

# STADT HEILIGENHAFEN // INNENSTADT

Vorbereitende Untersuchungen  
mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept



Stand // Oktober 2020



## AUFTRAGGEBER



**Stadt Heiligenhafen**  
Markt 4-5  
23774 Heiligenhafen  
[www.heiligenhafen.de](http://www.heiligenhafen.de)

**Ansprechpartner**  
Roland Pfündl  
Fachbereichsleitung Hoch- und Tiefbau  
Telefon: 04362 906-816  
E-Mail: [roland.pfuendl@heiligenhafen.de](mailto:roland.pfuendl@heiligenhafen.de)

## AUFTRAGNEHMER



**BIG Städtebau GmbH**  
– ein Unternehmen der DSK-BIG  
Drehbahn 7  
20354 Hamburg  
[www.dsk-big.de](http://www.dsk-big.de)

**Ansprechpartnerin**  
Bele Anders-Brockmüller  
Telefon: 040 3410678-45  
E-Mail: [b.anders-brockmoeller@dsk-big.de](mailto:b.anders-brockmoeller@dsk-big.de)

## FÖRDERMITTELGEBER



# Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Aufgabe .....	5
1.1. Formale Voraussetzungen .....	6
2. Vorgehensweise und Methode .....	8
2.1. Berichtsgliederung .....	8
2.2. Prozessorganisation und Partizipation .....	9
3. Allgemeine Rahmenbedingungen und Einordnung in den Planungskontext .....	12
3.1. Stadträumliche Lage und Einbindung .....	12
3.2. Formelle Planung .....	13
3.3. Informelle Planungen .....	17
3.4. Bevölkerungs- und Sozialstruktur .....	18
3.5. Wirtschaftsstandort .....	22
4. Bestandsanalyse des Untersuchungsgebietes „Innenstadt“ .....	23
4.1. Untersuchungsgebiet: Entwicklung und städtebauliche Situation .....	23
4.2. Gebäude- und Flächenbestand .....	25
4.3. Handel, Dienstleistung und Gewerbe .....	36
4.4. Soziale Infrastruktur .....	40
4.5. Grün- und Freiräume .....	45
4.6. Erschließung und Mobilität .....	49
4.7. Technische Infrastruktur .....	55
4.8. Umweltsituation, Klimaschutz und Klimaanpassung .....	56
4.9. Zusammenfassende Bewertung .....	60
5. Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept .....	66
5.1. Leitlinien und Entwicklungsziele .....	66
5.2. Rahmenentwicklungskonzept .....	68
5.3. Maßnahmenkonzept .....	75
5.4. Kosten- und Finanzierungsübersicht .....	113
5.5. Monitoring .....	118
6. Verfahrensrechtliche Abwägung .....	119
6.1. Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit nach BauGB .....	119
6.2. Abwägung der Verfahren, Instrumente sowie privater und öffentlicher Belange .....	119
6.3. Vorschlag zur zeitlichen Begrenzung .....	126
6.4. Empfehlung .....	126
7. Pläne .....	127
i. Anlagenverzeichnis .....	128
ii. Quellenverzeichnis .....	130

## Abkürzungsverzeichnis

BauGB	Baugesetzbuch
B-Plan	Bebauungsplan
FNP	Flächennutzungsplan
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
u. a.	unter anderem
v. a.	vor allem
z. B.	zum Beispiel

ENTWURF

# 1. Anlass und Aufgabe

Die Stadt Heiligenhafen wurde im Jahr 2017 vom Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration Schleswig-Holstein mit dem Untersuchungsgebiet „Innenstadt“ neu in das Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufgenommen. Der entsprechende Bescheid der Investitionsbank Schleswig-Holstein erging am 30.11.2017.



Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes „Innenstadt“ (LVerMGEOSH 2020)

Als Folge des wirtschaftlichen, technologischen und demographischen Wandels leidet Heiligenhafen unter teils erheblichen städtebaulichen Missständen, verbunden mit hohen Funktionsverlusten. Die vorliegenden Missstände in der Innenstadt waren Schwerpunkt und Anlass des Antrages der Stadt Heiligenhafen zur Aufnahme in die Städtebauförderung. Dazu gehören u. a. funktionale Mängel in Bezug auf die stadträumliche Vernetzung und den zentralen Versorgungsbereich (bspw. mangelnde Infrastruktur, gewerbliche Leerstände), gestalterische und substanzielle Defizite im öffentlichen Raum (bspw. fehlende Barrierefreiheit, abnehmende Aufenthaltsqualität) und fehlende zentrale Einrichtungen bzw. schlechte konzeptionelle sowie bauliche Zustände

Mit der Aufnahme in das Programm besteht die Chance, an den bereits in der Vergangenheit angestoßenen Stadtentwicklungsprozess anzuknüpfen. So wurde in den vorangegangenen Jahren gemeinsam mit der Bürgerschaft ein Stadtentwicklungskonzept für Heiligenhafen (CIMA 2014) erarbeitet, jedoch fehlten hier die für die Umsetzung der Maßnahmen notwendigen Finanzierungsmöglichkeiten. Die Stadt Heiligenhafen hat mit diesem Prozess bereits bewiesen, dass sie sich den Herausforderungen der strukturellen und demographischen Veränderungen bewusst ist und sich diesen aktiv stellen will. Mit Hilfe der Städtebauförderung sollen der Stadtentwicklungsprozess nachhaltig unterstützt, vertiefende Analysen durchgeführt und bauliche Maßnahmen umgesetzt werden.

Zur Vorbereitung einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme zur Umsetzung im Rahmen des Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ hat die Stadtvertretung Heiligenhafens am 27.02.2018 beschlossen, für das Untersuchungsgebiet „Innenstadt“ vorbereitende Untersuchungen gemäß § 141 Baugesetzbuch (BauGB) durchzuführen. Die Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein sehen darüber hinaus die Erarbeitung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes vor, welches den Fokus ebenfalls auf das Untersuchungsgebiet legt, aber auch Verflechtungen mit dem gesamtstädtischen und landesräumlichen Kontext berücksichtigt. Die vorbereitenden Untersuchungen (VU) und das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (IEK) sind an der Strategie des Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ auszurichten. VU und IEK sind Gegenstand des vorliegenden Berichtes.

## 1.1. Formale Voraussetzungen

### Programmstrategie „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“

Das Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ wurde aufgelegt, um Funktionsverluste in zentralen Versorgungsbereichen, die meist auf Leerstand zurückzuführen sind, zu bekämpfen. Zu zentralen Versorgungsbereichen zählen insbesondere Innenstadtzentren, Nebenzentren in Stadtteilen sowie Grund- und Nahversorgungszentren in Stadt- und Ortsteilen auch von kleineren Gemeinden. Ein Stadt- oder Ortsteilzentrum prägt unter anderem den sozialen Zusammenhalt, die ökonomische Tragfähigkeit und die kulturelle Innovation einer Kommune, da es ein Identifikationsort und ein Kristallisationspunkt für die Gesellschaft ist. Anspruch des Förderprogramms ist es, die Zentren als Standorte für Wirtschaft und Kultur sowie als Orte zum Wohnen, Arbeiten und Leben zu erhalten und gemäß der sich ändernden Anforderungen zu entwickeln. Demzufolge sind die wichtigsten Ziele:

- Funktionsvielfalt und Versorgungssicherheit, durch Erhalt und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche als Orte zum Leben und Arbeiten
- Nutzungsvielfalt durch Stärkung der Wohnfunktion sowie der kulturellen und öffentlichen Einrichtungen
- Aufwertung des öffentlichen Raums, Herstellen von Zugänglichkeit, Nutzbarkeit und Barrierefreiheit
- Vielfältigkeit im Wohnen für unterschiedliche Gesellschaftsgruppen
- Stärkung des sozialen Zusammenhalts
- Stärkung und Pflege stadtbaukultureller Qualitäten
- Schaffung guter Anbindungen durch öffentliche Verkehrsmittel
- Räumliche Vielfalt, durch Erhalt und Entwicklung kleinteiliger Raumstrukturen
- Ausbau stadtverträglicher Mobilität durch Schaffung zeitgemäßer Infrastrukturen
- Partnerschaftliche Zusammenarbeit auf allen Ebenen, durch Aktivierung und Einbeziehung aller in Entwicklungsprozesse

Zur Erreichung der Ziele ist der Einsatz von Fördermitteln insbesondere in den Bereichen Aufwertung von öffentlichen (Frei-)Räumen, Instandsetzung und Modernisierung von stadtbildprägenden Gebäuden, Beseitigung von Leerständen, Ausbau stadtverträglicher Mobilität oder auch Wiederbelebung minder genutzter Gebäude und Flächen vorgesehen. Die Programmvorbereitung und -umsetzung erfordert einen integrierten Ansatz. Eine zentrale Rolle spielt zudem die Beteiligung und Mitwirkung der Bewohnenden sowie weiterer relevanter AkteurlInnen.

### Hintergrund und Grundlagen für vorbereitende Untersuchungen nach BauGB

Das BauGB bildet die rechtliche und verfahrenstechnische Grundlage, nach der Sanierungsmaßnahmen vorbereitet und durchgeführt werden. Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen sind gemäß § 136 Abs. 2 Satz 1 BauGB „Maßnahmen, durch die ein Gebiet zur Behebung städtebaulicher Missstände wesentlich verbessert oder umgestaltet wird“.

Städtebauliche Missstände liegen gemäß § 136 Abs. 2 BauGB vor, wenn

1. das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nicht entspricht oder

2. das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen.

Nach § 141 BauGB sind vorbereitende Untersuchungen in der Regel erforderlich, um Entscheidungsgrundlagen über die Notwendigkeit und Durchführbarkeit der Sanierung zu erhalten und um die Voraussetzungen für die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes zu schaffen.

### **Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein**

Die förderrechtlichen Vorgaben der städtebaulichen Gesamtmaßnahme im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms ergeben sich insbesondere aus den Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein (StBauFR SH 2015). Gemäß A 5.6.2 Nr. 4 der StBauFR SH 2015 sind in dem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept die Ergebnisse eines aktuellen gesamtstädtischen Einzelhandelskonzeptes zu berücksichtigen. Programmspezifische und formale Voraussetzung für den weiteren Einsatz von Städtebauförderungsmitteln sind demnach VU samt IEK sowie ein solches Einzelhandelskonzept. Das gesamtstädtische Einzelhandelskonzept wurde im Jahr 2016 erstellt und am 23.06.2016 beschlossen.

### **Beschlüsse der Politik**

Die Stadtvertretung Heiligenhafen beschloss in ihrer Sitzung am 27.02.2018 für das Gebiet „Innenstadt“ vorbereitende Untersuchungen einzuleiten und hat hierfür ein abgegrenztes Untersuchungsgebiet festgesetzt. Der Einleitungsbeschluss wurde mit der amtlichen Bekanntmachung vom 06.04.2018 öffentlich und im Anschluss ortsüblich bekannt gegeben.

## 2. Vorgehensweise und Methode

### 2.1. Berichtsgliederung

Die vorbereitenden Untersuchungen wurden gemäß § 141 BauGB durchgeführt. Entsprechend gliedert sich der Bericht in die folgenden Bearbeitungsbausteine.



Zunächst wird das Untersuchungsgebiet „Innenstadt“ mit seiner räumlichen Verortung und Bedeutung, seinen Kennzahlen, den planerischen Rahmenbedingungen sowie den aktuellen Entwicklungen detailliert vorgestellt (Kapitel 3).

Darauf folgt in Kapitel 4 die Bestandsanalyse mit einer genauen Beschreibung der stadträumlichen und städtebaulichen Situation. Dabei werden unter anderem eine gebäudescharfe Darstellung, die vertiefte Erörterung der Nutzungs- und Infrastrukturen, der Verkehrssituation, der Eigentumsverhältnisse sowie der Bevölkerungs-, Sozial- und Wirtschaftsstruktur und der Umweltbelange vorgenommen. Das Ergebnis der abschließenden Gesamtanalyse ist eine zusammenfassende Bewertung der vorgefundenen Bestandssituation. Sie stellt die Stärken, Chancen und Potenziale sowie Missstände, Mängel und Konflikte im Untersuchungsgebiet „Innenstadt“ dar.

Das darauf aufbauende integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (Kapitel 5) basiert ebenso auf dem vorliegenden Einzelhandelskonzept als auch auf dem parallel erstellten Verkehrsgutachten. Darüber hinaus haben Altstadt-relevante Bestandteile des Stadtentwicklungskonzeptes 2014 Eingang gefunden. Das IEK stellt das Vorgehen in einen räumlichen Zusammenhang, zeigt thematische Handlungsschwerpunkte auf und beinhaltet ferner das Maßnahmenkonzept, welches konkrete Vorhaben benennt sowie eine umfassende Kosten- und Finanzierungsübersicht enthält. Darüber hinaus werden auch Aussagen zum Monitoring getroffen, in dem u. a. Indikatoren zur Überprüfung der Zielerreichung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme dargestellt werden.

Auf Grundlage der erarbeiteten zusammenfassenden Bewertung und den abgeleiteten Maßnahmen des Entwicklungskonzeptes wird in Kapitel 6 der verfahrensrechtlichen Abwägung, der Nachweis über das Vorliegen städtebaulicher Missstände geführt. Damit einhergehend erfolgt die Begründung und Wahl der Verfahrensart und die Abgrenzung des Fördergebietes.

## 2.2. Prozessorganisation und Partizipation

### 2.2.1. Prozessorganisation

Zu Beginn der vorbereitenden Untersuchungen wurde in Abstimmung mit der Stadt Heiligenhafen ein Projektplan erstellt, der die wesentlichen Meilensteine der Bearbeitung beinhaltet.

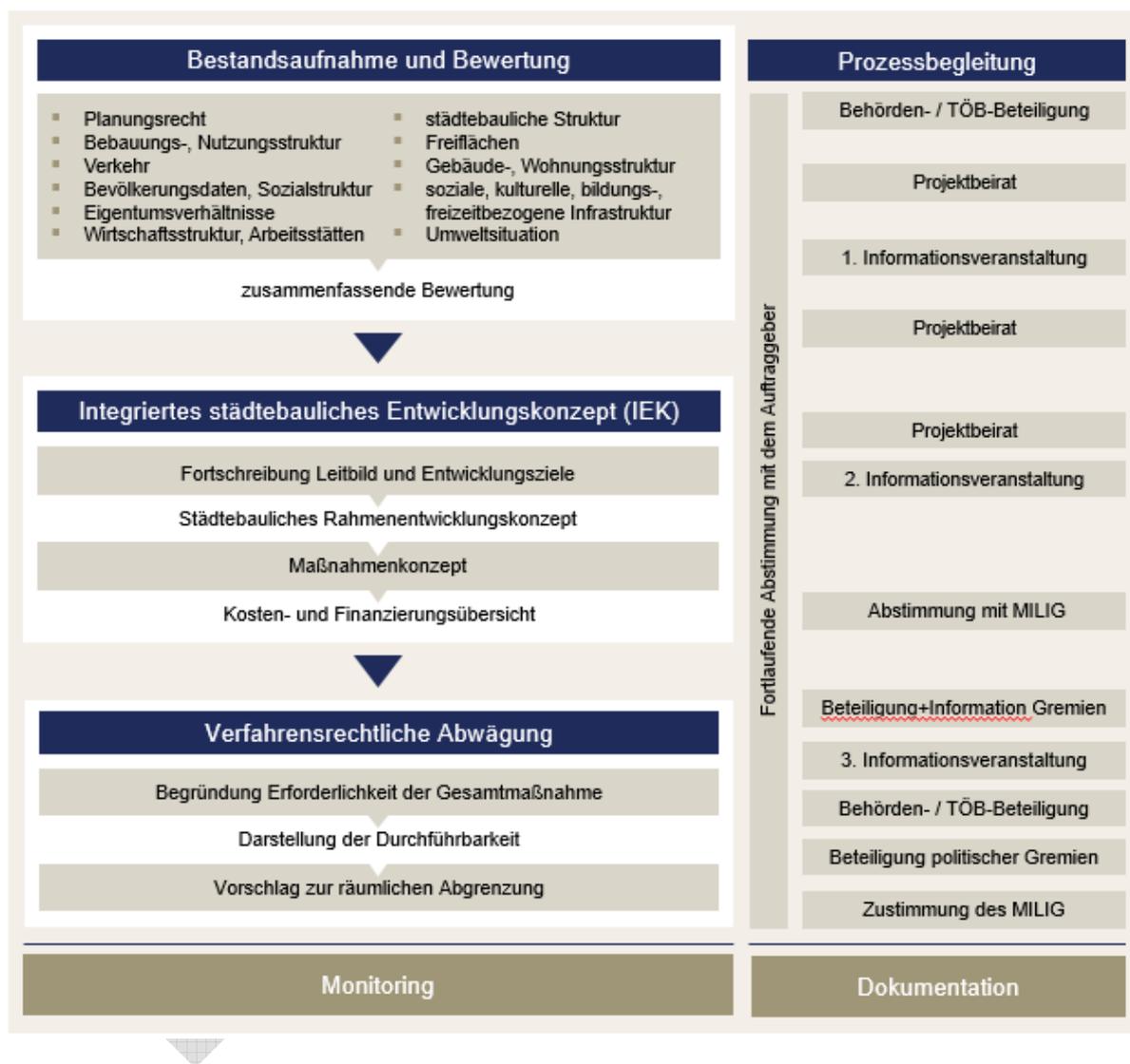


Abbildung 2: Prozessorganisation

Die detaillierte Auseinandersetzung mit der Bestandssituation innerhalb des Untersuchungsgebietes erfolgte über mehrfache Vor-Ort-Begehungen, die Sichtung von Planunterlagen sowie die Analyse vorliegender Gutachten und Daten zum Untersuchungsraum. Aufgrund der zu Beginn der VU nicht aussagekräftigen Datenlage zum Thema Verkehr, wurde als vorgezogene vorbereitende Maßnahme die Durchführung eines Verkehrsgutachten bewilligt. Dieses wurde parallel zur Erarbeitung von VU und IEK erstellt und maßgeblich mitberücksichtigt.

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (TöB) fand zu Beginn im November 2018 und ein weiteres Mal nach der Empfehlung zur Beschlussfassung des mit dem Ministerium abgestimmten Maßnahmenkonzeptes im xxx 2020 statt. Dabei wurde über die Durchführung der VU und das IEK informiert sowie um fachspezifische Anmerkungen über das Untersuchungsgebiet gebeten, welche im Weiteren bei der Konzepterstellung berücksichtigt wurden. Eine Übersicht der Stellungnahmen ist diesem Bericht als Anlage 4 beigefügt.

Zur Information und Beteiligung der Betroffenen und interessierten Öffentlichkeit fand am 25.04.2019 in Heiligenhafen ein erstes Bürgerforum statt, an welchem ca. 160 Teilnehmende erschienen, was von einem großen Interesse am Prozess zeugt. Die Eigentümerschaft im Untersuchungsgebiet wurde über eine persönliche Einladung per Brief einwurf informiert. Gleichzeitig wurde eine Selbstauskunft via Fragebogen abgefragt, um nähere Informationen zum Zustand der Immobilien und zur Investitions- und Mitwirkungsbereitschaft zu erhalten, die über eine äußere Inaugenscheinnahme nicht zu ermitteln sind. Neben den Postwurfsendungen wurde über eine ortsübliche Bekanntmachung, Plakate in der Innenstadt sowie über eine Pressemitteilung in Printmedien und auf der kommunalen Internetseite zur Infoveranstaltung eingeladen. In dieser Veranstaltung wurden die Vorgehensweise bei der Durchführung der VU und der Erstellung des IEK erläutert sowie erste Ergebnisse der Bestandsaufnahme präsentiert. Die Veranstaltung diente im Weiteren dazu, zusätzliche Informationen zum Untersuchungsraum, wie Mängel, Anmerkungen und Ideen aus Sicht der Teilnehmenden abzufragen.

Ergänzend zu der Informations- und Beteiligungsveranstaltung sowie der Eigentümerbefragung anhand von Fragebögen wurden Einzelgespräche mit SchlüsselakteurInnen und Akteursgruppen geführt, um vertiefende Informationen zu erhalten. Dabei ging es zum einen um die Erfassung der akteursspezifischen Sichtweisen und Bedarfe und zum anderen um die Eruiierung der Mitwirkungsbereitschaft im anschließenden Verfahren. Folgende Schlüsselakteure wurden befragt:

- Evangelische Kirche, Kirchenvorstand
- Gastronomie Salzspeicher, Geschäftsführung
- Küstenfischer Nord, Geschäftsführung
- Landwirtschaftliche Ein- und Verkauf Ostholstein eG, Geschäftsführung

Am 24.10.2019 wurde das zweite Bürgerforum in Form einer Informations- und Beteiligungsveranstaltung in Pavillon am Binnensee durchgeführt. Via Pressemitteilung und ausgehängten Plakaten waren alle interessierten HeiligenhafenerInnen eingeladen, sich über die ersten Themenschwerpunkte, Leitlinien und möglichen Entwicklungsziele zu informieren sowie diese in einer Workshop Atmosphäre weiter zu qualifizieren. Rund 75 HeiligenhafenerInnen nahmen an der Veranstaltung teil und diskutierten an drei Stationen über die Zukunft des öffentlichen Raums, der lebendigen Innenstadt sowie dem Verkehr und der Erschließung. Durch das bürgerschaftliche Engagement konnten die Themenschwerpunkte durch die Nennung erster Maßnahmenansätze konkretisiert und die Bedarfe aus der Öffentlichkeit eingebunden werden.

Bei einer dritten öffentlichen Informationsveranstaltung am xxxxx stand die Vorstellung des abgestimmten Entwurfs des Abschlussberichtes zu VU und IEK im Mittelpunkt. Darüber hinaus wurden die Teilnehmenden umfassend über die Auswirkungen der Sanierung informiert. Diese Veranstaltung richtete sich erneut an alle von der Sanierung Betroffenen, sowie an die darüber hinaus interessierte Öffentlichkeit. Die Einladung erfolgte über ein persönliches Anschreiben an die Eigentümerschaft im geplanten Sanierungsgebiet, sowie die kommunale Internetseite und Pressemitteilungen. (ggf. weitere kurze Beschreibung der Veranstaltung und Fazit, Anzahl der Besucher). Die Dokumentationen der jeweiligen Veranstaltungen sind dem Anhang (Anlage 2) beigefügt.

Während der gesamten Laufzeit wurde ein Projektbeirat bestehend aus Mitgliedern der Verwaltung, der Politik und weiteren Interessensvertretenden (u. a. aus den Bereichen Einzelhandel, Seniorenbeirat, Bildung, Bezirkshandwerkerschaft) als Steuerungs- und Entscheidungsgremium mit eingebunden. Die Auftaktveranstaltung am 23.05.2019 diente der Klärung der Aussagen des bereits erarbeiteten Stadtentwicklungskonzeptes 2014 als Grundlage für das weitere Vorgehen.

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse und Beteiligungsveranstaltungen wurden am 19.08.2019 im Rahmen der zweiten Projektbeiratssitzung konkretisiert. Ziel war es, die bis dahin vorliegenden Ideen und Anmerkungen richtungsweisend einzuordnen und die Grundlagen für die Leitlinien und Entwicklungsziele zu formulieren. Am 25.11.2019 fand die dritte Sitzung des Projektbeirates statt. Hier wurden erste Maßnahmenideen vorgestellt und diskutiert.

Nach Vorlage und Abstimmung des Entwurfs zum Gesamtbericht von VU und IEK beim Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung Schleswig-Holstein (MILIG) fand die abschließende Sitzung des Projektbeirates als kombinierte Informationsveranstaltung gemeinsam mit der Stadtvertretung statt. Am xxx wurde hier das Ergebnis präsentiert, im Anschluss wurde durch die politischen Gremien eine beschlussempfehlung ausgesprochen und das Konzept beschlossen.

Der dargestellte Beteiligungsprozess zu VU und IEK, der über das geforderte Maß gemäß BauGB hinausgeht, trägt maßgeblich zu einer konsensfähigen Entwicklungsstrategie für das Sanierungsgebiet „Innenstadt“ bei. Durch die unterschiedlichen Prozessbausteine konnten die Interessen der verschiedenen Akteursgruppen erörtert und abgewogen werden. Es ist davon auszugehen, dass aufgrund dieser umfassenden Beteiligung die entwickelten städtebaulichen und funktionalen Zielsetzungen auf eine breite Akzeptanz stoßen und dadurch Umsetzungen im weiteren Verfahren beschleunigt sowie insgesamt die Investitionsbereitschaft erhöht werden wird.

### 2.2.2. Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen

Die Rückmeldungen im Rahmen des Beteiligungsprozesses, insbesondere der Informationsveranstaltungen und der Fragebögen, lassen auf eine grundsätzlich positive Einstellung der Betroffenen zu den angestrebten Maßnahmen und der Durchführung einer Sanierungsmaßnahme schließen. Die hohen Zahlen der Besuchenden bei den Veranstaltungen sowie die Rücklaufquote der Eigentümerbefragung von ca. 29 Prozent unterstützen diese Annahme und ermöglichen eine hohe Transparenz und Qualifizierung der erarbeiteten Inhalte. Die Behörden und sonstigen TöB stehen dem Sanierungsprozess ebenfalls positiv gegenüber. Deren einzelne Anregungen und Hinweise sind in den Ergebnisbericht eingeflossen.

### 3. Allgemeine Rahmenbedingungen und Einordnung in den Planungskontext

#### 3.1. Stadträumliche Lage und Einbindung

Die Stadt Heiligenhafen liegt im nordöstlichen Teil von Schleswig-Holstein im Kreis Ostholstein an der Ostsee in der Hohwachter Bucht, südlich der Insel Fehmarn. Heiligenhafen zählt eine Einwohnerschaft von 9.200 Personen (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2018). Eingemeindet sind die Ortsteile Ortmühle und Strandhusen. Die Stadt Oldenburg in Holstein liegt ca. 25 Kilometer in südwestliche Richtung, die nächstgelegenen Oberzentren sind mit einer Entfernung von ca. 70 Kilometern im Westen die Landeshauptstadt Kiel und im Süden die Hansestadt Lübeck. Verkehrstechnisch ist die Stadt Heiligenhafen durch die Anbindung an die Bundesautobahn A1 in das überregionale Straßennetz eingebunden.



Abbildung 3: Lage und Einbindung (LVermGeo SH 2020)

Das gesamte Stadtgebiet umfasst eine Fläche von etwa 18,32 Quadratkilometern. Im Stadtgebiet nimmt die Fläche für landwirtschaftliche Zwecke mit 49 Prozent der Gesamtfläche den höchsten Nutzungsanteil ein. Etwa 20 Prozent der Gebietsfläche stellt die Siedlungsfläche, bestehend aus Gebäuden und Freiflächen, dar. Die Wasserflächen nehmen ca. 18 Prozent und die Waldflächen ca. 2 Prozent des Gemeindegebietes in Anspruch. Die Siedlungsfläche wird nördlich durch die Ostsee begrenzt. Die vorgelagerte Landzunge, bestehend aus Steinwarder und Graswarder (Naturschutzgebiete), trennt den Ortskern von der Ostsee. Im Westen des Stadtgebietes befindet sich das Landschaftsschutzgebiet "Küsten von Johannistal und Heiligenhafen einschließlich Salzwiesen". Landwirtschaftliche

Flächen grenzen an den weiteren Verlauf des Stadtgebietes. Zwischen den Teilen der Altstadt und Steinwarder liegt der Binnensee, welcher ein künstlich abgetrennter Teil der Bucht darstellt.

Der ursprüngliche Siedlungsschwerpunkt der Stadt Heiligenhafen liegt zwischen dem historischen Zentrum um den Marktplatz, der sogenannten Altstadt, und dem Hafen.

Auch der Hafen liegt zentral in der Innenstadt und ist mit seiner nach wie vor aktiven Nutzung an der deutschen Fischereistraße ein Standortfaktor. Die Stadt Heiligenhafen ist aufgrund des Zugangs zur Ostsee und der zunehmenden Entwicklung der Flächen in Strandlage gleichzeitig ein touristischer Anziehungspunkt (Stadtentwicklungskonzept 2014).

### 3.2. Formelle Planung

Für die Stadt Heiligenhafen gelten folgende übergeordnete und gemeindebezogene formelle Planungen:

- Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein (Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein, 4. Oktober 2010 [Amtsblatt. Schl.-H. S. 1262])
- Entwurf Fortschreibung Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein (Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung (MILIG), 2018)
- Regionalplan Planungsraum II – Schleswig-Holstein Ost, 2004
- Landschaftsrahmenplan Planungsraum III, 2020
- Flächennutzungsplan Stadt Heiligenhafen, 1967
- B-Pläne

#### Landesentwicklungsplan (LEP), 2010

Der Landesentwicklungsplan (LEP) Schleswig-Holsteins gibt mit seinen Zielen und Grundsätzen den Rahmen für die zukünftige Raumentwicklung vor. In seinem Zentrale-Orte-System legt er ein normiertes, flächendeckendes und hierarchisches System von Orten fest, die komplexe Funktionen für ihr Umland erfüllen.

Die Stadt Heiligenhafen ist im LEP als Unterzentrum ausgewiesen. Diese haben die Funktion den qualifizierten Grundbedarf zu decken, z. B. durch das Vorhandensein von FachärztInnen und einer Kommunalverwaltung. Unterzentren gelten als wichtige Versorgungs- und Entwicklungsschwerpunkte. Die Kreisstadt Oldenburg in Holstein dient als nächst gelegenes Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums. Als Oberzentren dienen die Städte Lübeck und Kiel.



Abbildung 4: Ausschnitt aus dem Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein (LEP 2010)

Darüber hinaus ist Heiligenhafen als Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung definiert. Dem Tourismus und der Erholung wird in diesen Schwerpunkträumen ein besonderes Gewicht zugewiesen, sodass diese bei raumbedeutsamen Planungen und Vorhaben zu berücksichtigen sind. Kennzeichnend hierfür sollen ausgeprägte Kultur- und Einkaufsangebote sowie eine gute verkehrliche Anbindung sein. Maßnahmen zur Struktur- und Qualitätsverbesserung sowie zur Saisonverlängerung haben dabei Vorrang vor einer reinen Kapazitätserweiterung des Angebotes bzw. dem Bau neuer Anlagen. Zusätzliche Kapazitäten sind nichtsdestotrotz denkbar, wenn sie eine Struktur- und Qualitätsverbesserung des Angebots bewirken.

Heiligenhafen liegt an einer Landesentwicklungsachse, deren Ziele eine Verbesserung der räumlichen Standortbedingungen sowie eine Stärkung der Verflechtungsstrukturen im Land sind. Wirtschaftlich überregionale Entwicklungen und eine gute verkehrliche Anbindung sind hierbei die Ziele der Raumordnung. Gemeinsam bilden sie eine dichte Netzstruktur, die im Hinblick auf die Stärkung Schleswig-Holsteins als Wirtschaftsstandort bedarfsgerecht weiterzuentwickeln ist.

Der Küstenabschnitt sowie die angrenzenden Flächen an das Siedlungsgebiet Heiligenhafens sind im LEP als Vorbehaltsraum für Natur und Landschaft gekennzeichnet. Diese dienen der Sicherung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, dem Erhalt ökologisch bedeutsamer Lebensräume sowie der funktionalen Vernetzung verschiedener Biotoptypen und sind zu schützen. Der LEP Schleswig-Holsteins gibt mit seinen Zielen und Grundsätzen den Rahmen für die zukünftige Raumentwicklung vor. In seinem Zentrale-Orte-System legt er ein normiertes, flächendeckendes und hierarchisches System von Orten fest, die komplexe Funktionen für ihr Umland erfüllen.

### **Regionalplan Schleswig-Holstein Ost, 2004**

Die Regionalpläne beinhalten für die jeweiligen Planungsräume die sogenannten Ziele und Grundsätze der Raumordnung. Wesentliche Vorgaben dafür liefert der Landesentwicklungsplan. Die Regionalpläne konkretisieren diese und setzen sie bezogen auf den jeweiligen Planungsraum um. Die Ziele und Grundsätze müssen von allen öffentlichen Planungsträgern beachtet bzw. berücksichtigt werden, insbesondere von den Kommunen bei ihrer Bauleitplanung. In Schleswig-Holstein werden in den nächsten Jahren alle Regionalpläne vollständig neu aufgestellt.

Im Nahbereich des Unterzentrums Heiligenhafen befinden sich die amtsfreie Gemeinde Großenbrode sowie die vier Gemeindeteile der Gemeinde Gremersdorf, was den nördlichen Teil der Halbinsel Wagrien beschreibt.

Das Unterzentrum Heiligenhafen liegt landschaftlich an dem durch die Halbinseln Stein- und Graswarder von der Ostsee getrennten Binnensee. Die Funktion als Ferienzentrum ist qualitativ auszubauen und aufzuwerten, Maßnahmen der Saisonverlängerung sind zu ergreifen. Um die zentralörtliche Funktion zu erfüllen, ist auf die Weiterentwicklung des zentralen Stadtkerns Heiligenhafens zu einem attraktiven Dienstleistungs- und Versorgungszentrum hinzuwirken. Die vorhandenen Einzelhandelsbereiche in der Altstadt und am östlichen Ortseingang sollen erhalten werden. Die Einkaufsfunktion der Altstadt soll darüber hinaus durch verkehrs- und nutzungsbezogene Maßnahmen gestärkt und gefördert werden. Zukünftig wird die Entwicklung von Handel und Dienstleistungen in Heiligenhafen nach Wegfall der Duty-Free-Regelung, dem Abbau der Bundeswehrpräsenz im Norden Ostholsteins und dem Bedeutungsverlust des Fährhafens Puttgarden zunehmend vom Wirtschaftszweig Fremdenverkehr und der damit verbundenen Standortgunst abhängen. Die Vereinbarkeit von Ansiedlungsbegehren zur Einrichtung von Einzelhandelszentren außerhalb des Stadtgebietes sollte aus raumordnerischer, städtebaulicher und wirtschaftlicher Sicht unter besonderer Würdigung der Zentrenverträglichkeit im Rahmen eines Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Heiligenhafen geprüft werden.

## Landschaftsrahmenplan Planungsraum III, 2020

Im Landschaftsrahmenplan werden die Schutzgüter Böden und Gesteine, Gewässer, Klima und Luft, Arten und Biotope sowie Landschaft und Erholung untereinander in Beziehung gesetzt. Ebenfalls wird das Verhältnis der Schutzgüter zu flächenhaften Nutzungsansprüchen wie Siedlung und Verkehr, Landwirtschaft, Rohstoffsicherung oder Tourismus, Erholung und Sport thematisiert. Für verschiedene Nutzungsansprüche werden auf der Grundlage des Landschaftsprogramms besondere naturschutzfachliche Hinweise und Empfehlungen formuliert.

Im westlichen und nordöstlichen Stadtgebiet von Heiligenhafen sind jeweils Naturschutzgebiete verortet. Das nordöstlich liegende Naturschutzgebiet Graswarder gilt als ein wichtiger Brutplatz für Wasser- und Küstenvögel und weist zudem einen klimasensitiven Boden auf. Des Weiteren ist der nördliche Teil des Stadtgebietes größtenteils als Hochwasserrisikogebiet ausgewiesen. Im Stadtgebiet Heiligenhafens sind zudem die historische Bebauung und die Strandhäuser auf dem Graswarder aus denkmalpflegerischer Sicht von besonderer Bedeutung. Die Stadt Heiligenhafen ist als anerkanntes Seeheilbad ausgewiesen und zudem einer der wichtigsten Anlandhäfen im Planungsraum.

