindern. Hierfür ist ein politisches Mandat erforderlich, um entsprechende Anträge und Maßnahmen künftig dahingehend zu prüfen.

- ⇒ Um zukünftig ein ausgewogenes Verhältnis an Dauer- und Ferienwohnungen herzustellen, sollten keine weiteren Ferienwohnungen in Neubaugebieten, aber auch keine weiteren Umwandlungen im Wohnungsbestand in Ferienwohnungen zugelassen werden. Hierfür sollten die entsprechenden Bebauungsplanverfahren ebenso genutzt werden wie die Einführung einer Genehmigungspflicht, die Anwendung der Zweckentfremdungsverordnung oder das Instrument der Erhaltungssatzung.

2.

Ausbau von Sportangeboten für Kinder und Jugendliche in Warnemünde (auch für Touristen), wie Sport-/ Bolzplätze, Sporthalle

- ⇒ Neubau einer multifunktionalen Dreifeldsporthalle: Hierbei sollte neben einer vereins-/ wettkampfbезогenen Nutzung auch eine allgemeine, öffentliche Nutzung der Sporthalle gewährleistet werden. Gleichzeitig mit der Realisierung sollte in Abstimmung mit den Verantwortlichen, den lokalen Sportvereinen u.a. ein abgestimmtes Betriebskonzept erarbeitet werden.
- ⇒ Erneuerung der Sportplätze und ggf. Neuanlage eines neuen Sportplatzes: Die Sanierung der Sportplätze Parkstraße befindet sich bereits in der Ausführungsplanung. Eine über den Vereinssport hinausgehende allgemeine öffentliche Nutzbarkeit für Touristen und Bewohner der Sportplätze ist vorzusehen. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Nachfrage und Intensität ist ggf. die Anlage eines weiteren, zentral gelegenen Sportplatzes erforderlich.
- ⇒ Erweiterung des Bolz-, Spiel- und Bewegungsplatzangebotes für Kinder, Jugendliche und Senioren: Im rückwärtigen Strandbereich sollte das Angebot an attraktiven Bolz-, Spiel- und Bewegungsplätzen, die für Kinder, Jugendliche und/oder Senioren genutzt werden können, erweitert werden. Hierzu sollte das bestehende Spielplatzkonzept mit Blick auf in Betracht kommende Standorte in der Nähe des Strand-/ Dünenbereiches fortgeschrieben werden.
- ⇒ Die Einrichtung einer Kletterhalle und eines Indoor-Spielplatzes sind ebenfalls synergetisch orientierte Einzelmaßnahmen, die einerseits auf die Stärkung eines familienfreundlichen Wohnortes und seine diesbezügliche Infrastruktur abzielen, andererseits die Stärkung und den Ausbau Warnemündes als moderner und junge Zielgruppen ansprechender Ferien- und Urlaubsort verfolgt. Hierdurch wird ein wichtiger Beitrag zur Erweiterung familienorientierter touristischer Angebote für Schlechtwetterverhältnisse an der Küstenlinie wie auch zur Saisonverlängerung geleistet. Nachfrage, Anforderungen und inhaltliche Vorschläge hierzu werden vom Tourismuskonzept erwartet. Die Standortentwicklung im Bereich Güterbahnhof sollte in diesem Zusammenhang mit einbezogen werden.

3.

Yachthafenerweiterung / Ausbau zum Segelstandort für Training und Wettbewerbe

- ⇒ Der Ausbau und Erweiterung des Segelstandortes und des Yachthafens im Bereich der Mittelmole ist eine sehr wichtige und bereits länger geforderte Maßnahme, die eine hohe Priorität hat und kurzfristig im Hinblick auf die zu berücksichtigenden und in die weiteren Planungen einzubindenden Anforderungsprofile (Flächenbedarf, Stell-/ Liegeplätze, Infrastruktur

etc.) konkretisiert werden soll. Der Verbleib, die Unterbringung und die Erweiterung von Nutzungen im Zusammenhang mit dem Segelsport auf der Mittelmole ist ein wichtiger Bestandteil für die touristische und Standortentwicklung Warnemündes und trägt zur Belebung der Mittelmole bei.

- ⇒ Der traditionell für den Segel- und maritimen Freizeitsport vorgesehene nördliche Bereich der Mittelmole, einschl. die in Landesträgerschaft befindliche Segelsportschule, soll im Zuge der Neuentwicklung der Mittelmole ausgebaut und neu geordnet werden. Hierzu ist kurzfristig ein Anforderungsprofil für den Standortausbau zu erarbeiten u.a. in Bezug auf den anstehenden Städtebaulichen Ideenwettbewerb bzw. das anstehende Bebauungsplanverfahren.
- ⇒ Der Ausbau und die Schärfung des Profils Warnemündes als Segel- und als maritimer Wassersportstandort ist ein zentraler Tourismusfaktor für die Rostocker Küstenlinie. Von dem in der Erarbeitung befindliche Tourismuskonzept wird erwartet, insbesondere konkrete und vertiefende Aussagen zur weiteren und nachhaltigen Profilierung des Segel- und maritimer Wassersportstandortes Warnemünde unter Einbeziehung der gesamten Küstenlinie zu erhalten, die in das Strukturkonzept eingebunden werden können (Image, Synergieeffekte, Alleinstellungsmerkmale, ggf. infrastrukturelle Angebotserweiterungen u.ä.).
- ⇒ In diesem Zusammenhang sollte möglichst kurzfristig eine verifizierende Einschätzung und Überprüfung der gewünschten Einordnung eines Sporthotels im Kontext mit dem erneuerten bzw. erweiterten Segelstandortes auf der Mittelmole eingeholt werden. In Ergänzung zum vorliegenden Beherbergungskonzept³⁰ wird das in der Erarbeitung befindliche Tourismuskonzept insbesondere Aussagen zur Bedarfs- und Angebotsentwicklung im Bereich Hotellerie liefern. Die Ergebnisse hierzu wie auch die Ergebnisse des Beherbergungskonzeptes stellen die Rahmenbedingung für die weitere Entwicklung im Bereich Hotellerie im allgemeinen wie auch im Zusammenhang mit der Einordnung eines Sporthotels ggf. im Kontext mit dem Ausbau des Segelstandortes im speziellen dar. Eine maßvolle Erweiterung der Hotelkapazitäten liegt aus Sicht des Beherbergungskonzeptes im 2- bis 3-Sternebereich (Sporthotel).
- ⇒ Insgesamt soll das Sportbootareal am Süden des Alten Stroms erhalten werden. Durch die städtebauliche Aufwertung und Neuordnung des Bereiches der Mittelmole wird auch der Sportbootbereich auf der Ostseite des Alten Stroms betroffen sein. Hier wird bei einer Neuordnung und Sanierung der Liegeplätze vorrangig der Erhalt der sich hier erstreckenden Grünanlage angestrebt.

4.

Ganzjährige Strandbewirtschaftung, insbesondere ganzjährige Toilettenversorgung; Sanierung der Strandzugänge; Verbesserung der Strandversorgung (Kioske, Papierkörbe etc.); Umsetzungskonzept Strand fehlt

- ⇒ Die Erstellung eines Strandkonzeptes für die Küstenlinie auf Grundlage der Ergebnisse des Strukturkonzeptes und des Tourismuskonzeptes ist eine Maßnahme, die zur Saisonverlängerung beiträgt und daher zu befürworten ist und verstärkt vorangebracht werden sollte.
- ⇒ Der sich im Planverfahren befindende B-Plan „Strand“ bildet einen Großteil der Anforderungen an die Neuordnung und Ausstattungserfordernisse des Strandbereiches des Seebades Warnemünde ab. Der B-Plan bildet das Strandkonzept für Warnemünde. Auf Grundlage der

³⁰ Beherbergungskonzept der Hansestadt Rostock, 2. Fortschreibung, Juni 2010, *wimes* im Auftrag der Hansestadt Rostock.

Ergebnisse zum Strukturkonzept und zum Tourismuskonzept (u.a. Befragungsergebnisse etc.) muss geprüft werden, ob für die Bereiche Hohe Düne, Markgrafenheide und Diedrichshagen ein entsprechender B-Plan erarbeitet werden muss (Strandzugänge, ganzjährige Toilettenversorgung etc.).

5.

Errichtung eines neuen Schwimmbades (für Bewohner und Touristen; Lösung „Samoa“-Problem)

- ⇒ Die Errichtung einer neuen Schwimmhalle am Standort Warnemünde ist eine äußerst wichtige und ebenfalls synergetisch orientierte Einzelmaßnahme, die einerseits auf die Stärkung und den Ausbau Warnemündes als modernem Ferien- und Urlaubsort, andererseits auf die deutliche Verbesserung der Infrastruktur eines familienfreundlichen Wohnortes abzielt. Hierdurch wird zudem ein wichtiger Beitrag zur Erweiterung touristischer Angebote für Schlechtwetterverhältnisse an der Küstenlinie wie auch zur Saisonverlängerung geleistet.
- ⇒ Die bauliche Sanierung und Inbetriebnahme eines neuen, öffentlich zugänglichen Schwimmbades mit einem wettkampf- bzw. sportfähigen 25m-Becken wird mit einer sehr hohen Priorität eingestuft. Das Baugenehmigungsverfahren läuft zurzeit.
- ⇒ Bei den weiteren Planungen (Sanierung und Neubau im Bereich des „alten Samoa“) ist es entscheidend, sicherzustellen, dass das neue Schwimmbad sowohl den Touristen und Gästen als auch für den Vereinssport, für das Schulschwimmen und dem allgemeinen Publikumsverkehr zur Verfügung steht. Ebenso ist mit dem neuen Schwimmbad ein ganzjähriger Betrieb anzustreben.

Abb. 72: Planskizze aus Presseartikel: „Teilabriss des Samoa steht bevor“



Quelle: Ostseezeitung, 12.3.2011.

6.

Saisonverlängernde Maßnahmen, u.a. Weihnachtsmärkte (Lebkuchenmärkte, Wintervergnügen) als touristische Attraktionen ausbauen

- ⇒ Zur Entwicklung und Etablierung saisonverlängernder Maßnahmen zur ganzjährigen Belebung der Tourismuswirtschaft, des Einzelhandels und der lokalen Wirtschaft wird das in der Erarbeitung befindliche Tourismuskonzept konkretisierende Aussagen und Vorschläge für ggf. fest zu etablierende und nachhaltig wirkende Aktionen und Maßnahmen liefern.
- ⇒ Dieses Projekt bzw. dieser Projektansatz ist in den fachöffentlichen Beteiligungsveranstaltungen und im Rahmen der Facharbeitsgruppe „Tourismus“ vielfach gefordert worden und mit einer hohen bis mittleren Priorität versehen worden.