## Flächennutzungsplan (FNP) Stadt Heiligenhafen 1967

Der Flächennutzungsplan (FNP) aus dem Jahr 1967 bildet den Rahmen für die geordnete städtebauliche Entwicklung des gesamten Stadtgebietes von Heiligenhafen. Die Stadt nimmt damit ihr grundsätzlich festgeschriebenes Recht auf eigene Planungshoheit wahr. Aufgabe der Flächennutzungsplanung ist die Abstimmung und Koordination der Flächen- und Raumansprüche für Naturschutz- und Siedlungsflächen, Landwirtschaft, Gewerbe, Erholung, Sport und Tourismus im Interesse einer ökologisch und ökonomisch ausgewogenen Entwicklung.

Das überwiegende Siedlungsgebiet der Stadt Heiligenhafen ist nach den Bestimmungen der Baunutzungsverordnung (BauNVO) als Wohnbaufläche festgesetzt. Wird das Untersuchungsgebiet "Innenstadt" betrachtet, ist festzustellen, dass das gesamte Gebiet südlich der Straßen Am Strande und der Hafenstraße sowie nördlich der Schmiedestraße und Wendstraße aus einer gemischten Baufläche besteht. Das Hafengebiet nördlich der Hafenstraße ist als Sonderbaufläche "Sportboothafen" sowie "Hafen" festgesetzt, während die Promenaden westlich der Straße Am Yachthafen als Grünfläche ausgewiesen werden. Innerhalb der gemischten Baufläche in der Innenstadt befindet sich die Fläche der Stadtkirche Heiligenhafen, welche eine Fläche für den Gemeindebedarf darstellt.



Abbildung 5: Ausschnitt aus dem FNP der Stadt Heiligenhafen (FNP 1967)

## B-Pläne

Im Untersuchungsgebiet "Innenstadt" gelten drei Bebauungspläne und ggf. eingetragene Änderungen. In der folgenden Tabelle werden die Bebauungspläne aufgelistet und kurz beschrieben.

- Bebauungsplan Nr. 68 1. Änderung für den Bereich "Brückstraße 1-11": Festsetzung über die Veränderungssperre für das Gebiet zur Steuerung der Zulässigkeit von Ferienwohnungen
- Bebauungsplan Nr. 71 1. Änderung für den Bereich "Am Strande" zwischen der Schlamerstraße im Westen und der Bebauung entlang der Brückstraße im Osten: Festsetzung über die Veränderungssperre für das Gebiet zur Steuerung der Zulässigkeit von Ferienwohnungen
- Bebauungsplan Nr. 92 für den Bereich "Innenstadt" westl. Sundweg, südl. Wilhelmsplatz, beidseitig Weidestraße, nördl. Postlandstraße, nördl. Weidestraße, westl. Reiferbahn, beidseitig Schmiedestraße, nördl. Schmiedestraße, östlich Bergstraße, östl. Lauritz-Maßmann-Straße, südl. Am Strande, südl. Werftstraße, nördl. Wilhelmsplatz: Zur Steuerung der Zulässigkeit von Ferienwohnungen durch Festsetzungen zur Art und ggf. Maß der baulichen Nutzung, Feinsteuerung der Nutzungsart „Ferienwohnungen“ nach den §§ 1 Abs. 5 bis 9 BauNVO
- B-86 Schulstraße
- B-87-Fischerdorf

## Gestaltungssatzungen, Erhaltungssatzungen, Erschließungssatzung, Ausbaubeitragssatzung

Die Gestaltungssatzung aus dem Jahr 1990 wurde im Jahr 2015 ergänzt und umfasst den Altstadtbereich der Stadt Heiligenhafen in den Straßenzügen Lauritz-Maßmann-Straße, Achterstraße, Fischerstraße, Schlamerstraße, Brückstraße, Am Strande, Kiekut, Werftstraße, Hafenstraße, Poststraße, Röwersgang, Bergstraße, Markt, Thulboden, Kirchenstraße, Suhrenpohl, Mühlenstraße, Mühltor, Schmiedestraße und Wendstraße. Ziel der Satzung ist es die städtebaulichen Eigenarten aufgrund ihrer besonderen städtebaulichen Gestalt zu schützen. Es werden Angaben zur Gestaltung der Baufluchten, Flurstücke, Dächer, Dachaufbauten, Regenrinnen und Fallrohre, Außenwände, Fenster, Türen und Tore, Markisen, Rollläden, Werbeanlagen und Einfriedungen gemacht. In der 2. Satzung zur Änderung der Gestaltungssatzung aus dem Jahr 2015 können Ausnahmen der Regelung in Kraft treten, wenn Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung und Belebung der Alt- und Innenstadt beitragen. Die Stadtvertretung kann dies unter Abwägung im Einzelfall entscheiden (2. Gestaltungssatzung 2015).

Im Weiteren besteht eine Erhaltungssatzung aus dem Jahr 1988. Diese dient der städtebaulichen Erhaltung der Eigenart des Gebietes sowie der Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung. Sie gilt für den Bereich der Altstadt, der gänzlich im Untersuchungsgebiet „Innenstadt“ liegt und muss somit Beachtung finden.

Zusätzlich liegt der Stadt eine Erschließungsbeitragssatzung aus dem Jahr 2012 vor. Diese erlaubt der Stadt Heiligenhafen Erschließungsbeiträge nach den Bestimmungen des BauGB (§§ 127 ff.) zur Deckung ihres anderweitig nicht gedeckten Aufwandes für Erschließungsanlagen zu erheben. In der Satzung werden Angaben zur Art und dem Umfang der Erschließungsanlagen gemacht.

Ergänzend zu dieser Satzung beschloss die Stadt Heiligenhafen im Jahr 2005 eine Ausbaubeitragssatzung, welche im Jahr 2020 geändert worden ist. Diese Satzung dient der Erhebung von Beiträgen für die Herstellung, den Ausbau, die Erneuerung sowie den Umbau von Straßen, Wegen und Plätzen. Die Änderung aus dem Jahr 2020 lässt die Beitragspflicht für zukünftige beitragsfähige Maßnahmen entfallen.

Zuletzt hat die Stadt Heiligenhafen im Jahr 1992 eine Satzung zum Schutz des Baumbestandes beschlossen. Diese verfolgt einen Schutzzweck, der die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes, der Belebung, der Gliederung oder Pflege des Orts- und Landschaftsbildes gewährleisten soll. So sollen schädliche Einwirkungen auf den Baumbestand in Heiligenhafen vermieden werden. Innerhalb des Untersuchungsgebietes „Innenstadt“ sind die Bereiche der Kapitän-Nissen-Straße und Am Ufer sowie die Südseite des Sundweges und der Theodor-Storm-Straße bis zur Nordseite der Bergstraße betroffen.

### 3.3. Informelle Planungen

Die informellen Planungen sind konsens- sowie akzeptanzorientiert und sollen Entwicklungen befördern. In Heiligenhafen lagen zum Zeitpunkt der Erstellung des IEK u. a. folgende informelle Planungen in Form von Konzepten, Strategien und Programmen vor bzw. waren in Erarbeitung:

- Entwurf Verkehrsgutachten (WVK beauftragt 2019)
- Tourismusakzeptanz in Heiligenhafen: HVB Befragung – Auswirkung Tourismus auf Haushalte (NIT 2019)
- Beherbergung im Reiseverkehr in Schleswig-Holstein (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2019)
- Ortsbildqualität als Erfolgsfaktor des Qualitätstourismus in Schleswig-Holstein (dwif-Consulting 2017)
- Städtebaulich touristische Konzeptplanung Fischereihafen Heiligenhafen (SWUP 2017)
- Wohnraumbedarfsanalyse Heiligenhafen (ALP 2017)
- Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Heiligenhafen 2012
- Marina Resort Heiligenhafen - Masterplankonzept Potenzialfläche (Destination LAB 2017)
- Parkraumkonzept und Parkleitsystem (CIMA 2016)
- Einzelhandels- und Zentrenkonzept (Dr. Lademann & Partner 2016)
- Stadtentwicklungskonzept (CIMA 2014)

Die Förderkulisse „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ schreibt vor, die Aussagen eines aktuellen **Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes** im IEK und der VU zu berücksichtigen. Das Einzelhandelskonzept „Perspektiven der Einzelhandelsentwicklung in Heiligenhafen – Einzelhandels- und Zentrenkonzept“ aus dem Jahr 2016 gibt Aufschluss über die aktuelle gesamtstädtische Situation des Einzelhandels, die prognostizierten Veränderungen und daraus resultierende Handlungsbedarfe für Heiligenhafen. Für die VU ist der festgelegte zentrale Versorgungsbereich „Innenstadt Heiligenhafen“ von besonderem Interesse. Dieser liegt direkt südlich an den Hafengebiete anschließend, zwischen Lauritz-Maßmann-Straße, Schmiedestraße, Wendstraße, Hafenstraße und Am Strande. Der Bereich ist teilweise als Fußgängerzone ausgebildet und dient als wichtiger Standortbereich für Touristen. Die Zentrenstruktur ist geprägt durch überwiegend kleinteiligen Besatz mit wenigen Großflächen, einem Wochenmarkt sowie Gastronomie und Dienstleistungen. Dabei wird im Bereich um den Marktplatz eine zentralitätsbildende Wirkung des Einzelhandels, eine attraktive Einkaufsatmosphäre sowie ein guter Angebotsmix identifiziert. Hier sollen Handel und Versorgung weiterhin gestärkt und konkurrierende Planungen außerhalb des festgelegten Gebietes verhindert werden.

Darüber hinaus gilt das **Stadtentwicklungskonzept 2014** als Orientierung für die gesamtstädtische Entwicklung. Wesentliche Ziele sind dabei, den ortsansässigen Handel und das Gewerbe zu fördern, attraktiven Wohnraum in allen Preisklassen zu schaffen sowie die Innenstadt zu beleben, da die wirtschaftliche Entwicklung einen wesentlichen Faktor für das zukünftige Wachstum darstellt. Weiterhin sind eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt erforderlich und eine gute Anbindung an die nächsten Ober- und Mittelzentren auszubauen. Ergänzende Ziele

und Maßnahmen wurden für die Themen Potenzial der Bürgerschaft, Ortsgestaltung, Willkommenskultur, Gesundheit, Selbstorganisation und kulturelle Ressourcen definiert. Im Rahmen der Erarbeitung des IEK wurden gemeinsam mit dem Projektbeirat die für die Innenstadt geltenden Ziele auf ihre Aktualität hin überprüft und in die Zielstellungen mit aufgenommen.

Parallel zur Erarbeitung der VU wurde ein **Verkehrsgutachten** als vorgezogene Maßnahme erstellt. Im Fokus wurden die Themen Durchgangsverkehre, Knotenpunkte und Parkraum beleuchtet. Wesentliche Erkenntnisse und Inhalte wurden regelmäßig innerhalb des Projektbeirates kommuniziert und maßgebliche Empfehlungen für die Konzeptentwicklung und die Maßnahmenbeschreibungen des IEK wurden aufgenommen.

Eine mögliche Weiterentwicklung des Hafens wurde im Rahmen der Konzeptplanung Fischereihafen Heiligenhafen beleuchtet. Dieses sieht eine perspektivische Entwicklung der Hafenbereiche als Mischnutzung vor, in dem u. a. Einrichtungen, wie ein Bürgerhaus, ein Fischereimuseum, eine Bücherei, ein Jugendzentrum, Gastronomie und Einzelhandel untergebracht werden können. Der Fischereihafen soll dabei erhalten bleiben und sowohl gewerblich als auch touristisch genutzt werden. Auch diese Überlegungen sind in die Ableitung von Maßnahmen im IEK eingeflossen.

Im Juni 2009 beschloss der Bundestag mit dem Königreich Dänemark den Bau einer **Fehmarn-Belt-Querung** in Form eines Absenktunnels zwischen Puttgarden und Roedby, welche ab 2021 in Betrieb genommen werden soll. Für die Erschließung dieser Querung wird die B207 und die A1 zwischen Puttgarden und Heiligenhafen ausgebaut. Diese optimierte Anbindungssituation ins überregionale Verkehrsnetz führt zu einer verbesserten Erreichbarkeit Heiligenhafens und kann zukünftig eine Chance für die Stadt darstellen, bspw. in Bezug auf die Erhöhung des Bedarfs an Gewerbeflächen, die Erschließung neuer Standortfaktoren oder die Zunahme des touristischen Nachfragepotenzials. Zu den Risiken für Heiligenhafen gehören u. a. Auswirkungen auf Natur und Umwelt während der Bau- und Betriebsphase, steigende Verkehrs- und Lärmbelastungen aber auch eine wachsende Konkurrenz zu Fehmarn.

Das bereits 2012 erarbeitete **Klimaschutzkonzept** nennt Möglichkeiten für den Klimaschutz sowie zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen für die Stadt Heiligenhafen. Die Entwicklung mehrerer Szenarien verdeutlicht hohe Einsparpotenziale vor allem in den Sektoren Wohnen, Gewerbe, Verkehr, städtische Liegenschaften und Einrichtungen. Auf Grundlage dessen wurden 30 Einzelmaßnahmen handlungsfeldübergreifend zu vier Maßnahmenpaketen zusammengefasst. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wird von Seiten der Stadt Heiligenhafen organisiert, wovon bspw. die Umrüstung der Straßenbeleuchtung auf LED Betrieb 2019 erfolgreich umgesetzt wurde.

### 3.4. Bevölkerungs- und Sozialstruktur

Die Daten zur Bevölkerungsentwicklung und der sozialen Lage liegen für Heiligenhafen nur als gesamtstädtische Statistiken vor. Es können keine ausschließlichen Aussagen zum Untersuchungsgebiet „Innenstadt“ getätigt werden.

Durch seine Lage im ländlichen Raum steht die Stadt Heiligenhafen im Kreis Ostholstein aufgrund des demografischen Wandels vor zentralen Herausforderungen. Die Analyse der Bevölkerungsstruktur zeigt mögliche Entwicklungen des Wohn- und Einzelhandelsstandorts auf und ist somit für die Entwicklung eines Maßnahmenplans im Sinne der Förderkulisse „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ von besonderer Bedeutung. Zur besseren Bewertung der örtlichen Entwicklung werden Daten des Kreises herangezogen.



Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung Stadt Heiligenhafen (Daten: Statistisches Amt f. HH und SH 2018)

Betrachtet man die Bevölkerungsentwicklung der letzten Jahre lässt sich ein leicht positiver Trend erkennen. Zwischen den Jahren 2000 und 2011 schrumpft die Bevölkerung um ca. 1,7 Prozent auf ihren Tiefstand von lediglich 9.062 Einwohnende im Jahr 2011. In den Jahren 2011 bis 2018 steigt die Bevölkerungszahl wiederum um 1,6 Prozent, so dass im Jahr 2018 9.211 Einwohnende in Heiligenhafen zu verzeichnen sind. Somit wird durch anhaltendes leichtes Wachstum annähernd die Bevölkerungszahl aus dem Jahr 2000 wieder erreicht. Zu beachten ist jedoch, dass zwischen diesen Jahren der Zensus von 2011 liegt, welcher sich in Heiligenhafen leicht negativ auf die Bevölkerungsentwicklung auswirkt. Durch eine kleinteilige Bevölkerungs- und Wohnraumzählung in diesem Jahr fand eine Korrektur der vorhandenen Daten statt, sodass sich in einigen Datensätzen ein positiver oder negativer Sprung in diesem Jahr ergibt.

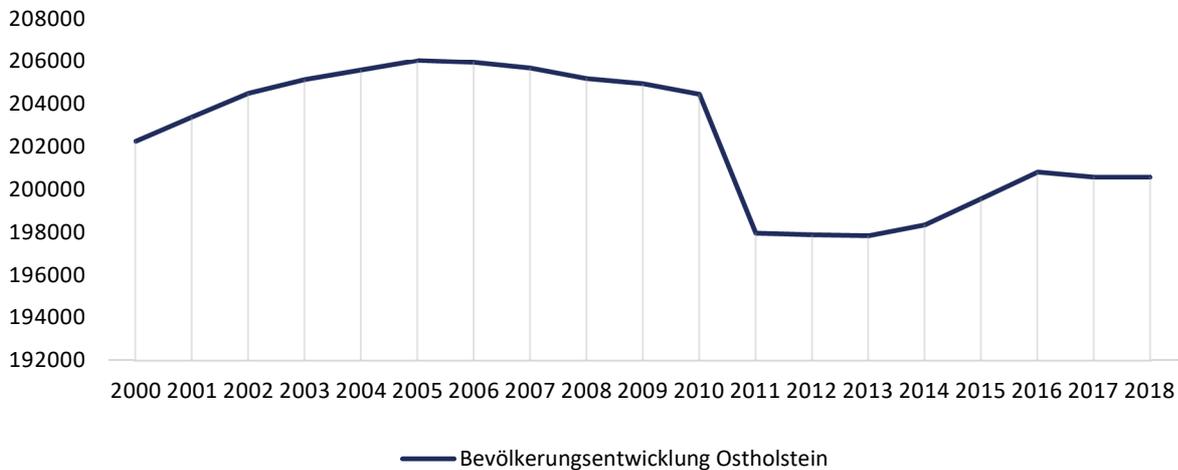


Abbildung 7: Bevölkerungsentwicklung Kreis Ostholstein (Daten: Statistisches Amt f. HH und SH 2018)

Die Bevölkerungsentwicklung des gesamten Kreises Ostholstein zeigt eine ähnliche Entwicklung. Auch hier ist von 2011 bis 2016 ein Anstieg der Bevölkerung des Kreises zu verzeichnen. Seit 2016 verringerte sich die Bevölkerungszahl jedoch wieder um ca. 1,3 Prozent. Die Prognose über die Bevölkerungsveränderung des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein aus dem Jahr 2016 über den gesamten Kreis zeigt bis 2030 einen Bevölkerungsrückgang von 5,7 Prozent bis unter 3,9 Prozent. Nach der Tendenz des bisherigen Bevölkerungswachstums ist die Stadt Heiligenhafen jedoch aufgrund ihrer Funktion als Versorgungszentrums nicht von diesem allgemeinen Bevölkerungsrückgang des Kreises betroffen.

Die Bevölkerungsentwicklung setzt sich aus zwei Komponenten zusammen. Sie wird zum einen von der natürlichen Bevölkerungsentwicklung, welche den Saldo der Geburten und Sterbefälle beschreibt, zum anderen durch die Zu- und Abwanderungen, also dem Wanderungssaldo bestimmt. In der Abbildung 9 ist dargestellt, wie sich diese zwei Komponenten in Heiligenhafen verhalten, ebenso ist der aus beiden Salden gebildete Gesamtsaldo der Bevölkerungsentwicklung abzulesen.

Dabei fällt auf, dass der Zuwachs der Einwohnenden der letzten Jahre in erster Linie durch die hohen Wanderungsgewinne erreicht werden konnte. Demgegenüber ist die natürliche Bevölkerungsentwicklung in den letzten zehn Jahren stabil abnehmend und beläuft sich auf ein Minus von durchschnittlich knapp 77 Personen pro Jahr. Der Bevölkerungssaldo zeigt, dass ab- und zuzüglich des natürlichen sowie des Wanderungssaldos im Schnitt eine Person jedes Jahr dazugewonnen wird, was dem oben erläuterten moderaten Bevölkerungswachstum entspricht

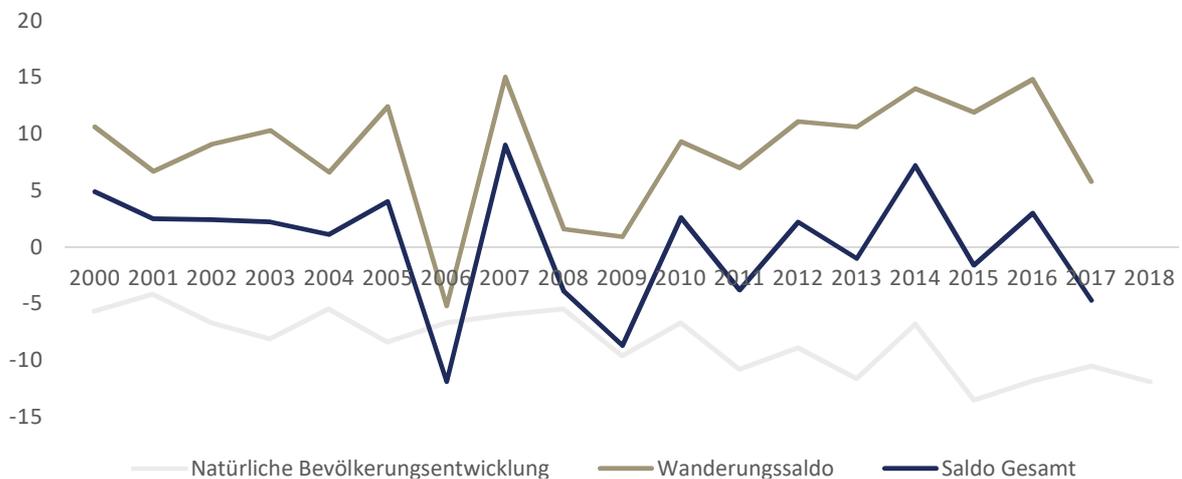


Abbildung 8: Bevölkerungssaldo (Statistisches Amt f. HH und SH 2018)

Betrachtet man die Altersstrukturen der vergangenen Jahre, zeigen sich Auswirkungen des demografischen Wandels: Heiligenhafen wird älter, d. h. insbesondere die Altersgruppe der SeniorInnen nimmt anteilig leicht zu, gleichzeitig nimmt die Anzahl der unter 65-Jährigen konstant ab.

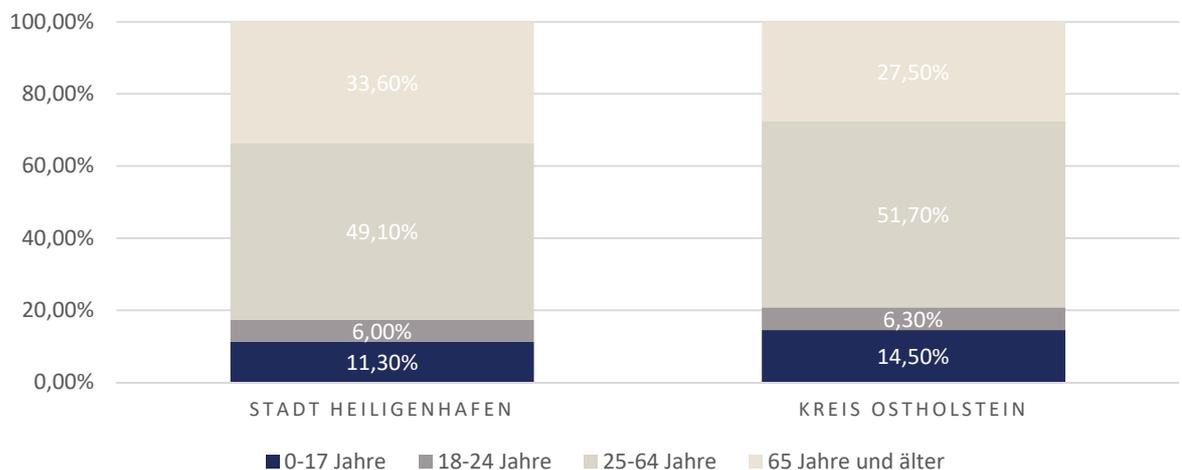


Abbildung 9: Entwicklung Altersstruktur (Statistisches Amt f. HH und SH 2018)

Im Vergleich zum Kreis Ostholstein ist der Anteil der Bevölkerung im erwerbsfähigem Alter zwischen 25 bis 64 Jahren in Heiligenhafen leicht geringer als im Kreis. Dafür ist der Teil der Bevölkerung, der 65 Jahre und älter ist in Heiligenhafen um sechs Prozent höher als im gesamten Kreis. Zusammenfassend ist festzustellen, dass Heiligenhafen eine stetige Überalterung erfährt und somit besondere Herausforderungen in Bezug auf den demografischen Wandel entstehen.

### 3.5. Wirtschaftsstandort

Die Wirtschaftsstruktur Heiligenhafens ist ursprünglich geprägt durch den Kommunalhafen mit Fischereihafenbetrieb und umfangreichen hafennahen und maritimen, gewerblichen Ansiedlungen. In den letzten Jahren gewinnen Dienstleistung und Tourismus zunehmend an Bedeutung. Durch die gute verkehrliche Anbindung mit einem direkten Anschluss zur A1 ist Heiligenhafen im Weiteren besonders begünstigt - die geplante dauerhafte Fehmarn-Belt-Querung wird dieses in Zukunft noch weiter unterstützen.

Heiligenhafen verfügt nach den Zahlen der Bundesagentur für Arbeit im Jahr 2019 über insgesamt 3.086 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort. Im Vergleich sind lediglich 2.090 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsstandort, wovon die meisten Arbeitsplätze im Bereich Handel, Verkehr und Gastgewerbe (ca. 46 Prozent) sowie bei den sonstigen Dienstleistungen (ca. 44 Prozent) vorhanden sind. Das produzierende Gewerbe (ca. 9,5 Prozent) sowie insbesondere die Land- und Forstwirtschaft sowie die Fischerei (ca. 0,5 Prozent) besitzen einen deutlich geringeren Anteil der Beschäftigten. Von insgesamt 257 Betrieben in der Stadt Heiligenhafen lassen sich die meisten den Wirtschaftsabschnitten Gastgewerbe, Handel sowie dem Gesundheits- und Sozialwesensektor zuordnen.

Von 2015 bis 2019 ist ein Anstieg der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Wohnort um 8,9 Prozent zu verzeichnen und deutlich stärker als der Durchschnitt im Kreis Ostholstein. Auffallend ist zudem die Abnahme der geringfügig entlohnten Beschäftigten um ca. 19 Prozent in diesem Zeitraum. Die trotzdem noch hohe Zahl dieser Minijobber von 825 Beschäftigten ist vor allem auf die Saisonbeschäftigung zahlreicher Unternehmen in der Stadt Heiligenhafen zurückzuführen.

Es besteht ein negativer Pendlersaldo, welcher im Jahr 2019 knapp 1.000 Beschäftigte betrug. Betrachtet man die Entwicklung seit 2015 lässt sich ein wachsender negativer Pendlersaldo erkennen - im Jahr 2015 wurden noch 740 Beschäftigte gezählt. Dieses Verhältnis zeigt, dass die Einwohnenden von Heiligenhafen zunehmend eine Arbeitsstätte außerhalb ihres Gemeindegebietes wählen und gleichzeitig die Arbeitsplätze in den zuvor genannten Wirtschaftszweigen durch Einpendelnde besetzt werden. Ursache hierfür ist zum Teil der Tourismus als stärkster Wirtschaftszweig, da dieser aufgrund niedriger Durchschnittslöhne und oft befristeter Arbeitsverhältnisse unattraktiver für ArbeitnehmerInnen ist.

Lange Zeit lebte Heiligenhafen von Handel und Fischerei, inzwischen ist der Tourismus der wichtigste Wirtschaftszweig. Nach Zahlen der Entwicklungsgesellschaft Ostholstein EGOH nehmen im gesamten Kreis die Übernachtungszahlen sowie die Anzahl der Tagesgäste zu. Die gesamte Region Ostholstein ist durch das Fehlen weiterer größerer Arbeitgeber stark vom Tourismus abhängig. Viele Zweige der maritimen Wirtschaft, wie bspw. Dienstleister im Bereich Segeln und Yachten sowie der maritime Tourismus sind durch Unternehmen bereits am Standort vertreten. Teilbereiche wie das maritime Gesundheitswesen und die Meerestechnik sind in Heiligenhafen unterrepräsentiert.

Entlang des Fischereihafens und im Gewerbegebiet sind großflächige Unternehmen aus den Bereichen verarbeitendes Gewerbe, Hafenwirtschaft, Logistik und Handel vorzufinden. Ein autogerechter Fachmarktstandort für den Lebensmitteleinzelhandel befindet sich am Höhenweg (Autobahnausfahrt Heiligenhafen-Mitte). Dieser übernimmt Versorgungsfunktionen für das südliche Stadtgebiet und den südlich und westlich angrenzenden Nahbereich der Stadt. Das Gewerbegebiet im Osten der Stadt nahe der Anschlussstelle A1 ist durch großflächigen Grenz-, Einzel- und Kfz-Handel geprägt.

## 4. Bestandsanalyse des Untersuchungsgebietes „Innenstadt“

Basierend auf der Einordnung in den Planungskontext inklusive der allgemeinen Rahmenbedingungen geht es im Folgenden um die Bestandsanalyse des Untersuchungsgebietes. Dies dient der Ermittlung von städtebaulichen Missständen, die auf einer Beschreibung der Bestandssituation basiert. Hierbei geht es nach einer allgemeinen Beschreibung und der historischen Einordnung des Untersuchungsgebietes zunächst um die Analyse des Gebäude- und Flächenbestandes hinsichtlich verschiedener Faktoren. Im Anschluss werden Funktionen vor Ort, wie Handel, Dienstleistung und Gewerbe sowie Angebote der sozialen Infrastruktur betrachtet, bevor zur Grün- und Freiraumstruktur übergegangen wird. Weitere Bestandteile sind die technische Infrastruktur sowie der Umwelt- und Klimaschutz sowie -anpassung. Diese Erkenntnisse werden zusammengeführt in einer abschließenden Bewertung.

### 4.1. Untersuchungsgebiet: Entwicklung und städtebauliche Situation

#### Räumliche Abgrenzung

Das Untersuchungsgebiet umfasst den zentralen Bereich der Stadt Heiligenhafen in Form der Altstadt, des Hafens und der angrenzenden Wohngebiete. Im Norden bilden der Binnensee, der Jachthafen und der Kommunalhafen/Fischereihafen die Grenze. Im Süden reicht das Gebiet bis zur Schmiedestraße, Weidestraße und Postlandstraße. Westlich wird das Untersuchungsgebiet vom Wildkoppelweg eingefasst, östlich begrenzen die Segelschule und die Straße Am Ufer den zu betrachtenden Bereich.



Abbildung 10: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes „Innenstadt“ (LVerM GEO SH 2020)

#### Historische Entwicklung

Heiligenhafen wurde um 1250 als Hafenstadt aus den umliegenden Kolonistendörfern gegründet, vermutlich aufgrund der günstigen Lage am Wasser und den damit verbundenen optimalen Bedingungen, um Schiffsverkehr zu betreiben.

Der Name Heiligenhafen lässt sich bis heute nicht eindeutig zuordnen, dennoch wird vermutet, dass er aus Bestandteilen der Begriffe „heilig“ oder „Hallig“, kombiniert mit dem Wort „Hafen“ als Gründungszweck entstanden ist. Auch die Verleihung der Stadtrechte lässt sich zeitlich nur vage nachvollziehen. Urkundlich nachweisbar wurde Heiligenhafen 1305 durch den Grafen Gerhard II. auf seinem Schloss in Grube mit dem „Lübschen Rechte“ belehnt. Im Gegensatz zu der im Umland wohnenden Bevölkerung konnten seine BürgerInnen danach nach eigenem Recht richten. Diese Rechte wurden vermutlich bereits früher verliehen, da jeder Regierungswechsel einer neuen Bestätigung dieses Privilegs bedurfte.

Die Geschichte der Stadt ist sehr bewegt. Bereits 1320 wurde sie durch Überschwemmung stark gezeichnet, blühte jedoch schon fünf Jahre später auf, als Graf Johann III. die Erlaubnis über die zollfreie Ausfuhr Heiligenhafener Erzeugnisse ausgab. Die Stadt wurde fortan Hauptausfuhrhafen des Oldenburger Landes. Durch das verliehene

Marktrecht durfte sich die Stadt ein Stadtsiegel geben, das heute noch Wappen und Flagge ziert. Über Jahrhunderte war Heiligenhafen als sogenannter königlicher Anteil direkt dem dänischen König unterstellt.

Nachdem 1391 die Stadt bis auf wenige Häuser niederbrannte, wurde sie knapp 40 Jahre später vom Dänenkönig Erich restlos zerstört. Heiligenhafen erholte sich stetig bis zum Dreißigjährigen Krieg, musste aber wegen der wachsenden Not im Jahr 1625 bspw. das bereits 1437 erworbene Dorf Klaustorf wiederverkaufen. Kurz darauf wütete die Pest und brachte die Stadt an den Rand des Ruins. Nach weiteren Jahrzehnten mit Kriegen, Feuersbrünsten und Sturmfluten zog erst 1720 wieder Frieden ein.

Ende des 19. Jahrhunderts erreicht die Industrialisierung Heiligenhafen. Die Stadtväter setzen sich dafür ein, dass die Eisenbahnlinie, die in Oldenburg in Holstein endet, verlängert wird. Am 15. Januar 1898 rollen die ersten Züge bis an die Ostsee und halten direkt neben dem Hafen. Gleichzeitig ist die damals neu gegründete Deutsche Badegesellschaft bemüht Tourismus im Ostseebad zu entwickeln und Urlaubsgäste in die Stadt und an den Strand zu locken.

Erst im zweiten Weltkrieg wurde Heiligenhafen als Garnisonsstadt wieder spürbarer in Kriegsgeschehen und seine Folgen hineingezogen. Nach dem Krieg wurde die oldenburgische Halbinsel zwischen Kieler Förde und Lübecker Bucht von der Englischen Besatzungsmacht zum Gefangenengebiet erklärt, wo gefangene deutsche Soldaten verteilt auf Kasernen und Scheunen interniert wurden. Um ihre Flucht zu verhindern, wurden u. a. die Boote der Heiligenhafener Fischer versenkt. Durch den Flüchtlingsstrom aus den ehemaligen deutschen Ostgebieten stieg die Einwohnerzahl Heiligenhafens sprunghaft von 3.500 auf 10.700 an und pendelte sich seither bei etwa 9.300 Einwohnenden ein. Seit der Nachkriegszeit entstanden mit Hilfe von Förderprogrammen von Bund, Land und Kreis neue Wohnhäuser und der Siedlungsbereich der Stadt dehnte sich erheblich aus. Der Altstadtbereich mit seinen Straßenzügen und dem Markt blieb weitgehend in seiner ursprünglichen Form erhalten.

Ab den 1970er Jahren begann die verstärkte touristische Erschließung der Stadt u. a. mit der Bebauung von Steinwarder und der Errichtung des Ferienzentrums sowie der Entwicklung des Jachthafens. Außerdem darf sich die Stadt Heiligenhafen seit 1974 als Ostseeheilbad bezeichnen.

### Aktuelle städtebauliche Gegebenheiten

Noch heute ist die bewegte und wechselhafte Entstehungsgeschichte der Hafenstadt anhand des Stadtgrundrisses ablesbar. Vor allem das unmittelbare, in Städtebau, Nutzung und Maßstab kontrastreiche Nebeneinander der Stadträume Altstadt, Hafen und Steinwarder beschreibt die besondere Charakteristik.

Die zentral gelegene Altstadt mit dem Marktplatz als Keimzelle und dem historischen Rathaus, dem Areal der Stadtkirche mit Kirchhof sowie den Straßenverläufen des Thulbodens und den von der Bergstraße ausgehenden, südlich in Richtung Ost-



Abbildung 11: Stadtgrundriss von Heiligenhafen um 1649 (Stadt Heiligenhafen o.J.)

see verlaufenden Parallelstraßen (z. B. Fischerstraße, Schlamerstraße etc.) ist noch heute als kompakter Siedlungskern von stadtbaukultureller und identitätsstiftender Relevanz. Im Laufe der Zeit wurde die klassische Straßenrandbebauung mit tiefen Flurstückslagen teilweise für fußläufige Abkürzungen und Twieten durchbrochen.

Im nordöstlichen Anschluss an die Altstadt von Heiligenhafen erreicht man den namensgebenden Bereich des Hafens – auch dieser ist nach wie vor von zentraler städtebaulicher, wirtschaftlicher und identitätsstiftender Bedeutung. Er erstreckt sich vom nordöstlich liegenden Kommunalhafen, geprägt von großmaßstäblichen Hafenanlagen für Güterumschlag, Fischerei und Werftbetrieb, über kleinteilige Fischerhäuschen mit touristischen Angeboten und Museumshafen, hin zu dem im Norden anschließenden Jachthafen. Sämtliche wassernahen Freiflächen wurden in den vergangenen Jahren als attraktive Promenadenbereiche ausgebildet, sowohl in Richtung des Jachthafens, des Museumshafens und der Seebrücke als auch entlang der Binnenseeepromenade. Grundsätzlich ist festzustellen, dass zunehmend mehr hafengewerbliche Flächen touristisch überplant werden.

Nördlich zwischen Altstadt, Binnensee und Anbindung der Landzunge Steinwarder bildet die Straße am Strande eine ständige Zäsur zwischen den wesentlichen Stadträumen. Im nordwestlichen Anschluss an den heute vorgehaltenen zentralen Parkplatzbereich am Binnenseeufer/Am Strande schließt sich Wohnbebauung mit vereinzelt eingestreuter öffentlicher Infrastruktur (Polizei und Bücherei) an sowie der Stadtpark. Der Grünfläche vorgelagerte Kreuzungspunkt von Bergstraße, Lütjenburger Weg und Schmiedestraße lässt sich als westliche Eingangssituation der Innenstadt beschreiben.

Im südlichen Anschluss an die Altstadt finden sich vor allem Wohngebiete, die in den 1960er Jahren entstanden sind sowie der Friedhof.

Der östlich gelegene Wilhelmsplatz dient heute vorwiegend als Kreisverkehr und Bushaltestelle sowie der Verteilung des Durchgangs- oder Zielverkehrs und wird als östliche Eingangssituation der Innenstadt wahrgenommen.

Die vorwiegend touristische Ausrichtung und Entwicklung Heiligenhafens in Richtung Ostsee und Strand hat in den vergangenen Jahren zur Ansiedlungen großer Hotelanlagen und vor allem zur Verdichtung, aber auch Attraktivierung der Achse in Richtung Steinwarder mit Zielpunkt Seebrücke geführt. Hierdurch hat maßgeblich auch die Innenstadt, insbesondere die Altstadt große Nutzungseinbußen erfahren und an Aufmerksamkeit hinsichtlich ihrer gestalterischen und infrastrukturellen Qualifizierung für die örtliche Bevölkerung verloren. Kulturbezogene und frequenzbringende Nutzungen sowie attraktive öffentliche Räume finden sich an den Wasserlagen – die Altstadt wirkt wie abgehängt. Dennoch bildet sie nach wie vor den Siedlungskern, der als Rückenmark die Wasser- und Hafelage Heiligenhafens mit der gewachsenen Siedlungsfläche verbindet.

## **4.2. Gebäude- und Flächenbestand**

Aufgrund der gewachsenen Strukturen Heiligenhafens sind unterschiedliche städtebauliche Maßstäbe und Nutzungen in dem zu betrachtenden Gebiet vorhanden. Das kompakte bauliche Gefüge der Altstadt bietet kurze Wege und eine in vorwiegend gutem Zustand befindliche baukulturelle Kulisse. Die Strukturen entlang des Fischereihafens spiegeln die hafenindustrielle Geschichte des Orts wider. Das Nebeneinander von industriellen Anlagen und kleinteiliger historischer Bebauung prägt den Stadtraum.

### 4.2.1. Gebäudetypologie

Im Untersuchungsgebiet sind verschiedene Gebäudetypologien vorzufinden (vgl. Plan 10 Gebäudetypologie). In der Altstadt Heiligenhafens um den Marktplatz und entlang der angrenzenden Straßen (Brückstraße/Mühlenstraße (Nord-Süd-Achse) und Bergstraße/Thulboden (Ost-West-Achse) dominiert dichte, kleinteilige Blockrandbebauung, die vorwiegend geschlossene Raumkanten ausbildet. Ein hoher Anteil dieser Bürger- und Fischerhäuschen entstand zwischen 1918 und 1957 oder auch vor 1918 und steht in 1,5- bis 2,5-geschossiger Bauweise auf schmalen, tiefen Parzellen. Dies verleiht dem Fischerstädtchen seinen besonderen Charme. Diese Kleinteilig- und Maßstäblichkeit wurde im Altstadtkern fast überall eingehalten, sodass hier kurze Wege vorzufinden sind. Vereinzelt wurden Wohngebäude modernisiert oder kleinere Neubaeinheiten entwickelt.

In den äußeren Bereichen des Untersuchungsgebietes besteht eine weniger dichte Bebauung aus Zeilen-, Einzel- sowie Reihenbebauung. Grundsätzlich lässt sich eine Durchmischung dieser Strukturen im Untersuchungsgebiet feststellen, was auf die sukzessive Entstehung dieser Bereiche zurückzuführen ist. Im Nordwesten finden sich vor allem Einzelhäuser, während sich im Südosten Zeilenbauten konzentrieren.

Der an der Wasserkante gelegene Nordosten, ist geprägt von einem gewerblich industriellen Eindruck. Hier konzentrieren sich großmaßstäbliche Strukturen in Form von Hallen von gewerblichen Bauten für Fischerei, Lagerhallen und Silos mit großflächigen Logistikbereichen aus den 1950ern sowie neu angesiedelte Gewerbeeinheiten. Diese stehen in starkem Kontrast zu der kleinteiligen Bebauung, die sich im nordwestlichen Übergang von Hafen zu Binnensee und im restlichen Untersuchungsgebiet findet.

Diese Typologien werden ergänzt durch vereinzelte Solitäre und Cluster, die aufgrund ihrer isolierten Lage oder ihrer baulichen Trennung von der angrenzenden Bebauung im Stadtgrundriss besonders auffällig sind. Hierzu gehören im Zentrum bspw. historisch wichtige Gebäude wie die Kirche, aber auch Gebäude, die aufgrund ihres Baustils und/oder ihres baulichen Zustands, in Dimension und Gestalt wie ein Fremdkörper im Stadtgefüge wirken. Dies betrifft z. B. das im Jahr 1977 erbaute Kaufhaus Stolz in der Brückstraße oder auch die Parkpalette Am Stadtgraben, welches zu einem ungeordneten und fehdimensionierten städtebaulichen Gefüge führt. In den äußeren Bereichen des Untersuchungsgebietes bestehen weitere Solitäre und Cluster, wie z. B. Pflegeheime, großflächiger Einzelhandel oder isoliert stehende touristische Einrichtungen an der Wasserkante.



Abbildung 12: Block, Hof am Markt



Abbildung 13: Reihe



Abbildung 14: Zeile



Abbildung 15: Solitär, Cluster



Abbildung 16: Einzelhaus



Abbildung 17: Silo Halle

#### 4.2.2. Gebäudealter

Die Innenstadt Heiligenhafens ist durch zahlreiche historische Gebäude gekennzeichnet (vgl. Plan 4 Baujahr).

Insbesondere im kompakten Altstadtbereich, in den Straßen Thulboden, Hafenstraße, Werftstraße und Mühlenstraße finden sich ortsbildprägende Objekte mit einem Baujahr vor 1918. Auch in der Brückstraße, Schlamerstraße Fischerstraße und Achterstraße überwiegt das Baujahr 1918 und älter, jedoch finden sich hier zahlreiche überformte Gebäudestrukturen sowie vorgesetzte Fassadenelemente, welche die ursprüngliche Gestalt und das historische Straßenbild verändern. Im Rahmen der Einwertung des Gebäudealters wurde jeweils die Grundsubstanz der Objekte und nicht die Überformungen betrachtet. Diese sowie die Gebäude, die zwischen 1918 und 1957 entstanden sind, liegen wie bereits im Zuge der Gebäudetypologie beschrieben in der durch Blockrandbebauung geprägten Altstadt um den Marktplatz.

Das Gelände um den Fischereihafen ist geprägt durch Bauten ganz unterschiedlicher Epochen und Stile. Neben Lager- und Gewerbehallen sowie Silos aus den 1950ern, großen Logistik- und Rangierbereichen für LKW sowie moderneren Hotel- und Gastgewerbe- und Bürogebäuden sind hier auch einige kleinteilige historische Gebäude von vor 1918 erhalten.

Der Epochenmix durchzieht die übrigen Straßenzüge im Untersuchungsgebiet, in denen neben Neubauten vereinzelt historische Gebäude sowie Wohnhäuser aus der Mitte des 20. Jahrhunderts und später stehen. Während Gebäude aus den Baujahren 1958 bis 1987 sowie 1988 bis 2009 sowohl zwischen den historischen Gebäuden um den Marktplatz als auch bspw. in den durch Einzelbauten geprägten Wohnbereichen westlich der Lauritz-Maßmann-Straße und südlich der Wendstraße verteilt sind, lässt sich eine leichte Konzentration der Neubauten nach 2009 im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes feststellen.

### 4.2.3. Denkmalschutz und stadtbildprägende Substanz

In der Innenstadt Heiligenhafens, vorwiegend im Bereich der Altstadt, befinden sich zahlreiche denkmalgeschützte Gebäude und Anlagen (vgl. Plan 8 Denkmalschutz). Die Aussagen der TöB geben darüber im Weiteren Aufschluss. Im Zuge der Bestandserhebung werden ergänzende stadtbildprägende und denkmalpflegerische Angaben zur Bauungsstruktur sowie Straßen- und Platzräumen gemacht.

Am Markt und entlang der Straßenzüge Bergstraße, Mühlenstraße, Thulboden, Hafenstraße, Kirchenstraße, Brückstraße, Schlamerstraße, Fischerstraße sowie Achterstraße, Sundweg und Am Ufer befinden sich denkmalgeschützte Wohn- und Geschäftshäuser sowie öffentliche Gebäude, z B.

- das Rathaus
- die Kircheninsel der evangelischen Stadtkirche mit Kirche, Kirchhof, Kirchentor, Treppe zum Kirchhof sowie das alte Pastorat Thulboden 13a und die Mauer zur Poststraße
- das Heimatmuseum am Thulboden
- der Rettungsschuppen am Hafen



Abbildung 18: Rathaus



Abbildung 19: Museum



Abbildung 20: Evangelische Kirche

Auch Teile des Stadtgrundrisses sind schützenswert, wie z B. der aus dem 17. Jahrhundert stammende Siedlungskern aus Markt und Parallelstraßen oder die Straßenpflaster der Achterstraße und Schlamerstraße. Dies basiert u. a. auf deren ortsbildprägender Wirkung, bei der teilweise der Straßenbelag in das Traufenpflaster übergeht und die Grenzen von öffentlichen und privaten Flächen verschwimmen.

Im Zuge der Bestandserhebung wurden ergänzend stadtbildprägende Gefüge erhoben. So bilden die Brückstraße und Mühlenstraße eine bedeutsame Nord-Süd-Achse und der Verlauf Bergstraße-Am Markt-Thulboden die wichtige Ost-West-Achse der Altstadt. Auch die zahlreichen Twieten und Durchgänge sowie der Bereich um den Hafen

sind identitätsstiftend. Entlang der Straße Am Strande erstreckt sich darüber hinaus die denkmalgeschützte Flutmauer. Im Stadtpark befindet sich das unter Schutz gestellte Gefallenen-Ehrendenkmal.

Im Weiteren gibt es in Heiligenhafen Naturdenkmäler in Form von Bäumen, vor allem im Thulboden, der Mühlenstraße, dem Wilhelmsplatz und dem Sundweg.

Teile der überplanten Fläche befinden sich in archäologischen Interessensgebieten. Bei diesen Bereichen der überplanten Fläche handelt es sich daher gem. § 12 (2) 6 Denkmalschutzgesetz (DSchG) um Stellen, von denen bekannt ist oder den Umständen nach zu vermuten ist, dass sich dort Kulturdenkmale befinden. Erdarbeiten in diesen Bereichen bedürfen demnach der Genehmigung des Archäologischen Landesamts. In der Innenstadt Heiligenhafens ist ein weiträumiger Bereich um den Marktplatz, zwischen den Straßen Am Strande, Hafenstraße und der Wendstraße im Süden als archäologisches Interessensgebiet ausgewiesen. Des Weiteren sind die Flächen nördlich des Eichholzwegs sowie des Binnensees, Teile des Stein- und Graswarders sowie weitere Flächen außerhalb des Siedlungsgebietes von Heiligenhafen als solche ausgewiesen.

#### 4.2.4. Nutzungen

Eine Übersicht aller erhobenen Nutzungen im Untersuchungsgebiet Heiligenhafen „Innenstadt“ bietet die Plangrundlage Plan 2 Gebäudenutzungsstruktur.

##### **Mischnutzungen, Einzelhandel, Dienstleistungen**

In der dichten und historischen Bebauung rund um den Marktplatz sowie in den angrenzenden Straßen Brückstraße, Bergstraße, Mühlenstraße, dem westlichen Bereichs des Thulbodens sowie im Bereich der Hafenstraße lässt sich der zentrale Nahversorgungs-, Dienstleistungs-, und Gastronomiestandort des Untersuchungsgebietes verorten. In den hier vorzufindenden Wohn- und Geschäftshäusern sind vorwiegend im Erdgeschoss Flächen für Einzelhandel, Gastronomie, Gewerbe, Dienstleistungen sowie soziale, Bildungs- und öffentliche Einrichtungen untergebracht. In den Obergeschossen und im rückwärtigen Bereich überwiegt das Wohnen.

Mischnutzungen finden sich weiterhin im Bereich des Fischereihafens und Am Yachthafen in Form von Restaurants und Cafés, Hotels, Pensionen, Einzelhandelsgeschäften, Dienstleistungen und gewerblich industriellen Anlagen. Diese Mischnutzungen setzen sich im nördlichen Anschluss an das Untersuchungsgebiet entlang der Achse vom Hafen hin zur Seebrücke fort, die in den vergangenen Jahren mehr und mehr touristisch ausgebaut wurde und zum Teil in Konkurrenz zu den Nutzungen in der Altstadt stehen.

Zwischen der Straße Am Strande und dem Marktplatz befindet sich der Lebensmittelversorger Rewe sowie das Kaufhaus Stolz, deren Eingänge und Parkfläche über eine Zufahrt von der Straße Am Strande sowie durch Fußgängerverbindungen vom Marktplatz zu erreichen sind. Innerhalb des Untersuchungsgebietes existiert zudem ein kleines Einzelhandelszentrum westlich der Straße Am Kalkofen, östlich vom Wilhelmsplatz. Hier sind die großflächigen Einzelhandelsgeschäfte Netto und Kik ansässig.

## **Wohnen**

Das Wohnen in der Altstadt konzentriert sich in den Bereichen Fischerstraße, Achterstraße, Schlamerstraße, Mühlenstraße sowie im östlichen Teil des Thulbodens. Im übrigen Untersuchungsgebiet überwiegt die Wohnnutzung in selbstgenutzten oder privat vermieteten Einfamilien-, Reihen- und Mehrfamilienhäusern.

## **Soziale Infrastruktur**

Die Innenstadt von Heiligenhafen verfügt über verschiedene öffentliche Einrichtungen, wie soziale, Bildungs-, Freizeitbezogene und kulturelle Einrichtungen sowie medizinische Infrastruktur. Dazu gehören bspw. das Rathaus, die Polizeistation, mehrere Kindertagesstätten, die Stadtbücherei, der Bürgerservice, die Kirche und das Heimatmuseum.

## **Medizinische Infrastruktur**

Am Markt, in Richtung mittlerer Thulboden und vereinzelt im westlichen Altstadtbereich finden sich verstreut in Erdgeschosslagen Facharzt- und Zahnarztpraxen, Physiotherapeuten, Apotheken sowie Pflegedienste.

## **Gewerbe**

Die größte Dichte an gewerblich großmaßstäblichen Strukturen findet sich im südöstlichen Gebiet des Fischereihafens, zwischen Kapitän-Nissen-Straße und Hafenstraße. Hier ist die hafenindustrielle Nutzung mit Lagerhallen und Umschlagsflächen unverkennbar. Entlang der Kapitän-Nissen-Straße befinden sich zudem eine Segelschule sowie die Seglervereinigung Heiligenhafen e.V.

Im übrigen Untersuchungsgebiet sind nur wenige kleinteiligere gewerbliche Nutzungen vorhanden, bspw. eine Tankstelle, KFZ- und Handwerksbetriebe sowie eine Gärtnerei.

## **Gastgewerbe/Pensionen**

Heiligenhafen ist in der Sommersaison ein beliebtes touristisches Ziel. In den Stadträumen angrenzend an Binnensee, Jachthafen und Fischereihafen sind zahlreiche Hotels, Ferienwohnungen, Gästezimmer und Pensionen zu finden, darüber hinaus vereinzelt im Altstadt kern, z. B. am Markt, der Fischerstraße und der Mühlenstraße.

### **4.2.5. Leerstand**

Im Untersuchungsgebiet sind Leerstände zu verzeichnen (vgl. Plan 2 Gebäudenutzungsstruktur). Am Markt sowie in den Nebenstraßen Bergstraße, Brückstraße, Thulboden und Mühlenstraße sind in den Erdgeschosslagen leerstehende Ladenflächen vorhanden. Entlang der Postlandstraße stehen Wohnungen in Zeilenbauten leer. Mittlerweile ist ein sogenannter "Trading-Down-Effekt" spürbar. Dieser bezeichnet den Qualitätsverlust von Einkaufs- und Wohnquartieren, der durch die Verdrängung des gehobenen Einzelhandels und den Rückgang der gewachsenen Angebots- und Nutzungsvielfalt einsetzt. Hierdurch ist nicht nur das Erscheinungsbild in der Altstadt negativ beeinflusst, sondern auch die nachhaltige Belebung.

Bei den übrigen leerstehenden Flächen im Randbereich oder außerhalb der Altstadt ist nicht davon auszugehen, dass diese wieder einer einzelhandelsrelevanten Nutzung zugeführt werden, zumal aufgrund des geringen Flächenzuschnitts eine Vermietbarkeit schwierig erscheint.

Abgesehen von der vergleichsweise niedrigen Leerstandsquote bestehen in der Innenstadt einige Mindernutzungen und brachgefallene städtebauliche Situationen (vgl. 4.2.8).

#### 4.2.6. Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf

Die Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe wurden auf Grundlage einer äußeren Inaugenscheinnahme beurteilt und ggf. durch Informationen anhand der durchgeführten Eigentümerbefragung ergänzt (vgl. Plan 5 Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf). Es können dadurch lediglich jene Bauteile beurteilt werden, die von den öffentlichen Flächen (Straßen) aus einsehbar sind. Nähere Betrachtungen von Gebäuden und Erkenntnisse im Laufe der Gesamtmaßnahme können im Einzelfall dazu führen, dass eine andere Einstufung des Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfs zu erfolgen hat. Demnach können sich auch Fördermöglichkeiten für Gebäude eröffnen, die vorerst mit keinem oder nur mit einem geringen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf eingestuft wurden.

Der bauliche Zustand der 709 Gebäude im Untersuchungsgebiet kann als gut bewertet und damit ein niedriger Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf festgestellt werden. Das Thema Barrierefreiheit (ebenerdiger Hauseingang) konnte bei 32 Prozent der Gebäude positiv bewertet werden.

Die Gebäude wurden drei Kategorien zugeordnet und anhand folgender Kriterien bewertet:

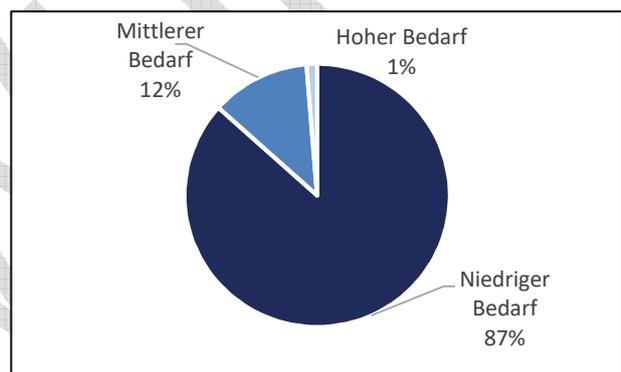


Abbildung 21: Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe Gebäude

##### 1. Niedriger Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf

- Fassade: Mauerwerk, Fassade und Anstrich ohne Schäden oder nur leichte optische Makel
- Sockelbereich: ohne (Feuchtigkeits-) Schäden
- Fenster: intakte Verglasung, Rahmen und Dichtung
- Dachhaut: intakte Eindeckung ohne oder mit nur leichten Verwitterungsspuren
- Dachgauben: intakte Dachhaut, Konstruktion und Fenster

Zusammenfassung: Entweder bestehen keine Sanierungs- und Modernisierungsbedarfe oder die Schäden sind geringfügig. Im letzteren Fall handelt es sich im Wesentlichen um optische Makel oder Schäden an einzelnen Bauteilen, die noch keine negativen Auswirkungen auf die bauliche Substanz oder die Konstruktion haben. Im Untersuchungsgebiet weisen 88 Prozent der Gebäude keinen oder einen geringen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf auf. Fassade, Sockelbereich sowie Fenster waren z. B. bei der Vielzahl von Gebäuden bis Baujahr 1948 unauffällig.

## 2. Mittlerer Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf

- Fassade: leichte bis mittelschwere Putz- und Fugenschäden, mangelhafter oder verwitterter Anstrich, erkennbare Feuchteschäden, mittlere Schäden an Fassadenkonstruktion
- Sockelbereich: erkennbare Feuchtigkeitsschäden, schadhafter Putz und Anstrich
- Fenster: ältere zweifachverglaste Fenster mit leichten Schäden an Rahmen und Dichtung
- Dachhaut: starke Vermoosung, deutliche Verwitterungsspuren, leichte Schäden an der Eindeckung

Zusammenfassung: Die ermittelten Schäden betreffen mehrere Bauteile und wirken sich bereits auf die bauliche Substanz und Konstruktion aus. Diese müssen kurz- bis mittelfristig behoben werden, da andernfalls das Bauwerk gravierend geschädigt und sich die Lebensqualität der Bewohnenden verschlechtern würde. Elf Prozent (85 Gebäude) der Gebäude im Untersuchungsgebiet weisen einen mittleren Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf auf. Diese verteilen sich gleichmäßig im Untersuchungsgebiet und es ist keine wesentliche Ballung zu verzeichnen. Lediglich im Bereich der Bergstraße zeigt sich eine leichte Häufung von Blockbebauungen, welche einen mittleren Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf aufweisen. Vor allem in Bezug auf die Dachhaut wurden des Öfteren mittlere Instandsetzungsbedarfe festgestellt.

## 3. Hoher Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf

- Fassade: deutliche Rissbildung in Mauerwerk und Fugen, starke Sinter- und Feuchtigkeitsspuren, stark beschädigte Fassadenbekleidung und -konstruktion, großflächige Putzschäden und stark verwitterter Anstrich
- Sockelbereich: starke Feuchteschäden, Putzschäden
- Fenster: einfachverglaste Fenster mit schadhafter Dichtung und starken Schäden am Rahmen, unbehandelte und verwitterte Holzrahmen
- Dachhaut: lose und beschädigte Dachziegel, starke Verwitterungsspuren

Zusammenfassung: Der Gebäudezustand erfordert eine zeitnahe Sanierung, da bereits gravierende Schäden vorhanden sind, die vermuten lassen, dass die bauliche Substanz und Konstruktion bereits stark beeinträchtigt ist. Die Wohnbedingungen können bereits als ungenügend angesehen werden. Nur ein Prozent (neun Gebäude) der erhobenen Gebäude haben einen hohen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf.

Als besonders instandsetzungsbedürftige öffentliche Gebäude sind das Heimatmuseum im Thulboden und die Stadtbücherei an der Lauritz-Maßmann-Straße zu erwähnen. Nach Aussage der Stadt ist die Bausubstanz der Bücherei nicht mehr wirtschaftlich zu sanieren und es wird nach einer neuen Unterbringung dieser Nutzung gesucht. Das Heimatmuseum soll umfassend denkmalpflegerisch saniert und modernisiert werden. Das historische Rathaus wurde während der Erstellung der VU umfänglich denkmalgerecht instandgesetzt.

### 4.2.7. Investitions- und Mitwirkungsbereitschaft der EigentümerInnen

Die Eigentümerschaft wurde im Rahmen einer Selbstauskunft gebeten anzugeben, ob sie in den nächsten Jahren Investitionen im Bereich Instandsetzung- und Modernisierung sowie der energetischen Ertüchtigung an ihrem Gebäude vornehmen wollen (vgl. Anlage Eigentümerbefragung). Von den 1.172 befragten EigentümerInnen erteilten 338 eine Auskunft. 31 Prozent gaben im Rahmen der Eigentümerbefragung an, dass sie Interesse an einer Mitwirkung haben, 25 Prozent gaben immerhin ein bedingtes Interesse an (vgl. Eigentümerbefragung).

Ein Teil der Befragten gab Auskunft, umfassende Maßnahmen an ihrem Gebäude bereits durchgeführt zu haben (33 Prozent) oder keine Maßnahmen zu planen (26 Prozent). 63 Befragte (16 Prozent) teilten mit, kleinere bis umfassende Maßnahmen zu planen. Demnach ist die Investitionsbereitschaft als vergleichsweise hoch zu bewerten. Dies deckt sich auch mit der Einschätzung, dass rund 11 Prozent der Gebäude einen mittleren oder hohen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf aufweisen.

Darüber hinaus kann die Investitions- und Mitwirkungsbereitschaft der Bevölkerung Heiligenhafens über die rege Beteiligung an den durchgeführten Informationsveranstaltungen festgemacht werden.

Vor allem in Bezug auf das Aufwertungsinteresse im öffentlichen Raum wurden der Marktplatz sowie der Stadtpark benannt und ein vielfach geäußertes Interesse an der Stärkung und Belebung der Altstadt, z. B. auch durch die bereits vorhandene Werbe- und Standortgemeinschaft Partner mit Herz und weiterer Interessenvertretungen wie Kirchenrat und Förderverein Museum signalisiert.

#### 4.2.8. Untergenutzte und brachliegende Flächen

Die Innenstadt Heiligenhafens ist sehr dicht und kompakt bebaut, dennoch sind einige untergenutzte oder brachliegende Grundstücke in sehr attraktiven Lagen vorhanden (vgl. Plan 7 Grün- und Freiflächen).

Zuvorderst ist der Bereich zwischen mittlerem Thulboden und Am Stadtgraben zu nennen. Nach dem Abriss von einigen Teilen der raumgebenden Kante auf Höhe Thulboden Nummer 16-24, findet sich hier temporär ein kostenfreier Parkplatz auf städtischen Eigentum. Erklärtes Ziel der Stadt ist es, diese Lücke mittelfristig wieder baulich und bedarfsorientiert zu füllen, auch um im Rahmen der Erhaltungssatzung stadtstrukturell wesentliche Bausubstanz zu erhalten.

Im südlichen Anschluss findet sich die Heiligenhafener Parkpalette Am Stadtgraben, die wenig genutzt und baulich unproportional diesen Teilraum dominiert. Diesem Gefüge zuzuordnen ist die Freifläche auf der Ecke Am Stadtgraben/Wendstraße, die sich im Eigentum der Stadt befindet und auch der anliegende KFZ-Betrieb ist nicht zentrenrelevant.

Neben untergenutzten und brachliegenden Flächen bestehen in Heiligenhafen offensichtliche Unterschiede in den städtebaulichen Maßstäben, ergeben einen ungeordneten Eindruck und wirken sich negativ auf das Erscheinungsbild aus. Ein in Maßstab und Gestalt unmaßstäblich und dominantes städtebauliches Gefüge findet sich mit dem Kaufhaus Stolz und dem Rewe-Supermarkt im Blockrand- und -innenbereich zwischen Schlamerstraße und Brückstraße.

Auch die Silos an der Hafenstraße und die großmaßstäblichen Gewerbe- und Industrieflächen südöstlich des Hafenbeckens sind in diesem Zusammenhang zu nennen.

Darüber hinaus bestehen um den Wilhelmsplatz und am Knotenpunkt Schmiedestraße/Bergstraße sowie im weiteren nördlichen Verlauf ungeordnete Stadträume. Hier sind funktionale und bauliche Missstände zu erkennen, z. B. hinsichtlich der verkehrlichen Belastung oder baulichen Strukturen.

#### 4.2.9. Eigentumsverhältnisse

Die Eigentumsverhältnisse im Untersuchungsgebiet werden im Plan 3 Eigentumsverhältnisse im Überblick dargestellt. Es wird deutlich, dass sich die Wohngebäude zum großen Teil in Privatbesitz befinden. Genossenschaftliches Wohnen oder größere private Wohnungsunternehmen sind im Untersuchungsgebiet im Südosten vorhanden.

Schwerpunkte im kommunalen Eigentum stellen die öffentlichen Freiräume wie Markt, Stadtpark und die Promenaden, ein Großteil der Erschließungsstraßen sowie verschiedene Hafenanlagen dar. Vereinzelt Einrichtungen der verwaltungs-, betreuungs- und sicherheitsbezogenen Infrastruktur wie z. B. das Rathaus, das Polizeirevier, die Kita am Stadtpark, die Stadtbücherei oder das Heimatmuseum sind auch im kommunalen Eigentum.

Weiterhin befinden sich mit dem Friedhof und der Kircheninsel inklusive mehrerer Gebäude zwei zentrale Flächen im Kirchengrundbesitz. Betreffend die Kircheninsel ist festzuhalten, dass der Bereich historisch bedingt öffentlich gewidmet ist, da alle Flächen die vor 1950 öffentlich zugänglich waren automatisch in eine öffentliche Widmung übergegangen sind. Einige Gebäude an der Wasserkante, wie die Segel- und Surfschulen befinden sich darüberhinaus im Eigentum sonstiger Vereine oder Institutionen.

Der Verlauf der Kreisstraße über Teile der Bergstraße – Lauritz-Maßmann-Straße – Am Strande – Kiekut – Hafensstraße – Wilhelmplatz – Sundweg als K42, erzeugt im Westen, Norden und Osten der Heiligenhafener Altstadt eine Barrierewirkung, unter anderem auch, da sie nicht im gemeindlichen Zugriff ist. Seit vielen Jahren ist man bereits mit dem Kreis Ostholstein in Gesprächen, nach Vorliegen entsprechender Verkehrszahlen, hier hoheitliche Veränderungen zu Gunsten der Stadt vornehmen zu wollen. Die entsprechenden Werte wurden im Zuge des parallel erstellten Verkehrsgutachtens ermittelt.

#### 4.2.10. Wohnen und Wohnumfeld

Die durchgeführte Eigentümerbefragung hat ergeben, dass der größte Anteil der Rückmeldungen der Eigentümerschaft Wohnungen in einem Mehrfamilienhaus sind (45 Prozent). Darauf folgen Einfamilienhäuser, Reihen- und Doppelhäuser mit einem gemeinsamen Anteil von 30 Prozent. Gewerbeimmobilien (sieben Prozent) sowie sonstige Gebäudetypologien (18 Prozent) sind somit deutlich seltener vertreten. Hierbei nutzen 49 Prozent der Befragten ihre Wohnungen selbst. 34 Prozent vermieten ihre Wohnungen ausschließlich, wobei hier der Anteil der Mehrfamilienhäuser 45 Prozent ausmacht. Die Betrachtung des erfragten Baujahrs zeigt, dass ca. 25 Prozent der rückgemeldeten Wohnungen vor 1918 erbaut wurden. Ca. 21 Prozent der Wohngebäude wurden seit dem Jahr 2009 bis heute fertiggestellt. Über die Jahre dazwischen wurden kontinuierlich neue Gebäude errichtet, jedoch mit starken Schwankungen in der Anzahl der Neubauten. Die meisten Wohnungen haben eine Größe von 60-79 Quadratmetern (29 Prozent). Mit 26 Prozent ist die Wohnungsgröße von 40-59 Quadratmetern am zweitstärksten vertreten, Wohnungen unter 40 Quadratmetern (zwölf Prozent) sowie Wohnungen über 100 Quadratmetern sind kaum vorhanden (14 Prozent). Dementsprechend verhält sich auch die Zimmeranzahl in den Wohnungen. Die Wohnungen mit ein bis zwei Zimmern sowie die Wohnungen mit drei bis vier Zimmern besitzen jeweils einen Anteil von 44-45 Prozent. Wohnungen mit fünf und mehr Zimmern hingegen sind elf Prozent zu verzeichnen. Der Großteil der Befragten (90 Prozent) plant nicht ihre Immobilie zu verkaufen. Über einen mittel- bis langfristigen Verkauf denken acht Prozent der Befragten nach. Lediglich zwei Prozent möchten ihre Immobilie kurzfristig verkaufen. Dies deutet auf einen stabilen örtlichen Immobilienmarkt.

Die durchschnittliche Nettokaltmiete in Heiligenhafen liegt nach dem Mietpreisspiegel im Jahr 2020 bei 7,98 Euro pro Quadratmeter für Wohnungen mit ca. 60 Quadratmeter. Bezieht man auch größere und kleinere Wohnungen sowie Häuser in den durchschnittlichen Mietpreis mit ein, befindet sich dieser bei 8,37 Euro pro Quadratmeter. In den letzten Jahren ist insbesondere im Bereich der Vermietung von Häusern ein Kostenanstieg zu verzeichnen. Ein leichter Anstieg findet sich bei den Wohnungen mit ca. 60 Quadratmetern wieder. Im Gegensatz dazu sinkt die Durchschnittsmiete bei Wohnungen mit ca. 30 Quadratmetern leicht.

Betrachtet man die kleinteilige und historische Bebauung der Innenstadt, fehlt es insbesondere im nördlichen Bereich v.a im näheren Umfeld zum Hafen an zeitgemäßen Wohnraum für Familien sowie SeniorInnen mit Mobilitätseinschränkungen. Letzteres nimmt zukünftig an Bedeutung zu, da sich aufgrund des demografischen Wandels die Altersstruktur der Bevölkerung verschiebt und somit erhöhte Anforderungen an ein seniorenrechtliches Wohnumfeld bestehen. Darüber hinaus zeigte sich im Rahmen von Gesprächen vor Ort deutlich, dass es an günstigem Wohnraum vor allem für die örtliche Bevölkerung und ArbeitnehmerInnen der Hotel- und Gastronomiebetriebe fehlt. Laut der Wohnraumbedarfsanalyse für die Stadt Heiligenhafen aus dem Jahr 2017 ist ein Großteil des Mietwohnungsbestandes nicht energetisch saniert oder modernisiert und weist einen insgesamt einfachen Ausstattungsstandard auf. Eine weitere Herausforderung des Wohnungsmarktes in Heiligenhafen stellt die Umnutzung von dauerhaften Wohnraum zu Ferienwohnungen dar.