- ⇒ Zum einen handelt es sich hierbei um infrastrukturelle Einzelmaßnahmen im Bereich Kultur, Sport und Freizeit, die den Urlaubstandort und auch den Wohnstandort Warnemünde bzw. Küstenlinie stärken und dadurch zur Belebung des Einzelhandels beitragen sollen. Zum anderen sind hiermit weitere Einzelmaßnahmen verbunden, die sich schwerpunktmäßig auf den Bereich Tourismus einschließlich Kultur beziehen, die vor allem in den Zeiten der Nebensaison greifen und sich nachhaltig etablieren sollen und somit die Belebung des Einzelhandels und der tourismusbezogenen Wirtschaft über die Hauptsaison hinaus im Blick haben.
- ⇒ In Abstimmung mit der Tourismuszentrale Rostock soll dieser Projektansatz „Entwicklung und Etablierung saisonverlängernder Maßnahmen zur ganzjährigen Belebung des Einzelhandels“ vertiefend durch das gegenwärtig in der Erarbeitung befindliche Tourismuskonzept behandelt werden, um hierzu weitere konkretisierende Aussagen darüber zu erhalten, welche Einzelmaßnahmen mit der Standortentwicklung Warnemündes harmonisieren und nachhaltig wirken und welche Aktionen, Veranstaltungen und Projekte für den Standort Warnemünde entsprechend weiterverfolgt werden sollten.
- ⇒ Ein wichtiger weiterzuverfolgender Ansatzpunkt im Zusammenhang mit der Entwicklung und Etablierung saisonverlängernder Maßnahmen besteht in der Ausweitung der kulturellen Angebote in Warnemünde und der Entwicklung eines bündelnden und integrierten Kulturkonzeptes, das in Abgleich mit einem Kulturkonzept für die Gesamtstadt Rostock entwickelt werden sollte. Weiterführende Aussagen wird die neue Tourismuskonzeption der Hansestadt Rostock liefern, deren Ergebnisse nach Vorlage und Abstimmung in das vorliegende Strukturkonzept eingebunden werden.

7.

Qualitative und quantitative Verbesserung der Außengastronomie

- ⇒ Die Verifizierung einer qualitativen und quantitativen Verbesserung der Außengastronomie sowie auch mögliche hierzu durchzuführende Maßnahmen und Projekte werden von den Aussagen und Ergebnissen des Tourismuskonzeptes abhängig gemacht, da u.a. die vorgesehene Gästebefragung verspricht, hierzu qualitativ ergiebige Hinweise zu liefern.
- ⇒ Auf Grundlage der Ergebnisse sollten anschließend ggf. planerische und unterstützende Maßnahmen eingeleitet werden.

8.

Begrenzte Entwicklung der Hotelkapazitäten für Warnemünde

- ⇒ Die Herleitung und Konkretisierung erforderlicher, auf die Stadtteilentwicklung Warnemündes abstellende Einzelmaßnahmen zur maßvollen Entwicklung weiterer Hotelkapazitäten werden durch das neue Tourismuskonzept für die Hansestadt Rostock geliefert.
- ⇒ In Ergänzung zum vorliegenden Beherbergungskonzept wird das in der Erarbeitung befindliche Tourismuskonzept weitere Aussagen insbesondere zur Bedarfs- und Angebotsentwicklung sowie zur Qualität und Anzahl der Hotelkapazitäten in Warnemünde liefern. Die Ergebnisse hierzu wie auch die Ergebnisse des Beherbergungskonzeptes stellen die Rahmenbedingung für die weitere Entwicklung im Bereich Hotellerie dar. Auf Grundlage der Ergebnisse sollten planerische und unterstützende Maßnahmen eingeleitet werden.
- ⇒ Ein vernünftiger Mix bei den Hotelangeboten ist notwendig für den Ausbau des Tourismus. Eine bedarfsgerechte Entwicklung sollte angestrebt und Kapazitätsgrenzen beachtet wer-

den. Das vorliegende Strukturkonzept weist bereits mögliche und potenziell infrage kommende Hotelstandorte aus (siehe Plan im Anschluss an diesen Abschnitt).

9.

Erarbeitung eines Masterplans Tourismus / Tourismuskonzept (Marketing, Zielgruppendefinition)

- ⇒ Die Erarbeitung einer Tourismuskonzeption für die Hansestadt Rostock und Warnemünde befindet sich derzeit in der Umsetzung. Es werden spezielle und ausführliche Aussagen für das Seebad und die Küstenlinie Rostocks erwartet. Die Ergebnisse des Tourismuskonzeptes werden mit den Ergebnissen zum Strukturkonzept abgestimmt und miteinander verzahnt.
- ⇒ Die Ausarbeitung wird sich auf die Küstenlinie insgesamt beziehen und somit die Bereiche Markgrafenheide und Diedrichshagen mit einbeziehen. Zudem sollte das Konzept neben einem Stärken-, Schwächen-, Chancen- und Risikoprofil auch Aussagen zu touristischen Ganzjahresangeboten entwickeln.

10.

Strukturierung der Strandbereiche für Versorgung, Sport, Events etc. auch unter Gesichtspunkten der Lärmentwicklung

- ⇒ Der bestehende Bebauungsplan „Strand“ bildet bereits einen Großteil der Anforderungen an die Neuordnung und Ausstattungserfordernisse des Strandbereiches im Bereich des Seebades Warnemünde ab.
- ⇒ Auf Basis der B-Plan-Festlegungen, der Ergebnisse zum Strukturkonzept und zum Tourismuskonzept (u.a. Befragungsergebnisse) sollte für die Bereiche Hohe Düne, Markgrafenheide und Diedrichshagen ein zusammenhängendes Strandkonzept entwickelt werden, wonach die Strandbereiche nach lärmsensiblen und lautstärkeintensiveren Nutzungen strukturiert werden.

11.

Einbeziehung Diedrichshagen und Markgrafenheide in die touristische Entwicklung

- ⇒ Das Tourismuskonzept befindet sich derzeit in der Erarbeitung. Es werden spezielle und ausführliche Aussagen für das Seebad und die Küstenlinie Rostocks erwartet. Die Ergebnisse des Tourismuskonzeptes werden mit den Ergebnissen zum Strukturkonzept abgestimmt und miteinander verzahnt. Auf Grundlage der Aussagen des Tourismuskonzeptes (SWOT-Analyse, Entwicklungsdynamik und -ziele etc.) werden im Strukturkonzept die Aussagen zur räumlichen Funktionsteilung zwischen den drei Orten Warnemünde (einschl. Hohe Düne), Diedrichshagen und Markgrafenheide im Bereich „Tourismus (Zielgruppenschwerpunkt, Beherbergung)“ und hinsichtlich des Bereiches „Wohnen“ weiterentwickelt.
- ⇒ Für die Erarbeitung eines Tourismuskonzeptes für die Hansestadt Rostock und Warnemünde, das die gesamte Küstenlinie einbezieht, bestehen unterschiedliche Auffassungen darüber, wie detailliert und umfangreich die Ortsteile Markgrafenheide und Diedrichshagen in die gemeinsamen Entwicklungsplanungen insbesondere im Bereich „Tourismus“ einbezogen werden sollten. Aus Sicht des Strukturkonzeptes ist es unbedingt erforderlich, eine aufeinander bezogene gemeinsame, nicht nur touristische Entwicklung

entlang der Küstenlinie anzugehen, ohne die Eigenständigkeit der Ortsteile dabei außer Acht zu lassen.

- ⇒ Im Zuge des bisherigen Verfahrens gab es den Vorschlag, die Ortsbeiräte Warnemünde und Markgrafenheide zusammenzulegen. Dieses ist ein weitgehender Vorschlag. Aus Sicht einer kooperativen Entwicklungsplanung wäre eine fallweise Zusammenlegung oder zumindest eine fallweise gemeinsame Durchführung beider Ortsbeiräte eine sinnvolle Maßnahme.
- ⇒ In jedem Fall ist eine wesentliche funktionale Voraussetzung für eine verstärkte Verzahnung (in den Bereichen „Tourismus“, „Wohnen“ und „Infrastruktur“) die Verbesserung der Fährverbindung bzw. Fähranbindung in Richtung Hohe Düne / Markgrafenheide.

12.

Aktivierung / Einrichtung von Passagierfähren Warnemünde – Gedser im Werftbecken als eine Saison verlängernde Maßnahme (Tagestouristen)

- ⇒ Im Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung des Werftgeländes wurde die mögliche Einrichtung bzw. Reaktivierung einer Fährverbindung nach Gedser und der damit verbundene Fährbetrieb in Erwägung gezogen. Vor allem aus wirtschaftlichen Gründen (zu hoher Investitionsaufwand zur Herstellung entsprechender Verkehrserschließungen und -anbindungen, zusätzliche Emissionsbelastungen für Warnemünde, bessere Synergien im Stadthafen) wird dem Projektanliegen keine Realisierungschance eingeräumt. Darüber hinaus ist festzustellen, dass der in den Überseehafen Rostocks verlegte Fährbetrieb für Kfz- und Lkw-Fähren derzeit ausgebaut wird und die Verlegung vor allem aus Gründen der Vermeidung von Verkehrsbelastungen für Warnemünde vollzogen wurde.
- ⇒ Aus dem Blickwinkel „Verbesserung der touristischen Angebote im Zusammenhang mit der Ausflugsschiffahrt“ könnte die Einrichtung einer Passagierfährverbindung zur Stärkung des Schiffsausflugsverkehrs entlang der Küsten oder im Sinne von Schnellverkehren nach Kopenhagen, Rügen, Stettin oder Lübeck sinnvoll und umsetzbar und auch wirtschaftlich tragfähig sein. Das Tourismuskonzept wird für die Küstenlinie bzw. auch für Rostock einen Schwerpunkt im Bereich des maritimen Tourismus ausmachen. Insofern kann zu diesem Projekt- bzw. Maßnahmevorschlag von Seiten des Tourismuskonzeptes eine Einschätzung zum möglichen Entwicklungspotenzial und zur Tragfähigkeit erwartet werden. Im Anschluss wäre jedoch eine vertiefende Expertise notwendig, die auch die Frage klären müsste, ob Warnemünde ein Zusteigestandort für derartige kleinere Passagierfähren ist und der Haupteinsteige- und -aussteigestandort sich im Stadthafen befindet oder ob der Abfahrts- und Ankunftsstandort für eine „schnelle Fähre“ der Bereich der Mittelmole sein kann.

13.

Entwicklung eines Caravanplatzes auf neuer Fläche in Diedrichshagen (fehlende Stellplätze für Caravantouristen, Zelte, Camper, Wohnmobile)

- ⇒ Der derzeitige Caravanplatz auf der Mittelmole wird zu Gunsten eines neuen Standortes aufgegeben. Ein neuer, bereits planerisch vorbereiteter Standort liegt hinter dem Sportplatz an der Parkstraße, auf einer sanierten, ehemaligen Deponie.
- ⇒ Aufgrund der u.a. hierdurch entstandenen mangelnden Akzeptanz wird z.T. ein Alternativstandort gewünscht, z.B. im Bereich „Rohmann'sche Koppel“; dieser Standort ist ggf. auf seine Eignung hin zu überprüfen.

14.