Derzeit gibt es kein Angebot an kommunalem und gefördertem Wohnungsbau, genossenschaftliches Wohnen ist nur in geringem Umfang in der Innenstadt vorhanden. Während der Erarbeitung der VU wurde eine städtische Wohnungsbaugesellschaft gegründet, mit dem Auftrag dem fehlenden Wohnungsbestand in Heiligenhafen von ca. 300 Wohnungen durch bedarfsangepasste Bauprojekte zu begegnen.

Mitte 2017 gründete sich eine Bürgerinitiative, die mittlerweile unter dem Namen "Meerkieker" bekannt ist und als eingetragener Verein gilt. Die Meerkieker setzen sich für eine nachhaltige und innovative Stadtplanung in Heiligenhafen und Umgebung ein. Dadurch wollen sie u. a. das Mitspracherecht der BürgerInnen ausbauen, vorhandene Potenziale besser nutzen und vor allem die nachwachsende Generation stärken. So streben sie z. B. einen städtebaulichen Wettbewerb für die Entwicklung der Hafenkante an.

Auch durch private Bauunternehmer sind in den letzten Jahren Wohnraumentwicklungen vorangetrieben worden. So wurde bspw. 2019 im Bereich der Schulstraße, auf dem ehemaligen Schulgelände und in unmittelbarer Nähe zum Untersuchungsgebiet, ein Neubaukomplex mit Eigentumswohnungen realisiert. Im Bereich Thulboden wurde jüngst ein Areal mit generationsübergreifenden Angeboten fertiggestellt.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das Wohnungsangebot und das Wohnumfeld in Heiligenhafens Innenstadt Verbesserungspotenzial aufzeigt, hinsichtlich bedarfsgerechtem, zielgruppenorientiertem und barrierearmem Angebot, um vor allem für die örtliche Bevölkerung und potenzielle ArbeitnehmerInnen mehr Lebensqualität zu sichern.

## Zusammenfassende Bewertung Gebäude- und Flächenbestand

### MÄNGEL UND KONFLIKTE

- Unterschiedliche städtebauliche Maßstäblichkeit
- Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe
- Ortsbildprägende öffentliche Gebäude mit Instandsetzungsbedarf
- Entwicklungen von Flächen vorrangig für touristische Zwecke
- Leerstände, Trading-Down-Effekt v. a. in der Altstadt
- Untergenutzte, brachliegende Flächen in zentralen Lagen
- Stadträumliche Barrieren und ungeordnete Bereiche
- Mangel an zeitgemäßem Wohnraum für die örtliche Bevölkerung, v. a. Singles, Saisonarbeitskräfte, Personen mit Mobilitätseinschränkungen sowie Familien
- Bislang kein Angebot an gefördertem Wohnungsbau

### STÄRKEN UND POTENZIALE

- Kompakte Baustruktur
- Kurze Wege
- Ortsbildprägende Substanz
- Konzentrierte, mischgenutzte Bereiche um den Markt und in der Altstadt vorhanden
- Kommunales Wohnungsbauunternehmen
- Planungshoheit liegt bei Stadt
- Kleinteilige Flächenpotenziale vorhanden
- Perspektivisch großflächiges Entwicklungsgebiet entlang der Hafenkante vorhanden
- Nachfrage vorhanden
- Investitionsinteresse vorhanden
- Vergleichsweise wenig private Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe

## 4.3. Handel, Dienstleistung und Gewerbe

### Gewerbe und Industrie

Trotz der sinkenden Beschäftigtenzahlen in dem Wirtschaftszweig Fischerei beweist sich Heiligenhafen bis heute als funktionierender Hafenstandort an der Ostsee. Geprägt von hafenindustriellen Lager-, Logistik- und Umschlagsbetrieben, wie dem Landwirtschaftlichen Ein- und Verkauf Ostholstein e G (LEV) oder der Küstenfischer Nord eG sowie hafennahem Gewerbe und Dienstleistungen, findet hier nach wie vor reger Betrieb statt.

Der Kommunalhafen übernimmt immer noch wichtige Funktionen als Fischereistandort und ist Ausgangspunkt für Ausflugsschiffahrten, verliert jedoch in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung.

Im südöstlichen Anschluss an das Hafenbecken sind die Firma Autokraft mit Busbetriebshof, der ehemalige Hafenbahnhof sowie Bootswerften verortet. An den industriellen Charme des Hafengebietes grenzen das historische Gefüge aus kleinteiligem Einzelhandel und Gastgewerbe in westlicher und südlicher Richtung sowie der moderne Jachthafen im Norden an, der rund tausend Liegeplätze bietet.

Die HandwerkerInnen von Heiligenhafen und Umgebung haben sich seit 1948 zu einer "Bezirkshandwerkerschaft" zusammengeschlossen. Diese dient als örtliche Interessensvertretung, vertritt die Belange der Mitglieder und soll das Handwerk in der Region stärken. Darüber hinaus gibt es die Bürgergilde als kulturwahrende traditionelle Gemeinschaft.

In der Innenstadt Heiligenhafens finden sich auch nichtzentrenrelevante Nutzungen in Form von KFZ-Betrieben Am Stadtgraben, einer Tankstelle an der Bergstraße und der Friedhofsgärtnerei in der Schmiedestraße.

### **Einzelhandel und Dienstleistungen**

Der zentrale Einzelhandelsbereich lässt sich nach dem Zentren- und Einzelhandelskonzept der Stadt Heiligenhafen im Altstadtgebiet verorten. Dieser erstreckt sich zwischen Lauritz-Maßmann-Straße, Schmiedestraße, Wendstraße, Hafenstraße und Am Strande und schließt damit unmittelbar südlich an den Hafen an. Als Haupteinkaufslage ist der zentral gelegene Marktplatz mit den davon abzweigenden historischen Straßenzügen Mühlenstraße, Brückstraße, Bergstraße und Thulboden zu nennen. Marktplatz, Brückstraße und Kattsund sind verkehrsberuhigt als Fußgängerzone ausgebaut. Hier finden sich im wesentlichen mischgenutzte Bereiche mit Handelseinrichtungen, Wohnen und Dienstleistung.

Nach Aussage des Einzelhandelskonzeptes verfügt das Einzelhandelsangebot in der Innenstadt über eine genügend große kritische Masse, um als Haupteinkaufsstandort zu fungieren. Darüber hinaus sind dort bspw. attraktive Magnetbetriebe wie das Kaufhaus Stolz oder auch die beiden großen Bekleidungskaufhäuser Rohde und Olderog angesiedelt. Angebote des periodischen Bedarfs finden sich z. B. mit Rossmann und Rewe, aber auch Banken und Apotheken, in unmittelbarer Nähe zum Markplatz. Der Wochenmarkt auf dem Marktplatz sowie vereinzelte mobile Buden im Bereich Markt und Brückstraße fungieren als zusätzliche Frequenzbringer. Allerdings hat das Angebot der Marktbesteller in den vergangenen Jahren sehr stark abgenommen. Insgesamt dominieren kleinere, überwiegend inhabergeführte Fachgeschäfte die Angebotsstruktur.

Der zentrale Einkaufsbereich von Heiligenhafen ist insgesamt für Einheimische und TouristInnen als funktionsfähig, der Angebotsmix als attraktiv und der unterzentralen Versorgungsfunktion für die Stadt sowie für das angrenzende Umland weitgehend als gerecht zu bewerten. Die überwiegend kleinteilige Struktur in der Altstadt erschwert jedoch die Ansiedlung weiterer Magnetbetriebe.

Auffällig ist ein Nord-Süd-Gefälle – In Hafennähe nimmt die Angebotsqualität tendenziell zu, spätestens auf Höhe des Marktes in Richtung Süden und Westen nimmt diese ab. Dies lässt sich vor allem durch den Bedeutungsverlust der historischen Nord-Süd- (Brückstraße/Mühlenstraße) und Ost-West-Achse (Bergstraße/Thulboden) erklären. Die Ursachen liegen u. a. in einem veränderten Einkaufsverhalten, der zunehmenden Bedeutung des Onlinehandels und für den Versorgungseinkauf in der mangelnden Flexibilität der gewachsenen Altstadtstrukturen (z. B. in Bezug auf Ladenlokalgrößen). Die Folgen bilden sich in einem schwindenden Besatz und damit einhergehenden mangelnden Frequenzen ab, die eine Umstrukturierung erforderlich machen und auch auf alle Nebenlagen ausstrahlen.

Die Gewerbetreibenden der Innenstadt haben sich in der Webegemeinschaft "Partner mit Herz" seit 1972 zusammengeschlossen und unterstützen u. a. die Stadtverwaltung bei der Belebung der Innenstadt, z. B. durch die Veranstaltung von Festen oder auch Konzerten und Flohmärkten.

Mit der touristischen Erschließung des Steinwarder und der fußläufigen Achsenausbildung der Jachthafenpromenade in Richtung Seebrücke ist schon heute eine Verlagerung von Frequenzen in Richtung Norden spürbar. In den Erdgeschosslagen im Bereich des nördlichen Jachthafens haben sich Cafés, Bekleidungsgeschäfte und Souveniershops angesiedelt. Diese Ansiedlung von zentrenrelevanten Nutzungen steht in Konkurrenz zur Altstadt. Durch das vorhandene umfangreiche Angebot auf dem Steinwarder auch in kultureller Hinsicht, haben TouristInnen nur wenig Anreize die Altstadt zu besuchen. Darüber hinaus bindet die Wegeföhrung vom Hafen und den dortigen Parkplätzen nur einen kleinen Teil der Altstadt an. Damit können nicht alle Straßen und Betriebe gleichermaßen von den Touristenströmen profitieren. Es fehlen vor allem Angebote für das jüngere Publikum. Auch uneinheitliche Öffnungszeiten wirken sich negativ auf das Einkaufserlebnis aus.

## **Gastronomie und Tourismus**

Die Stadt Heiligenhafen hat bereits seit den 1960er Jahren ihr Potenzial für den Tourismus erkannt und sich stetig entwickelt. Unabhängig davon, ob es sich bei den TouristInnen um Tages- oder Übernachtungsgäste handelt, spielen sie für den Einzelhandel und die Gastronomie vor Ort eine wichtige Rolle. Neben dem reinen Versorgungseinkauf (i. d. R. bei Lebensmitteln) wird das Einkaufen zunehmend als Freizeitaktivität wahrgenommen. Gastronomiebetriebe sind ohnehin ein Anziehungspunkt für TouristInnen, sofern sie über ein attraktives Ambiente und ein ansprechendes Angebot verfügen.

Die gastronomischen Angebote in Heiligenhafens Innenstadt sind eng mit den touristisch attraktiven Stadträumen Altstadt und Hafen verknüpft. Die Altstadt und der Marktplatz sowie die angrenzenden Bereiche Brückstraße, Katts- und Hafenstraße bestehen aus einem Mix von Einzelhandelsangeboten, Gastronomien und Gastgewerbe, deren bauliche Substanz zum Teil in die Jahre gekommen ist. Viele kleinere Gastronomiebetriebe haben in den Wintermonaten geschlossen, da sie wirtschaftlich an ihre Grenzen kommen. Günstiger Wohnraum für ArbeitnehmerInnen im Hotel- und Gaststättengewerbe ist darüber hinaus kaum vorhanden. Das schwächt unter anderem das Tourismuspotenzial außerhalb der Saison.

Die Gastronomen der Altstadt sind engagiert aber nicht als Interessengemeinschaft organisiert – auch gibt es keine übergeordnet aktive Interessenvertretung in Heiligenhafen.

Restaurants, Cafés und maritime Freizeitangebote finden sich im Weiteren entlang des Fischerei- und Jachthafens, häufig in Verbindung mit Pensions- und Hotelbetrieben. Der Fischereihafen sowie der geplante Museumshafen befinden sich in der Qualifizierung. Mit dem Hafenhôtel Meereszeiten und dem umgebauten Rettungsschuppen zum Restaurant wurde der Hafen städtebaulich neu gefasst und verfügt über eine hohe Aufenthaltsqualität.

Der Jachthafen beherbergt heute die größte Charterflotte Europas und besitzt mit 9.000 Gastschiffen im Jahr eine hohe Auslastung der Dauerliegeplätze. An den Wasserlagen befindet sich auch der touristische Schwerpunkt der Innenstadt, der in den vergangenen Jahren zunehmend mehr Konkurrenz auf der Achse zur nördlichen Strandlage und Seebrücke erfährt. Auf dieser Flaniermeile mit gastronomischem und gehobenem Einzelhandelsangebot bewegen sich die Massen zwischen Hafen und Meer. Modernste Resort Entwicklungen nördlich des Untersuchungsgebietes haben eine Gesamtattraktivität geschaffen, die zur notwendigen kritischen Masse an Besucherzahlen beiträgt.

Auf der Grundlage der Tourismusstrategie des Landes Schleswig-Holstein sollen die touristischen Planungen und Maßnahmen im Land auf einen Qualitätstourismus und Saison verlängernde Maßnahmen ausgerichtet sein. Der Masterplan Tourismus aus dem Jahr 2017 zielte darauf ab, den Tourismus in Heiligenhafen zu attraktiveren und in

Richtung Ganzjahrestourismus zu stärken. Arbeitskräfte sollten nachhaltig und saisonübergreifend an den Standort gebunden werden. Hieraus könne Vorteile für die touristische Entwicklung sowie das funktionierende Gemeindeleben vor Ort entstehen, da so der Anteil der Saisonkräfte verringert werden soll. Dies wirkt sich zudem positiv auf den Wohn- und Arbeitsstandort und dessen Lebensqualität aus, da Vereine und Nachbarschaften durch die Förderung des dauerhaften Wohnens profitieren. Dies sowie weitere qualifizierende Angebote sollen in Zukunft zu einer deutlichen Steigerung der Tagesgäste und Übernachtungen führen. Prognostiziert werden rund 250.000 zusätzliche Übernachtungen sowie 150 neue Vollzeitstellen.

Durch die in den vergangenen Jahren vorwiegend touristische und gastronomische Investition in die Entwicklung attraktiver Hafen- und Strandlagen vor den Toren der Altstadt hat sich eine qualitative Angebotsverschiebung eingestellt, die sich nachteilig auf die traditionellen Gastronomie- und Pensionsbetriebe der Altstadt auswirkt. Dies wird bereits seit Jahren von den ansässigen Gastronomen kritisch u. a. auch für die Belebung der Altstadt bewertet. Hier fehlen frequenzbringende Ankerbetriebe und die TouristInnen verbleiben zunehmend mehr auf der Achse zwischen Hafen und Seebrücke.

## Zusammenfassende Bewertung Handel, Dienstleistung und Gewerbe

### MÄNGEL UND KONFLIKTE

- nicht zeitgemäße Zugänge und Zuschnitte der Ladenlokale in der Altstadt
- Quantität vor Qualität
- Versorgungsbereich Altstadt steht in Konkurrenz mit Angeboten in Steinwarder und Gewerbegebiet
- Zunehmend autoaffines Einkaufsverhalten
- Gastronomien sind z. T im Winter geschlossen, kleine Betriebe geben auf
- Gastronomen, Hotellerie nicht vernetzt
- Gastronomien in Altstadt treffen teilweise nicht den Zeitgeist der TouristInnen
- Neuansiedlung frequenzstarker Attraktionen oder Gastronomiebetriebe nicht in der Altstadt

### STÄRKEN UND POTENZIALE

- Räumlich kompaktes Angebot
- Attraktive Einkaufsatmosphäre, guter Angebotsmix
- Saisonal hohe Zusatzkaufkraft durch Touristen und Saisonarbeitskräfte
- Wochenmarkt in der Altstadt
- Kaufkraftpotenziale durch Fehmarn-Belt-Querung und Ausbau A1/B207
- Grenzhandelsstandort
- Engagement einzelner Gastronomen und Gewerbetreibenden Werbegemeinschaft Partner mit Herz
- Konzentration der Gastronomien um den Markt und am Hafen
- Kritische Masse an TouristInnen befördert mehr Nachfrage
- Nachfrage nach Qualität vorhanden
- Steigende Zahlen der Besuchenden
- Investoreninteresse vorhanden

## 4.4. Soziale Infrastruktur

Eine Übersicht aller erhobenen Infrastrukturen im Untersuchungsgebiet Heiligenhafen „Innenstadt“ bietet die Plangrundlage 6 Soziale Infrastruktur. Hierzu gehören neben bildungs-, betreuungs-, freizeit- und kulturbezogenen Einrichtungen auch Institutionen und Vereine, die das soziale Netzwerken vor Ort aufrechterhalten und Angebote maßgeblich für die ansässige Bevölkerung schaffen.

### 4.4.1. Bildung

In die Kategorie der Bildungseinrichtungen fallen in erster Linie die Angebote der örtlichen Schulen und Volkshochschulen. Im Untersuchungsgebiet ist diesbezüglich keine Einrichtung mehr vorzufinden. Der letzte Schulstandort an der Schulstraße wurde aufgegeben und zu einem neuen Wohnungsangebot entwickelt.

Die noch vorhandene Grundschule der Theodor-Storm-Schule sowie die Gemeinschaftsschule Warderschule befinden sich außerhalb des Untersuchungsgebietes. Dennoch ist der Schulentwicklungsplan der Stadt Heiligenhafen fortschreibungsbedürftig. Er stammt aus dem Jahr 2008 und basiert auf einem veraltetem Angebot- und Nachfragebestand.

Das Angebot der Volkshochschule findet u. a. auch in der Theodor-Storm-Schule sowie in den Heiligenhafener Werkstätten im Eichholzweg statt – im Untersuchungsgebiet finden sich diesbezüglich keine Räumlichkeiten. Das Kursangebot wendet sich an junge und ältere Menschen und bietet kulturelle, musikalische, kulinarische und sportliche Kurse, Vorträge und Einzelveranstaltungen.

Westlich des Untersuchungsgebietes ist darüber hinaus ein Aus- und Fortbildungsinstitut für Gesundheits- und Sozialberufe des Ameos-Klinikums angesiedelt.

### 4.4.2. Kinderbetreuung

Heiligenhafen weist derzeit in Anlehnung an das 2009 erstellte Betreuungskonzept immer noch einen Mangel an Kinderbetreuungsangeboten auf.

In der Innenstadt vorhandene Kinderbetreuungseinrichtungen sind im Familienzentrum Blauer Elefant Friedrich-Ebert-Straße 31 am Stadtpark mit einem Krippenneubau und Kindergarten vorhanden. Darüber hinaus findet sich der evangelische Martin-Luther Kindergarten und integrative Hort im Kinderhaus Blauer Elefant am Kurzen Kamp, außerhalb des Untersuchungsgebietes mit fünf Gruppen plus Integrationsgruppe und Krippe.

### 4.4.3. Fürsorge

Zu den Infrastrukturen der Fürsorge zählen diakonische Einrichtungen, Tafeln, Kleiderkammern sowie Angebote von Familienzentren wie Eltern- oder Seniorencafés.

Sowohl die evangelische Stadtkirche als auch die katholische St. Ansgarkirche finden sich in der Innenstadt. Die jeweils dazugehörigen Fürsorgeeinrichtungen sind mit ihrem Angebot jedoch außerhalb verortet.

Das Familienzentrum Blauer Elefant beherbergt am Stadtpark den Sitz des Kinderschutzbund Ortsverbands Heiligenhafens e.V., der u. a. verschiedene Beratungsangebote wie die Vermittlung von Familienhebammen, FamilienhelferInnen und FamilienpatInnen sowie regional vorgehaltene Babytreffs und Betreuungsangebote für Kinder und Jugendliche vorhält, die sich auf das gesamte Stadtgebiet verteilen.

Die Diakonie Sozialstation Heiligenhafens sitzt außerhalb des Untersuchungsgebietes Am Lindenhof und bietet verschiedene Pflege- und Betreuungsleistungen an, die DRK-Kleiderkammer sitzt ebenso außerhalb.

Darüber hinaus gibt es privat geführte Pflege- und Betreuungsangebote für SeniorInnen, wie z. B. das Cura Seniorenzentrum/Wartenburgerweg 4 das AMEOS Pflegezentrum/Friedrich-Ebert-Straße 100 sowie das Seniorenquartier im Lütjenburger Weg.

Auch das außerhalb der Innenstadt an der Friedrich-Ebert-Straße befindliche Jugendzentrum gehört zu der Kategorie Fürsorge. Dieses bietet wöchentlich wiederholende Angebote sowie offene Angebote für Kinder und Jugendliche an.

Sowohl von Seiten des Seniorenbeirates als auch der Jugendhilfe wird bemängelt, dass zu wenige Angebote für die jeweiligen Zielgruppen in der Innenstadt vorgehalten werden.

Darüber hinaus lässt sich wenig Interaktion und zentrale Kommunikation der ansässigen Fürsorgeeinrichtungen erkennen.

#### 4.4.4. Gesundheit

Die medizinische Versorgung ist gerade im Hinblick auf den demographischen Wandel und der daraus resultierenden steigenden Nachfrage an diesbezüglichen und pflegetechnischen Dienstleistungen von besonderer Bedeutung. Auch Heiligenhafens ist von einer zunehmenden, nicht nur bevölkerungsbezogenen Überalterung betroffen, wodurch die gesundheitsspezifische Infrastruktur einen hohen Stellenwert in der örtlichen Versorgung einnimmt.

Zur den erhobenen Einrichtungen zählen Praxen für Allgemeinmedizin, Fachärzte sowie Zahnärzte, Apotheken, Optiker, Physiotherapeuten, Rettungsdienste, Sanitärhäuser oder auch ambulante Pflegedienste.

Allgemein- und Fachärzte sind größtenteils in der Altstadt, vorwiegend in den Bereichen Markt und Thulboden angesiedelt. (vgl. Plan 6 Soziale Infrastruktur). Das Angebot ist vielseitig und derzeit ausreichend.

Aufgrund der bekannten Aufgabe einiger Praxen aus Altersgründen und der damit entstehenden Übergabe von teilweise nicht mehr zeitgemäßen Praxisräumen steht Heiligenhafens unter anderem vor der Aufgabe, die medizinische Versorgung in der Innenstadt zeitgemäß auszubauen. Auch dem zunehmenden Anspruch an eine Anfahrbarkeit und gleichzeitig einer auf kurzen Wegen barrierearmen Erreichbarkeit muss Rechnung getragen werden. Die alten Grundrisstrukturen sind hier nicht zielführend. Die Ärzteschaft stellte sich auf den Teilnehmungsveranstaltungen als engagiert dar, Politik und Verwaltung sind sich dieser Herausforderung auch seit längerem bewusst.

Verschiedene ambulante Pflegedienste sind in Heiligenhafen ansässig. Innerhalb des Untersuchungsgebietes lässt sich der Pflegedienst "Die Biene" am Markt finden und bietet sowohl Hausnotrufgeräte als auch Unterstützung im hauswirtschaftlichen Bereich an.

Außerhalb des Untersuchungsgebietes finden sich z. B. der Arbeiter-Samariter-Bund Ortsverband Heiligenhafen in der Tollbrettkoppel, die MPO Tagespflege in der Postlandstraße und die Sozialstation Heiligenhafen im Lindenhof, die ebenfalls einen ambulanten sozialen Pflegedienst anbieten.

#### 4.4.5. Kultur

Infrastrukturen, die traditionell der Kultur und Unterhaltung dienen, gibt es in der Innenstadt Heiligenhafens wenige. Dazu zählen das Heimatmuseum als öffentliche Einrichtung, welches rund ums Jahr einen historischen Einblick in die Stadtgeschichte gewährt sowie Ausstellungen, Konzerte und Sonderveranstaltungen auch für die örtliche Bevölkerung organisiert. Die Aktivitäten werden maßgeblich vom Förderverein für Heimatmuseum und Kultur in Heiligenhafen e.V. in Zusammenarbeit mit der Museumsleitung koordiniert. Es wird stark frequentiert, steht unter Denkmalschutz, bietet aber beschränkte Räumlichkeiten für max. 60-70 Personen. An das Heimatmuseum angebunden ist der außerhalb des Untersuchungsgebiets gelegene Museumshafen.

Vereinzelt werden Kulturveranstaltungen auch in nicht öffentlichen Einrichtungen, wie der Altdeutschen Bierstube am Markt mit Kleinkunstabühne, dem Hotel Meereszeiten und dem Hotel und Restaurant Nordpol angeboten. Hierzu zählen bspw. Lesungen, Diskussionen und Konzerte.

Die evangelische Stadtkirche, samt Gemeinde und Pfarrhaus bietet im Schwerpunkt Angebote im Bereich der Kinder- und Jugendarbeit, wie z. B. den Kinder- und Jugendchor oder auch das Pfadfindern mit Stützpunkt an der Kircheninsel an.

Übergeordnet organisiert der Tourismusservice kulturelle Angebote, vornehmlich nach Bedarf der Besuchenden und TouristInnen. Kulturelle Großereignisse mit überörtlicher touristischer Strahlkraft gehören auch zur Marke Heiligenhafen. Dazu zählen die Hafenfesttage, Musikveranstaltungen am Strand, Feste am Hafen oder am Seebrückenvorplatz, die vor allem saisonal stattfinden. Veranstaltungen auf dem Graswarder und dem Steinwarder sowie in den ansässigen Schulen sind aufgrund ihrer Lage für die Bewohnenden schlecht zu erreichen.

Öffentliche Freiluft-Veranstaltungen gibt es vereinzelt in der Altstadt über das Jahr verteilt, z. B. das Weinfest und in den letzten Jahren auch ein Weihnachtsmarkt auf dem Marktplatz sowie das Stadtfest in der Innenstadt. Jährlich werden in Heiligenhafen Kult(o)urnächte veranstaltet, bei denen Spendenerlöse erzielt werden, um Anschaffungen für kulturelle Zwecke in Heiligenhafen zu finanzieren. Es werden Programme von MalerInnen, MusikerInnen, Gastronomen, KunsthandwerkerInnen und KünstlerInnen präsentiert. Durch die Einnahmen wurden bereits zahlreiche Projekte umgesetzt wie bspw. der Nachbau eines historischen Badekarrens, die Erneuerung des Bodens des Kirchturms der Stadtkirche, die Anfertigung von historischen Objektschildern oder ein Schwanenhaus im Stadtteich.

Die "Große Bürgergilde zu Heiligenhafen von 1253 e.V." gehört zu den ältesten genossenschaftlichen Vereinigungen von Kaufleuten und HandwerkerInnen Deutschlands und bietet als solche ein vielfältiges Netzwerk und kulturelle Aktivitäten. Ihr „Gildehaus“ befindet sich jedoch außerhalb des Untersuchungsgebietes im Erlenweg.

Speziell für Jugendliche besteht seit 2017, aufgrund der Initiative eines Schülers mit Stadtvertretung und HVB eine Räumlichkeit, die in "Selbstorganisation" geführt wird. Der am Hafen gelegene Pier 15 wird als Jugendclub genutzt, neben dem bereits bestehenden Jugendzentrum außerhalb der Innenstadt. Durch die Unterstützung ehrenamtlicher HelferInnen werden gelegentlich Filmabende, Lesungen, Workshops, offene Bühnen, kleine Partyabende und Ähnliches organisiert.

Räumlichkeiten, die der wachsenden auch multifunktionalen Nachfrage entsprechen könnten, sind in der Innenstadt in Heiligenhafen jedoch nicht vorzufinden. Die Kapazitäten und die Substanz des Heimatmuseums sind erschöpft, andere öffentliche Einrichtungen stehen nicht zur Verfügung. Lediglich der „Pavillon am Binnensee“ außerhalb des Untersuchungsgebietes kann für größere Personengruppen über die HVB angemietet werden.

#### 4.4.6. Öffentliche Sicherheit und Verwaltung

Das denkmalgeschützte örtliche Rathaus befindet sich zentral am Markt und wird derzeit aufwändig saniert. Der Bürgerservice befindet sich im Hinterhof des Rathauses.

Die Heiligenhafener Politik und auch Verwaltung ist sehr engagiert, welches sich in den öffentlichen Informations- und Beteiligungsveranstaltungen, den Projektbeiratssitzungen und sonstigen Gesprächen gezeigt hat. Die unterschiedlichen hoheitlichen Aufgaben verteilen sich auf die klassische Verwaltung und verschiedene städtische Töchter bzw. Eigenbetriebe mit Spezialaufgaben.

Im Rathaus am Markt sind die zentralen Verwaltungsbereiche, das Bau- und Ordnungsamt sowie der rückwärtig gelegene publikumsbezogene Bürgerservice angesiedelt. Im Zuge der Erweiterung von kommunalen Aufgaben und Personal, besteht hier der Bedarf einer Flächenvergrößerung.

Die Heiligenhafener Verkehrsbetriebe, in deren Zuständigkeit auch die touristische Ansprache liegt, verteilen sich auf verschiedene Anlaufstellen innerhalb der Gesamtstadt. Der Tourismus-Service, der sich aus Altstadt-Sicht in wenig zentraler Lage gegenüber dem Stadtpark an der Bergstraße findet, ist dabei am stärksten frequentiert. Auch der starken Wohnungsnachfrage ist man bereits nachgekommen mit der Gründung einer städtischen Wohnungsbaugesellschaft im Jahr 2019.

Die politische Mitsprache im Sinne der Belange von besonderen Zielgruppen ist in Heiligenhafen über einen Jugendbeirat, einen Seniorenbeirat und einen Behindertenvertreter gewährleistet.

Einrichtungen der öffentlichen Sicherheit in der Innenstadt sind sowohl das Polizeirevier an der Lauritz-Maßmann-Straße, als auch Teile der Freiwilligen Feuerwehr an der Werftstraße im Bereich des Fischereihafens. Die Hauptfeuerwache befindet sich südlich an das Untersuchungsgebiet angrenzend an der Feldstraße. Auch die Seenotrettung zählt in Heiligenhafen als eine wichtige Einrichtung der öffentlichen Sicherheit und das Seenotrettungsboot HEILIGENHAFEN hat seinen Liegeplatz im Kommunalhafen. Darüber hinaus ist der Bootspräsenzdienst Heiligenhafen der Wasserschutzpolizeirevier Lübeck Am Yachthafen 6 verortet.

#### 4.4.7. Sport und Freizeit

Maßgeblich entlang der touristisch geprägten Hafen- und Promenadenbereiche befinden sich einige sport- und freizeitbezogene Nutzungen. Insbesondere am Binnensee und Jachthafen sind Angebote des Wassersports vorzufinden. Z.B. die Segel- und Surfschule im Eichholzweg, die Segelschule Bennewitz sowie die Seglervereinigung Heiligenhafen mit Schüler Segel Club Heiligenhafen e.V.

Für Kinder und Jugendliche bietet die evangelischen Stadtkirche Pfadfindergruppen im historischen Gemeindeparatort eine Anlaufstelle. Öffentliche Spiel- oder Freizeitmöglichkeiten für Kinder- und Jugendliche sind in der Altstadt nicht vorhanden. Grundsätzlich sind in der Innenstadt wenige Sport- und Freizeitangebote für Ortsansässige zu finden – das Hotel zum Nordpol bietet bspw. Tanzkurse an.

Außerhalb des Untersuchungsgebietes befindet sich der TSV Heiligenhafen im Lütjenburger Weg und bietet zahlreiche Ballsportarten sowie Bogenschießen und Leichtathletik an. Verschiedene private AnbieterInnen haben Tanzkurse im Programm, wie das Fitnessstudio am Südstrand. Zudem finden sich in Küsdorp der Tennisclub Heiligenhafen von 1975 e.V., in der Lindenstraße der Schachclub Fehmarn, in der Danziger Straße der Club MSV Heiligenhafen für traditionelles Segeln und im Hengstkamp der Hundesportverein SGV Heiligenhafen.

Das Aktiv-Hus außerhalb der Innenstadt ist darüber hinaus hauptsächlich für eine touristische Nutzung ausgelegt und wird als Freizeit- und Erlebnisbad beworben. Es umfasst eine Saunalandschaft sowie einen Indoorspielplatz in Form einer Sportarena mit Hüpfburgen und einer Kinderspielwelt mit Klettergeräten und Trampolinen.

Während der Erarbeitung der VU wurden der Umbau des Aktiv-Hus und im Rahmen einer weiteren Hotelprojekentwicklung auf dem Steinwarder die mögliche Verpflichtung zum Betrieb eines öffentlich zugänglichen Schwimmbades auch für die örtliche Bevölkerung angeregt.

## Zusammenfassende Bewertung Soziale Infrastruktur

### MÄNGEL UND KONFLIKTE

- Keine nennenswerten Bildungsangebote in der Innenstadt
- Bauliche Substanz öffentlicher Einrichtungen vielfach nicht bedarfs- und kapazitätsgerecht, zum Teil modernisierungs- und instandsetzungsbedürftig
- Frequenzstarke Angebote für Ortsansässige außerhalb der Innenstadt
- Keine Fürsorgeangebote für SeniorInnen in der Innenstadt
- Keine Fürsorgeangebote für Jugendliche in der Innenstadt
- Altersbedingte Aufgabe von Praxen absehbar
- Zu wenig regelmäßiges kulturelles Angebot für die Bevölkerung
- Wenig sport- und freizeitbezogene Angebote für Ortsansässige in der Innenstadt
- Keine zeitgemäß dimensionierten Räumlichkeiten für Ortsansässige zur Begegnung, Bespielung oder multifunktionalen Nutzung
- Barrierearme Erreichbarkeit und Grundrisse häufig nicht gegeben

### STÄRKEN UND POTENZIALE

- Kinderbetreuungsangebot in Innenstadt vorhanden
- Unterschiedliche Fürsorgeeinrichtungen und Ausbaubedarfe vorhanden
- Engagierte AkteurInnen in sozialen Einrichtungen
- Engagierte BürgerInnen und Initiativen
- Nachfrage für mehr Kulturangebot vorhanden
- Präsenz Öffentlicher Sicherheit und Verwaltung in Innenstadt
- Bedarf an mehr Raum und zentraler Lage für öffentlich frequentierte Einrichtungen vorhanden

## 4.5. Grün- und Freiräume

Die Innenstadt Heiligenhafens bietet aufgrund der Entstehungsgeschichte und Lage am Wasser mit Marktplatz, historischen Straßenzügen, Kirchinsel, Stadtpark sowie der in den vergangenen Jahren qualitativ hochwertig ausgebauten Promenadenbereiche eine Vielfalt an ortsbildprägenden Grün- und Freiräumen (vgl. Plan 7 Grün- und Freiflächen). Diese bilden wesentliche zu erhaltende und weiter zu entwickelnde Flächen für die örtliche Bevölkerung, in Bezug auf die Sicherung von Lebensqualität, Biodiversität, Gesundheit und Erholung. Darüber hinaus haben sie eine große überörtliche Strahlkraft und sind als ein wichtiges Alleinstellungsmerkmal auch im Sinne der touristischen Attraktivität zu verstehen. In die Erhebung und Bewertung der Grün- und Freiräume sind u. a. Aspekte der Zugänglichkeit, Funktionalität, Nutzung, Gestaltung oder auch Versiegelung eingeflossen.