Mühlenstraße als touristische Achse gestalten + entwickeln (z.B. Kulturmeile); Achse Bahnhof-Kirchenplatz-Mühlenstraße entwickeln

- ⇒ Die Gestaltung und Entwicklung der Mühlenstraße ist sowohl in städtebaulicher als auch in wirtschaftlicher und touristischer Hinsicht eine sinnvolle und erforderliche Maßnahme. Sie trägt wesentlich zur Vollendung der Achsenbildung im westlichen Abschnitt bei (u.a. durch Realisierung / Ausbildung einer „Ankernutzung“ bzw. „Polbildung“). Folgende Einzelbestandteile sind mit dieser Maßnahme verbunden:
- Zusammenhängendes Planungs- und Gestaltungskonzept für die Ortsmitte vom Bahnhof über den Kirchenplatz bis zur Mühlenstraße
 - Umbau / Neugestaltung der Mühlenstraße (Planungen liegen bereits vor)
 - Qualitätsverbesserung im Einzelhandel, insbesondere im Bereich Mühlenstraße (u.a. Veränderung der Sortimente, bessere Schaufenstergestaltung, Beratung der Einzelhändler, Grundeigentümer und Gewerbetreibenden, Beachtung der Passantenführungen, bessere Präsentation)
 - Sanierung und Umgestaltung des Kirchenplatzes
 - Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes
- ⇒ Im Zusammenhang mit der bereits seit längerer Zeit vorliegenden Planung zum Umbau bzw. zur Neugestaltung der Mühlenstraße gibt es Differenzen in Bezug auf den Umgang mit der bestehenden Allee bzw. mit den vorhandenen Alleebäumen. Entsprechend der als sehr hoch eingestuften Bedeutung dieser aus mehreren Teilen bestehenden Gesamtmaßnahme ist eine Klärung der Differenzen und eine kurzfristige Entscheidung hinsichtlich neuer Alleebäume oder einzubeziehender bestehender Alleebäume dringend erforderlich.
- ⇒ Die Erarbeitung eines zusammenhängenden Gestaltungs- und Planungskonzeptes für die Ortsmitte vom Bahnhof bis zur Mühlenstraße soll eine Gesamtkonzeption darstellen, die Lösungen zur Reduzierung des ruhenden Verkehrs wie auch zum Erhalt und ggf. zur Erweiterung der Grünflächen beinhaltet. Desgleichen ist hierbei der Bezug zur vorhandenen Bebauung und Nutzung zu berücksichtigen.
- ⇒ Eine Qualitätsverbesserung im Sortiment, in der Außendarstellung oder in der Präsentation des Einzelhandels ist als längerfristige Maßnahme zu verstehen, die insbesondere durch gezielte Beratungen, Coachings, Gestaltungsvorbilder etc. (Wirtschaftsförderung, IHK, DEHOGA o.ä.) bei den Einzelhändlern, Grundeigentümern und / oder Gewerbetreibenden umgesetzt werden muss: Durch eine qualitative Entwicklung des Erscheinungsbildes im öffentlichen Raum, eine verbesserte Angebotsstruktur des Einzelhandels und eine attraktive Wege- bzw. Passantenführung werden weitere wichtige Potenziale entlang der Achse Bahnhof – Mühlenstraße erschlossen.
- ⇒ Die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes bildet hierbei eine wichtige Schlüsselfunktion; sie umfasst die bauliche Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes und auch die des Fußgängertunnels bzw. die bauliche Realisierung einer Alternative.

15.

Verbesserung und Ausbau der Angebote / Infrastruktur für Fahrradtouristen

- ⇒ In die Fortschreibung des integrierten Gesamtverkehrskonzeptes Warnemünde und Küstenlinie ist das zzt. in der Erarbeitung befindliche Radverkehrskonzept einzubinden sowie ein hierauf bezogener Maßnahmen- bzw. Umsetzungsplan vorzulegen.

- ⇒ Das in der Erarbeitung befindliche Radwegekonzept sollte neben der „Lückenschließung“ in der Führung des Fernradweges im Ortskernbereich Warnemündes (einschl. Fährverbindung) vor allem die innerörtlichen Radwegführungen stärken und ggf. ausbauen sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit berücksichtigen, z.B. Aufhebung der Einbahnstraßenregelung für Fahrradfahrer, integrierte Fahrradwege im Fahrbahnbereich, multilokale Fahrradverleihstationen etc.
- ⇒ Zudem werden aus touristischer Sicht auch infrastrukturelle Verbesserungen in diesem Zusammenhang für erforderlich erachtet, z.B. im Zusammenhang mit einem modernen Fahrradverleihsystem. Zudem könnten auch spezielle Übernachtungsangebote für Radtouristen geschaffen werden.

16.

Erweiterung der Wassersportangebote (z.B. Wassermotorsport wie Jet-Ski, Banana-Boat)

- ⇒ Überprüfung der Erweiterung von modernen wassersportbezogenen Angeboten am Standort Warnemünde bzw. entlang der Küstenlinie: Die Verifizierung einer möglichen Erweiterung von Wassersportangeboten für die Küstenlinie Rostocks erfolgt über das in der Erstellung befindliche Tourismuskonzept unter Berücksichtigung der Zuordnung von lärmempfindlichen und lärmunempfindlichen touristischen Nutzungen.
- ⇒ Die Erweiterung von neuen, modernen touristischen Angeboten für spezielle Zielgruppen (Speed-Boote u.ä.) wurde als Maßnahme zur Erweiterung des touristischen Angebotes für sinnvoll erachtet. Die Verortung ggf. geräuschintensiver maritimer Sportangebote wird jedoch kontrovers gesehen; sie ist im Rahmen einer Strand-/ Küstenzonierung zu klären und festzulegen.

17.

Erweiterung der Wellness-Angebote

- ⇒ Die Bedarfslage bezüglich der Wellness-Angebote am Standort Warnemünde ist zu überprüfen. Eine Verifizierung der Bedarfssituation und ggf. eine mögliche Erweiterung von Wellness-Angeboten für Warnemünde erfolgt über das aktuelle Tourismuskonzept.
- ⇒ Aus Sicht des Strukturkonzeptes sind das Profil und die Angebote insbesondere des Seebades Warnemünde als Ort von „Wellness“ zu stärken. Die Erweiterung des Angebots („Wellness-Park“) muss jedoch wirtschaftlich verträglich entwickelt werden.

18.

Rekonstruktion / Sanierung Kurhaus und Kurhausgarten mit Konzertmuschel

- ⇒ Das Kurhaus wird gegenwärtig für einen Gastronomiebetrieb baulich hergerichtet bzw. durchgehend saniert (Eröffnung im Frühjahr 2011). Von Seiten des Pächters bestehen konkrete Überlegungen, auch kulturelle Nutzungen in das Kurhaus zu integrieren.
- ⇒ Aus Sicht des Strukturkonzeptes sind diese Entwicklungen äußerst positiv zu werten; sie sollten insbesondere auch den Kurhausgarten (Konzertmuschel) mit einbeziehen. Im Sinne der Nachhaltigkeit und auch in Bezug auf die weitere Abstimmung mit anderen Maßnahmen und Projektansätzen in diesem Zusammenhang (Erweiterung des aufeinander abgestimmtes Kulturangebot für Warnemünde, Schaffung eines Bürger- und Begegnungszentrums mit kulturellen Angeboten) wird es jedoch für wichtig erachtet, ein zusammenhängendes Nutzungs- und Gestaltungskonzept für den gesamten Kurhausbereich zu erstellen.

- ⇒ Im Hinblick auf die Durchführung kultureller Veranstaltungen im Kurhausgarten bestehen vertragliche Regelungen zwischen der Tourismuszentrale und dem Betreiber / Pächter. Zur Vermeidung möglicher Konflikte durch Lärmbelastungen im Rahmen von Veranstaltungen sollte ein Veranstaltungskonzept (ggf. im Kombination mit einem neuen „Kulturkalender Warnemünde“) erarbeitet und abgestimmt werden.

19.

Verbesserung der Besucherlenkung innerhalb Warnemündes (Rundwege, breite Zuwegungen etc.)

- ⇒ Die Maßnahmen zur Anlage von Rundgängen und Wegeführungen zu den Erlebnisbereichen stehen in enger Verbindung zu den Handlungsbereichen „Städtebau, Orts- und Landschaftsbild“ und „Mittelmole“ und werden als ein zentrales Projekt der touristischen Entwicklung Warnemündes im Sinne des Ausbaus maritimer Erlebnisbereiche eingestuft. Zur Umsetzung dieses Projektes für den Bereich Mittelmole werden aus dem geplanten Städtebaulichen Ideenwettbewerb Mittelmole entsprechende Ergebnisse erwartet.
- ⇒ Zur Herstellung einer zusammenhängenden und als Rundweg angelegte Wegeführung sind Überquerungsmöglichkeiten der Bahnanlagen im südlichen Abschnitt der Mittelmole zu prüfen. Insbesondere mit Blick auf die Umsetzung des mit hoher Priorität versehenen Handlungsansatzes, attraktive Rundwege zur Erschließung der Wasserkante und Aussichtsbereiche anzulegen, ist diese Maßnahme nicht nur für die Mittelmolenentwicklung von großer Bedeutung. Die Ergebnisse dieses Prüfauftrages sind darüber hinaus für die Aufgabenstellung des anstehenden Wettbewerbs wichtig.
- ⇒ Ein besonders wichtiger Aspekt bei der Umsetzung der Entwicklungszielsetzung für den Bereich Tourismus besteht in der Gewährleistung einer vielfältigen Zugänglichkeit der Wasserkante. Diese Forderung sollte nicht nur bei der Entwicklung der Mittelmole entsprechend Berücksichtigung finden.
- ⇒ Für Touristen ebenso wie für die Bewohner ist ein attraktives, zusammenhängendes Wegenetz anzulegen, dessen Wegeführungen einerseits die maritimen Erlebnisbereiche erschließen, andererseits auch attraktive Wegeverbindungen durch den innerörtlichen Grünverbund umfasst. Hierbei ist besonders wichtig, die touristisch attraktiven Grün- und Landschaftsräume am Rand der Ortslagen durch eine Vernetzung der Wegeführungen zu integrieren. Eine Ausweisung dieses zusammenhängenden Wegenetzes soll durch entsprechende Karten und ggf. Beschilderungen erfolgen.

20.

Werftbereich als touristische Attraktion öffnen („Gläserne Werft“)

- ⇒ Ob der Werftbereich als touristische Attraktion für den allgemeinen Publikumsverkehr im Sinne einer Saison verlängernden Maßnahme sinnvoll und tragfähig ist, soll im Zuge des Tourismuskonzeptes geprüft und verifiziert werden. Sofern diese Maßnahme sich als sinnvoll darstellen sollte, sind anschließend Schritte der Umsetzung anzugehen.

21.

IGA-Park Rostock als musealen Anziehungspunkt entwickeln („Marineum“)

- ⇒ Im Zuge der Weiterentwicklung des IGA-Park Rostock zu einem attraktiven Bildungs-, Event- und Tourismusort mit einem Maritimen Museum in einem Landschafts- und Gartenpark sollen, im Sinne saisonverlängernder Maßnahmen für Warnemünde, Möglichkeiten entwickelt werden, die Anbindung des Parkgeländes auch warnowseitig zu verbessern.

Abb. 73: Plan ENTWICKLUNGSZIELE – IV. Tourismus – Erlebnisbereiche / Milieus

Der Plan **ENTWICKLUNGSZIELE – IV. Tourismus – Erlebnisbereiche / Milieus** zeigt:

- Historisches Fischerdorf
vor 1660
- Historisches Fischerdorf
bis 1720
- Historisches Fischerdorf
bis 1860
- Kurhausquartier
bis 1900
- Stadterweiterung I
bis 1910
- Entwicklungsbereiche von besonderer Bedeutung für Tourismus - Planung
- Ankunftsbereich und Entwicklungsgebiet Kreuzschiffahrt
- Besonderer Nutzungsbereich Strand
- Hotel- oder Ferienstandort - in Planung
- Potenzielle Hotelstandorte
- Touristische Einrichtungen Bestand
- Potenzialflächen für touristische Einrichtungen

V Wohnen

Entwicklungsziel/e:

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

Wesentliche Handlungsansätze:

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

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

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

Einzelmaßnahmen und Projekte:

1.

Dauerwohnen muss Vorrang vor Ferienwohnungen haben; keine neuen Ferienwohnungen

⇒ Eine weitere Umwandlung von Miet- in Ferienwohnungen soll kurz- bis mittelfristig, zumindest für eine Übergangszeit, verhindert werden, bis sich der lokale Wohnungsmarkt entspannt hat u.a. durch die sich in Planung oder Vorbereitung befindlichen Bauvorhaben am ehemaligen Güterbahnhof mit 450 Wohnungen, in Hohe Düne mit etwa 100 Wohnungen, auf der Mittelmole sowie an den weiteren Wohnstandorten.

- ⇒ Im Bereich Neubau hat der Bau von dauerhaft genutztem Wohnraum, vorzugsweise Mietwohnungsbau, am Standort Warnemünde Vorrang vor dem Neubau von Ferienwohnungen.
- ⇒ Der Vorrang von familiengerechten Wohnungen ist für Warnemünde vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung von großer Bedeutung. Insbesondere jüngere Bevölkerungsgruppen sollten verstärkt am Standort Warnemünde angesiedelt werden sowie eine weitere Entleerung der gewachsenen Ortsteile verhindert werden.
- ⇒ Folgende Regelungsmöglichkeiten zur Verhinderung der Umwandlung von Dauerwohnungen in Ferienwohnungen sind in ihrer Anwendbarkeit für Warnemünde zu prüfen:
 - Mit der restriktiven Festsetzung einer Geschossfläche in bestandsorientierten Bebauungsplänen kann der Umbau von Gebäuden zu größeren Einheiten unterbunden werden, wenn dieses zum Umbau oder Bau von Ferienwohnungen dient.
 - Mit der Regelung in der bestehenden Erhaltungssatzung nach Baugesetzbuch § 172 stehen Umbau von Gebäuden und Modernisierung von Wohnungen unter einem Genehmigungsvorbehalt, der gegen die Modernisierung von Wohnraum zum Zwecke der Umwandlung in Ferienwohnungen eingesetzt werden kann.
 - Die Erhaltungssatzung kann – wenn auch zeitlich auf fünf Jahre begrenzt – mit einem Umwandlungsverbot ergänzt werden (nach § 172), das die Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen unterbindet, zum Beispiel wenn das dazu dient, diese als Ferienwohnungen künftig zu vermieten oder zu verkaufen.
 - Dieses Umwandlungsverbot in Eigentumswohnungen kann auch nach § 22 BauGB (Sicherung von Gebieten mit Fremdenverkehrsfunktionen) festgesetzt werden, dass speziell für Feriengebiete einen Genehmigungsvorbehalt für die Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen vorsieht.
- ⇒ Das Instrument der Zweckentfremdungsverordnung, dass die Zweckentfremdung von Wohnraum für gewerbliche Vermietung unterbinden kann, steht für Warnemünde nicht zur Verfügung, da der Wohnungsmarkt für Rostock insgesamt als ausgeglichen angesehen wird.
- ⇒ Eine Rückwandlung bestehender Ferienwohnungen im Bestand wird nicht für durchsetzbar gehalten. Hier könnte mittelfristig der Markt die Frage von Ferien- oder Dauerwohnen regulieren.

2.

Entwicklung / Ausbau von Wohnfolgeeinrichtungen, Anlage eines familienfreundlichen Umfeldes wie Kitas, Sport- und Spielangebote, Jugendeinrichtung, familienfreundliches Schwimmbad auch für Schulsport

- ⇒ Folgende Einzelmaßnahmen und Projekte sind mit diesem Handlungsansatz verbunden:
 - Erweiterung des Platzangebotes im Bereich Kindertagesstätten und im Hortbereich,
 - Erneuerung der Sportplätze und ggf. Neuanlage eines weiteren Sportplatzes,
 - Erweiterung des Bolz-, Spiel- und Bewegungsplatzangebotes für Kinder, Jugendliche und Senioren,
 - Neubau einer Dreifeldsporthalle,
 - Sicherung der Sportnutzung im Haus des Sportes (Am Strom 38),

- Bauliche Sanierung / Neubau und Inbetriebnahme eines neuen, öffentlich zugänglichen Schwimmbades.
- ⇒ Zur Stärkung der Wohnnutzung am Standort Warnemünde sind ein bedarfsgerechter und familienfreundlicher Ausbau von Wohnfolgeeinrichtungen sowie die Sicherung und der Ausbau eines familienfreundlichen Umfeldes erforderlich.
- ⇒ Die mit dem Ausbau von Wohnfolgeeinrichtungen, der Anlage eines familienfreundlichen Umfeldes (Kitas, Sport- und Spielangebote, Jugendeinrichtung, familienfreundliches Schwimmbad etc.) verbundenen Einzelmaßnahmen und -projekte haben ein hohes Synergiepotenzial, das hinsichtlich Qualitätssteigerung, Auslastung, Frequentierung und ggf. Tragfähigkeit sowohl die wohnortbezogene als auch touristisch orientierte Infrastruktur betrifft.
- ⇒ Das Angebot von Kita- und Hortplätzen am Standort Warnemünde ist wegen der Bedarfslage (vgl. Kita-Bedarfsplan) aber auch wegen des Qualitätsmerkmals für ein familienfreundliches Wohnumfeld zu erweitern. Planungen für den Bau einer neuer Kita im Bereich TZW sind in Vorbereitung.
- ⇒ Die Sanierung der Sportplätze an der Parkstraße (Jahn Sportpark) befindet sich derzeit in der Ausführung. Eine über den Vereinssport hinausgehende allgemeine öffentliche Nutzbarkeit insbesondere für Bewohner, Schulsport, etc. sollte künftig gewährleistet sein. Vor dem Hintergrund der steigenden Bedarfslage auch im Zusammenhang mit der Erweiterung / Intensivierung des Fremdenverkehrs (Saisonverlängerung) ist über die Anlage eines weiteren allgemein zugänglichen Sportplatzes (Großfeld- oder Kleinfeldanlage) in zentraler Lage zu prüfen.
- ⇒ Das bestehende Spielplatzkonzept ist mit Blick auf die Erweiterung und verbesserte Ausstattung / Nutzbarkeit bestehender Bolz, Spiel und Bewegungsplätze für Kinder, Jugendliche, Erwachsene und Senioren fortzuschreiben. Insbesondere im rückwärtigen Strand-/ Dünenbereich sollten geeignete Standorte zur Anlage neuer Bolz, Spiel und Bewegungsplätze gefunden werden.
- ⇒ Die neue multifunktionale Dreifeldsporthalle sollte nicht nur den Sportvereinen und Großveranstaltungen zur Verfügung stehen. Vor allem sollte diese den Wohn- und Tourismusstandort verbessernde Maßnahme der Allgemeinheit zur Verfügung stehen und insbesondere zur Gewährleistung des Schulsportes aber auch des Freizeitsports genutzt werden können. Bis zur Fertigstellung dieses Großprojektes ist die Nutzung der Sporthalle im Bereich des Hauses des Sportes (Am Strom 38) sicherzustellen.
- ⇒ Im Zusammenhang mit der Realisierung eines neuen Schwimmbades (anstelle des alten „Samoa-Schwimmbades“) ist aus Sicht des Handlungsbereiches „Wohnen“ vor allem die allgemeine Zugänglichkeit für Bewohner, Vereine und Schulen zu sichern. Ebenso muss die Ausstattung des Schwimmbades mindestens ein wettkampftaugliches 25-Meter-Becken beinhalten.

3.

Bereitstellung und Entwicklung neuer Wohnbauflächen in Warnemünde (Nachholbedarf von ca. 500 WE)

- ⇒ Der Nachholbedarf für Wohnungsneubau in Warnemünde wird kurzfristig auf 500 Wohneinheiten, mittelfristig auf 1.000 Wohneinheiten geschätzt. Dafür ist es notwendig, potenzielle und künftige Wohnstandorte planerisch vorzubereiten und zu beschließen.
- ⇒ Folgende Wohnungsbaumaßnahmen befinden sich in Planung oder in der Umsetzung:

- Der Bereich auf dem ehemaligen Gelände des Güterbahnhofs mit etwa 450 Wohnungen,
 - die Entwicklung des Ein- und Zweifamilienhausgebietes Hohe Düne mit ca. 100 Wohneinheiten sowie
 - das Baugebiet Diedrichshagen mit etwa 125 Ein- und Zweifamilienhäusern.
- ⇒ Folgende Standorte sollten als potenzielle Wohnungsbauflächen in nächster Zeit untersucht werden:
- Das Entwicklungsgebiet auf der Mittelmole nördlich des Bahnhofs, in dem 100-300 Wohneinheiten möglich wären. Dazu muss der Konflikt mit der bestehenden Lärmbelastung im Verlaufe des anstehenden Bebauungsplanverfahrens rechtssicher geregelt werden.
 - —
 - Weitere Wohnstandorte sind in Markgrafeneheide und Diedrichshagen auf ihre Eignung und Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
- ⇒ Die Weiterentwicklung der bestehenden und vor allem neuen Wohnstandorte an der Küstenlinie ist auf eine generationsübergreifende Mischung von Ziel- und Altersgruppen auszurichten (breitgefächertes Wohnungsangebot), wobei der Schwerpunkt im Bereich junges, familienfreundliches und kostengünstiges Wohnen liegt.
- ⇒ Die Bereitstellung neuer Wohnbauflächen sollte soweit wie möglich entlang vorhandener Verkehrsachsen (Straßen, ÖPNV-Linien) erfolgen.

4.

Wohnen auf der Mittelmole in begrenztem Umfang und nur bei Lösung des Lärmkonfliktes

- ⇒ Für eine Wohnnutzung auf der Mittelmole spricht die außerordentliche Attraktivität des Standortes einerseits, dagegen die bestehende Lärm- und Emissionsbelastung durch den Seeschiffverkehrs- und Kreuzschiffverkehrsverkehr andererseits. Damit besteht zwischen Wohnungsbedarf und Lärmbelastung ein Zielkonflikt.
- ⇒ Im Rahmen des anstehenden Bebauungsplanverfahrens ist der Bedarf an Wohnraum abzuwägen gegen die Lärmbelastung auf der Mittelmole. Dazu wird vorgeschlagen, die Mittelmole nach entsprechenden Lärmmessungen und Berechnungen in Zonen unterschiedlicher Lärmbelastung zu gliedern („Lärmfenster“). Als Bemessungs- und Entscheidungsgrundlage ist dabei ein Lärmpegel anzusetzen, der bei Durchführung von aktiven und vor allem passiven Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden jeweils innerhalb der Wohnungen erreichbar sein wird.
- ⇒ Die Wohnnutzung auf der Mittelmole soll nur in einem begrenzten Umfang erfolgen. Zur Vorbereitung des geplanten Städtebaulichen Ideenwettbewerbes ist in diesem Zusammenhang mit dem Grundeigentümer/ Auslober zusammen eine Festlegung über Art, Umfang, Qualität und Verortung der in diesem Bereich anzustrebenden Nutzungsmischung unter besonderer Berücksichtigung der Lärm- und Schadstoffemissionen zu treffen.

5.

Für altengerechtes Wohnen / betreutes Wohnen im Neubaubereich wird in Warnemünde z.Zt. kein Bedarf gesehen; das ist absehbar eher ein Thema für die Wohnungsbestandsentwicklung (Bestandsoptimierung)

- ⇒ Ein zunehmender Bedarf an altengerechten Wohnungen muss vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung gesehen werden. Inwieweit dieser Bedarf durch altersgerechte Umbaumaßnahmen im Wohnungsbestand oder durch die Berücksichtigung entsprechender Standards im Neubau gedeckt wird, ist ggf. zu untersuchen.
- ⇒ In der Landesbauordnung ist verankert, dass mit Neubauvorhaben immer ein Anteil von alten- und behindertengerechten Wohnungen geschaffen wird. In den entsprechenden Baugenehmigungen ist dafür Sorge zu tragen.
- ⇒ Eine Erweiterung des Angebotes an generationsübergreifenden Wohnformen ist anzustreben.

VI Infrastruktur

Entwicklungsziel/e:

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

Wesentliche Handlungsansätze:

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

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

Einzelmaßnahmen und Projekte:

1.