## **Marktplatz, Stadtkirche und historische Straßenzüge**

Historisch bildet der Marktplatz den städtebaulichen und gesellschaftlichen Mittelpunkt der Stadt Heiligenhafen. Er wird über die Straßenzüge Bergstraße, Schlamerstraße, Brückstraße, Thulboden und Mühlenstraße erschlossen. Die raumbildende Kulisse besteht aus Wohn- und Geschäftshäusern sowie dem denkmalgeschützten Rathaus und begründet die quadratische Form. Die Erdgeschosslagen sind mit publikumsbezogenen Nutzungen wie Einzelhandel, Dienstleistungen, Bäckereien und Cafés belegt. Zweimal Wöchentlich findet der Wochenmarkt auf dem Platz statt.

Im Rahmen der Beteiligungsveranstaltungen haben sich die Nutzung und Gestaltung des Marktplatzes als Kernanliegen der Heiligenhafener Bevölkerung herausgestellt. Die mangelnde Belebung, die nicht mehr zeitgemäße Gestaltung, das exponierte Parken, Barrieren sowohl für Zufußgehende als auch Autofahrende sind zentrale Kritikpunkte. Bereits in den 1970er Jahren wurde der bis dato vollständig anzufahrende und als Parkplatz genutzte Platz historisierend modernisiert, größtenteils autofrei und mit Kopfsteinpflaster angelegt. Die Ränder sowie Querungen sind mit Klinker ausgelegt, welches eine teilweise barrierearme Nutzung des Marktplatzes ermöglicht. Das vorhandene Mobiliar bestehend aus Sitzbänken, Abfallbehältern sowie Beleuchtung ist nicht einheitlich und wird dennoch frequentiert. An der Nordseite gibt es Außenbereiche in denen die ansässigen Gastronomen Sitzmöglichkeiten vorhalten.

Der östliche Bereich des Platzes ist durch den Motorisierten Individualverkehr (MIV) in Richtung Thulboden oder Mühlenstraße befahrbar und es gibt einige kostenfreie Kurzzeitparkmöglichkeiten. Von der Bergstraße aus kommend, entlang der Westseite, vor dem Haupteingang des Rathauses in Richtung Schlamerstraße verläuft die Buslinie. Die Haltestelle auf der Ecke Schlamerstraße wird aufgrund mangelnder Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit hier nicht mehr erhalten bleiben können.

In Richtung Hafen ist der Marktplatz über die Brückstraße und Kattsund als Fußgängerzone angeschlossen. Weitere geschichtsträchtige Straßenzüge sind historisierend gestaltet, dennoch nicht attraktiv und ganzjährig als Stadträume für Bewohnende und Besuchende nutzbar. Hier finden sich kaum Sitzmöglichkeiten, barrierearme Oberflächen oder eine zusammenhängende Gestaltung.

Die evangelische Stadtkirche mit Kirchhof aus dem 13. Jahrhundert ist fußläufig über die Straßen Kattsund und Kirchenstraße sowie von der Hafestraße aus zu erreichen. Die Kircheninsel ist mit historischem Baumbestand und Rasenfläche die einzige Grünfläche in der Altstadt. Die Stadtkirche, der Kirchhof, die Grabmale, das backsteinerne Kirchhofstor an der Kirchenstraße, die nördliche Treppe zum Kattsund sowie die nordwestliche Feldsteinböschungsmauer bilden ein denkmalgeschütztes Ensemble. Derzeit werden die Flächen vorwiegend zu Durchgangszwecken genutzt. Zwar gibt es Sitzmöglichkeiten in Form von Bänken, dennoch ist die Aufenthaltsqualität gering und die Wegeflächen nicht barrierearm in Grand ausgebildet.

## **Hafen und Promenaden**

Die Hafepromenade innerhalb des Untersuchungsgebietes erstreckt sich vom Fischereihafen bis Am Yachthafen und verläuft außerhalb weiter an den Steganlagen des Jachthafens vorbei hin zur Seebrücke. Der Promenadenverlauf umfasst verschiedene Teilabschnitte, die in den vergangenen Jahren aufgewertet und ausgebaut wurden.

Der nördliche Bereich wird vornehmlich durch den Jachthafen und im Übergang zu den touristischen Lagen der Jachthafepromenade zum Steinwarder frequentiert. Der Bereich um das Hafenbecken wird sowohl als Anleger für

die Ausflugsschiffahrt, als Dauerliegeplatz für gastronomische Angebote, durch den Fischereibetrieb sowie zu einem kleinen Teil durch den zukünftigen Museumshafen genutzt. Der südliche Bereich des Hafens ist geprägt durch gastronomische Nutzungen und Einzelhandel, welche stark auf den Tourismus zugeschnitten sind. Ein großes Entwicklungspotenzial für die städtische Nachverdichtung bietet der südöstliche Bereich des Hafens, welcher zurzeit noch gewerblich und industriell genutzt wird.

Insgesamt sind die unterschiedlichen Abschnitte der Hafenpromenade in einem guten Zustand. Als funktionalen sowie substanziellen Mangel kann die fehlende Verknüpfung des Hafensareals mit der Promenade entlang des Binnensees beschrieben werden. Die Kreuzungssituation Am Yachthafen und Am Strande wirkt als Barriere zwischen beiden Stadträumen, vor allem für Zufußgehende und Radfahrende. Durch das hohe Verkehrsaufkommen insbesondere während der Saison wird die Barrierewirkung noch weiter verstärkt.

Die Promenade entlang des Binnensees mit integriertem Rad- und Fußweg zieht sich vom Ostsee-Ferienpark Heiligenhafen bis nach Steinwarder. Die Promenade wurde im Jahr xxx umfassend auch als Grünfläche neugestaltet. Zwei Spielplätze sowie ein Holzsteg zum Verweilen oder Festmachen von Kleinbooten wurden angelegt. Ansprechende Sitzgelegenheiten sowie Sonnenliegen befinden sich entlang der Promenade und bieten eine hohe Aufenthaltsqualität. Auch die Segel- und Surfschule am Binnensee ist mit ihrem Areal hier angeschlossen. Die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Nutzungen sowie die moderne und hochwertige Ausstattung lässt diese Promenade zu einem wichtigen und ansprechenden Grün- und Freiraum für die Bewohnerschaft Heiligenhafens sowie für Touristen und Gäste werden. Auf der Höhe Am Strande ist die Promenade reduziert auf den Rad- und Fußweg. Ein modernes, touristisch ausgerichtetes Leitsystem wurde entlang der Promenade etabliert. Die Fortsetzung dieses Systems in der Altstadt sowie die damit verbundene Verknüpfung der Quartiere untereinander ist zukünftig noch zu leisten.

### **Stadtpark und weitere Grünflächen**

Der Stadtpark Heiligenhafens liegt im Westen entlang der Einfallstraße Bergstraße und begrenzt das Untersuchungsgebiet. Da die Altstadt wenig Grünfläche bereitstellt, hat der Stadtpark eine wichtige Funktion als urbaner Grün- und Naherholungsraum. Die Fläche des Stadtparks beträgt 750 Quadratmeter und ist in unterschiedliche Bereiche zониert. Der Haupteingangsbereich liegt an der Lauritz-Maßmann-Straße/Bergstraße, neben der städtischen Bücherei. Verschiedene Pfade führen durch den baumbestandenen Stadtpark bis zur Friedrich-Ebert-Straße.

Der Stadtpark bietet neben Aufenthaltsbereichen mit Sitzgelegenheiten als besonderen Anziehungspunkt den Schwanenteich sowie das Ehrendenkmal. Der Schwanenteich ist von der Bergstraße aus sichtbar und beinahe vollständig eingewachsen. Er ist angeschlossen an das örtliche Sietnetz und übernimmt u. a. die Funktion eines Regenrückhaltebeckens. Neben dem Schwanenteich befindet sich eine Hütte für die ansässigen Enten. Das Ehrenmal befindet sich unmittelbar an sich kreuzenden Wegeverbindungen und an den Schwanenteich anschließend. Es umfasst eine etwa fünf Meter hohe verzierte Steinsäule, welche auf einer steinernen Plattform mit Stufen steht. Der Charakter des Stadtparks ist ansonsten durch den dichten Baumbestand und frei zugängliche Grünflächen geprägt. Insbesondere im nördlichen Bereich des Stadtparks befinden sich wegbegleitend und als Inseln angelegte Pflanzungen. Die Wege sind überwiegend naturbelassen und unversiegelt.



Abbildung 22: Stadtpark



Abbildung 23: Wilhelmplatz

Mit seiner Lage zwischen Altstadt, Binnensee und angrenzenden Wohngebieten übernimmt er eine wichtige Grün- und Wegevernetzungsfunktion.

Der Stadtpark ist deutlich in die Jahre gekommen und wird von Teilen der Bevölkerung aufgrund von mangelnder Bepflanzung und der damit verbundenen sozialen Kontrolle auch als Angstraum wahrgenommen. Ein weiteres Ärgernis, wie in vielen Städten Schleswig-Holsteins, sind die Ansiedlung von Krähen und anderen Vögeln und der damit verbundene Vogelkot. Dadurch kommt es zu einer starken Verschmutzung des vorhandenen Stadtmobiliars und einer geringen Aufenthaltsqualität für Besuchende. Von Seiten der Bevölkerung besteht der dringende Wunsch den seit Ende des 19. Jahrhunderts bestehenden Stadtpark einer grundlegenden Qualifizierung zu unterziehen, da er seiner Funktion als innenstadtnahe Naherholungsfläche nicht mehr ausreichend gerecht wird.

Eine weitere nennenswerte innerstädtische Grünfläche stellt der zur evangelisch-lutherischen Kirchengemeinde zugehörige Friedhof entlang der Kirchhofstraße dar. Die Kapelle auf dem Friedhof ist als Baudenkmal geschützt, die Grünflächen werden im Wesentlichen von Besuchenden frequentiert. Die Fläche hat keine merkliche Vernetzungsfunktion.

Der Wilhelmplatz stellt dem Namen nach ein historisches Platzgefüge dar und präsentiert sich als Bereich aus Verkehrs- sowie Rasenflächen, mit eingestreutem Baumbestand. Der Wilhelmplatz bildet vorrangig den Verkehrsknotenpunkt zwischen Altstadt, Hafen, dem östlichen Siedlungsgebiet sowie der Autobahnzufahrt Ost und ist primär ein Kreisverkehr für den MIV. Die angrenzenden Flächen werden teilweise provisorisch auch als Busparkplatz für Reisebusse und FlixBus genutzt. Das Provisorium Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) ist nicht ausgeschildert und entspricht nicht einem "Ort des Ankommens". Die vorhandene Bushaltestelle des örtlichen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist ansprechend gestaltet und bietet Fahrrädern sowie wartenden Fahrgästen einen soliden Unterstand. Die Grünfläche gegenüber der Bushaltestelle ist gepflegt, jedoch ohne eine Nutzung belegt.

Insgesamt kann der Zustand des öffentlichen Raums in der Innenstadt als sehr heterogen beschrieben werden. Der Heiligenhafener Altstadt fehlt es an einem einheitlichen Gestaltungskonzept, wodurch das prinzipiell vorhandene Flair besser transportiert werden könnte. Dies betrifft die Möblierung, Beleuchtung und Begrünung aber auch die private Gestaltung von Sondernutzungen und Werbeanlagen. Auffällig ist, dass es keine öffentlichen Spielmöglichkeiten für Kinder- und Jugendliche in der Altstadt gibt.

Die Bespielung des öffentlichen Raumes durch Veranstaltungen, insbesondere in der Altstadt ist ausbaufähig. Neben einer soliden „Grundausstattung“ (Wochenmarkt, Weihnachtsmarkt etc.) existieren eine Vielzahl kleiner, meist nur lokal wirksamer Events.

## Zusammenfassende Bewertung Grün- und Freiraumstruktur

MÄNGEL UND KONFLIKTE	STÄRKEN UND POTENZIALE
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fehlendes einheitliches Gestaltungskonzept von Altstadt und Hafen</li> <li>▪ Marktplatz nicht barrierefrei</li> <li>▪ Stadtmobiliar auf Marktplatz nicht zeitgemäß</li> <li>▪ Stadtpark ohne ansprechende Nutzung oder Bespielung</li> <li>▪ Stadtpark teilweise Angstraum und stark verschmutzt</li> <li>▪ Schwanenteich im Stadtpark sanierungsbedürftig</li> <li>▪ Provisorischer ZOB am Wilhelmsplatz wird dem Bedarf nicht gerecht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Attraktiv gestaltete Promenaden</li> <li>▪ Stadtpark als zentrale Grünfläche</li> <li>▪ Größtenteils autofreier Marktplatz</li> <li>▪ Historischer Marktplatz wird als zentraler Stadtplatz genutzt</li> <li>▪ Weitere Nachverdichtung und touristische Erschließung des östlichen Hafenbereichs möglich</li> <li>▪ Bespielung des öffentlichen Raums ist ausbaufähig</li> <li>▪ Historische Kirchinsel</li> </ul>

### 4.6. Erschließung und Mobilität

Es werden im Folgenden das Straßen- und Wegenetz, der fließende und ruhende MIV, der ÖPNV und der Rad- und Fußgängerverkehr betrachtet (vgl. Plan 9 Verkehrsinfrastruktur).

#### 4.6.1. Straßen- und Wegenetz

Das Untersuchungsgebiet ist durch die Kreisstraße 42 an das überörtliche Straßennetz sowie an die Autobahn A1 angebunden. Die Teilabschnitte Bergstraße/Lauritz-Maßmann-Straße im Westen und Sundstraße im Osten sind für die Zufahrt zur Innenstadt relevant. Die nördlich gelegenen Teilabschnitte Am Strande, Kiekut und Hafensstraße sind stark befahren und beschreiben eine Zäsur zwischen den ortsbildprägenden Stadträumen Altstadt und Hafen – im Übergang zum Steinwarder befindet sich auch die zentrale und größte Stellplatzanlage der Stadt Heiligenhafen. Als südliche Umfahrung der Altstadt zwischen Stadtpark und Wilhelmsplatz fungiert die Achse Weidestraße/Wendstraße/Schmiedestraße auch als „Südtangente“ bezeichnet.

Wichtige innerörtliche Verteilerfunktionen übernehmen darüber hinaus die vier stadträumlichen „Knotenpunkte“ der westlich gelegenen Kreuzung Bergstraße/Schmiedestraße, des östlichen Wilhelmsplatzes, des nördlich zwischen Altstadt und Hafen gelegenen Übergangs zum Steinwarder Am Strande/Kiekut/Am Yachthafen sowie nordwestlich

an der Lauritz-Maßmann-Straße/Eichholzweg/Am Strande. Im Weiteren umfasst das Untersuchungsgebiet vorwiegend kleinräumige Wohn- und Anliegerstraßen, mit zum Teil sehr schmalen Querschnitten, vor allem in der Altstadt.

#### 4.6.2. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Stadt Heiligenhafen verfügt schon lange nicht mehr über einen funktionstüchtigen Bahnhof. Der im Hafengebiet ursprünglich verortete ehemalige Kopfbahnhof an der Strecke Neustadt-Heiligenhafen-Großenbrode, besteht heute nur noch aus dem historischen und privatisierten Bahnhofsgebäude an der Hafenstraße, die Gleise der Strecke sind entfernt.

Heiligenhafen ist überörtlich durch die Buslinien 5604, 5701 und 5804 angeschlossen, unter anderem an das Untzentrum Oldenburg in Holstein. In der Innenstadt werden insgesamt sechs Bushaltestellen angefahren.

Die Funktion eines ZOB übernimmt der Wilhelmsplatz, der sich als Bushaltestelle mit großzügiger Rasenfläche darstellt. Als überörtlicher Ankunftspunkt ist er als solcher nicht klar erkennbar und ist wenig in den stadträumlichen Kontext eingebunden. Zwar bietet FlixBus von dort aus z. B. Direktverbindungen an, sonstige Reisbusse und Besuchendengruppen haben jedoch nicht die Möglichkeit an zentraler Stelle zu parken oder zu be- und entladen. Hier fehlt es an barrierefreien und ausreichenden Funktionsflächen sowie Aufbewahrungs- und Abstellmöglichkeiten z. B. für Räder und auch alternativen Mobilitätsangeboten.

Eine Ergänzung des ÖPNV-Angebots besteht durch die sogenannten "Anruf-Linien-Fahrten", die einer Initiative des Kreis Ostholstein, der Fa. Autokraft GmbH und beteiligter Kommunen entspringen. Diese stellen vorrangig Verbindungen zwischen der Stadt Heiligenhafen und den Umlandgemeinden sicher.

Um Bahnanschluss an den Nah- und Fernverkehr zu erhalten, müssen PendlerInnen und Besuchende ins 15 Kilometer entfernte Oldenburg in Holstein fahren. Viele VermieterInnen bieten den Besuchenden daher einen Shuttle-Service vom Bahnhof und zurück an. In den kommenden Jahren wird die ICE-Anbindung aufgrund des Ausbaus der Fehmarn-Belt-Querungen jedoch stark eingeschränkt werden.

#### 4.6.3. Fließender und ruhender Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Durch die Lage Heiligenhafens an den zentralen Achsen A1 und B501 sowie durch die Tatsache, dass die Stadt nicht unmittelbar an eine Zugstrecke angebunden ist, erfolgt ein Großteil der individuellen Mobilität durch den MIV. Der fließende und ruhende Verkehr dominiert große Teile des Stadtgebietes, zumal die Kreisstraße 42 sämtlichen Verkehr in die Innenstadt und weiter in Richtung Steinwarder verteilt. Seit Jahren stellt dies die Stadt vor große Herausforderungen. Aufgrund mangelnder Daten im Untersuchungsgebiet wurde parallel zur Erstellung von VU und IEK ein Verkehrsgutachten erarbeitet, welches die aktuellen verkehrlichen Rahmenbedingungen in Heiligenhafens Innenstadt analysiert, Grundlagendaten ermittelt und umfangreiche, wie auch konzeptionelle Betrachtungen und Handlungsempfehlungen beinhaltet. Aussagen und Ergebnisse des Gutachtens wurden prozessbegleitend abgeglichen und sind maßgeblich in VU und IEK eingeflossen.

Demnach haben aktuelle Zählungen ergeben, dass die innerörtliche Verkehrsbelastung saisonal bedingt sehr unterschiedlich ist und, dass im Bereich des Verteilerknotens Am Strande/Am Yachthafen und Kiekut kein für die Kreisstraße bedeutsamer Durchgangsverkehr vorhanden ist.

Das Angebot an Flächen für den ruhenden Verkehr verteilt sich über das gesamte Untersuchungsgebiet. Aufgrund der dichten Bebauung und engen Querschnitte in der Altstadt sind vielerorts keine Möglichkeiten, die privaten Pkws auf eigenen Grundstücken zu parken. Dadurch kommt es an einigen Straßen zu Nutzungskonflikten zwischen dem ruhenden und fließenden Verkehr.

Die groß dimensionierten Stellplatzanlagen im Übergang zum Steinwarder, mit Zufahrt von der Straße Am Strande bieten vor allem kostenloses Parken für Besuchende. Gleichzeitig finden sich in diesem Gefüge auch die abgelösten Parkplätze der Bewohnenden der Altstadt Heiligenhafens. In den Beteiligungsveranstaltungen wurde diesbezüglich vermehrt Unmut geäußert, da die Stellplätze nicht zugewiesen sind und die Anwohnenden mit ihrem Anspruch in der Hochsaison häufig keinen Parkplatz finden. Östlich in Richtung Hafen schließen sich derzeit kostenpflichtige Stellflächen für Besuchende sowie der angrenzenden Hotels und des Jachthafens an (vgl. Plan 7 Grün- und Freiflächen). Nach Aussage des Verkehrsgutachtens ist ein ausreichendes, jedoch uneinheitlich bewirtschaftetes und mangelhaft ausgeschildertes Parkraumangebot vorhanden. Ein einheitlich geregeltes und kommuniziertes Angebot von Parkraum und diesbezüglicher Infrastruktur in den Randbereichen der Innenstadt würde auch dazu beitragen, das Auto stehen zu lassen.

Durch den Parkraumsuchverkehr sind vor allem Fahrradfahrende sowie Zufußgehende in ihrer Sicherheit eingeschränkt.

#### 4.6.4. Fuß- und Radverkehr

Der kompakte Stadtgrundriss und die unmittelbare Nähe prägender Stadt- und Erholungsräume bietet Heiligenhafen und seinen Bewohnenden gute Voraussetzungen, die oft kurzen Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen. Die wichtigsten öffentlichen Einrichtungen und viele touristische Ziele befinden sich in zentraler Lage. Der Anschluss an das überregionale Radwegenetz Schleswig-Holsteins (Mönchsweg und Ostseeküstenradweg), macht Heiligenhafen zu einem attraktiven Reise- und Etappenziel des Freizeitradverkehrs.

Neben einem erlebbaren Umfeld zeichnen sich attraktive Wege besonders durch Barrierefreiheit und Sicherheit aus. In Heiligenhafens Innenstadt fehlt es sowohl an einer flächendeckenden als auch sicheren Verbindungen der wesentlichen Stadträume für Zufußgehende und Radfahrende. Dies beeinträchtigt das Ansteuern der Altstadt aus vielen Richtungen und auch die Durchquerung zu Fuß oder per Rad stellt die Bevölkerung und die Besuchenden vor Herausforderungen. Am Strande/Am Yachthafen/Kiekut kommt es trotz Ampelregelung immer wieder zu Nutzungs- und Querungskonflikten, darüber hinaus fehlen sichere und ausgewiesene Übergänge im weiteren Verlauf Am Strande bis in die Bergstraße.

Im Untersuchungsgebiet gibt es wenige ausgewiesene oder barrierearme Radfahrbereiche - Radfahrende und Autofahrende teilen sich meist die Fahrbahn. Entlang der Bergstraße wird der Fahrradverkehr zum Teil zusammen mit den Zufußgehenden auf den Nebenflächen geführt, in anderen Teilen gibt es weder noch (Teilabschnitt Am Strande). Die zentrale stadträumliche Verbindungsachse zwischen den südlich der Altstadt gelegenen Wohngebieten, über die Mühlenstraße, den Marktplatz und die Brückstraße in Richtung Hafen ist z. B. für Radfahrende und mobilitätseingeschränkte Personengruppen bis hin zu Am Strande aufgrund von Kopfsteinpflaster nicht befahrbar.

Durch den historischen Stadtgrundriss und die schmalen Querschnitte begründet, sind teilweise keine, oder nur sehr schmale Fußwege vorhanden (z. B. Kiekut).

Am Beispiel der zahlreichen Twieten innerhalb der Altstadt wird deutlich, dass zwar Flächen für die kleinteilige Erschließung vorhanden, jedoch zum Teil nicht ausgebaut oder ansprechend gestaltet sind. Darüber hinaus fehlen auch Wegeverbindungen, bspw. zwischen Markt und Suhrenpohl. Damit die Erhöhung der Durchlässigkeit gelingt und der historische Charme der Altstadt erlebbar für Alle ist, sind allerdings deutliche Aufwertungsmaßnahmen und eine Sensibilisierung der anliegenden EigentümerInnen erforderlich.

Allgemein verfügt der öffentliche Raum innerhalb der Innenstadt über wenig zentralisierte Fahrradinfrastruktur. Auch ein übergreifendes und einheitliches Orientierungs- und Leitsystem fehlt. Gespräche im Rahmen der Beteiligungsveranstaltungen ergaben, dass öffentliche Aufbewahrungsmöglichkeiten, abschließbare Fahrradboxen, weitere sichere und überdachte Abstellbereiche für Fahrräder sowie ein bessere Ausweisungen der Wegeführung wünschenswert wären.

Grundsätzlich ist über die gezielte Bedarfsanpassung der Verkehrsflächen hinaus, der Ausbau von Infrastrukturen für Zufußgehende und Radfahrende notwendig.

#### 4.6.5. Alternative Mobilität und Barrierefreiheit

Obwohl die Stadt räumlich konzentriert viele kurze Wege bietet, ist eine barrierefreie und flächendeckende Mobilität nicht für Alle gewährleistet. Dies liegt zum Teil im Grundriss der Stadt, in den Querschnitten der Erschließungsflächen oder ist in fehlenden stadträumlichen Wegeverbindungen begründet. Darüber hinaus beeinträchtigen die Oberflächenmaterialität sowie die Funktionsüberlastung einiger öffentlicher Verkehrsflächen, den barrierearmen und sicheren Zugang wichtiger Stadträume, bspw. entlang der Straße Am Strande/Am Yachthafen oder am Markt und in den Straßen der Altstadt. Besonders für Kinderwagen, Rollatoren etc. sind diese Bereiche nicht sicher zu passieren.

Dies bedeutet insbesondere, dass konfliktreiche Nutzungsüberlagerungen im öffentlichen Raum, wie bspw. ungeordnete Querungen, unklare Funktionszuordnungen, nicht ausreichende Begegnungsfälle auf Fußwegen etc. abgebaut und eine barrierearme Umgestaltung und Neuordnung von Erschließungsräumen verfolgt wird.

Neben der anzustrebenden Barrierefreiheit im öffentlichen Raum spielt auch die gebäudebezogene Zugänglichkeit eine wesentliche Rolle. Der überwiegende Teil der Häuser in der Altstadt und wesentlicher Infrastrukturen ist nicht barrierefrei oder nur eingeschränkt zugänglich (max. eine Stufe). Der Abbau dieser Barriere ist sowohl im Um- wie auch im Neubau ein Handlungsfeld für alle Altstadt-AkteurInnen.

Ein Behindertenbeauftragter setzt sich für die stetige Berücksichtigung der Belange der Menschen mit Behinderung in der Stadtentwicklung ein. Zudem wurde im März 2014 mit der Lebenshilfe Ostholstein eine Kooperationsvereinbarung zur Umsetzung der EU-Behindertenrechtskonvention geschlossen. Mit dem speziellen Stadtführer „Heiligenhafen barrierefrei“ werden Menschen mit Behinderungen bereits heute Wege aufgezeigt, zumindest Teile des Stadtgebietes barrierearm zu entdecken.

Auch über die Neureglung in § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), dass der ÖPNV bis 2022 vollständig barrierefrei ausgebaut sein soll, bietet genauso wie die Schaffung alternativer Mobilitätsinfrastruktur gute Voraussetzungen für eine Verbesserung der innerstädtischen, regionalen und überregionalen Mobilität.

Der Ausbau der Infrastrukturen der Innenstadt und ein damit einhergehendes besseres Bus- und Bahnangebot für Besuchende und PendlerInnen trägt ebenso zu einer stadtverträglichen Mobilität bei, wie die Förderung alternativer Fortbewegungsmöglichkeiten, bspw. Carsharing, Citybikes oder Angebote an Elektro-Kleinfahrzeugen.

Der Tourismus-Service Heiligenhafen hat in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Heiligenhafen auf dem Kapitän-Willi-Freter-Platz unmittelbar am Fischereihafen bereits Ladestellen installiert. Denkbar ist auch ein Leihsystem für PendlerInnen und TouristInnen, welche mit dem Auto, Bus oder Zug anreisen und an zentralen Stellen in der Innenstadt ein Kleinfahrzeug wie Fahrrad oder Roller leihen könnten, nach dem Prinzip von Bike+Ride.

#### 4.6.6. Zustand Verkehrsflächen

Der Zustand der Verkehrsflächen gibt einen wesentlichen Aufschluss über das Vorliegen städtebaulicher Missstände im Untersuchungsgebiet. Im Rahmen von Vor-Ort-Erhebungen, ergänzenden Recherchen sowie im Abgleich mit dem Verkehrsgutachten wurden die jeweiligen Straßen und Erschließungsflächen analysiert. Hierbei wurden substanzielle und funktionale Mängel zu einer Bewertung des Erneuerungs- und Umgestaltungsbedarfs zusammengefasst (vgl. Plan 11 Missstände und Konflikte).

Generell sind die Erschließungsstraßen der Heiligenhafener Innenstadt geprägt von Funktionsüberlastungen und entsprechen nicht den Anforderungen an eine zeitgemäße Ausgestaltung, in der eine gleichberechtigte Nutzung aller Verkehrsteilnehmer möglich ist. Ein Großteil der Gehwege weist starke Risse oder Schlaglöcher, große Unebenheiten und Senkungen auf. Auch die Verkehrssicherheit ist hier nicht gegeben, häufig fehlen Querungshilfen für Zufußgehende und Radfahrende oder es liegen Nutzungsüberlagerungen vor. Der zur Verfügung stehende Nutzraum ist bspw. häufig so schmal, dass Begegnungsfälle nicht möglich sind und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen wie Gehhilfen oder Kinderwagen auf die Straße ausweichen müssen.

Der markanteste funktionale Missstand findet sich im Straßenverlauf Am Strande/Kiekut. In diesem stark frequentierten Verkehrsraum fehlen nicht nur Fuß- und Radwegbereiche, sondern auch eine sichere Anbindung und Querung für alle von der Binnenseepromenade und dem zentralen Parkplatz auskommend. Die Straße Kiekut wiederum weist einen extrem schmalen Querschnitt auf, in der der Fußgängerweg unter ein Meterbreite liegt und ein Passieren für Menschen mit Gehhilfen kaum möglich ist.

Die historischen Straßenzüge der Altstadt, bilden wichtige Verbindungen für Besuchende und Bewohnende. Die Straßenräume Brückstraße, Schlamerstraße, Achterstraße oder Fischerstraße bergen aufgrund der Oberflächenmaterialität und Nutzungsüberlagerungen Hindernisse für alle Verkehrsteilnehmenden. Hier parken die Autos teilweise auf dem Fußweg, das Kopfsteinpflaster lässt kein Radfahren zu, Ausweichmöglichkeiten gibt es nicht. Auch im Thulboden und der Bergstraße kommt es deswegen zu funktionalen Einschränkungen.

Die Hafenstraße wiederum wurde jüngst überholt, dennoch weist sie nach wie vor eine räumliche Enge und Funktionsüberlagerungen zwischen Fuß-, Rad und Pkw-Verkehr auf. Gleiches gilt für den Verlauf von Wendstraße und

Schmiedestraße sowie am Stadtgraben. Auch sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger oder Radfahrer sind ungenügend vorhanden.

Die neuangelegten Promenadenbereiche um Binnensee und Jachthafen sind teilweise modern ausgestattet, allerdings wenig gestalterisch zusammenhängend und nicht überall barrierefrei zugänglich. Dies betrifft vor allem den Abschnitt zwischen Fischerei- und Kommunalhafen und Jachthafen, indem auch die Einbauten abgenutzt sind. Am Rande der Altstadt gibt es weitere Verkehrsflächen, die in einem deutlich schlechten substanziellen und funktionalen Zustand sind (u.a. Suhrenpohl, Weidestraße).

Zusammenfassend besteht in Heiligenhafen in weiten Teilen der Innenstadt ein umfangreicher Erneuerungs- und Umgestaltungsbedarf in den Verkehrsflächen.

## Zusammenfassende Bewertung Verkehr und Mobilität

MÄNGEL UND KONFLIKTE	STÄRKEN UND POTENZIALE
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Verkehrsbelastung saisonal bedingt sehr unterschiedlich</li><li>▪ Verlauf Kreisstraße Am Strande/Kiekut als zentrale Zäsur</li><li>▪ Derzeit kein Zugriff für einen Umbau des Knotenpunktes Am Strande</li><li>▪ Überörtliche Erreichbarkeit mit ÖPNV nicht zeitgemäß für Besuchende oder PendlerInnen</li><li>▪ Funktionale Überlastungen und Nutzungskonflikte der Erschließungsräume</li><li>▪ Mangelnde Rad- und Fußwegeverbindungen</li><li>▪ substanzielle Barrieren und Nutzungskonkurrenzen bezogen auf die verkehrliche Infrastruktur der Innenstadt</li><li>▪ Uneinheitliche Parkraumbewirtschaftung</li><li>▪ Ungenügende Barrierefreiheit</li><li>▪ Kaum Angebot für alternative Mobilitätsformen</li><li>▪ Kein übergreifendes Orientierungs- und Leitsystem</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Twieten qualifizieren, um Durchlässigkeit der Stadträume zu fördern</li><li>▪ Kein bedeutsamer Durchgangsverkehr für die Kreisstraße vorhanden</li><li>▪ Östlicher Wilhelmsplatz ausbaufähig</li><li>▪ Westlicher Eingangsbereich bietet ausbaufähige Flächen für Mobilitätsinfrastruktur</li><li>▪ Nachfrage und Interesse an besserer Erreichbarkeit zu Fuß und per Rad vorhanden</li></ul>

## 4.7. Technische Infrastruktur

Die nachfolgenden Ausführungen zur technischen Infrastruktur beziehen sich vielfach auf die gesamte Stadt und gelten somit auch für das Untersuchungsgebiet. Beleuchtet werden die Kommunikationsinfrastruktur sowie Ver- und Entsorgungsanlagen. Im Rahmen der Beteiligung der TöB gemäß BauGB wurden die AnbieterInnen und BetreiberInnen technischer Infrastrukturen um Stellungnahme zu Problemlagen und geplanten Vorhaben im Untersuchungsgebiet befragt. Die Rückmeldungen fließen in Teilen in dieses Kapitel mit ein.

### 4.7.1. Kommunikationseinrichtungen

Eine stabile und zukunftssichere Kommunikationsinfrastruktur ist ein wichtiger Standortfaktor für Kommunen. In Heiligenhafen besteht eine gute Breitbandverfügbarkeit, die bei 98 Prozent der Haushalte mit einer Leistung von bis zu 50 Mbit/s abdeckt. Im Vergleich zum gesamten Kreis Ostholstein ist das überdurchschnittlich gut. Dieser erreicht im Schnitt nur eine Anbindung von 85 Prozent der Haushalte mit solch einer Leistung.

Vodafone Kabel Deutschland GmbH und die Deutsche Telekom Technik GmbH betreiben Telekommunikationsanlagen im Untersuchungsgebiet. Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen relevante Konflikte oder Vorhaben seitens der AnbieterInnen der Kommunikationsinfrastruktur wurden in der TöB-Beteiligung abgefragt und nicht angezeigt.

Ein Angebot von öffentlichem W-Lan oder Hotspots besteht innerhalb der Innenstadt derzeit am Fischereihafen, Tourismus-Service, Marktplatz, Marina Heiligenhafen (kostenfrei für Dauerlieger, gegen Gebühr für Gastlieger und Gäste) und Binnensee- Südufer, betrieben von der HVB.

### 4.7.2. Ver- und Entsorgungsanlagen

Die Energieversorgung der Stadt Heiligenhafen und somit des Untersuchungsgebietes mit Gas, Strom und Fernwärme wird durch die SH Netz AG bzw. dem E.ON-Unternehmensverbund übernommen.

Die Befragung der EigentümerInnen im Untersuchungsgebiet hat ergeben, dass der Energieträger Erdgas eindeutig am häufigsten vertreten ist, gefolgt von Heizöl (Rücklaufquote der Befragung lag bei 24 Prozent, vgl. Anlage 5).

Die Stadtwerke Heiligenhafen sind vor Ort ansässig und übernehmen teilweise die Versorgung im Untersuchungsgebiet.