Erneuerung bestehender / Schaffung neuer attraktiver Spiel- und Sportplätze sowie Realisierung einer neuen Schwimmhalle für Bewohner und Touristen

- ⇒ Mit diesem Handlungsansatz sind mehrere Einzelmaßnahmen und Projekte verbunden:
- Neubau einer multifunktionalen Dreifeldsporthalle
 - Erneuerung der Sportplätze und ggf. Neuanlage eines weiteren Sportplatzes
 - Erweiterung des Bolz-, Spiel- und Bewegungsplatzangebotes für Kinder, Jugendliche und Senioren
 - Sicherung der Sportnutzung im Haus des Sportes (Am Strom 38)
 - Bauliche Sanierung/ Neubau und Inbetriebnahme eines öffentlich zugänglichen Schwimmbades
- ⇒ Gemäß dem vorliegenden Spielplatzkonzept ist die Versorgung mit Kinderspielplätzen zur Versorgung der Wohnbevölkerung ausreichend. Die Spielstationen auf der Strandpromenade wurden 2005 errichtet und befinden sich in einem sehr guten Bauzustand. Die umfangreichen Maßnahmen zur gestalterischen Aufwertung des Kurparks Warnemünde konnten mit dem Neubau des Ballspielplatzes 2010 abgeschlossen werden.

Im Arankapark befindet sich neben einem Kinderspielplatz auch ein Bolz- und Bewegungsplatz für alle Altersgruppen.

- ⇒ Demgegenüber sollte zur verbesserten infrastrukturellen Ausstattung in Bezug auf die Wohn- aber auch in Bezug auf die touristische Funktion Warnemündes eine Erweiterung des Bolz-, Spiel- und Bewegungsplatzangebotes für unterschiedliche Zielgruppen (Seniorenbewegungsplatz, Bouleplatz, Fußballkäfig, Kletterspielplatz o.ä.) sowohl in Wohnortnähe als auch in der Nähe bzw. rückwärtigen Strand-/ Kurpromenadenbereich untersucht werden. Im Zusammenhang mit dem durchgeführten Beteiligungsverfahren wurde dieser Maßnahme eine hohe Priorität eingeräumt. Zur Konkretisierung geeigneter Standorte sollte das vorliegende Spielplatzkonzept fortgeschrieben werden.
- ⇒ Die schrittweise Sanierung der Sportplätze Parkstraße befindet sich in der Ausführungsplanung. Der Neubau einer wettkampftauglichen Dreifeldsporthalle ist in konzeptioneller Vorbereitung - favorisierter Standort ist der Jahn Sportpark an der Parkstraße. Das dafür erforderliche Baurecht ist vorhanden. Bis zur Fertigstellung der neuen Sporthalle soll die Nutzung der Sporthalle im Haus des Sportes sichergestellt werden.
- ⇒ Für die drei Neubauentwicklungsbereiche Am Güterbahnhof, Hohe Düne und im Bereich Mittelmole ist eine attraktive, generationsübergreifende Ausstattung mit Spiel-, Bewegungs- und Freiflächen sicherzustellen.
- ⇒ Durch die geplante bauliche Sanierung und Inbetriebnahme eines neuen, öffentlich zugänglichen Schwimmbades mit einem 25m-Becken wird ein infrastrukturelles Problem gelöst. Das neue Schwimmbad soll sowohl Touristen und Gästen ebenso zur Verfügung stehen, wie dem Vereinssport, dem Schulschwimmen und dem allgemeinen Publikumsverkehr.

2.

Schaffung eines ganzjährigen kulturellen Angebotes in Warnemünde

- ⇒ Das kulturelle Angebot für Warnemünde ganzjährig auszudehnen, ist eine handlungsbereichübergreifende Maßnahme, die eine hohe Priorität hat.
- ⇒ Ziel ist es die Attraktivität sowohl als Wohn- als auch als Tourismusort zu erhöhen und damit u.a. auch zur verbesserten Wertschöpfung in den Bereichen Einzelhandel, Gastronomie und infrastrukturellen Einrichtungen (Kurhaus, Kurgarten, neue Sporthalle) beizutragen.
- ⇒ Unter Einbeziehung der Ergebnisse des in der Erarbeitung befindlichen Tourismuskonzeptes ist als Grundlage für die Schaffung und Platzierung eines ganzjährigen Kulturangebotes für den Standort Warnemünde und die Küstenlinie als Bestandteil eines Kulturkonzeptes für die gesamte Hansestadt ein zusammenhängendes und die unterschiedlichen Zielgruppen ansprechendes Kulturkonzept zu entwickeln. Hierfür sind alle vorhandenen und potenziellen Veranstaltungsorte (Plätze / Freiflächen, einschl. Mittelmole, Einrichtungen wie Kurhaus, Kurgarten, Sporthalle, ggf. ein neues Bürger- und Begegnungszentrum) einzubeziehen.
- ⇒ Eine Konkretisierung, um welche Art von kulturellen Veranstaltungen es sich hierbei handeln sollte, ist über die Frage der künftigen Zuständigkeit und Koordinierung, über die Auswertung von Erfahrungen mit Veranstaltungen im Kurhaus und Kurhauspark und anderen Veranstaltungsorten (Zuspruch, Publikumsfrequenz) sowie im Zusammenhang mit den Ergebnissen des Tourismuskonzeptes zu klären.
- ⇒ Für die gewünschten Infrastruktureinrichtungen sowie für vermehrte kulturelle Veranstaltungen sind die erforderlichen Stellplatzanlagen oder -kapazitäten vorzusehen.

3.

Schaffung eines selbst tragenden generationsübergreifenden Bürger- und Begegnungszentrums in Warnemünde

- ⇒ Die Realisierung eines sich selbst tragenden Bürger- und Begegnungszentrum, das sozialorientierte, kulturelle und freizeitbezogene Angebote vorhält, wird aus Sicht des Strukturkonzeptes als ein wichtiges Schlüsselprojekt für die Verbesserung der Infrastruktur eingeschätzt. Das Projekt hat eine sehr hohe Priorität (vgl. Beteiligungsverfahren). Dabei wurde in den Diskussionen vor Ort darauf hingewiesen, dass es sich dabei nicht um eine ‚klassisches‘, d.h. von der Hansestadt Rostock finanziertes und betriebenes Soziales Begegnungszentrum (SBZ) handeln soll.
- ⇒ Zur Klärung wichtiger Fragstellungen in diesem Zusammenhang (Inhalte/ Bedarfe, Standortfrage, Trägerschaft, Organisation, Tragfähigkeit und Finanzierung) sollte kurzfristig eine Standort- und Machbarkeitsstudie durchgeführt werden. Die bereits in diesem Zusammenhang geführten Expertengespräche vor Ort und auch das sich einbringende Engagement von Trägerseite haben die Bedeutung des Projektes unterstrichen und eine Bedarfslage, die derartiges Zentrum für Warnemünde erforderlich macht, bestätigt.
- ⇒ Ziel ist es, ein wirtschaftlich eigenständiges Begegnungs- und Veranstaltungszentrum in gemeinnütziger und / oder privater Trägerschaft mit generationsübergreifenden Angeboten für Bewohner, Vereine, Touristen für den Stadtbereich Warnemünde zu schaffen, in dem Kulturveranstaltungen ebenso durchgeführt werden wie kleinteilige, individuelle Programme,
- ⇒ Kurse und Veranstaltungen für unterschiedliche Ziel- und Altersgruppen.
- ⇒ Aus Sicht des Strukturkonzeptes muss die Eigenwirtschaftlichkeit und die Organisation eines solchen Zentrums als selbsttragende Struktur gewährleistet werden. Als mögliche Standorte, die u.a. im Zuge der Machbarkeitsuntersuchung näher untersucht werden sollten, kommen z.B. in Betracht:
 - der Bereich der Mittelmole (Einbindung in einen Neubau oder Umnutzung bestehender Gebäude, Gebäude in der Bahnhofsrückanlage),
 - Haus des Sportes Am Strom
 - Gebäudekomplex Kurhaus oder
 - der Bereich Jahn Sportpark an der Parkstraße.

4.

Ausbau der Heinrich-Heine-Schule zur Gesamtschule / weiterführenden Schule

- ⇒ Im Rahmen der Beteiligungsverfahren zum Strukturkonzept Warnemünde wurde vorgeschlagen, die Grundschule „Heinrich Heine“ zur Gesamtschule als weiterführende Schule auszubauen.
- ⇒ Vor dem Hintergrund einer gesetzlichen Vorgabe, die eine Mindestschüleranzahl von 57 Schülern je Klassenstufe fordert, ist eine Umsetzung des Ausbaus der Heinrich-Heine-Schule zur Gesamtschule oder weiterführenden Schule vor dem Hintergrund der gegenwärtigen und mittelfristig absehbaren Schülerzahlen für Warnemünde schulgesetzlich nicht realisierbar. Erfahrungsgemäß wäre eine Schüleranzahl von mindestens 70-75 Schülern je Klassenstufe in der vorausgehenden Grundschule Voraussetzung.
- ⇒ Demzufolge entfällt diese Maßnahme.

5.

Ausbau des Segelsportzentrums im Bereich der Landessportschule

- ⇒ Die Segelsportnutzung auf der nördlichen Mittelmole stellt ein wichtiges Element der künftigen Strukturentwicklung Warnemündes dar. Der Flächen- und Erweiterungsbedarf und die Nutzungsanforderungen des Segelsports sollten umfänglich bei den künftigen Planungen berücksichtigt werden.
- ⇒ Einschließlich der in Landsträgerschaft befindlichen Segelsportschule sind die traditionell im nördlichen Bereich der Mittelmole befindlichen Segel- und maritimen Freizeitsporteinrichtungen im Zuge der Neuentwicklung der Mittelmole auszubauen und neu zu ordnen.
- ⇒ Hierfür ist kurzfristig ein detailliertes Anforderungsprofil in Bezug auf Umfang, Lage und Qualität sowohl für das Segelsportzentrum als auch für die übrigen Einrichtungen des Segel-, Sport- und Yachtbetriebs als Vorbereitung für den anstehenden Städtebaulichen Ideenwettbewerb und auch für das Bebauungsplanverfahren zu erstellen.

Abb. 74: Plan ENTWICKLUNGSZIELE – V. Wohnen und VI. Infrastruktur

Der Plan **ENTWICKLUNGSZIELE – V. Wohnen und VI. Infrastruktur** zeigt:

- Gebiet Erhaltungssatzung §172 BauGB:
- Innenstadtbereich
- Stärkung als Nahversorgungsbereich
- Entwicklungsgebiet Wohnen in Planung kurz- bis mittelfristig
- Entwicklungsgebiet Wohnen Untersuchungsbereich Wohnen
- Bereiche mit Schallschutz-Maßnahmen bei Neubau)
- Sicherung von Wohnraum gegen Umwandlung in Ferienwohnungen
- Infrastruktureinrichtungen Bestand -Planung
- Potenzialflächen für Infrastruktur- und Freizeiteinrichtungen

5.4 Bewertung und Schlussfolgerungen

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

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

Die vielfältigen Übereinstimmungen zwischen den Planung und Verbesserungsvorschlägen der Bürger und den geplanten Maßnahmen, die von den Ämtern und Behörden vorbereitet werden, zeigen, in welchem Maße Politik, Verwaltung und die Bürger Warnemündes an einem Strang ziehen.

Die Quantität und Qualität der in den Abschnitten des folgenden Kapitels 6, insbesondere in den „Matrizes“ im Abschnitt 6.3 dargestellten Einzelmaßnahmen und Projekte, sowie die Ausführungen zu den Instrumenten und Verfahren zur Umsetzung des Strukturkonzeptes sind auch das Resultat eines intensiven Diskussionsprozesses um die Zukunft Warnemündes. Sie veranschaulichen, wie engagiert und kreativ von allen Beteiligten an der Entwicklung Warnemündes gearbeitet wird.

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

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

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

6.1 Verfahren und Instrumente zu ausgewählten Themenbereichen

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

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

Schutz des Wohnens vor Umwandlung in Ferienwohnungen – Ferienwohnungen

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

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

Dazu besagt der § 22 BauGB Sicherung von Gebieten mit Fremdenverkehrsfunktionen:

(1) Die Gemeinden, die oder deren Teile überwiegend durch den Fremdenverkehr geprägt sind, können in einem Bebauungsplan oder durch eine sonstige Satzung bestimmen, dass zur Sicherung der Zweckbestimmung von Gebieten mit **Fremdenverkehrsfunktionen die Begründung oder Teilung von Wohnungseigentum oder Teileigentum (§ 1 des Wohnungseigentumsgesetzes) der Genehmigung** unterliegt. [...]

Voraussetzung für die Bestimmung ist, dass durch die Begründung oder Teilung der Rechte die vorhandene oder vorgesehene Zweckbestimmung des Gebiets für den Fremdenverkehr und dadurch die geordnete städtebauliche Entwicklung beeinträchtigt werden kann. Die Zweckbestimmung eines Gebiets für den Fremdenverkehr ist insbesondere anzunehmen bei Kurgebieten, Gebieten für die Fremdenbeherbergung, Wochenend- und Ferienhausgebieten, die im Bebauungsplan festgesetzt sind, und bei im Zusammenhang bebauten Ortsteilen, deren Eigenart solchen Gebieten entspricht, sowie bei sonstigen Gebieten mit Fremdenverkehrsfunktionen, die durch Beherbergungsbetriebe und Wohngebäude mit Fremdenbeherbergung geprägt sind.

§ 25 Besonderes Vorkaufsrecht

(1) Die Gemeinde kann

1. im Geltungsbereich eines Bebauungsplans durch Satzung ihr Vorkaufsrecht an unbebauten Grundstücken begründen;
2. **in Gebieten, in denen sie städtebauliche Maßnahmen in Betracht zieht, zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung durch Satzung Flächen bezeichnen, an denen ihr ein Vorkaufsrecht an den Grundstücken zusteht. ...**

§ 27a Ausübung des Vorkaufsrechts zugunsten Dritter

(1) Die Gemeinde kann 1. das ihr zustehende Vorkaufsrecht zugunsten eines Dritten ausüben, wenn das im Wege der Ausübung des Vorkaufsrechts zu erwerbende **Grundstück für Zwecke der sozialen Wohnraumförderung oder die Wohnbebauung für Personengruppen mit besonderem Wohnbedarf genutzt werden soll** und der Dritte in der Lage ist, das Grundstück binnen angemessener Frist dementsprechend zu bebauen.

§ 172 Erhaltung baulicher Anlagen und der Eigenart von Gebieten (Erhaltungssatzung)

(1) Die Gemeinde kann in einem Bebauungsplan oder durch eine sonstige Satzung Gebiete bezeichnen, in denen:

1. **zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebiets auf Grund seiner städtebaulichen Gestalt (Absatz 3),**
2. **zur Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung (Absatz 4) oder**
3. **bei städtebaulichen Umstrukturierungen (Absatz 5)**

der Rückbau, die Änderung oder die Nutzungsänderung baulicher Anlagen der Genehmigung bedürfen.

In den Fällen des Satzes 1 Nr. 1 bedarf auch die Errichtung baulicher Anlagen der Genehmigung. Auf die Satzung ist § 16 Abs. 2 entsprechend anzuwenden.

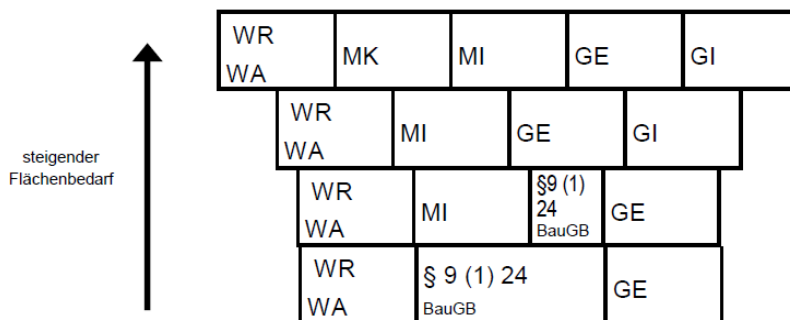
Die Landesregierungen werden ermächtigt, für die Grundstücke in Gebieten einer Satzung nach Satz 1 Nr. 2 durch Rechtsverordnung mit einer Geltungsdauer von höchstens fünf Jahren zu bestimmen, dass die Begründung von Wohnungseigentum oder Teileigentum (§ 1 des Wohnungseigentumsgesetzes) an Gebäuden, die ganz oder teilweise Wohnzwecken zu dienen bestimmt sind, nicht ohne Genehmigung erfolgen darf.

Umgang mit dem Thema Lärm

Der Zielkonflikt Wohnnutzung versus Lärm spielt bei allen bestehenden und künftigen Wohnbereichen eine Rolle, die im Emissionsbereich des Seekanals oder der Werft liegen wie Hohe Düne, Mittelmole und der Entwicklungsbereich Am Güterbahnhof. Bei dem Umgang mit dieser Problematik und potenziellen Lösungsansätzen in der Bauleitplanung müssen folgende Aspekte in Betracht gezogen werden:

- Der Lärmschutz in der Bauleitplanung geht traditionell von den bestehenden Belastungsspeglern auf den zu überplanenden Flächen aus.
- Flächen mit einer Lärmbelastung von über 65 dB(A) am Tag und 60 dB(A) durften bisher generell nicht für Wohnen genutzt werden.
- Geplante aktive Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. Lärmschutzwände etc. wurden zur Beurteilung hinzugezogen, passive gingen bisher nicht in die Abwägung ein. Die TA Lärm setzt bei den Verursachern an. Insoweit kann sie keine passiven Lärmschutzmaßnahmen bei den Betroffenen in Rechnung stellen.
- Flächen mit hohen Belastungswerten und mit niedrigen durften nicht unmittelbar aneinander grenzen. Das Problem wurde durch Gliederung der Baugebiete geregelt (siehe nachfolgendes Schema).

Abb. 75: Schematische Darstellung der Nutzungszuordnung



Quelle: Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung 2010.

- Gegebenenfalls wurden zwischen zwei Gebieten Abstandsflächen nach § 9 (1) 24 BauGB gelegt (von der Bebauung freizuhalten Schutzflächen).
- Viele Flächen in den Städten konnten deshalb nicht genutzt werden. Besondere Lärmschutzprobleme entstehen in den sogenannten Gemengelagen (Mischung von Wohn- und Gewerbenutzungen), wenn dort neues Planrecht geschaffen werden soll.
- In Metropolen (insbesondere in Stadtstaaten) mit begrenzten Flächenpotenzialen sind durch die bestehenden traditionellen Lärmschutzinstrumente (wie etwa Abstandsregelungen oder Abzonierungen) vor dem Hintergrund von hohen bis sehr hohen Lärmvorbelastungen Situationen entstanden, die die notwendige planerische Gestaltungsfreiheit der Gemeinde immer stärker einschränken.
- Um hier ein Mindestmaß an planerischem Gestaltungsspielraum zu erhalten, müssen Möglichkeiten geschaffen werden, Normen des Gesundheitsschutzes – wie sie z.B. im BauGB und im BImSchG verankert sind – auf andere Art und Weise als bisher gerecht zu werden.
- Ein neuer Ansatz im Lärmschutz geht nicht mehr von den vorhandenen Lärmemissionen aus, sondern von den Immissionen, die nachts am Ohr des Schlafers ankommen – ungestörte Nachtruhe.
- Schutzziel ist es also einen schlafgünstigen Innenraumpegel zu gewährleisten. Nach Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung (Ortscheid/Wende), ist ein ungestörter Nachtschlaf bei Mittelungspegeln zwischen 25 und 30 dB(A) (am Ohr des Schlafers) möglich.

- Es geht also darum, den baulichen Schallschutz bei gleichzeitiger Anwendung des Innenraumpegels anstelle des Außenraumpegels in rechtlich zulässiger Weise zu gewährleisten.
- Hinsichtlich der Höhe des Innenraumpegels sagt die Rechtsprechung: „Wichtiger hierfür ist, dass nach den Erkenntnissen der Lärmforschung dem durch § 5 Abs. 1 Nr.1 BImSchG gebotenen Schutz gegen unzumutbare Lärmbelastungen Genüge getan wird, wenn der Innenpegel in Wohnräumen 40 dB(A) und in Schlafräumen 30 dB(A) nicht übersteigt“ (BVerwG, Beschl. vom 17.05.1995 4 NB 30/94).
- Diese werden ggf. durch passive Lärmschutzmaßnahmen an und in den Gebäuden erreicht.
- Solche planerisch-baulichen Maßnahmen sind z.B. die Stellung der Gebäude zur Lärmquelle, die Organisation der Grundrisse - Schlafräume auf der lärmabgewandten Seite - oder sie werden erreicht durch technische Maßnahmen an den Gebäuden – wie z.B. doppelte Fassaden, vorgehängte verglaste Loggien, Wintergärten, Lärmschutzfenster etc.
- Das bedeutet, dass in den B-Plänen entsprechende textliche Festlegungen getroffen werden müssen, wie z.B.:

„Durch Anordnung der Baukörper und/oder durch geeignete Grundrissgestaltung sind die Wohn- und Schlafräume den lärmabgewandten Gebäudeseiten zu zuordnen. Sofern eine Anordnung aller Wohn- und Schlafräume einer Wohnung an den lärmabgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, sind vorrangig die Schlafräume den lärmabgewandten Gebäudeseiten zu zuordnen. Für die Räume an den lärmzugewandten Gebäudeseiten muss ein ausreichender Schallschutz durch bauliche Maßnahmen an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude geschaffen werden. Wohn-/Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen.

Für einen Außenbereich einer Wohnung ist entweder durch Orientierung an lärmabgewandten Gebäudeseiten oder durch bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z.B. verglaste Vorbauten (z.B. verglaste Loggien, Wintergärten) mit teilgeöffneten Bauteilen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegelminderung erreicht wird, die es ermöglicht, dass in dem der Wohnung zugehörigen Außenbereich ein Tagespegel von kleiner 65 dB(A) erreicht wird.“

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

Für die Beurteilung künftiger Wohnnutzung sind noch zwei andere Aspekte von Bedeutung:

- eine Wohnbebauung auf der Mittelmole – kombiniert mit anderen Nutzungen (Beherbergungsgewerbe, Ferienwohnungen) könnte selber auch die städtebauliche Funktion der Abschirmung gegen Lärm übernehmen.
- Ein kleines Wohnquartier auf der Mittelmole darf auch nicht zu klein sein, um als Quartier städtebaulich und funktional lebensfähig zu sein.

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

Planung und Bebauung der Mittelmole

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

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



Abb. 76: Plan Mittelmole

Quelle: ASK.

Anwendung des rechtlichen Instrumentariums zur Entwicklung der Mittelmole

Um den Aufgaben und Funktionen gerecht zu werden, die die Mittelmole in Zukunft wahrzunehmen hat, bedarf es hoher finanzieller Aufwendungen, vor allem im Bereich des Verkehrs und der Verkehrserschließung, besonders der Kai- und Hafenanlagen, und der technischen Infrastruktur (Wasser, Abwasser, Ver- und Entsorgung der Kreuzfahrtschiffe, Stellplätze, Bushalteplätze etc.). Des Weiteren sind planerisch-organisatorische Maßnahmen notwendig, wie z.B.: Aufteilung zwischen öffentlichen und privaten Flächen, ggf. eine Bodenordnung bzw. Lärm-, Emissions- und Hochwasserschutz.