Die ZVO Entsorgung GmbH reguliert die Abfallentsorgung in Heiligenhafen. Die TöB-Befragung ergab zudem hinsichtlich der Anfahrbarkeit für Fahrzeuge der Müllentsorgung folgende zu beachtende Aussage: "Bei einer Neugestaltung von Straßen sollte also darauf geachtet werden, dass eine Befahrbarkeit für Sammelfahrzeuge, nach Möglichkeit in Vorwärtsfahrt, gegeben ist. Bei Straßen unter 3,50 Metern Breite, die nur rückwärts zu befahren und/oder länger als 150 Meter sind müssten dann Sammelplätze vorgesehen werden".

Die Schmutzwasserentsorgung und Frisch- bzw. Trinkwasserversorgung wird vom Zweckverband Ostholstein (ZVO) Ostholstein gewährleistet.

Die Niederschlagwasserbeseitigung und -aufbereitung erfolgt über die Heiligenhafener Stadtwerke.

Aufgrund der aktiven Hafennutzung und Lage des Hafens an der Bundeswasserstraße sind auch die Interessenlagen der Wasserstraße und des Schifffahrtsamts sowie die des § 31 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) zu berücksichtigen.

In der Innenstadt befinden sich mehrere strom- und schifffahrtspolizeilich genehmigte Anlagen mit entsprechenden Nutzungsverträgen über die Inanspruchnahme eines Teilbereiches der Fläche der Bundeswasserstraße. Diese Anlagen dürfen in ihrer Funktionsfähigkeit und Sicherheit durch die Planungen nicht beeinträchtigt werden.

Zusammenfassend wird seitens der versorgenden Unternehmen gemäß Abfrage der Träger öffentlicher Belange kein akuter Handlungsbedarf im Untersuchungsgebiet gesehen.

---

### Zusammenfassende Bewertung Technische Infrastruktur

---

MÄNGEL UND KONFLIKTE	STÄRKEN UND POTENZIALE
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Wärmeversorgung basierend auf fossilen Energieträgern</li><li>▪ Örtliche Stadtwerke versorgen Untersuchungsgebiet nicht</li><li>▪ Erneuerungsbedarf im Umgang mit Niederschlagswasser und Versickerung, bspw. Schwanenteich</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Anpassungsfähige technische Infrastruktur vorhanden</li><li>▪ Es besteht eine gute Breitband-Abdeckung</li><li>▪ öffentliches W-Lan oder Hotspots vorhanden</li></ul>

## 4.8. Umweltsituation, Klimaschutz und Klimaanpassung

Gemäß Umweltbericht der Bundesregierung 2019 sind „Umwelt und Natur als Fundament des sozialen Zusammenhaltes“ zu verstehen. Demzufolge gelten sowohl der Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen Gewässer, Boden, Luft und Biodiversität, als auch jegliche Betrachtungen zu Klimaschutz, Klimaanpassung und Energiewende als zentrale Aufgabe für Städte und Gemeinden im Sinne einer integrierten und nachhaltigen Stadtentwicklung.

Auf Basis des BauGB sind im Rahmen der Erhebung städtebaulicher Missstände in den vorbereitenden Untersuchungen auch Aussagen über „die energetische Beschaffenheit, die Gesamtenergieeffizienz der vorhandenen Bebauung und der Versorgungseinrichtungen des Gebietes, unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung“ grundlegend (§ 136 Abs. 3 Nr. 1 BauGB).

Darüber hinaus weist die Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung 2020 die Ableitung und Umsetzung von Maßnahmen zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur als künftige Fördervoraussetzung im Rahmen der Städtebauförderung aus.

Aus diesem Grund ist es notwendig, verschiedene Aspekte der Umweltsituation, aber auch die Entwicklungen des Klimawandels einzubeziehen. Um die diesbezüglichen Anforderungen zur integrierten Weiterentwicklung von Siedlungen und Infrastrukturen bewältigen zu können, sind nachfolgend relevante Informationen und daraus resultierende Erkenntnisse für die Stadt Heiligenhafen aufgeführt.

#### 4.8.1. Gewässer, Boden, Luft und Biodiversität

Mit Hilfe geeigneter Maßnahmen zur Sicherung und ggf. Schaffung bioklimatisch positiv wirksamer Strukturen soll die Stadt langfristig tolerant gegenüber klimabedingten Einwirkungen entwickelt werden. Hierzu gehört, die örtlichen Gegebenheiten bspw. im Hinblick auf grüne Infrastruktur und biologische Vielfalt sowie die Themen Versiegelung, Emissionen und Niederschlagsmanagement etc. zu beleuchten.

##### **Gewässer**

Hinsichtlich der Gewässersituation in Heiligenhafen lässt sich zunächst festhalten, dass sich die Stadt unmittelbar an der Ostsee befindet und das gesamte Untersuchungsgebiet als Hochwasserrisikogebiet eingestuft ist. Diese Gebiete sind in der Hochwassergefahrenkarte HWGK HW200 abgebildet. Das Untersuchungsgebiet ist durch teilweise mobil einzusetzenden technischen gesichert.

Das Untersuchungsgebiet umfasst weder ein Wasserschutzgebiet noch ein öffentliches Trinkwassereinzugsgebiet.

Hinsichtlich der Regenwasserbewirtschaftung ist bekannt, dass der Schwanenteich im Stadtpark eine natürliche Retention übernimmt. Darüber hinaus gibt es im Bereich Suhrenpohl eine Rückhaltung.

##### **Boden**

Nach Aussage des Umweltbundesamts sind ca. 46 Prozent der Siedlungs- und Verkehrsflächen in Deutschland versiegelt, das heißt bebaut, betoniert, asphaltiert, gepflastert oder anderweitig befestigt. Damit gehen wichtige Bodenfunktionen, vor allem die Wasserdurchlässigkeit und die Bodenfruchtbarkeit, verloren. Mit der Ausweitung der Siedlungs- und Verkehrsflächen nimmt auch die Bodenversiegelung zu. Der genaue Versiegelungsgrad des Untersuchungsgebiets lässt sich nur über eine Luftbildauswertung vornehmen, dennoch lässt sich festhalten, dass aufgrund der hohen Siedlungsdichte der Heiligenhafener Innenstadt der bundesdeutsche Durchschnitt übertroffen wird. Grundsätzlich spielt vor allem das Thema Innenverdichtung und Entwicklung von Brachflächen in Heiligenhafen eine Rolle, um einen nachhaltigen Umgang mit der Ressource Boden zu praktizieren.

Das Archäologische Landesamt Schleswig-Holstein betont, dass sich Teile der Bodenfläche des Untersuchungsgebietes in einem archäologischen Interessengebiet befinden. Im Innenstadtbereich zwischen der Wendstraße, Lauritz-Maßmann-Straße und Am Strande sowie im Binnensee, im Fischereihafen und im Jachthafen werden gemäß dem Auszug aus der Archäologischen Landesaufnahme von 2018 Kulturdenkmale vermutet. Erdarbeiten in diesen Bereichen bedürfen einer gesonderten Genehmigung des Archäologischen Amtes.

##### **Kampfmittel und Altlasten**

Im Untersuchungsgebiet sind keine Kampfmittelbelastungen gem. § 2 Abs. 3 Kampfmittelverordnung S-H bekannt. Zufallsfunde von Munition sind jedoch nicht gänzlich auszuschließen und unverzüglich der Polizei zu melden.

Weiterhin befinden sich in der Heiligenhafener Innenstadt, laut des Landrates des Kreises Ostholstein, verschiedene Grundstücke, die aufgrund ihrer Nutzung als altlastenverdächtige Flächen erfasst wurden. Weitergehende Informationen zu privaten Grundstücken liegen nicht vor, jedoch wird derzeit eine gutachterliche historische Erkundung des ehemaligen Bahnhofs vorbereitet.

## **Biodiversität**

Laut des Umweltbundesamts wird die Biodiversität, auch biologische Vielfalt genannt, die Anzahl aller Tier- und Pflanzenarten in einem bestimmten Lebensraum beziehungsweise einem geographisch begrenzten Gebiet bezeichnet. In den letzten Jahrzehnten ist weltweit ein Verlust der Biodiversität bedingt durch den Klimawandel zu verzeichnen. Tier- und Pflanzenarten sind somit in ihren Lebensräumen zu schützen, um ihre Existenz weiter zu gewährleisten.

Der Landrat des Kreises Ostholstein verweist auf vereinzelte Naturdenkmale im Untersuchungsgebiet, die zu erhalten sind. Die Kastanie vor dem Haus Mühlenstraße 19 und die Eibe auf dem Flurstück 0/13. Des Weiteren sind die Artenschutzrechtlichen Vorschriften des § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und die Baumschutzsatzung aus dem Jahr 1992 der Stadt Heiligenhafen zu beachten, um die Biodiversität der Stadt zu schützen. Das nordöstlich liegende Naturschutzgebiet Graswarder gilt als ein wichtiger Brutplatz für Wasser- und Küstenvögel.

Im Landschaftsrahmenplan von 2020 wird das Untersuchungsgebiet nicht näher betrachtet. Lediglich der Nord-Osten der Stadt (Graswarder) inklusive des Jachthafens wird als FFH-Gebiet sowie als Europäisches Vogelschutzgebiet definiert. Es ist zudem Wiesenvogelbrut- und Naturschutzgebiet. Der nordwestlich angrenzende Bereich an das Untersuchungsgebiet ist als gesetzlich geschütztes Gebiet ausgeschrieben. Hierbei gilt es nicht nur als FFH-Gebiet und Europäisches Vogelschutzgebiet, sondern auch als Gebiet, welches die Voraussetzungen eines Naturschutzgebietes erfüllt.

Die Stadt Heiligenhafen ist als Erholungskurort mit entsprechender Luftqualität eingestuft. Seit 1992 existiert eine Satzung der Stadt Heiligenhafen zum Schutz des Baumbestandes.

### **4.8.2. Klimaschutz und Klimaanpassung**

Mit dem Klimawandel werden neben den Auswirkungen durch extreme Wetterlagen auch Einflüsse auf die Gesundheit der Menschen beobachtet. Hier gilt es einerseits, die Klimaveränderungen soweit möglich einzuschränken (Klimaschutz) und andererseits, sich auf die unvermeidbaren Folgen des Klimawandels einzustellen (Klimaanpassung).

Klimaschutz bedeutet, den anthropogen verursachten globalen Klimawandel aufzuhalten oder zu bremsen. Dies soll über die Einsparung von Treibhausgasemissionen wie CO<sub>2</sub> geschehen, z. B. in der industriellen und landwirtschaftlichen Produktion, im Verkehr und in Privathaushalten. Im Gegensatz dazu geht es bei der Klimaanpassung darum, auf stattfindende Veränderungen des Klimawandels, wie Hitzewellen, Stürme, Starkregen, Trockenheit und Überschwemmungen zu reagieren. Rechtliche Grundlagen und weiterführende Aussagen in diesem Zusammenhang finden sich im Energie- und Klimaschutzgesetz des Bundes sowie in dem entsprechenden Landschaftsplan.

Möglichkeiten zur Energieeinsparung sind demnach auch für die nachhaltige Entwicklung Heiligenhafens zu beleuchten. Eine Abschätzung der möglichen energetischen Einsparpotenziale der Einzelgebäude ist im Rahmen einer äußeren Inaugenscheinnahme allerdings nicht aussagekräftig, da die meisten energetisch relevanten Informationen nur bei einer detaillierten Begehung des Gebäudes zu erfassen sind. Dazu zählen beispielsweise die Art und das Alter der Heizungsanlage, die Art der Warmwasseraufbereitung, die Wärmedämmung der Geschoss- und Kellerdecken sowie evtl. bereits erfolgte Maßnahmen der Innendämmung an den Wänden und Dächern. Als Indikator für mögliche Energieeinsparpotenziale kann allerdings der Zustand des Gebäudes bzw. dessen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf dienen (vgl. Kapitel 4.2.6). Im Untersuchungsgebiet wurden bei einigen Bestandsgebäuden unter anderem auf Basis der durchgeführten Eigentümerbefragung Substanzmängel festgestellt sowie ein mittlerer bis hoher Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf ermittelt. Somit sind Möglichkeiten zur Reduktion des Wärmeverbrauchs sowie des Primärenergiebedarfs vorhanden. Einsparmöglichkeiten bestehen bspw. in der Erneuerung der Heiztechnik, durch den Austausch von nicht mehr zeitgemäßen Heizkesseln durch Niedertemperatur- und Brennwertkessel, die einen verbesserten Wirkungsgrad haben. Immerhin 46 % der EigentümerInnen im Untersuchungsgebiet, die hierzu eine Aussage machten (100% = 155 Teilnehmende), gaben an, dass ihr Heizkessel über 15 Jahre, zum Teil über 25 Jahre alt ist (vgl. Anlage 5). An Gebäuden mit mittleren oder hohen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfen können darüber hinaus auch durch Dämmung und Tausch der Fenster Einsparungen erzielt werden.

Für die Gewerbe- und Sondergebäude ist eine valide Aussage über Wärmeeinsparpotenziale ohne eine Einzelfallbetrachtung nicht möglich. Auch bei den Wohngebäuden können tatsächlich belastbare Aussagen nur über eine kombinierte Betrachtung aus Energieverbrauch und Energieeffizienz in Form einer Erhebung der realen Verbrauchswerte erfolgen. Derartige Betrachtungen erfolgen in der Regel im Rahmen eines Klimaquartierskonzeptes. Aufgrund der am Immobilienmarkt zurückhaltend platzierbaren Bestandsgebäude ist eine Refinanzierung größerer Sanierungsvorhaben im Sinne einer signifikanten Wärmeeinsparung im Gebäudebereich ohne eine Förderung jedoch nur schwer zu realisieren.

Ausdrücklich sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die Stadt Heiligenhafen bereits 2012 ein Klimaschutzkonzept beschlossen hat, welches als ein Ziel die nachhaltige Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen verfolgt und dafür diverse Maßnahmen im Bereich der Wärmeversorgung von Stadtquartieren vorsieht. Mehrere Szenarien verdeutlichen hohe Einsparpotenziale vor allem in den Sektoren Wohnen, Gewerbe, Verkehr, städtische Liegenschaften und Einrichtungen. Die entsprechenden Ziele sollen vor allem durch die Reduktion des Energieverbrauchs, die Erhöhung der Energieeffizienz und den Ersatz fossiler Energieträger durch erneuerbare Energien erreicht werden. Es soll der Erfolg der Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes anhand von Messungen in verschiedenen Jahren bestimmt werden.

Im Jahr 2010 wurden bereits die CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Stadt mit 38,880 Tonnen CO<sub>2</sub> ermittelt. Die Sektoren Wohnen und Gewerbe weisen nach Angaben der Analyse die größten CO<sub>2</sub>-Emissionen auf. Diese Bereiche stellen dementsprechend ein großes Potenzial dar durch Energieeinsparungen, klimafreundliches Nutzerverhalten und den Einsatz von energieeffizienten Geräten und Anlagen CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verringern. So haben die Stadtwerke Heiligenhafen auf den Dächern von insgesamt vier städtischen Gebäuden Photovoltaikanlagen installiert, die die erzeugte Energie sowohl in das Stromnetz einspeisen, als auch der Eigenversorgung der Objekte dienen. Nach Aussage der HVB ist mittelfristig eine Ergänzung durch Windkraftanlagen auf Heiligenhafener Gemeindegebiet vorgesehen. Darüber hinaus betreiben die Stadtwerke Heiligenhafen seit Anfang 2016 ein Blockheizkraftwerk im Aktiv-Hus, außerhalb des Untersuchungsgebietes. Die Modernisierung der Stadtbeleuchtung als LED Anlagen

wurde als Einzelmaßnahme im Jahr 2019 durchgeführt. Im Weiteren wird die Förderung neuer und schadstoffärmerer Mobilitätstechnologien beleuchtet.

Inwiefern die aufgestellten Klimaziele erreicht wurden, ist bisher noch unklar. Eine grundsätzlich strategische Ausrichtung der Stadt Heiligenhafen diesbezüglich ist sinnvoll, eine Aktualisierung der Grundlagen und Fortschreibung des Konzeptes ist vorgesehen.

## Zusammenfassende Bewertung Umweltsituation, Klimaschutz und Klimaanpassung

MÄNGEL UND KONFLIKTE	STÄRKEN UND POTENZIALE
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Umsetzung Klimaschutzkonzept wenig bekannt und Daten nicht aktuell</li><li>▪ Grundsätzlicher weiterer Erneuerungs- und Anpassungsbedarf hinsichtlich Energieträger im Sinne des Klimaschutzes</li><li>▪ Hoher Versiegelungsgrad</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Vielfalt an schützenswerten Lebensräumen zur Erhöhung der Biodiversität</li><li>▪ Geschichtlich bedingte Sensibilisierung und themenbezogenes Bewusstsein in Verwaltung, Politik und Bevölkerung</li><li>▪ Klimaschutzkonzept 2012 liegt vor und erste Maßnahmen wurden umgesetzt - Fortschreibung möglich</li></ul>

## 4.9. Zusammenfassende Bewertung

### 4.9.1. Stärken, Chancen und Potenziale

Die Bestandsanalyse der Heiligenhafener Innenstadt weist zusammenfassend Stärken, Chancen und Potenziale auf, die es für die zukünftige Entwicklung zu nutzen und auszubauen gilt.

#### **Gut erhaltene baukulturelle Substanz und ortsbildprägende Strukturen**

Im Untersuchungsgebiet gibt es eine Vielzahl erhaltenswerter und geschichtsträchtiger Gebäude, die der Stadt ein eigenes Gesicht verleihen. Sowohl die Gebäudekulissen um den Marktplatz, das historische Straßengefüge der Altstadt mit Twieten, als auch das Nebeneinander von großmaßstäblicher und kleinteiliger Bebauung am Hafen zeugen von den vielfältigen Einflüssen. Denkmalgeschützte Anlagen wie das Rathaus, die Kircheninsel, das Heimatmuseum und vereinzelte private Gebäude sind ortsbildprägend für die Stadt Heiligenhafen. Sowohl für die touristische Strahlkraft, als auch den Erhalt und die behutsame Entwicklung des individuellen und kleinteiligen Stadtcharakters sind diese Strukturen als großes Standortpotenzial zu werten.

#### **Kompakter Stadtgrundriss und kurze Wege**

Die historisch bedingt kompakte Innenstadt Heiligenhafens sowie die unmittelbare Lage an attraktiven Wasser- und Naturräumen bieten ideale Voraussetzungen, kurze Wege und Naherholung zu Fuß und mit dem Rad zu erledigen.

Wesentliche Daseinsvorsorgestrukturen (Nahversorgung, Kitas, Ärzte, Sportvereine etc.) befinden sich im Ort, wodurch im Alltag weite Wege bspw. in andere Zentren entfallen. Bedeutende auch touristische Stadträume sind in wenigen Minuten fußläufig vom Stadtkern über die nördlichen, östlichen und westlichen Knoten- und Verteilerpunkte erreichbar. Insbesondere für Jugendliche und ältere Menschen stellt dies einen erheblichen Standortvorteil dar. Gleichzeitig sind dadurch gute Grundvoraussetzungen für eine Stärkung der Fuß- und Radwegeverbindungen und eine Reduktion des Kfz-Verkehrs gegeben.

### **Öffentliche Räume mit Potenzial**

Die räumliche Nähe und gleichzeitige Unterschiedlichkeit von historischem Marktplatz, verkehrsberuhigten Fußgängerbereichen, grünem Stadtpark und wasserbegleitenden Promenaden verleiht Heiligenhafen eine eigenständige, stadträumliche Identität.

Der geschichtsträchtige Marktplatz als Kristallisationspunkt des gesellschaftlichen Lebens, ist noch heute ein zentraler Ort der Begegnung der Heiligenhafener BürgerInnen. Südlich angrenzend bilden die historischen Straßen den Übergang zwischen Marktplatz, Hafen und Binnensee. Als verkehrsfreie, gut frequentierte Stadtachsen bieten bspw. die Brückstraße und Kattsund ausbaufähige Qualitäten. Neben den großen innerörtlichen Wasser- und Uferbereichen fungieren die drei zentralen Grünflächen Stadtpark, Kirchinsel und Friedhof als kleinklimatische Schätze mit zum Teil ausbaubaren Nutzungs- und Aufenthaltspotenzial. Die Hafengebiete unterstreichen in den Sommermonaten die maritime Bedeutung Heiligenhafens - hier kann man flanieren und das Segel- und Schifffahrtstreiben verfolgen. Der unmittelbare Übergang zu Graswarder und Seebrücke etc. bietet Potenzial, um Fahrrad- und Fußwegeverbindungen auszubauen.

In Heiligenhafen bietet sich Vielfalt an Freiflächen, um neue Nutzungsqualitäten zu erzeugen und die Lebens- und Aufenthaltsqualität für Bevölkerung und Besuchende zu erhöhen, auch im Hinblick auf den nachhaltigen Umgang mit klima- und umweltrelevanten Themen.

### **Touristisch attraktiv und vielfältig**

Heiligenhafens Lage an der Ostsee, die gute verkehrliche Anbindung, die unterschiedlichen stadträumlichen Qualitäten oder auch die Einbindung bedeutsamer Natur- und Landschaftsräume, bieten auf kompaktem Raum viele Ansatzpunkte, sowohl Tagesbesuchende als auch Urlaubende anzusprechen.

Darüber hinaus haben die Entwicklungen der vergangenen Jahre vor allem auf der Achse Jachthafen/Seebrücke/Steinwarder eine solide Größenordnung an Hotelbetten und moderner touristischer Infrastruktur befördert, die mittlerweile ganzjährig Besuchende anlockt.

Verbunden mit der Kleinteiligkeit und dem historischen Charme der Altstadt bietet Heiligenhafen vielfältige touristische Attraktionen und Naherholungsqualitäten, die bereits jetzt eine solide Grundlage für unterschiedliche Zielgruppen darstellen und auch mit Mehrwert für die heimische Bevölkerung ergänzt werden sollte.

### **Gut gelegene Potenzialflächen zur nachhaltigen Innenentwicklung**

Insgesamt befinden sich in der Innenstadt Heiligenhafens einige, sehr unterschiedliche, zum Teil noch genutzte Gewerbeflächen, die aussichtsreich entwickelt werden können.

Diese als Potenzialflächen der Innenentwicklung zu bewertende Flächen liegen unter anderem unmittelbar am Hafen und vereinzelt in der Altstadt. Den größten Flächenzusammenhang stellen die derzeit gewerblich genutzten Grundstücke südlich und östlich des Kommunalhafens dar. Perspektivisch bietet sich hier für die Stadt eine Nachverdichtungsfläche für zentrenrelevante Mischnutzungen und Wohnen an, die bauleitplanerisch gefasst werden kann.

Darüber hinaus finden sich in der Altstadt vereinzelt und konzentriert im Bereich Thulboden und Am Stadtgraben Flächen, die sich aufgrund ihrer verkehrlichen Erschließung und stadträumlichen Lage zur nachhaltigen Ergänzung bspw. für Infrastrukturen der Daseinsvorsorge eignen. Diese Flächen gilt es für eine zukünftige, auch klimagerechte Innenentwicklung zu sichern.

Mit der jüngst gegründeten städtischen Wohnungsbaugesellschaft bietet sich auch hier die Chance, innerstädtische Flächen für die Grundversorgung der Bevölkerung vorzuhalten.

### **Ausbaufähige soziale und technische Infrastruktur**

Die soziale, vor allem die gesundheitsbezogene Infrastruktur in Heiligenhafen ist im Vergleich zu ähnlich großen Städten als gut zu bewerten. Allerdings werden mit der Alterung der Gesellschaft auch die Themen der Grundversorgung, Erreichbarkeit und Zugänglichkeit wichtiger. Hier kann die Stadt auf zentral gelegene Potenzialflächen, eine engagierte Träger- und Ärzteschaft sowie entsprechende Nachfrage blicken, mit der sich zukunftsfähige Einrichtungen entwickeln lassen.

Die Bildungs- und Betreuungslandschaft für Kinder und Jugendliche in Heiligenhafen ist ausbaufähig. Institutionen gibt es einige, Bedarfe und Nachfrage sind reichlich vorhanden.

Auch bezüglich der kultur-, freizeit- und sportbezogenen Angebote in der Innenstadt, vor allem für die Bevölkerung, besteht ein Nachholbedarf. Überlegungen zu einem Kultur- und Bildungshaus existieren seit längerem.

Die technische Kommunikationsinfrastruktur, bspw. die Anbindung an das Glasfasernetz oder die Ausstattung mit frei verfügbarem W-Lan ist bereits ausreichend. Das örtliche Versorgungsangebot der Heiligenhafener Verkehrsbetriebe könnte allerdings weiter klimagerecht ausgebaut werden.

### **Engagierte BürgerInnen und Stadtgemeinschaft**

Ergänzend zu den städtebaulichen Stärken und Potenzialen sind die engagierten BürgerInnen Heiligenhafens zu nennen. Dazu zählen auch die Vertretenden von Politik und Verwaltung. Der Austausch mit unterschiedlichen Vertretenden der Stadtgesellschaft im Rahmen von Gesprächen, Beteiligungsveranstaltungen oder auch Projektberatungen hat bestätigt, dass die HeiligenhafenerInnen viele Ideen für die Entwicklung ihrer Stadt haben. Der Einsatz in den touristischen Ausbau trägt bereits Früchte, jetzt gilt es, das Engagement der Stadtgemeinschaft im Sinne des Ausbaus der Qualitäten und Netzwerke für die örtliche Bevölkerung zu befördern. Dazu zählen sowohl die Unterstützung von Einzelinitiativen, wie auch das Angebot an regelmäßigem Austausch und Netzwerken.

## 4.9.2. Missstände, Mängel und Konflikte

Im Untersuchungsgebiet wurden im Weiteren städtebauliche und funktionale Problemlagen identifiziert, die mit Hilfe integrierter Maßnahmen behoben werden sollten.

### **Gestaltungs- und Nutzungsdefizite im öffentlichen Raum**

Obwohl in der Heiligenhafener Innenstadt vielfältige öffentliche Stadträume vorhanden sind, sind diese vor allem in der Altstadt zum Teil schwer zugänglich und bieten wenig ganzjährige Aufenthalts- oder Nutzungsanreize. Der Markplatz und die Fußgängerzonen sind für Zuzußgehende mit eingeschränkter Mobilität oder auch Fahrradfahrende schlecht erreichbar – mit dem demografischen Wandel wird sich auch die infrastrukturelle Nachfrage im Stadtkern weiter dahingehend verändern, dass ein Zugang zum öffentlichen Raum für Alle gewährleistet sein muss.

Darüber hinaus mangelt es in allen öffentlichen Bereichen der Altstadt an attraktiven einladenden Flächen zum Verweilen. Auch der Stadtpark fungiert aus Mangel an Aufenthaltsqualität vor allem als Durchgangsraum zwischen Innenstadt und Binnensee.

Aktionen und Nutzungsangebote im öffentlichen Raum, auch für die örtliche Bevölkerung, gibt es zu wenige, um eine ganzjährige Belebung und Attraktivität der Innenstadt sicherzustellen.

Räumliche Bezüge und Zusammenhänge sind häufig nicht erkennbar, sichere Wegeverbindungen zwischen wesentlichen Stadträumen und touristischen Attraktionen sind zum Teil nicht vorhanden. Es fehlt an durchgängigen Orientierungssystemen sowie an einer einheitlichen Gestalt. Dies alles zahlt maßgeblich auf die Wohnumfeld- und Lebensqualität sowohl der Bevölkerung als auch der Besuchenden ein.

### **Stadträumliche Barrieren und defizitäre Verkehrsinfrastrukturen**

Grundsätzlich ist Heiligenhafen ausreichend angebunden und erschlossen. Allerdings gibt es substanzielle Barrieren und Nutzungskonkurrenzen bezogen auf die verkehrliche Infrastruktur der Innenstadt.

Vor allem die Altstadt, die Hafen- und die Übergangsräume bspw. zum Binnensee sind dominiert von ruhendem und fließendem MIV und funktional überlastet. Zuzußgehende, Radfahrende und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen haben in Heiligenhafen derzeit noch Mühe – bezüglich der Ausstattung und Anbindung gibt es große Defizite für diese Zielgruppen im Untersuchungsgebiet.

Einige Straßen und Wege haben Erneuerungs- und Ausbaubedarfe aufgrund erheblicher Substanzschäden, unebener Oberflächenmaterialität oder konfliktreicher Straßenraumgestaltungen. Die stadträumliche Anbindung und frequenzfördernde Durchlässigkeit der Altstadt sowie der uneingeschränkte Zugang Aller zum öffentlichen Raum ist nicht gegeben. Hierdurch sind sowohl die Mobilität zwischen wesentlichen Stadträumen, als auch die Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten für die Bürgerschaft und die TouristInnen stark eingeschränkt. Die markanteste Barrierewirkung stellt die derzeitige Kreisstraße auf dem Abschnitt am Strande/Kiekut dar.

Heiligenhafen ohne Auto zu erreichen, stellt eine weitere Herausforderung dar. Vor allem der inoffizielle Ort des Ankommens (Wilhelmsplatz) mit öffentlichen Verkehrsmitteln, ist nicht klar als solcher erkennbar und ist wenig in den stadträumlichen Kontext eingebunden.

Über die gezielte Bedarfsanpassung der Verkehrsflächen hinaus, ist der Ausbau von alternativen Mobilitätsangeboten sowie Infrastruktur für Zufußgehende und Radfahrende notwendig.

### **Stadtraumkonkurrenzen und zunehmende Funktionsverluste der Altstadt**

Konkurrierende Nutzungen, unterschiedlich gute Erreichbarkeiten und Ausbaustandards in den verschiedenen Stadträumen, führen zu einer abnehmenden Attraktivität und Frequentierung der Altstadt.

Der zentrale Versorgungsbereich rund um den Marktplatz mit angrenzenden Seitenstraßen, ist schon länger durch Leerstände und den Rückgang von inhabergeführten Geschäften geschwächt.

Gleichzeitig wurden die Wasserlagen nördlich der Altstadt umfangreich, vor allem für Besuchende, mit modernen Hotels, Einkaufsmöglichkeiten im gehobenen Bedarf sowie gastronomischen Besuchermagneten ausgebaut.

Wesentlicher Publikumsverkehr wird so aus der Altstadt abgezogen oder gelangt gar nicht erst in die Stadträume südlich des Hafens. Durch den starken Fokus der touristischen Entwicklung der letzten Jahre auf angrenzende Stadträume, wirkt vor allem die Altstadt mit ihrem Angebot auch für die örtliche Bevölkerung vernachlässigt - auch die großflächigen Einkaufsgebiete in den östlichen und westlichen Ortsrandlagen tragen dazu bei.

### **Untergenutzte, ungeordnete und brachliegende Flächen**

Größere untergenutzte und ungeordnete Flächenzusammenhänge in der Innenstadt gibt es an mehreren Stellen. Markant sind vor allem die Flächen südöstlich des Kommunalhafens entlang der sogenannten Hafenkante, um den westlichen und östlichen Stadteingang sowie in der Altstadt Am Stadtgraben.

Darüber hinaus finden sich vereinzelt brachliegende Flächen, zum Teil sind diese mit temporären Nutzungen, bspw. als Ergänzung zum Parkraumangebot belegt oder befinden sich bereits in der Neuentwicklung.

### **Nicht bedarfsgerechte Wohnraumstrukturen und -angebote**

Die bestehenden Wohn- und Grundrissstrukturen in der Altstadt sind weitestgehend kleinteilig homogen und entsprechen weder der aktuellen Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum bspw. für Saisonarbeitskräfte und Singles, noch einem barrierefreien Angebot für SeniorInnen. Gleichzeitig fehlt es an großflächigem bezahlbarem Wohnraum für Familien.

Auch der Trend zum Zweit- und Ferienwohnsitz in Heiligenhafen trägt zu weniger bezahlbarem Wohnraum für die örtliche Bevölkerung und die saisonal schwankende Nachfrage durch ArbeitnehmerInnen bei.

Mangelnde Angebote im öffentlichen Raum sowie Versorgungsdefizite im sozialen Bereich wirken sich darüber hinaus auf die Qualität des Wohnumfelds und den Standortwettbewerb aus.

## **Soziale Infrastruktur, bildungs-, kultur- und freizeitbezogene Einrichtungen mit Erneuerungs- und Ausbaubedarfen**

Grundsätzlich ist die Qualität der Räumlichkeiten sowie das Angebot an sozialer Infrastruktur vor allem für die örtliche Bevölkerung in der Innenstadt ungenügend.

Einige zentrale gemeindeeigene Gebäude und Einrichtungen weisen erhebliche Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarfe auf. Das zentral gelegene Heimatmuseum, mit kultur- und freizeitbezogenem Nutzungsangebot, ist in einem schlechten baulichen und energetischen Zustand und bietet nicht genügend Raum für größere Veranstaltungen. Die städtische Bücherei liegt nicht zentral, ist räumlich beschränkt und in einem sehr schlechten baulichen Zustand.

Kultur-, Freizeit und Bildungsangebote für die örtliche Bevölkerung sind überschaubar und bedürfen sowohl einer zentralisierten Koordination als auch Kommunikation. Ein Ort der Begegnung und Synergie, in der hochfrequentierte, publikums- und bürgernahe Nutzungen neben- und miteinander sein können, ist bislang nicht vorhanden. Auch der Bedarf an Betreuungseinrichtungen in der Innenstadt ist noch nicht gedeckt.

Darüber hinaus fehlt es an einem zentral gelegenen kompakten und gleichzeitig barrierefrei zugänglichen gesundheitsbezogenen Anlaufpunkt.

Des Weiteren werden die öffentlichen Stadträume und Plätze bisher zu wenig ganzjährig für kulturelle Events genutzt. Freizeit- und Aufenthaltsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche sind innerhalb der Innenstadt wenig vorhanden.

## **Geringe Vernetzung von bürgerschaftlichem Engagement**

Die vorhandenen Initiativen in Heiligenhafen sind für sich engagiert, jedoch bislang zu gering vernetzt oder eingebunden. Gleichzeitig fehlt es an Angeboten außerhalb von Vereinen. Der Aktivierung von bürgerschaftlichem Engagement und der Einbindung der Öffentlichkeit in Entwicklungsprozesse sollte mehr Stellenwert gegeben werden.

## 5. Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept

Das IEK legt den Handlungsrahmen der zukünftigen Gebietsentwicklung fest und bildet gleichzeitig die Grundlage für die Förderung der Gesamtmaßnahme „Heiligenhafen Innenstadt“ im Rahmen der Städtebauförderung.

Die Erarbeitung erfolgt auf Basis der durchgeführten Bestandserhebung, der Auswertung vorliegender Grundlagen und der schließenden Analyse. Abgeprüfte Bestandteile des Stadtentwicklungskonzeptes 2014 sind ebenso in das Leitbild und die Entwicklungsziele eingeflossen, wie die Ergebnisse der verschiedenen Beteiligungsprozesse mit Bevölkerung, Verwaltung und Politik.