Für einen erhöhten bzw. intensiveren Einsatz des städtebaulichen Instrumentariums sprechen folgende Gründe:

- Die zentrale Bedeutung der Mittelmole für die Stadtentwicklung Warnemündes,
- der hohe öffentliche Erschließungsaufwand und der hohe Anteil an öffentlichen Funktionen (Bahn, Kreuzfahrttourismus, Grünflächen),
- das Erfordernis einer umfassenden planerischen und funktionellen Neuordnung der Mittelmole durch die Schaffung neuen Bau- und Planungsrechtes
- der Bedarf an (Miet-)Wohnungen, die nicht schleichend in Ferienwohnungen umgewandelt werden,
- das öffentliche Interesse an hoher städtebaulicher Qualität und zügiger Umsetzung,

Das Baugesetzbuch hält für derartig komplexe städtebauliche Aufgaben eine Reihe von Instrumenten und Verfahren bereit, u. a.:

- Die **Verknüpfung des Bebauungsplanverfahrens mit anderen städtebaulichen Instrumenten**, wie z.B. das besondere Vorkaufsrecht nach §§ 25 oder 27 BauGB, sowie der Erlass einer Veränderungssperre nach § 14 BauGB,
- das **Instrument der Städtebaulichen Verträge gem. §11 BauGB.**, in denen zwischen Stadt und Investor auf Basis einer verbindlichen Planung z.B. Übernahme von Planungsleistungen und -kosten, Realisierungsfristen, Erschließungs- und Verfahrenskosten, städtebauliche Qualitäten geregelt werden

oder

- angesichts der vorliegenden städtebaulichen Missstände: die **Anwendung des Besonderen Städtebaurechtes** durch Ausweisung eines Sanierungsgebietes nach § 136, um in den Vorzug von Fördermitteln des Landes zu gelangen und die besonderen bodenrechtlichen Regelungen (Kontrolle des Grundstücksverkehrs etc.) anwenden zu können,
- oder die **Ausweisung als städtebauliche Entwicklungsmaßnahme** nach § 165 BauGB, die zum Einsatz kommen kann aufgrund des öffentlichen Interesses an einer zügigen, zusammenhängenden und aufeinander abgestimmten Entwicklung einerseits, am Vorbeugen individueller bzw. spekulativer Entwicklungen andererseits.

Mit dem Einsatz des Besonderen Städtebaurechts wird der öffentlichen Hand die Möglichkeit gegeben unter Abwägung des öffentlichen gegen das private Interesse ein neues Baurecht zu schaffen und eine ausgewogene städtebauliche Entwicklung nicht nur zu ermöglichen, sondern der kommunalen Planungshoheit auch bis in die Umsetzung und Realisierung zur Durchsetzung zu verhelfen.

Eine konsequente Anwendung der Regelungs- und Steuerungsmöglichkeiten des Baugesetzbuches dient u. a.:

- Der Sicherstellung der städtebaulichen und architektonischen Qualität,
- der zügigen baulichen Umsetzung, d.h. der Wahrung vereinbarter Fristen der baulichen Realisierung,
- der Regelung von potenziellen Nutzungskonflikten zwischen lärm-erzeugenden und lärmempfindlichen Nutzungen,
- der Abwehr von Bodenspekulation und der Vorbeugung einer schleichenden Umwandlung der Wohnnutzung in Eigentums-, sprich: Ferienwohnungen,
- der Sicherung eines Bodenpreises, dessen Höhe u.a. die Chance beinhaltet, Wohnungsbau zu angemessenen Konditionen zu realisieren sowie

- der Beteiligung der Investoren an den Kosten für Planung, Wettbewerbsverfahren, Erschließung, Beseitigung von Altlasten und Bereitstellung oder Herrichtung von Ausgleichsflächen.

Zwei Verfahrenswege für die planerische und planungsrechtliche Entwicklung des Bereiches Mittelmole bieten sich aus unserer Sicht an:

1. Planungsrechtliche Regelungen nach dem Allgemeinen Städtebaurecht

- Die Aufstellung eines qualifizierten Bebauungsplans (§ 2 BauGB)
- mit der Prüfung, ob zur Verhinderung von Abrissen oder Wert steigenden Maßnahmen eine Veränderungssperre nach § 14 BauGB erforderlich ist,
- mit einer intensiven Beteiligung der Bevölkerung (§ 3 BauGB),
- mit Verknüpfung der Aufstellung mit der Begründung eines besonderen Vorkaufsrechtes (§ 25 (2) BauGB) oder eines Vorkaufsrechtes zugunsten Dritter (z.B. einer Wohnungsgesellschaft) nach § 27 BauGB,
- ggf. mit Einleitung eines Bodenordnungsverfahrens (§§ 45 - 79 BauGB) sowie
- mit Abschluss eines städtebaulichen Vertrages mit den (künftigen) Grundeigentümern (§ 11 BauGB), der Fragen der Erschließung(-kosten), der Bodenordnung, der städtebaulichen Qualität und vor allem der Realisierungsfristen verbindlich regelt.

Gegenstände eines städtebaulichen Vertrages nach § 11 BauGB können u.a. sein:

- Die Vorbereitung oder Durchführung städtebaulicher Maßnahmen, (dazu gehören auch die Neuordnung der Grundstücksverhältnisse, die Bodensanierung und sonstige vorbereitende Maßnahmen sowie die Ausarbeitung der städtebaulichen Planungen sowie erforderlichenfalls des Umweltberichts) ;
- die Förderung und Sicherung der mit der Bauleitplanung verfolgten Ziele, insbesondere die Grundstücksnutzung,
- die Deckung des Wohnbedarfs von Bevölkerungsgruppen mit besonderen Wohnraumversorgungsproblemen sowie des Wohnbedarfs der ortsansässigen Bevölkerung sowie
- die Übernahme von Kosten oder sonstigen Aufwendungen, die der Gemeinde für städtebauliche Maßnahmen entstehen oder entstanden sind.

2. Planungsrechtliche Regelungen nach dem besonderen Städtebaurecht

Im Interesse der einheitlichen Vorbereitung und zügigen Durchführung zur Beseitigung der vorhandenen städtebaulichen Missstände, ist die Prüfung der Anwendung des besonderen Städtebaurechts notwendig.

Der Bereich der Mittelmole in seinem gegenwärtigen Zustand weist offensichtliche städtebauliche und funktionale Mängel und Defizite auf, die die Erfüllung der Aufgaben dieses Gebietes (Lage und Funktion) erheblich beeinträchtigen.

Vor diesem Hintergrund und im Bezug auf die künftige Entwicklung dieses Gebietes ist zu prüfen, welches der Instrumente des besonderen Städtebaurechts anzuwenden ist:

- a) **Sanierungsverfahren** nach § 136ff des BauGB,
- b) **Stadtumbaugebiet** nach § 172 des BauGB oder
- c) **Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme** nach § 165ff des BauGB.

Für das Gebiet Mittelmole liegen städtebauliche Missstände vor, die die Anwendung des Besonderen Städtebaurechtes rechtfertigen (§ 136 BauGB):

„Städtebauliche Missstände liegen vor, wenn ...

das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen.

Bei der Beurteilung, ob in einem städtischen oder ländlichen Gebiet städtebauliche Missstände vorliegen, sind insbesondere zu berücksichtigen:

- 1. die Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder die Sicherheit der in dem Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen in Bezug auf a) die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten, b) die bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten, c) die Zugänglichkeit der Grundstücke, d) die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten, e) die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand, f) die Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen, insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen, g) die vorhandene Erschließung;*
- 2. die Funktionsfähigkeit des Gebiets in Bezug auf a) den fließenden und ruhenden Verkehr, b) die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebiets unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich, c) die infrastrukturelle Erschließung des Gebiets, seine Ausstattung mit Grünflächen, Spiel- und Sportplätzen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben dieses Gebiets im Verflechtungsbereich.“*

Im Rahmen der Abwägung für das weitere Verfahren ist zu prüfen, ob das Instrument der Sanierung nach § 136 BauGB, der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach § 165 BauGB oder der Stadtumbaumaßnahme nach § 171 a-e BauGB tatsächlich angewendet werden muss, um die Missstände zu beseitigen und die Erneuerungsziele, die jetzt mit der Einleitung des Bebauungsplanverfahrens definiert werden, in ihrer Gesamtheit zu erreichen.

Dabei ist von dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit auszugehen, dass die Festlegung als Sanierungs- oder Stadtumbaugebiet nur dann gerechtfertigt ist, wenn kein 'milderer' Mittel des Planungsrechtes zur Verfügung steht, um das angestrebte Ziel zu erreichen. In Betracht kommen hier zunächst die Instrumente des Allgemeinen Städtebaurechts, d.h. Bauleitplanung mit nachfolgender Umlegung, die Ausweisung eines Erhaltungsbereiches nach § 172, der Erlass einer Satzung zur Ausübung von Vorkaufsrechten nach § 24 BauBG, städtebauliche Verträge gemäß § 11 BauGB, der Einsatz vorhabenbezogener Bebauungspläne nach § 12 BauGB sowie Erneuerungsmaßnahmen auf Basis der Festlegung und Förderung eines Gebietes der Sozialen Stadt nach § 171 e BauGB.

Gemeinsam ist den unterschiedlichen Verfahren nach dem Besonderen Städtebaurecht, dass nachgewiesen werden muss, dass die Durchführung der Maßnahmen im öffentlichen Interesse liegt und dem Wohl der Allgemeinheit dient (siehe dazu § 171a 3 1.-7.). Für die Anwendung der Verfahren nach dem Besonderen Städtebaurecht gelten das Gebot der Abwägung öffentlicher und privater Belange und das Gebot der zügigen Durchführung. Für alle Gebiete wird auf den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln nach § 164a auf Basis einer Verwaltungsvereinbarung nach § 164b verwiesen.

a) Sanierungsverfahren

Für das Gebiet käme zunächst auch eine Sanierung nach § 136ff BauGB in Betracht, zumal sich die gesetzlichen Regelungen mit dem Stadtumbau nach § 171 stark überschneiden und in der Vergangenheit auch Umnutzung- und Rückbaumaßnahmen, mit diesem Instrumentarium durchgeführt worden sind.

Die Ausweisung als Sanierungsgebiet nach § 136 BauGB kann u.a. einschließen:

- die förmliche Festlegung mit der Begründung eines besonderen Rechtsstatus (dazu besteht Auskunftspflicht der betroffenen Grundeigentümer nach § 138 BauGB),
- die Eintragung eines Sanierungsvermerks in das Grundbuch nach § 143 BauGB
- damit verbunden die Genehmigungspflicht nach § 144, bezogen auf Vorhaben und Rechtsvorgänge, wie Grundstückverkäufe, Grundstücksteilungen, Nutzungsverträge, Nutzungsänderungen, bauliche Maßnahmen etc.
- die steuerliche Abschreibung nach § 7 h Abs.1 bzw. § 10 EStG,
- die Refinanzierung durch die Erhebung von Ausgleichsbeträgen nach § 154 BauGB, soweit es sich nicht um ein vereinfachtes Verfahren nach § 142 BauGB handelt
- die Durchführung von Ordnungsmaßnahmen, die den Erwerb von Grundstücken, den Umzug von Bewohnern und Betrieben, die Freilegung von Grundstücken, die Änderung von Erschließungsanlagen und sonstige vorbereitende Maßnahmen einschließen,
- falls erforderlich die Aufstellung eines Sozialplans nach § 180 BauGB sowie
- der Einsatz eines Sanierungs- oder Entwicklungsträgers.

b) Stadtumbaugebiet

Die Stadtumbaumaßnahme nach § 171a-d ist dem Sanierungsverfahren ähnlich, ist aber stärker auf die Anpassung städtebaulicher Strukturen bei Funktionsverlusten ausgerichtet, die insbesondere bei einem Überangebot von Wohnungen vorliegen.