Zunächst wird ein Entwicklungskorridor mit Hilfe von Leitlinien und Entwicklungszielen formuliert. Aus den im Weiteren identifizierten thematischen Handlungsschwerpunkten werden konkrete und nachvollziehbare Maßnahmen benannt, die zur Behebung der ermittelten städtebaulichen Missstände sowie zur Sicherung und Stärkung des Gebietes erforderlich sind.

### 5.1. Leitlinien und Entwicklungsziele

In der Bestandsanalyse wurden städtebauliche Missstände im Untersuchungsgebiet identifiziert und detailliert herausgestellt (vgl. Kapitel 4). Zur Behebung der dargelegten funktionalen und substanziellen Schwächen wurden folgende Leitlinien und Entwicklungsziele formuliert, die die Grundlage der Gesamtmaßnahme Heiligenhafen Innenstadt bilden.

In Heiligenhafen wird **Mobilität sichergestellt und Stadträume werden barrierefrei vernetzt**. Als Grundlage für eine gut funktionierende stadträumliche Verbindung werden vorhandene Barrieren durch die qualifizierte verkehrliche Neuordnung von Teilen der Innenstadt aufgehoben. Dazu zählt ein sicherer und barrierefreier Zugang für Alle sowie ein ausgebauten Fuß- und Radverkehrsnetz, welches die Durchlässigkeit der Innenstadt erhöht und wesentliche Stadt- und Erholungsräume verbindet. Auch überörtlich ist die Innenstadt für PendlerInnen wie Besuchende gleichermaßen gut angebunden und bietet Alternativen zum MIV.

Die vielfältigen **öffentlichen Räume Heiligenhafens werden erhalten, aufgewertet und multifunktional bespielt**. Dies beinhaltet die attraktive und nutzerorientierte Gestaltung der öffentlichen Stadt- und Freiräume, die für Bevölkerung und die Besuchenden gleichermaßen als Begegnungs- und Aufenthaltsbereiche saisonunabhängig erlebbar sind.

Als Kristallisationspunkt des vielfältigen Stadtlebens **wird Heiligenhafens starke und lebendige Innenstadt gefördert und gesichert**. In diesem Zusammenhang ist maßgeblich die Funktionsvielfalt aufrechtzuerhalten und die Versorgungssicherheit auszubauen. Heiligenhafens Innenstadt ist als mischgenutzter Stadtraum ein attraktiver Standort für Nahversorgung, Handel, Gewerbe, Dienstleistung und Hafenwirtschaft. Dabei ist die Altstadt ganzjährig für BürgerInnen und Besuchende attraktiv und erlebbar.

Die **Stadtgestalt und prägende Baukultur** in der Innenstadt ist identitätsstiftend und soll **bewahrt und gleichzeitig nachhaltig entwickelt werden**. In diesem Sinne werden die stadtbaukulturelle Entwicklung und die vielfältigen Qualitäten der Innenstadt gestalterisch erkennbar und im Zusammenhang erlebbar gemacht. Die Sicherung und Aktivierung von Potenzialflächen fördert dabei die behutsame Weiterentwicklung von maßstabs- und bedarfsgerechten Raumstrukturen.

Um das **Wohnen und Leben für Alle** in der Innenstadt zu ermöglichen, werden Einrichtungen der **Daseinsvorsorge gesichert und ausgebaut**. So bietet die Innenstadt vielfältige, ausreichende und bezahlbare Wohnungsangebote für unterschiedliche Generationen und Zielgruppen. Der Erhalt und bedarfsgerechte Ausbau der betreuungs-, gesundheits-, freizeit- und bildungsbezogenen Infrastruktur erfolgt sowohl für BürgerInnen als auch für Besuchende.

Eine lebendige Innenstadt erfordert eine vernetzte und engagierte Stadtgesellschaft. **Gemeinsam Stadt gestalten** bedeutet dabei, dass die Zentrumsentwicklung als transparenter Beteiligungsprozess ausgetragen wird. Im Zuge dessen wird neben der Politik und den öffentlichen AkteurInnen, auch die Bevölkerung mit Hilfe etablierter Formate und Gremien informiert und einbezogen. Dabei wird das breite Engagement geschätzt und eine Kultur des Miteinanders gelebt.

Als Querschnittsaufgabe stellt sich Heiligenhafen den Anforderungen durch Umwelt-, Klimaschutz und Klimaanpassung, indem eine Gesamtstrategie verfolgt und lokale Projekte umgesetzt werden, die zur Reduktion von verkehrlichen und kleinklimatische Belastungen beitragen.

Leitlinien	Entwicklungsziele
<b>Mobilität sicherstellen und Stadträume barrierefrei vernetzen</b>	<p>Die verkehrliche Neuordnung der Innenstadt hebt vorhandene Barrieren auf, als Grundlage für eine stadt-räumliche Vernetzung.</p> <p>Ein attraktives und barrierefreies Fuß- und Radverkehrsnetz durchzieht die Innenstadt und verbindet Stadt- und Erholungsräume.</p> <p>Die Innenstadt ist überörtlich für PendlerInnen wie Besuchende gleichermaßen gut angebunden und bietet Alternativen zum MIV.</p>
<b>Baukultur bewahren und Stadtgestalt nachhaltig entwickeln</b>	<p>Die stadtbaukulturelle Entwicklung und die vielfältigen Qualitäten der Innenstadt sind gestalterisch erkennbar und im Zusammenhang erlebbar.</p> <p>Die Sicherung und Aktivierung von Potenzialflächen fördert die behutsame Weiterentwicklung maßstabs- und bedarfsgerechter Raumstrukturen.</p>
<b>Öffentliche Räume erhalten, aufwerten und multifunktional bespielen</b>	<p>Öffentliche Stadt- und Freiräume sind attraktiv, multifunktional sowie nutzerorientiert gestaltet.</p> <p>Begegnungs- und Aufenthaltsbereiche sind saisonunabhängig erlebbar.</p>
	<p>Funktionsvielfalt sichern und Versorgungssicherheit ausbauen - die Innenstadt ist ein attraktiver Standort</p>

<b>Starke und lebendige Innenstadt fördern und sichern</b>	für Nahversorgung, Handel, Gewerbe, Dienstleistung und Hafenwirtschaft.
	Die Altstadt ist ganzjährig für BürgerInnen und Besuchende attraktiv und erlebbar.
<b>Wohnen und Leben für Alle - Daseinsvorsorge sichern und ausbauen</b>	Die Innenstadt bietet vielfältige, ausreichende und bezahlbare Wohnungsangebote für unterschiedliche Generationen und Zielgruppen.
	Erhalt und bedarfsgerechter Ausbau der sozialen, medizinischen, freizeitbezogenen und Bildungsinfrastuktur für BürgerInnen sowie Besuchende.
<b>Gemeinsam Stadt gestalten</b>	Zentrumsentwicklung als transparenter Beteiligungsprozess – neben Politik und öffentlichen Akteuren wird die Bevölkerung Heiligenhafens mit Hilfe etablierter Formate/Gremien informiert und beteiligt.
	Engagement wird geschätzt und eine Kultur des Miteinanders gelebt.
<b>Umwelt-, Klimaschutz und Klimaanpassung werden in Heiligenhafen als Querschnittsziele verfolgt</b>	

## 5.2. Rahmenentwicklungskonzept

Im Rahmenentwicklungskonzept werden alle Maßnahmen die das Untersuchungsgebiet betreffen und die für die künftige Entwicklung der Innenstadt Heiligenhafens maßgeblich sind, im Zusammenhang erläutert und anhand thematischer Schwerpunkte beschrieben. Graphisch sind alle übergeordneten Ansätze im Rahmenentwicklungsplan dargestellt. Die konkrete Beschreibung der Maßnahmen erfolgt in Kapitel 5.3 anhand von Steckbriefen.

Der Fokus der im Konzept dargestellten Maßnahmen liegt auf jenen, die durch die Städtebauförderung mitfinanziert werden. Um die gesetzten Ziele zu erreichen, werden darüber hinaus weitere Projekte benannt, die dem integrierten Anspruch einer nachhaltigen Stadtentwicklung entsprechen, jedoch durch andere Mittel, ggf. auch durch private Investitionen gefördert werden können.

### 5.2.1. Stadtverträgliche Mobilität

Für die Stadt Heiligenhafen stellt die Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsinfrastrukturen und überregionalen Anbindungen einen wesentlichen Aufgabenbereich dar, um eine nachhaltige Zugänglichkeit und Verkehrssicherheit für alle Bevölkerungs- und Besuchergruppen sicherzustellen. Dabei gilt es auch die Nutzer- und Besucherströme sicher innerhalb der Innenstadt zu leiten und eine einheitliche und übergreifende Orientierung zu ermöglichen.

Im Zuge der funktionalen Stärkung und besseren Verknüpfung wesentlicher Stadträume stehen dabei:

- Der Abbau von Barrieren und die Optimierung der Zugänglichkeit im öffentlichen Raum

- Funktionale Entlastung
- Die Verbesserung von Sicherheit und Orientierung für alle Verkehrsteilnehmenden
- Die Erhöhung der Durchlässigkeit der Altstadt
- Die Herstellung und der Ausbau von Fuß- und Radwegeverbindungen
- Die klimagerechte Anpassung der Verkehrsinfrastruktur im Hinblick auf alternative Mobilitätsangebote im Fokus.

Zentrale Maßnahme ist die Behebung der funktionalen und gestalterischen Mängel in Form der Zäsur der **Nord-West-Tangente Am Strande/Kiekut/Hafenstraße mit Knotenpunkt Am Yachthafen** im Übergang zum Steinwarder. Die umfassende Neuordnung in diesem Bereich soll mit dem Fokus auf eine funktionale Entlastung, gestalterische Aufwertung und vor allem Erhöhung der Sicherheit und Barrierefreiheit für Zufußgehende und Radfahrende erfolgen. Der Straßenkörper liegt aktuell im Eigentum des Kreises Ostholstein. Die Kommune prüft im Rahmen des Verkehrskonzeptes, ob die Möglichkeit besteht, die Erschließungsfläche in das Gemeindeeigentum zu überführen, um hier in Eigenregie agieren zu können. In welchem Umfang die Anpassung vorgenommen werden können, hing bislang im Wesentlichen davon ab, ob eine alternative Führung des Durchgangsverkehrs möglich ist und dieser die Klassifizierung der Achse Am Strande als Kreisstraße rechtfertigt. Aktuelle Zahlen belegen, dass weniger als 10.000 Pkw täglich die Achse passieren und somit die Grundlage für die Führung als Kreisstraße entfallen würde. Die Stadt Heiligenhafen ist derzeit bemüht, Möglichkeiten der Überführung in das gemeindliche Eigentum und im Gegenzug den Tausch der „Südtangente“ alias Schmiedstraße/Wendstraße zur Führung überörtlicher oder Durchgangsverkehre zu prüfen. Vorab sollte sichergestellt werden, dass im Zuge des südlichen stadträumlichen Zugangs zur Altstadt Am Stadtgraben / Wendstraße eine sichere Querung für Fußgänger auf der Höhe Am Stadtgraben hergestellt wird.

Um den Zugang für Alle sicherzustellen, sollen grundsätzlich stadträumliche und städtebauliche Bezüge sowie Verbindungen auch zu umliegenden Arealen gestärkt und ergänzt werden. Ganz wesentlich wird die nachhaltige stadtrträgliche Mobilität mit Hilfe des Ausbaus von **Fuß- und Radwegeverbindungen sowie alternativer Mobilitätsangebote erreicht**.

Hierzu zählen die Erhöhung der Durchlässigkeit der Innenstadt sowie die Optimierung der stadträumlichen Übergänge. Durch die Herstellung neuer **Wegeverbindungen und Twieten** bspw. zwischen Altstadt und Hafen, **Marktplatz und Suhrenpohl, Am Stadtgraben/Thulboden** werden bislang schlecht erschlossene Bereiche angebunden. Mit Hilfe der Erneuerung und Anpassung sämtlicher in der Innenstadt vorhandener öffentlicher Straßen- und Erschließungsräume gelingt die funktionale Entlastung und gleichzeitig der barrierearme Ausbau.

Eine zusätzlich frequenzfördernde Attraktivierung soll bspw. in den **Achsen Mühlenstraße/Brückstraße** im Sinne des Fuß- und Radverkehrs sowie der Achse **Bergstraße – Marktplatz - Thulboden** für den Pkw-, Bus-, Rad- und Fußverkehr erfolgen.

Weitere die Altstadt flankierende verkehrs- und erschließungsrelevante Knotenpunkte bedürfen einer Erneuerung. Der östlich gelegene „**Wilhelmsplatz**“ und sein Umfeld sollen funktional erweitert und für zukunftsfähige Mobilitätsbedarfe qualifiziert werden. Hier ist ein umfangreiches Bündel von Maßnahmen zu finden, die alle darauf abzielen, zielgruppenorientierte und klimafreundliche Verkehrsträger zu integrieren und einen überörtlichen Stadteingang für PendlerInnen und Besuchende zu schaffen. Der westliche Knotenpunkt **Schmiedestraße/Bergstraße/Lütjenburger Weg** bietet viel Potenzial zur Verbesserung der stadtrträglichen Mobilität. Auch der **Knotenpunkt Lauritz-Maßmann-Straße/Eichholzweg** erfordert eine verkehrssichere Umgestaltung.

In diesem Zusammenhang sind die Anpassung des Streckenverlaufs, der barrierefreie Umbau sowie die Ergänzung von Bushaltestellen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes bspw. am Markt oder Thulboden in Betracht zu ziehen. Darüber hinaus ist auch die Integration von **Angeboten alternativer Infrastrukturen** bspw. der Mikromobilität – Verleih von Fahrrädern oder Elektrokleinstfahrzeugen an zentralen Stellen im Ort, wie dem Wilhelmsplatz oder Marktplatz geplant. Hierzu zählt auch der Ausbau vorhandener E-Ladestrukturen.

Zur besseren Auffindbarkeit der einzelnen Stadträume, Sehenswürdigkeiten und Ziele soll ein **einheitliches Informations- bzw. Orientierungssystem** installiert werden. Dies fördert nicht nur eine umweltfreundliche Mobilität, sondern unterstützt auch die Attraktivität Heiligenhafens als Tourismusort.

In Bezug auf die verkehrliche Entlastung und optimierte Leitung von Verkehrsströmen sind auch die notwendige Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung sowie die Einrichtung eines Parkleitsystems sinnvoll.

Als Grundlage der gesamträumlichen Betrachtung der verkehrlichen Belastungen und möglichen Entwicklungen wurde parallel zur Erarbeitung des IEK ein umfassendes **Verkehrsgutachten** erstellt, welches kontinuierlich mit dem IEK abgeglichen und maßgeblich in der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt wurde. In diesem Zusammenhang wurden auch die Städtebauförderung ergänzende anderweitige Fördermöglichkeiten untersucht. So können Teilbausteine bspw. über NAH SH etc. oder auch über Klimaschutzmittel des Bundes gefördert werden (z. B. Mobilitätsstation). Die Neuordnung der Busverkehre am Wilhelmsplatz kann über GVFG-Mittel unterstützt werden.

### 5.2.2. Stadtgestalt und Baukultur

Die Innenstadt Heiligenhafens verfügt aufgrund ihres gut erhaltenen historischen Stadtgrundrisses und ihres Bestandes an geschichtsträchtiger Gebäudesubstanz über ein ansprechendes und individuelles Stadtbild mit Wiedererkennungswert. Es gilt, den kleinteiligen und vielfältigen Charakter der Stadt, zu erhalten und ihre Qualitäten gestalterisch erkennbar sowie im Zusammenhang erlebbar zu machen. Hierfür sollen besondere Orte bewahrt, langfristig für die Stadt erhalten und nutzbar bleiben und gleichermaßen neue Qualitäten geschaffen werden.

Mit der Wahrung der stadtbaukulturellen Substanz geht eine energetische Erneuerung von öffentlichen und privaten Gebäuden einher. Für die überwiegend privaten Gebäude mit hohem und mittlerem **Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf** sollen Anreize und Fördermöglichkeiten geschaffen werden, um diese behutsam zu sanieren. Neben den klassischen Betrachtungen von Maßnahmen der CO<sub>2</sub>-Einschränkung beinhaltet dies auch die Prüfung von Umnutzungen der Erdgeschossflächen, um vielfältige Ansiedlungsmöglichkeiten und somit das Investitionsklima zu fördern. Die Sanierung der privaten Gebäude sollte zudem darauf abzielen, die Grundrisse und Eingänge für einen barrierearmen Zugang anzupassen. Dazu soll eine Modernisierungsberatung erfolgen, auch um auf unterschiedliche Fördermöglichkeiten hinzuweisen.

Die **denkmalgerechte Sanierung des Heimatmuseums** sowie die barrierearme und gleichzeitig optimierte Einbindung und Nutzung der Räumlichkeiten trägt zum Erhalt der öffentlich genutzten Baukultur bei.

Neben dem Erhalt der Gebäudesubstanz spielt die Aufwertung sowie der behutsame Ausbau des Stadtgrundrisses eine zentrale Rolle. In Heiligenhafen befinden sich zentral in der Altstadt bspw. am Markt oder auch in den historischen Stadtachsen prägende Raumkanten in Form der Blockrandbebauung der Fischer- und Bürgerhäuser. Diese

gilt es zu erhalten und ggf. zu ergänzen. Gleichzeitig soll der historische Stadtgrundriss in Form von Straßenzügen und Twieten erhalten und mit Hilfe neuer Wegeverbindungen die Durchlässigkeit erhöht werden, bspw. durch das Herstellen einer Verbindung/Twiete zwischen Marktplatz und Suhrenpohl.

Die Schaffung neuer stadtbaukultureller Qualitäten erfordert auch die Aktivierung von Potenzialflächen und die gezielte Ausrichtung der Ortsgestalt an zukünftigen Bedarfen. Dies gelingt vor allem auf Basis hoheitlicher Steuerungsinstrumente und rahmengebender Entwicklungsstrategien. Hierfür ist das Aussteuern von Vorhaben über die **Anpassung oder Neuausweisungen von Baurecht**, der kommunale Zwischenerwerb, die **Auslobung von Investorenauswahl- und Wettbewerbsverfahren** oder die Fortschreibung themenbezogener Konzepte erforderlich.

Mit der perspektivischen **Entwicklung der Hafenkante** in Richtung Osten bietet sich der Stadt Heiligenhafen eine einmalige Chance, den Stadtkörper um einen attraktiven neugeordneten und mischgenutzten Stadtraum zu ergänzen. Die Entwicklung soll der zentralen Lage der Fläche und den aktuellen Bedarfen der örtlichen Bevölkerung gerecht werden, bspw. mit Wohnen für unterschiedliche Zielgruppen sowie weiteren, zentren- und versorgungsrelevanten Strukturen mit starken Synergien zum Zentrum. Dafür muss die Vereinbarkeit von Gewerbe und Wohnen geprüft werden, neues Baurecht geschaffen und ggf. auch die Verlagerung von zentral gelegenen Betrieben erfolgen.

Mit Bezug zu den identifizierten Flächenbedarfen für Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen, zentrumsnahes Wohnen oder auch medizinische Versorgung sind auch **untergenutzte und ungeordnete Flächen** bspw. Am Stadtgraben zu sichern, neu zu ordnen und mit zentrenrelevanten Nutzungen in Wert zu setzen.

Wesentliche Zielstellung ist, dass sich Neuentwicklungen in die Stadtstruktur einfügen und gleichzeitig übergeordnete Zusammenhänge oder auch Unterschiede deutlicher herausgestellt werden. Dies soll über die Fortschreibung der vorhandenen **Ortsgestaltungs- und Erhaltungssatzung** sowie die Erarbeitung eines Material- und Gestaltungskonzeptes für die Innenstadt erfolgen. Auch ein Orientierungs- und Leitsystem oder das Ausschildern von „Stadtspaziergängen“ trägt zur besseren Erlebbarkeit der Heiligenhafener Stadtgestalt bei.

Grundlegend gilt es im weiteren, die Querschnittsziele des Natur-, Umwelt-, und Klimaschutzes sowie der Klimaanpassung im Blick zu behalten. Heiligenhafen möchte zukünftigen Generationen, der jetzt hier lebenden Bevölkerung sowie den Gästen eine intakte und gesunde Umwelt bieten. Als Maßnahmen sind hier zunächst die **Fortschreibung und aktive Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes** zu nennen.

### 5.2.3. Aufwertung Öffentlicher Raum

Heiligenhafens Innenstadt bietet unterschiedliche Grün- und Freiräume, mit viel Potenzial, welches bei weitem nicht ausgeschöpft ist. Es gilt die vorhandenen öffentlichen Stadträume hinsichtlich ihrer Aufenthaltsqualität zeitgemäß sowie nutzerorientiert aufzuwerten, im Zusammenhang erkennbar und für Bewohnende sowie Besuchende uneingeschränkt ganzjährig erlebbar zu gestalten.

Die Aufwertung des historischen **Marktplatzes** inklusive Umfeld ist seit Jahren ein zentrales Anliegen der HeiligenhafenerInnen und soll mit Hilfe der bedarfsgerechten Gestaltung und teilweise funktionalen Neuordnung erfolgen. Für die Sicherung der städtebaulichen Qualitäten ist die umfassende zeitgemäße Neugestaltung über einen frei-

raumplanerischen Wettbewerb vorgesehen. Der barrierefreie Zugang, auch die optimierte Zonierung und Erreichbarkeit bspw. per ÖPNV sowie nutzerorientierte oder mobile Einbauten sollen zu einer stärkeren Belebung führen. Die Anpassung der Randbereiche auch im Hinblick auf die gebäudebezogenen Nutzungen durch Gastronomie und Einzelhandel sowie regelmäßige Veranstaltungen sollen dazu beitragen, dass sich Besuchende und Bewohnende hier für längere Zeit aufhalten wollen. Auf Basis der Neugestaltung des Marktplatzes, kann ein übergeordnetes **Material- und Gestaltungshandbuch** erstellt werden und die Innenstadt als erkennbares auch barrierearmes Gefüge vereinen.

In diesem Zusammenhang ist die funktionale und gestalterische Optimierung der zentralen **Nord-Süd-Verbindung (Mühlenstraße - Markt - Brückstraße)** und **Ost-West-Verbindung (Bergstraße - Markt - Thulboden)** vorgesehen. Die historischen Stadtachsen sollen ganzjährig nutzbar und attraktiv für Zufußgehende sowie Radfahrende sein. Mit Hilfe übergreifender Konzepte bspw. zur Bepflanzung oder Beleuchtung soll auch die Aufenthaltsqualität gesteigert und der innerstädtische Gesamtzusammenhang betont werden.

Ein Kleinod stellt die Kirchinsel inklusive Stadtkirche, Pastorat, Gemeindehaus und Grünflächen dar. Verbunden mit der Instandsetzung des Heimatmuseums sollte hier gemeinsam mit der Kirchengemeinde die **Aufwertung des Kirchengartens** sowie der Ausbau der Wegeverbindung erfolgen.

Die Freiflächen des **Stadtparks** dienen als Erholungsraum und haben wichtige Verbindungsfunktionen zwischen Altstadt und Binnensee. Seine strategische Lage und Bedeutung für die innerstädtische Grünraumqualität erfordert einerseits die dauerhafte hochwertige Pflege und den Ausbau der Zugänglichkeit für alle Zielgruppen, andererseits die fachgerechte Instandsetzung sowie die Erhöhung eines Angebots für die örtliche Bevölkerung. Vor dem Hintergrund der unmittelbaren Nähe wesentlicher innerstädtischer Betreuungsangebote am Stadtpark sollte das Spiel- und Freizeitangebot für Kinder ausgebaut werden, bspw. in Form eines inklusiven Spielplatzes.

Auch für Jugendliche sind in der Innenstadt Räume für die Freizeitgestaltung zu sichern. Derzeit besteht in der Innenstadt Heiligenhafens diesbezüglich Nachholbedarf. Im räumlichen Umfeld zwischen Wilhelmsplatz und Hafenkante bietet es sich an, einen Treffpunkt mit Freizeitangebot zu verorten.

#### 5.2.4. Funktionsvielfalt und Versorgungssicherheit

Der Strukturwandel u. a. im Einzelhandel sowie jüngste touristische und gewerbliche Gebietsentwicklungen haben in Heiligenhafen dazu geführt, dass viele ehemals gut frequentierte Bereiche vor allem der Altstadt heute untergenutzt sind oder leer stehen. Die Behebung von städtebaulichen Missständen durch die Wiederbelebung und Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs steht hier an erster Stelle.

Durch eine maßstabsgerechte hoheitliche Steuerung, gezielte Ansiedlungspraxis sowie Förderung privatwirtschaftlicher Investitionen ist es möglich, die Innenstadt zum Wohnen und Arbeiten, für Wirtschaft und Handel, Kultur und Bildung sowie für Versorgung, Gesundheit und Freizeit zu erhalten und zu stärken.

Die dafür notwendige Verbesserung der funktionalen Vielfalt und somit die Gleichverteilung der Besuchs- und Verbrauchströme, soll mit Hilfe des Ausbaus zentrenrelevanter Nutzungs- und Versorgungsstrukturen für Bewohnende und TouristInnen auf identifizierten Potenzial- und Erweiterungsflächen erfolgen. Die Umgestaltung des öffentlichen Raums soll zudem wirtschaftliche Impulse für den Einzelhandel und Dienstleistungsgeschäfte befördern.

Insbesondere im näheren Bereich um den Marktplatz und im Übergang zum Hafen soll die behutsame städtebauliche und funktionale Weiterentwicklung frequenzbringende und öffentliche Nutzungen verbinden. Ganz wesentlich ist die Schaffung von mehr Angebot für die Heiligenhafener Bevölkerung, die eine ganzjährige Nachfrage und Belegung vor Ort garantiert.

Mit Hilfe eines „**Zentrumsmanagements**“ als zentrale Koordinierungsstelle soll mehr Austausch und zielführende Netzwerkaktivität in Bezug auf die Belegung, Belebung und die Angebotsvielfalt in der Innenstadt erfolgen. Mit den Gewerbetreibenden und privaten EigentümerInnen sollen dabei Möglichkeiten eruiert werden, wie bspw. die Nutzung von Ladenflächen, die der aktuellen Nachfrage angepasst sind oder wo frequenzbringende neue Nutzungen für ein innerörtliches Gleichgewicht verortet werden können. Auch die Prüfung von Umnutzungsmöglichkeiten der Erdgeschossflächen privater Gebäudesubstanz ist dabei zielführend – dies bringt Frequenz und Nutzungsvielfalt in die Mitte zurück. Grundsätzlich sollten die Interessen der Handels- und Gewerbetreibenden hierbei stärker mitberücksichtigt und synergetisch genutzt werden - der kontinuierliche Austausch befördert die Vielfalt.

Im Sinne der nachhaltigen Versorgung der Bevölkerung ist es vor allem erforderlich, die durch das Bevölkerungswachstum und den demographischen Wandel entstandenen neuen Bedarfe für soziale Infrastrukturen zu bedienen. Ein zentrales, mehrfach auch in Beteiligungsveranstaltungen vorgetragenes Anliegen in Heiligenhafen ist es, die ambulante medizinische Versorgung in der Innenstadt zu halten. Im Bereich des mittleren Thulbodens besteht auf kommunalen Grundstücken die Möglichkeit, die städtebauliche Raumkante zu schließen und gleichzeitig bspw. in Form der Ansiedlung eines **Ärztehauses**, den Ausbau medizinischer Infrastruktur zu befördern. Diese zentrale Funktion kann gleichzeitig durch die Sicherung der Wegebeziehung zwischen Am Stadtgraben und Thulboden sowie den Ausbau einer Bushaltestelle für Alle erreichbar bleiben.

Grundsätzlich ist für die Stadt Heiligenhafen die Sicherung von Liegenschaften im Altstadtkern und im Umfeld des Marktes von Bedeutung, da durch den Erwerb oder die Widmung von Grundstücken oder Gebäuden der langfristige Erhalt von öffentlichen Nutzungen und Funktionen sichergestellt wird und zur nachhaltigen Frequentierung der Altstadt beiträgt. Mit der Sicherung des **Schlüsselgrundstücks Bergstraße 3**, unmittelbar am Marktplatz gelegen, ergibt sich bspw. die Möglichkeit ortsbildprägende Substanz zu erhalten und gleichzeitig das Raumangebot für öffentliche und kommunal getragene Nutzungen auszubauen. Über das Grundstück ist zudem auch die stadträumliche Anbindung von Marktplatz und Suhrenpohl vorgesehen.

Neben der Stärkung und Sicherung von Funktionsvielfalt und Versorgung durch die Schaffung neuer Infrastrukturen sind vor allem die Vernetzung und Einbindung der örtlichen Interessenvertretenden von Gastronomie und Hotellerie, Gewerbe, Handwerk, Handel und Stadtgesellschaft maßgebend. Hierauf wird im nachfolgenden Kapitel Mitwirkung und Kooperation näher eingegangen.

### 5.2.5. Soziale Kohäsion

Das Thema „Wohnen und Leben für Alle“ ist auch in Heiligenhafen nicht neu. Ziel ist es, ausreichenden, zeitgemäßen und bezahlbaren Wohnraum für eine breite soziale und demographische Schicht sowie für Alle erreichbare Gemeinschaftseinrichtungen zur übergreifenden Begegnung und zum Austausch vorzuhalten.

Dies soll durch die **Diversifizierung des Wohnungsbestandes** in der Innenstadt mit Hilfe der Sanierung von Gebäuden und Reaktivierung von derzeit untergenutzten Grundstücken, auch für den kommunalen Bestand, vor allem durch hoheitliche Steuerung geschehen. Konkret ist die bauleitplanerische Einschränkung von Ferien- und Zweitwohnen sowie die Förderung des bedarfsgerechten Umbaus vorhandener Grundrissstrukturen in der Innenstadt zielführend. Starthilfen und Anreize können über die Städtebauförderung erfolgen, sofern Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe vorliegen. Im Weiteren sind auf allen identifizierten Potenzialflächen die Nachverdichtungsmöglichkeiten hinsichtlich der Unterbringung von anteiligem Wohnen zu prüfen. Es gilt Wohnformen, welche noch nicht ausreichend abgedeckt sind, mit privaten Investoren oder Wohnbaugesellschaften zu realisieren. Beispielsweise ist das Mietwohnungsangebot im Segment der kleineren und ggf. auch barrierefreien bzw. -armen Wohnungen in der Innenstadt noch unzureichend. Hier soll mit Blick auf die raumplanerischen Ziele, den Klimaschutz, die Stadt der kurzen Wege und die integrierte Innenentwicklung Wohnraum realisiert werden. Als Basis für eine langfristige Entwicklungsstrategie bietet das vorliegende Wohnraumentwicklungskonzept eine gesamtstädtische Orientierung.

**Potenzialflächen der Nachverdichtung** finden sich vereteilt in der Innenstadt und perspektivisch an der Hafenkante. Dies ist eine Chance für die Stadt Heiligenhafen im Sinne der Förderung der sozialen Kohäsion für die Entwicklung eines bedarfsgerechten und bezahlbaren Wohnangebots einzustehen. Die neu gegründete kommunale Wohnbaugesellschaft übernimmt zukünftig eine tragende Rolle, um bspw. bezahlbaren und geförderten Wohnungsbau zu garantieren und kann hierüber maßgeblich zur Innenentwicklung beitragen.

Um ein reges und umfassendes soziales Miteinander zu befördern, steht die Stärkung der Wohn- und Lebenssituation der örtlichen Bevölkerung im Mittelpunkt. Vor diesem Hintergrund und im Sinne des Standortwettbewerbs um junge Familien und ArbeitnehmerInnen, ist der Ausbau von Bildungs- und Betreuungsangeboten sowie die Schaffung von Treffpunkten und Begegnungsmöglichkeiten erforderlich.

Bestehende Räumlichkeiten wie das Heimatmuseum sollten konzeptionell in Zusammenhang gestellt und mit kultur- und bildungsbezogenem Angebot auch für die örtliche Bevölkerung besser ausgelastet werden. Hier bietet sich die Vernetzung und Kooperation unterschiedlicher Institutionen an. Im Zuge der Instandsetzung des Heimatmuseums könnten bspw. zusammen mit der Kirchengemeinde, deren unmittelbar angrenzende Freiflächen durch gemeinsame Aktionen aufgewertet und genutzt werden.

Zur nachhaltigen Stärkung des sozialen Zusammenhalts in der Innenstadt Heiligenhafens ist jedoch die Schaffung einer zeitgemäßen und bedarfsgerechten Anlaufstelle maßgeblich. Zentral **Am Stadtgraben** gelegen, bietet sich die Möglichkeit mit Hilfe eines städtebaulichen und Architekturwettbewerbs ein größeres Raumangebot für kulturelle und bildungsbezogene Zwecke zu schaffen. Die Entwicklung eines Kultur- und Bildungshauses soll ein multifunktionales und maßstabsgerechtes Angebot für die Bevölkerung und Besuchende vorhalten. Dabei sollten auch die Integration einer weiteren Betreuungseinrichtung (Kindergarten etc.) sowie Räumlichkeiten für besondere Zielgruppen an dieser Stelle geprüft werden. Auch der Ersatzneubau für die **Stadtbücherei** bietet sich hier an, alternativ könnte diese frequenzbringende Nutzung, beispielsweise durch den Ankauf eines ortsbildprägenden Gebäudes mit Erweiterungsfläche im historische Altstadtbereich, beispielsweise an der Brückstraße verortet werden.

Grundsätzlich soll die Einbindung der Jugendlichen in Heiligenhafen ausgebaut und die Zielgruppe durch soziale und freizeitbezogene Angebote im Zentrum angesprochen werden. Im Zuge einer Beteiligung der Jugendlichen können diesbezüglich sowohl Standorte als auch Angebote abgestimmt werden, bspw. im räumlichen Kontext eines Kultur- und Bildungshauses oder auch im Zuge der Entwicklung der Hafenkante.

Soziale Kohäsion wird nicht zuletzt über die bereits in anderen Themenbereichen erwähnte Aufwertung von Grün-, Frei- und Spielflächen, die Verbesserung der innerstädtischen Mobilität, den barrierefreien Ausbau des öffentlichen Raums sowie die Sicherung der Nahversorgung in der Innenstadt gewährleistet.

### 5.2.6. Mitwirkung und Kooperation

Die Entwicklung der Innenstadt soll als transparenter Beteiligungsprozess organisiert werden, an dem Alle mitwirken. So kann sichergestellt werden, dass Politik und Verwaltung, öffentliche AkteurInnen und die Bevölkerung gemeinsam zukunftsfähige Ideen entwickeln und über die **Verstetigung von Austausch**, Engagement auch jenseits von investiven Maßnahmen entsteht. Dafür ist es erforderlich **Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation** für die Gesamtmaßnahmen sowie alle Einzelprojekte vorzusehen und finanziell zu unterfüttern. Ergänzend zu den klassischen Beteiligungsformaten wie Planungswerkstatt, Umfragen, Aktionsfeste sind z. B. auch neue Methoden wie Online-Befragungen oder spezielle Formate für einzelne Zielgruppen erforderlich.