Das Stadtumbauverfahren sieht als wesentliche Merkmale vor:

- die förmliche Festlegung eines Stadtumbaugebietes durch Beschluss der Gemeinde auf Grundlage eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes, in dem Ziele und Maßnahmen dargestellt sind,
- die Mitwirkung der Betroffenen nach § 137 BauGB und der öffentlichen Aufgabenträger nach § 139 BauGB.
- die Anwendung von Stadtumbauverträgen gemäß § 11 BauGB,
- für das gesamte Gebiet oder Teile davon eine Satzung, die einen besonderen Genehmigungsvorbehalt begründet (§ 171d BauGB) sowie
- bei Bedarf ebenfalls die Aufstellung von Sozialplänen nach § 180 BauGB.

Die Erhebung von Ausgleichsbeträgen ist nicht vorgesehen.

c) Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach §165 BauGB

Im § 165 BauGB ist u. a. die Rede von Ortsteilen, „die im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung einer neuen Entwicklung zugeführt werden“ sollen. Durch die Anwendung des Instruments der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme besteht die Möglichkeit, den Wert der Flächen ohne Rücksicht auf die mit der Aussicht auf die Entwicklung verbundenen Wertsteigerungen festzuschreiben und diese oder einen Teil der Flächen damit zum entwicklungsunbeeinflussten Wert in den Zwischenerwerb zu bringen.

Die Maßnahme verhindert dadurch im Vorfeld eines neuen Baurechtes die spekulative Erhöhung der Bodenpreise. Darüber hinaus können die beabsichtigten städtebaulichen Ziele durch entsprechende vertragliche Regelungen im Vollzug tatsächlich innerhalb eines bestimmten Zeitraumes gesichert werden. Solche umfassenden Stadterneuerungsmaßnahmen werden u.U. vom Land gefördert.

Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme führt ein betriebswirtschaftliches Prinzip in die Stadtteilentwicklung ein: Die durch öffentliches Engagement und Investitionen erzeugte Steigerung der Grundstückswerte werden zur Finanzierung der Maßnahme herangezogen, indem die Grundstücke z.B. zur Sicherung der öffentlichen Erschließung zu einem planungsunbeeinfluss-

ten Eingangswert gekauft werden können. Der Eigentümer ist verpflichtet, einen Ausgleichbetrag zu entrichten, der durch die Entwicklungsmaßnahme bedingten Erhöhung des Bodenwertes seines Grundstückes entspricht (§ 166 (3) BauGB). Für eine Steuerung, die auch in der Realisierung die Qualitäten der Planung sichert und die öffentlichen Interessen wahrnimmt, kann die Stadt ihre personellen Kapazitäten durch ein Verfahrensmanagement in Form eines Entwicklungsträgers nach § 167 BauGB verstärken, das aus der Abschöpfung der Planungsgewinne finanziert werden kann.

Das bedeutet konkret:

- Die Einleitung von Vorbereitenden Untersuchungen nach § 165 (4) bzw. §§ 137 bis 141 BauGB,
- zur Festsetzung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach §§ 165 bis 169 BauGB,
- mit der Festsetzung eines planungsunbeeinflussten Bodenwertes nach § 156 BauGB,
- ggf. die Begründung eines besonderen Vorkaufsrechtes nach § 25 BauGB oder zugunsten Dritter nach § 27 BauGB,
- der Erwerb der Grundstücke durch die Stadt nach § 166 (3), ggf. die Ausübung des Enteignungsrechtes nach § 169 (3) BauGB,
- alternativ: mit Erhebung von Ausgleichsbeträgen vom Eigentümer nach § 166 (3) Satz 4 BauGB.

Fazit zu Instrumenten und Verfahren zur Entwicklung der Mittelmole

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

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

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

Wettbewerbsverfahren Mittelmole

Parallel zu dem B-Planverfahren oder den Einsatz des ‚Besonderen Städtebaurechtes schlagen wir zur Erarbeitung eines städtebaulichen Konzepts und einer ortsgerechten, städtebaulichen und architektonischen Lösung einen zweistufigen Wettbewerb vor, um die besondere städtebauliche und baulich-architektonische Qualität sicherzustellen, die der Bedeutung des Ortes entspricht. Das bedeutet:

- ⇒ Einen städtebaulichen Wettbewerb, dessen Ergebnisse in den Bebauungsplan einfließen können, in dem die Verteilung der unterschiedlichen Nutzungen, die baurechtliche Widmung der Flächennutzungen, Fragen der Erschließung etc. geklärt wird. Dieser Wettbewerb kann von vornherein als zweistufiges Verfahren angelegt werden.
- ⇒ In einer zweiten Phase kann dann ein Architekturwettbewerb für den nördlichen Kernbereich der Mittelmole durchgeführt werden, der zur Neubebauung ansteht.
- ⇒ Der städtebauliche Wettbewerb sollte die gesamte Fläche der Mittelmole umfassen. Er dient der städtebaulichen Verteilung und Neuordnung der vorgesehenen Nutzungen und Funktionen (Bahn, Kreuzfahrtverkehr, Bus-, Taxen- und Pkw-Verkehr, Stellplätze, Gewerbe, Dienstleistungen, Gastronomie, Hotel, Einzelhandel und Wohnen), der Darstellung der öffentlichen und privaten Erschließung, der Grün- und Ausgleichsflächen, der Klärung der Frage des Hochwasserschutzes etc.
- ⇒ Der Architekturwettbewerb, der auch ein Investorenwettbewerb sein könnte, dient der Entwicklung und Sicherung der städtebaulichen und architektonischen Qualität der zentralen, neu zu bebauenden Fläche. Die Investoren bzw. Grundeigentümer werden per Städtebaulichem Vertrag an die Umsetzung der Wettbewerbsergebnisse und die Fristen der Realisierung gebunden. Üblich ist es auch, den ersten Preisträger mit der weiteren Planung zu beauftragen.

Der Bürgerschaftsbeschluss zum Strukturkonzept sieht vor, den Ortsbeirat Warnemünde/Diedrichshagen bei der Erarbeitung der Aufgabenstellung für den Wettbewerb Mittelmole zu beteiligen.

Fortsetzung der intensiven und breit angelegten Bürgerbeteiligung

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

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

Monitoring und Evaluation als Grundlage der Fortschreibung

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

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

Klimagerechte Stadtentwicklung

Bei der Fortschreibung des Strukturkonzeptes sind auch mit Blick auf die Novellierung des Baugesetzbuches die Klimaschutzziele der Hansestadt Rostock als „Energetisches Strukturkonzept Warnemünde“ einzuarbeiten. Dazu sind die entsprechenden Erhebungen, Analysen und die Entwicklung von Handlungsansätzen und Maßnahmen zum Klimaschutz und der Einsparung von Energie einzuleiten, zu konkretisieren und ggf. in örtliche Teilkonzepte umzusetzen.

6.2 Handlungsbereiche, Maßnahmen und Projekte (Matrizen 1 bis 6)

Im folgenden Abschnitt werden die aus den Entwicklungszielen hergeleiteten Handlungsansätze pro Handlungsbereich ähnlich einem Zeit- und Maßnahmenkonzept tabellarisch aufgeführt, unterteilt gemäß der im vorliegenden Strukturkonzept durchgängigen Aufteilung in Handlungsbereiche:

Matrix 1:

I. Städtebau, Orts- und Landschaftsbild / Teilbereich Mittelmoie

Matrix 2:

II. Verkehr

Matrix 3:

III. Wirtschaft und Gewerbe

Matrix 4:

IV. Tourismus

Matrix 5:

V. Wohnen

Matrix 6:

VI. Infrastruktur

Den Handlungsansätzen aus dem Beteiligungsverfahren werden in den Tabellen (Matrizen) geeignete Einzelmaßnahmen und Projekte zugeordnet und unter Berücksichtigung der jeweiligen Bedeutung, Schlüsselfunktion bzw. Synergiepotenziale mit einer Erläuterung versehen. Die Einzelmaßnahmen und Projekte werden aus städtebaulicher Sicht unter Berücksichtigung der im Beteiligungsverfahren vorgenommenen Wertungen nach Priorität eingestuft und in eine Zeitschiene eingeordnet, die im Zuge des Evaluationsprozesses in Korrelation zur jeweiligen Haushaltsplanung fortzuschreiben ist.

Anschließend werden die für die Umsetzung einzusetzenden Instrumente und Verfahren je Einzelmaßnahme und Projekt aufgeführt und mögliche Umsetzungsstrategien wie z. B. anzugehende Planungsschritte, die Erstellung weiterführender oder vertiefender Gutachten oder Untersuchungen, Prüfaufträge, die Anwendung rechtlicher Instrumente etc. empfohlen mit Benennung anstehender Arbeitsschritte und Auflistung der jeweiligen Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten. Im Umsetzungsprozess können sich weitere Verfahrenskomponenten und Zuständigkeiten ergeben. Das Strukturkonzept sieht vor, dass bei der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Strukturkonzept und bei der Fortschreibung des Strukturkonzeptes eine frühestmögliche, intensive Beteiligung stattfindet.

Abb. 77: Aufbau der Matrix 1 bis 6 (Handlungsbereiche I bis VI)

Handlungsansatz aus Beteiligungsverfahren	Einzelmaßnahmen / Projekte	Erläuterungen	Priorität (sehr hoch, hoch, mittel, gering)	Zeitschiene / Evaluation	Instrument / Verfahren	Zuständigkeit
---	----------------------------	---------------	---	--------------------------	------------------------	---------------

**Matrix 1: I Städtebau, Orts- und Landschaftsbild /
Teilbereich Mittelmole**

Matrix 2: II Verkehr

Matrix 3: III Wirtschaft und Gewerbe

Matrix 4: IV Tourismus

Matrix 5: V Wohnen

Matrix 6: VI Infrastruktur

Anhang

Pläne auf Gebäudeebene

(Quelle: Beherbergungskonzept der Hansestadt Rostock – 2. Fortschreibung, bearbeitet durch *wimes* Wirtschaftsforschungsinstitut im Auftrag der Hansestadt Rostock, Rostock, Juni 2010.)

- Plan auf Gebäudeebene im Seebad Warnemünde zur Gebäudeart
- Plan auf Gebäudeebene im Seebad Warnemünde zur Gebäudenutzung
- Plan auf Gebäudeebene im Seebad Warnemünde zu den Standorten des Einzelhandels
- Plan auf Gebäudeebene im Seebad Warnemünde zu den Standorten des Gastgewerbes
- Plan auf Gebäudeebene im Seebad Warnemünde zum Sanierungsstand
- Plan auf Gebäudeebene im Seebad Warnemünde zum Leerstand gesamt und Plan zur Wohnungsleerstandsquote

Quellenverzeichnis

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

Liste der Bearbeiter

Hansestadt Rostock Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft

Holbeinplatz 14
18069 Rostock

Sachbereich Sanierungsplanung, Stadtbild, Stadtgestalt

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

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

Arbeitsgemeinschaft ASK Hassenstein+Pfad GmbH / Büro CONVENT

Lange Reihe 29
20099 Hamburg

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

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

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

www.ask-hamburg.de

wimes Wirtschaftsforschungsinstitut

Barnstorfer Weg 6
18057 Rostock

Tel. 03 81 / 377 069 83

www.wimes.de