Um eine breite Einbindung der lokalen AkteurInnen und Betroffenen zu bewirken soll das bürgerschaftliche Engagement außerhalb der Vereinsstrukturen gestärkt werden. Dies kann über das Zusammenführen von Interessenlagen und übergreifende lokale Initiativen gefördert werden, bspw. in Form einer aktivierenden Einbindung des Hotel- und Gastgewerbes am Standort oder der unterstützten Abstimmung zwischen Gastronomie und HändlerInnen. Ziel ist dabei die Verstetigung kooperativer Prozesse und Synergien (unter anderem mit Hilfe von Immobilien- und Standortgemeinschaften). Dies kann auch darüber erfolgen, dass ein Verfügungsfonds eingerichtet wird. Der Fonds ermöglicht die anteilige Finanzierung kleinteiliger Vorhaben im Fördergebiet, welche bspw. durch die Bewohnenden oder EigentümerInnen vorgeschlagen werden.

Um die Ziele der Sanierung für alle im Blick zu behalten, die örtliche Verwaltung zu entlasten und gleichzeitig die Kommunikation sowie Kooperation im Zuge des Sanierungsprozesses zu befördern ist themenübergreifend der Einsatz eines **Sanierungsträgers** vorgesehen.

Vorrangiges Ziel ist die Etablierung einer wertschätzenden Kultur des Miteinanders und die aktivierende Einbindung aller Vertretenden der Stadtgesellschaft im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung der Innenstadt Heiligenhafens.

## 5.3. Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept umfasst eine grafische Darstellung der vorgesehenen Projekte sowie umfängliche Erläuterungen in Maßnahmenblättern. Im Maßnahmenplan (vgl. Plan 14) werden jedoch im Vergleich zum Rahmenentwicklungsplan nur die Maßnahmen der Städtebauförderung aufgeführt.

In der nachfolgenden Maßnahmenübersicht werden alle Projektideen im vorgeschlagenen Fördergebiet/Sanierungsgebiet anhand von Kurzsteckbriefen dargestellt. Die Reihenfolge stellt keine Priorität für die Umsetzung dar. Die Übersicht gliedert sich in Anlehnung an die Städtebauförderungsrichtlinien in Maßnahmen der Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung, ggf. werden unterschiedliche Maßnahmenbestandteile einer umfänglichen Maßnahme zugeordnet.

Neben den aktuell förderfähigen Maßnahmen gemäß programmspezifischen Regelungen der Förderkulisse Aktive Stadt- und Ortsteilzentren und der geltenden Städtebauförderungsrichtlinien SH 2015 sind auch Maßnahmen vorgesehen, deren Finanzierung aus alternativen Förderprogrammen und Eigenmitteln der Gemeinde erfolgen muss. Im Zuge der im Jahr 2020/21 anstehenden Novellierung der Städtebauförderungsrichtlinien SH 2015, können sich neue Fördergrundsätze ergeben, welche unter Umständen auch eine Förderung dieser Maßnahmen aus Städtebauförderungsmitteln ermöglicht.

---

**Maßnahme 1**                    **Vorbereitende Untersuchungen und integriertes städtebauliches  
Entwicklungskonzept**

**Maßnahmenbeschreibung**

Gemäß § 141 BauGB hat die Gemeinde vor der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes die vorbereitenden Untersuchungen durchzuführen. Sie sind erforderlich, um Beurteilungsunterlagen über die Notwendigkeit der Sanierung, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie die anzustrebenden Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen zu gewinnen.

Aufbauend auf den Beurteilungsunterlagen wird ein integriertes Entwicklungskonzept (IEK) erarbeitet, das im Detail die Entwicklungsziele und Handlungsfelder, Schwerpunkte und einzelne Maßnahmenvorschläge umfasst. Die enthaltenen Schwerpunkte und Maßnahmen sollen nach den Erfordernissen des Monitoring regelmäßig fortgeschrieben werden.

**Zuständigkeit**                    Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)**            70 T - EUR

---

**Maßnahme 2**                    **Anpassung bestehender Bauleitpläne**

**Maßnahmenbeschreibung**

Eine Anpassung des Flächennutzungsplans und bestehender Bauleitpläne ist notwendig, da zu erwarten ist, dass die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen den derzeit geltenden Festsetzungen in Teilen widersprechen werden. **Aktuell ist von mindestens XX Anpassung auszugehen, wie dem Bebauungsplan XXX und dem Bebauungsplan XXX.** Im Rahmen der Durchführung der Gesamtmaßnahme kann es zu weiteren notwendigen Änderungen an bestehenden Bauleitplänen kommen.

Im Zuge der Anpassung von Bauleitplänen sollten konkrete Beiträge des Klimaschutzes, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur mitberücksichtigt werden (Bsp. Beschränkung der Versiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Schaffung/ Erhalt oder Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen etc.).

**Zuständigkeit**                    Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)**            30 T - EUR

---

**Maßnahme 3      Aufstellung neuer Bauleitpläne****Maßnahmenbeschreibung**

Zur hoheitlichen Steuerung ist im Falle der Aktivierung von Potenzialflächen, die Aufstellung von neuen Bebauungsplänen erforderlich, ggf. auch vorhabenbezogen und über städtebauliche Verträge abzusichern.

Eine umfassende bauleitplanerische Neuordnung ist Voraussetzung für die nachhaltige Entwicklung der Hafenkante (vgl. Maßnahme 6). Auch im Falle der Entwicklung der Flächen Am Stadtgraben und Thulboden sollte neues Baurecht geschaffen werden, ggf. vorhabenbezogen.

Im Zuge der Aufstellung neuer Bauleitpläne sollen auch konkrete Beiträge des Klimaschutzes, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur erfolgen. (Bsp. Beschränkung der Versiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Schaffung/ Erhalt oder Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen etc.).

**Zuständigkeit**      Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)**    45 T - EUR

---

**Maßnahme 4      Fortschreibung Erhaltungs- und Ortsgestaltungssatzung****Maßnahmenbeschreibung**

Die bestehende Erhaltungssatzung und die Ortsgestaltungssatzung werden durch die Modernisierung und die Aufwertung des baukulturellen Erbes weitere Impulse erhalten. Daraus resultierende Ergänzungen sollen jeweils in einer Fortschreibung festgehalten werden.

Aufgrund der betroffenen Genehmigungstatbestände gemäß § 12 Abs. 1 DSchG SH ist die Beteiligung des Denkmalschutzes hieran zu empfehlen.

**Zuständigkeit**      Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)**    15 T - EUR

---

**Maßnahme 5      Verkehrskonzept****Maßnahmenbeschreibung**

Die Verkehrs- und Funktionsbelastungen in Heiligenhafen sind vielfältig und bedürfen einer fachspezifischen Konkretisierung. Ein Verkehrsgutachten soll erforderliche Daten ermitteln und die fachplanerische sowie konzeptionelle Ableitung von Handlungsempfehlungen erarbeiten. Zu Beginn der vorbereitenden Untersuchung wurde demnach ein Verkehrsgutachten für die Innenstadt beauftragt. Die Ergebnisse des Gutachtens fließen in die vorbereitenden Untersuchungen und das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept maßgeblich ein und dienen im Weiteren als Grundlage für die Durchführung zukünftiger verkehrs- und erschließungsbedingter Maßnahmen.

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 60 T - EUR

## Maßnahme 6 Material- und Gestaltungshandbuch

### Maßnahmenbeschreibung

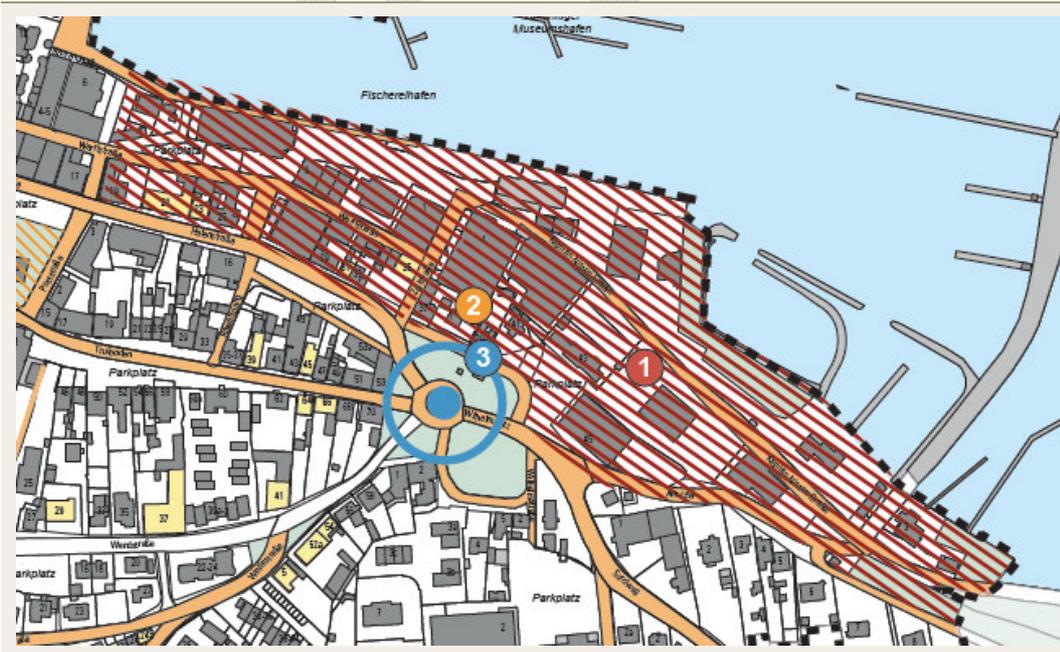
Um den funktionalen und gestalterischen Zusammenhang der Innenstadt erkennbar zu machen, bedarf es einer übergeordneten Strategie hinsichtlich Ausbaustandards und Materialität. Die Aufwertung der Freiräume und Instandsetzung der Erschließungsflächen, bspw. Marktplatz, Nord-Süd-Achse, Stadtpark oder die zukünftige Entwicklung der Hafenkante, soll einer klaren Linie folgen. Als Grundlage hierfür ist vorab die Erarbeitung eines Material- und Gestaltungshandbuchs „Innenstadt“ vorgesehen, welches das Thema Barrierefreiheit mit behandelt. Das Ergebnis soll nach Möglichkeit auch konkrete Beiträge des Klimaschutzes, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur beinhalten.

Aufgrund der betroffenen Genehmigungstatbestände gemäß § 12 Abs. 1 Dusch SH ist die Beteiligung des Denkmalschutzes hieran zu empfehlen.

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 20 T - EUR

## Maßnahme 7 Entwicklung Hafenkante



## Maßnahmenbeschreibung

Die Qualifizierung und perspektivische Entwicklung der Hafenkante stellt eine einmalige Chance der Stadterweiterung im Sinne der Innenentwicklung für Heiligenhafen dar. Auf der Hafensüdseite befinden sich derzeit eine Vielzahl von gewerblichen Einrichtungen und Anlagen (teilweise als Hafengebiet ausgewiesen), die mittelfristig aufgrund wirtschaftlicher Umstrukturierungen, nicht mehr in dem jetzigen Umfang gewerblich und industriell genutzt werden. Gegenüber der städtebaulich und freiraumplanerisch attraktiven Hafennord- und Ostseite sowie der kleinteiligen südlichen Altstadt wirken diese Flächen städtebaulich ungeordnet und unmaßstäblich.

Um vor allem den aktuellen Bedarfen der örtlichen Bevölkerung gerecht zu werden, sollte mit der Entwicklung der Hafenkante eine vielfältige Mischnutzung gesichert werden, die das Angebot und die Nutzungsstruktur von Altstadt und Hafen ergänzt und gleichzeitig die Stadträume funktional sowie substantiell belebt und miteinander verzahnt. Folgende Nutzungen sind denkbar:

- Wohnen für unterschiedliche Zielgruppen
- zentren- und versorgungsrelevante Strukturen,
- zusätzliches Angebot an erlebbaren Freiräumen
- Ausbau von freizeit, bildungs- und kulturbezogenen Angeboten und Einrichtungen
- Ergänzung des gastronomischen Angebots
- etc.

Hierfür ist eine umfassende städtebauliche und funktionale Neuordnung der Hafenkante mit Hilfe eines übergeordneten städtebaulichen Konzepts und Rahmenplans erforderlich, begleitet von einem transparenten Beteiligungsprozess. Dies kann in einem ersten Schritt über einen städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerb zur Entwicklung der Hafenkante erfolgen. Auf Grundlage des Ergebnisses sollte im nächsten Schritt ein Rahmenplan erarbeitet werden, welcher die städtebauliche Planung und Funktionsvielfalt, räumlichen Potentiale und Grenzen festlegt und die Grundlage weiterer förderrechtlicher, planerischer und baulicher Schritte darstellt. In diesem Fall ist die Vereinbarkeit von Gewerbe und Wohnen zu prüfen, ggf. muss auch die Verlagerung von zentral gelegenen Betrieben erfolgen. Neben der Aufstellung der Bebauungspläne können die Erschließungs- und Freianlagen im Rahmen der Städtebauförderung durch die Stadt neu hergestellt und umgestaltet werden. Die neu entstehenden Baufelder können sowohl in kommunaler Hand bleiben als auch bspw. über Investorenauswahlverfahren veräußert werden.

Sowohl die neu entstehenden baulichen Strukturen sowie potenziellen Freiräume können maßgeblich die Lebensqualität der örtlichen Bevölkerung sowie BesucherInnen verbessern. Vor allem Freiflächen und ergänzende Angebot für Jugendliche sollten an dieser Stelle mitgedacht werden. Im Ergebnis erhält Heiligenhafen ein zeitgemäßes Gesicht, eine gestärkte Anbindung der Innenstadt ans Wasser und die Möglichkeit, Funktionsvielfalt und Nutzungsmischung von Anfang an mit Hilfe einer bedarfsgerechten Zonierung und Ausstattung für alle Nutzergruppen zu gewährleisten.

Die Herstellung und Änderung der betreffenden Erschließungsflächen ist als gesonderte Maßnahme aufgeführt. Im Zuge einer möglichen Auflösung und Neuplanung als Ergebnis der Rahmenplanung sollte die Maßnahmenzuordnung überprüft werden.

Begleitend für die Entwicklung der Hafenkante sind umfangreiche Beteiligungsmaßnahmen geplant. Für die Umsetzung der Maßnahme sind die örtlichen Satzungen und ggf. vertiefende Aussagen und Ergebnisse des Verkehrsgutachtens sowie des zu erstellenden Material- und Gestaltungshandbuchs zu berücksichtigen. Das Ergebnis soll nach Möglichkeit auch konkrete Beiträge des Klimaschutzes, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur beinhalten.

### Einzelmaßnahmen

- 7.1 Rahmenplan (B 1.1)
- 7.2 Erwerb von Grundstücken (B 2.1.1)
- 7.3 Freilegung (B 2.1.4)
- 7.4 Freizeitangebot Jugendliche (B 2.1.6)
- 7.5 Neubau von Ersatzwohnungen (B 2.2.4)

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 2 Mio. EUR

## Maßnahme 8 Neue Wegeverbindung Markt - Suhrenpohl



### Maßnahmenbeschreibung

Zur Erhöhung der stadträumlichen Durchlässigkeit soll eine Wegeverbindung zwischen Marktplatz und Suhrenpohl hergestellt werden. Im Zusammenhang mit dem Erwerb des Grundstücks Bergstraße 3 kann der nördliche, den Markt anbindende Wegebereich gesichert werden. Alternativ müssen ggf. notwendige Flächen hierfür erworben oder per Nutzungsvereinbarung gesichert werden. Einige Verbindungsmöglichkeiten wurden bereits identifiziert, allerdings noch nicht weiter geprüft.

Für die Umsetzung der Maßnahme sind die örtlichen Satzungen und ggf. vertiefende Aussagen und Ergebnisse des Verkehrsgutachtens sowie des zu erstellenden Material- und Gestaltungshandbuchs zu berücksichtigen.

### Einzelmaßnahmen

- 8.1 Grunderwerb (B 2.1.1)
- 8.2 Herstellung und Änderung (B 2.1.6)

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 36 T - EUR

ENTWURF

## Maßnahme 9 GBF „Am Stadtgraben“



### Maßnahmenbeschreibung

Ziel ist die bauliche Entwicklung der brachliegenden und untergenutzten Flächen Am Stadtgraben / Wendstraße, als bedarfs- und nutzungsgerechter Neubaukomplex, im Sinne der Ziele und Zwecke der städtebaulichen Gesamtmaßnahme. Im Zuge der Neuordnung gilt es, die gut erreichbaren Flächen aufzuwerten und ausreichende Räumlichkeiten zu errichten, in denen fehlende bildungs- und kulturbezogene Angebote untergebracht werden können. Die maßstabs- und nutzungsgerechte Nachverdichtung verleiht dem Ort ein neues Gesicht und trägt maßgeblich zur Vervollständigung des Stadtbildes sowie zur Belebung und Stärkung der Innenstadt Heiligenhafens bei.

Abgeleitete Bedarfe der VU sind beispielsweise:

- Bürgersaal für mehr als 100 Personen
- Multifunktionsräume im Sinne eines Kultur- und Bildungshaus
- Betreuungseinrichtung, bspw. Kindergarten
- Ggf. Neue Räume für Stadtbücherei
- Parkplätze
- Jugendclub

Eine funktionale und gleichzeitig gestalterische Neuordnung, erfordert zunächst ein Konzept mit Aussagen zu grundlegenden stadträumlichen Bezügen, Erschließung, Kubatur, Nutzung und Trägerschaft eines möglichen Neubaus. An diesem zentralen Ort sollen hochfrequente Nutzungskombinationen mit einem bedarfsgerechten multifunktionalen Raumangebot und Freiflächen, dem Ersatzbau für die Stadtbücherei sowie der Erweiterung des Betreuungsangebots für Kinder und Jugendliche (bspw. Kita und Jugendclub) zur Sicherung der Daseinsvorsorge beitragen. Eine barrierearme Zugänglichkeit für Alle kann hier sichergestellt werden. Dies sollte mit Hilfe eines städtebaulichen Wettbewerbs erfolgen, um der Lage und der Komplexität des Angebots gerecht zu werden.

Die Flächen befinden sich bereits größtenteils in kommunalem Besitz, weitere Ankäufe und Erweiterungsflächen sollten überprüft werden. Die Maßnahme als Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtung im Sinne der Städtebauförderung sollte ggf. den Erwerb von Flächen, die Freilegung und den Hochbau in Kombination mit einem Betreiberkonzept beinhalten. Auch Nahversorgung und Gastronomie sind denkbar.

Für die Umsetzung der Maßnahme sind die örtlichen Satzungen und ggf. vertiefende Aussagen und Ergebnisse des Verkehrsgutachtens sowie des zu erstellenden Material- und Gestaltungshandbuchs zu berücksichtigen.

Begleitend hierfür sind umfangreiche Beteiligungsmaßnahmen geplant.

In den aktuellen Städtebauförderungsrichtlinien SH 2015 ist der Neubau nur zum Teil förderfähig und wird in der Kosten- und Finanzierungsübersicht angenommen. Da die Städtebauförderung subsidiär einzusetzen ist, ist es erforderlich verschiedene Förderkulissen und kommunale sowie Landesmittel miteinander zu verbinden. Auch die Wiederaufnahme in die Förderung durch die Aktiv Region sollte geprüft werden. Alternativ ist eine Finanzierung über die Städtebauförderkulisse „Investitionspakt“ möglich. Hierfür ist die Einbindung der IB dringend angeraten.

Im Zuge der Umsetzung sollen konkrete Beiträge zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur erfolgen (z.B. Energieeffizienz, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Schaffung/ Erhalt oder Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Begrünung von Bauwerksflächen etc.).

#### Einzelmaßnahmen

- 9.1 Grunderwerb (B 2.1.1)
- 9.2 Freilegung kommunale Flächen (B 2.1.4)
- 9.3 Freilegung Ankauf (B 2.1.4)
- 9.4 Herstellung und Änderung Am Stadtgraben (B 2.1.6)
- 9.5 GBF Kultur- und Bildungshaus (B 2.2.5)

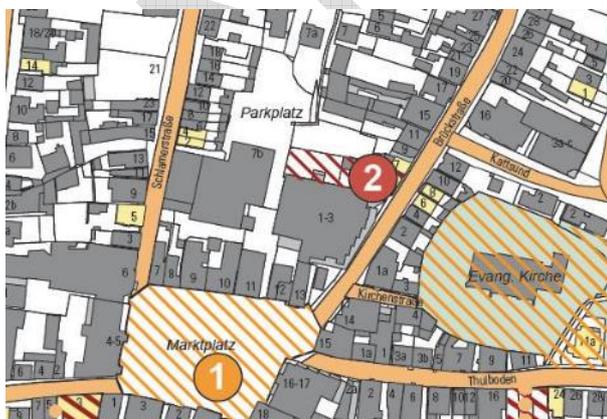
**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 3,4 Mio. EUR

---

### Maßnahme 10      Stadtbücherei

---



### Maßnahmenbeschreibung

Der bauliche Zustand der im Eigentum der Stadt Heiligenhafen befindlichen Stadtbücherei ist stark beeinträchtigt und erlaubt keine Sanierung. Mittelfristig ist die Verlegung der Nutzung, nach Möglichkeit als Frequenzbringer in die Altstadt sinnvoll. Demnach steht das derzeitige Gebäude, zum Abriss frei und die Fläche für eine Nachnutzung im Sinne der Bedarfe an Wohnen oder Freifläche zur Verfügung.

Eine neue Verortung kann im Zusammenhang mit der Nachnutzung von leerstehender ortsbildprägender Gebäudesubstanz in der Altstadt (z.B. Brückstr. 5) erfolgen oder als Neubau bspw. Am Stadtgraben.

Im Zuge der Umsetzung sollen konkrete Beiträge zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z.B. Bodenentsiegelung, Flächenrecycling, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Schaffung/ Erhalt oder Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Begrünung von Bauwerksflächen etc.).

### Einzelmaßnahmen:

- 10.1 Erwerb (B 2.1.1)
- 10.2 Freilegung (B 2.1.4)
- 10.3 Errichtung/Änderung GBF Stadtbücherei (B 2.2.5)

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 1,25 Mio. EUR

---

### Maßnahme 11 Stadtpark



### Maßnahmenbeschreibung

Die Freiflächen und Erschließungswege des Stadtparks dienen als Erholungsraum und haben wichtige Verbindungsfunktionen zwischen Altstadt und Binnensee. Die Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit des Stadtparks soll erhöht werden, dabei sind vorrangig die Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen vor allem aber der Bevölkerung zu berücksichtigen.

Auf Basis eines Ausbau- und Pflegekonzeptes sollen die Verbindungswege barrierefrei ausgestaltet, Freiflächen vitalisiert, Infrastrukturen instandgesetzt und Raum für Aktivitäten der örtlichen Bevölkerung geschaffen werden. In diesem Zusammenhang spielt auch die Instandsetzung des Schwanenteichs in seiner Regenrückhaltefunktion eine Rolle.

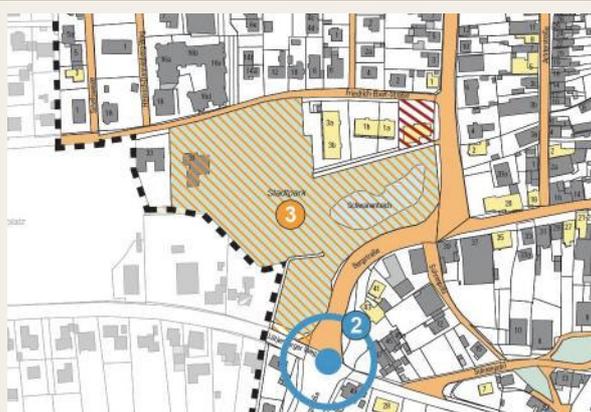
Für die Umsetzung der Maßnahme sind ggf. Inhalte des zu erstellenden Material- und Gestaltungshandbuchs zu berücksichtigen.

Im Zuge der Umsetzung sollen konkrete Beiträge zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z.B. Bodenentsiegelung, Flächenrecycling, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Schaffung/ Erhalt oder Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Erhöhung der Biodiversität).

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 300 T - EUR

### Maßnahme 12 Spielplatz Stadtpark



### Maßnahmenbeschreibung

Die Neuanlage eines öffentlichen und inklusiven Spielplatzes in der Heiligenhafener Innenstadt ist beabsichtigt. Ein geeigneter Standort innerhalb des Stadtparks soll im räumlichen Zusammenhang mit den Betreuungseinrichtungen an der Friedrich-Ebert-Straße geschaffen werden. Der Spielplatz soll vor allem ein Angebot an inklusiv orientierten Spielgeräten, -flächen und Materialien beinhalten.

Begleitend hierfür sind umfangreiche Beteiligungsmaßnahmen geplant.

Im Zuge der Umsetzung sollen konkrete Beiträge zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z.B. Bodenentsiegelung, Flächenrecycling, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Schaffung/ Erhalt oder Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Erhöhung der Biodiversität).

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 220 T - EUR

### Maßnahme 13      Marktplatz



### Maßnahmenbeschreibung

Für den Marktplatz und die Übergangsbereiche in angrenzende Straßen ist die Durchführung eines freiraumplanerischen Wettbewerbsverfahrens vorgesehen. Mit der Neugestaltung und -ordnung der Funktionsflächen sowie der Ausformulierung der Randbereiche soll dieser zentrale öffentliche Stadtraum wieder als pulsierendes Herzstück der Innenstadt wahrgenommen werden. Ziel ist der Ausbau eines für alle BürgerInnen und Besuchende gleichermaßen zugänglichen und erlebbareren Stadtplatzes nach neuesten Anforderungen bzgl. Ausstattung und Nutzung, unter Berücksichtigung des Material- und Gestaltungshandbuchs.

Eine Erschließung für den Kfz-Verkehr und ÖPNV steht dabei nicht im Konflikt mit der Aufwertung und Belebung. Vielmehr ist davon auszugehen, dass eine gute Erreichbarkeit für Alle sich positiv auf die Frequentierung des Marktplatzes auswirkt und die Umgestaltung eine klare Zuordnung der Funktions- und Aufenthaltsbereiche und

konfliktarme Nutzung aller Verkehrsträger erzeugt. Dabei sind die den Wohn- und Geschäftshäusern vorgelagerten öffentlichen Flächen sowie bereits vorhandene Nutzungen, wie der Wochenmarkt, zu berücksichtigen und ggf. zu optimieren. Gleichzeitig soll die Durchlässigkeit des Stadtraums über barrierearme Fuß- und Radverbindungen sichergestellt werden, da der Markt als Kreuzungspunkt der historischen Stadtachsen eine zentrale Rolle einnimmt und zur stadträumlichen Vernetzung beiträgt. Auch die Optimierung der Busanbindung, ggf. verbunden mit der Verlagerung und dem barrierefreien Ausbau der vorhandenen Bushaltestelle ist vorgesehen.

Im Ergebnis soll eine zeitgemäße, bedarfsgerechte Zonierung und Ausstattung für alle Nutzergruppen sowie der barrierefreie Ausbau und eine ergänzende stadträumliche Anbindung in Richtung Suhrenpohl (vgl. Maßnahme 9) erfolgen. Begleitend hierfür sind umfangreiche Beteiligungsmaßnahmen geplant.

Für die Umsetzung der Maßnahme sind vertiefende Aussagen und Ergebnisse des Verkehrsgutachtens zu berücksichtigen sowie der Denkmalschutz zu beteiligen.

Im Zuge der Umsetzung sollen konkrete Beiträge zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z.B. Bodenentsiegelung, klimafreundliche Mobilität, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Schaffung/ Erhalt oder Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Erhöhung der Biodiversität etc).

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 1,1 Mio. EUR

#### Maßnahme 14-16 Nord-Süd-Achse, Teilbereich Brückstraße / Fußgängerzone



### **Maßnahmenbeschreibung**

Entlang der Brückstraße befindet sich ein bedeutender Teil des zentralen Nahversorgungs- und Einzelhandelsbereichs. Gleichzeitig bildet dieser bereits als Fußgängerzone ausgebildete Teil der historischen Nord-Süd-Achse eine zentrale Verbindung zwischen Altstadt und Hafen. Neben der Behebung der Funktions- und Substanzmängel am Straßenkörper beziehen sich die Erneuerungsbedarfe insbesondere auf die Steigerung der Nutzungsqualität für den Fuß- und Radverkehr.

Auf Basis des Gestaltungs- und Materialhandbuchs sowie der Wettbewerbsergebnisse am Markt soll der Fußgängerbereich vor allem barrierefrei ausgebildet und in einen funktionalen und gestalterischen Zusammenhang mit den Straßen Kattsund und Kirchenstraße gestellt werden. Ziel ist die eindeutige Definition von Nutzungsbereichen auf den Stadtachsen für Durchgang, Spiel oder Aufenthalt und damit verbunden die Erhöhung der Nutzungsqualitäten für FußgängerInnen und Radfahrende. Die ganzjährige Erlebbarkeit und Betonung der Achsen kann darüber hinaus auch mit Hilfe übergeordneter Bepflanzungs- oder Beleuchtungskonzepte erfolgen.

Für die Umsetzung der Maßnahme sind die örtlichen Satzungen und ggf. vertiefende Aussagen und Ergebnisse des Verkehrsgutachtens sowie des zu erstellenden Material- und Gestaltungshandbuchs zu berücksichtigen.

Im Zuge der Umsetzung sollen konkrete Beiträge zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z.B. Bodenentsiegelung, klimafreundliche Mobilität, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Schaffung/ Erhalt oder Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Erhöhung der Biodiversität etc).

#### **Einzelmaßnahmen**

- 14 Herstellung und Änderung Brückstraße (B 2.1.6)
- 15 Herstellung und Änderung Kattsund (B 2.1.6)
- 16 Herstellung und Änderung Kirchenstraße (B 2.1.6)

**Zuständigkeit**            Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)**    493 T - EUR

## Maßnahme 17-18 Nord-Süd-Achse, Mühlenstraße / Mühlentor



### Maßnahmenbeschreibung

Die Mühlenstraße bildet den nördlichen Teil der historischen Nord-Süd-Achse. Neben der Behebung der Funktions- und Substanzmängel am Straßenkörper beziehen sich die Erneuerungsbedarfe insbesondere auf die Steigerung der Nutzungsqualität für den Fuß- und Radverkehr. Gestalterisch und funktional steht die Mühlenstraße im Zusammenhang mit der Brückstraße, bietet jedoch für den Kfz-Verkehr noch einen Zugang in die Altstadt. Ziel der Umgestaltung ist es, alle Verkehrsträger in diesem Straßenraum sicher zu leiten und gleichermaßen die Nutzungen der den Wohn- und Geschäftshäusern vorgelagerten Flächen wenig zu beschneiden.

Die Straße Mühlentor stellt eine wichtige Querverbindung für Zufußgehende und Radfahrende dar. Auch hier gilt es die Nutzungsqualität für den Fuß- und Radverkehr zu erhöhen.

Für die Umsetzung der Maßnahme sind die örtlichen Satzungen und ggf. vertiefende Aussagen und Ergebnisse des Verkehrsgutachtens sowie des zu erstellenden Material- und Gestaltungshandbuchs zu berücksichtigen.

Im Zuge der Umsetzung sollen konkrete Beiträge zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z.B. Bodenentsiegelung, klimafreundliche Mobilität, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Schaffung/ Erhalt oder Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Erhöhung der Biodiversität etc).

### Einzelmaßnahmen

17 Herstellung und Änderung Mühlenstraße (B 2.1.6)

18 Herstellung und Änderung Mühlentor (B 2.1.6)

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 443 T - EUR

## Maßnahme 19-20 Ost-West-Achse, Bergstraße-Thulboden



### Maßnahmenbeschreibung

Die Bergstraße bildet mit dem Thulboden die historische Ost-West-Achse der Altstadt und gliedert sich in verschiedene Abschnitte. Der westliche, im Anschluss an den Marktplatz gelegene Teil liegt innerhalb des zentralen Nahversorgungs- und Einzelhandelsbereichs. Dieser Abschnitt der Bergstraße sowie die Straße Thulboden befinden sich in kommunaler Zuständigkeit.

Gestalterisch und funktional stehen die Bergstraße und der Thulboden im Zusammenhang und bieten derzeit jeweils einen Zugang für den Kfz-Verkehr in die Altstadt. Über die gesamte Achse gilt es insbesondere die Nutzungsqualität für den Fuß- und Radverkehr zu erhöhen und einen barrierefreien Ausbau zu erzielen. Ziel der Umgestaltung ist es, alle Verkehrsträger sicher zu leiten und gleichermaßen die Nutzungen der den Wohn- und Geschäftshäusern vorgelagerten Flächen wenig zu beschneiden.

Für die Umsetzung der Maßnahme sind die örtlichen Satzungen und ggf. vertiefende Aussagen und Ergebnisse des Verkehrsgutachtens sowie des zu erstellenden Material- und Gestaltungshandbuchs zu berücksichtigen.

Im Zuge der Umsetzung sollen konkrete Beiträge zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z.B. Bodenentsiegelung, klimafreundliche Mobilität, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Schaffung/ Erhalt oder Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Erhöhung der Biodiversität etc).

### Einzelmaßnahmen

19 Herstellung und Änderung Bergstraße (Achse) (B 2.1.6)

20 Herstellung und Änderung Thulboden (B 2.1.6)

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 1,14 Mio. EUR

## Maßnahme 21-23 Historische Anwohnerstraßen Altstadt



### Maßnahmenbeschreibung

Die Erneuerung und Umgestaltung der historischen Straßen der Altstadt Schlamerstraße, Achterstraße und Fischerstraße zielt insbesondere auf eine Steigerung der Nutzungsqualität für den Fuß- und Radverkehr ab. Es wird ein barrierefreier Ausbau angestrebt. Auch die Themen Anwohnerparken und Lieferverkehre muss hier Berücksichtigung finden.

Aufgrund der betroffenen Genehmigungstatbestände gemäß § 12 Abs. 1 DSchG SH ist die Beteiligung des Denkmalschutzes hieran zu empfehlen.

Für die Umsetzung der Maßnahme sind die örtlichen Satzungen und ggf. vertiefende Aussagen und Ergebnisse des Verkehrsgutachtens sowie des zu erstellenden Material- und Gestaltungshandbuchs zu berücksichtigen.

Im Zuge der Umsetzung sollen konkrete Beiträge zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z.B. Bodensiegelung, klimafreundliche Mobilität, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Schaffung/ Erhalt oder Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Erhöhung der Biodiversität etc).

### Einzelmaßnahmen

21 Herstellung und Änderung Schlamerstraße (B 2.1.6)

22 Herstellung und Änderung Achterstraße (B 2.1.6)

23 Herstellung und Änderung Fischerstraße (B 2.1.6)

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 809 T - EUR

## Maßnahme 24-25 Knotenpunkt Am Strande / Kiekut / Am Yachthafen



### Maßnahmenbeschreibung

Um die Wegeverbindung zwischen der Innenstadt und der Halbinsel Steinwarder für Zufußgehende und Radfahrende zu verbessern und die dominierende Rolle des Kfz-Verkehrs im Straßenraum Am Strande herabzusetzen, ist die verkehrliche Neuordnung der Verkehrsströme am Knotenpunkt Am Strande (K 42) / Am Yachthafen / Kiekut (K 42) vorgesehen.

Voraussetzung für die Umsetzung dieser Maßnahme ist die vorangegangene Übertragung der Kreisstraßen-Abschnitte Bergstraße, Lauritz-Maßmann-Straße, Am Strande, Kiekut, Hafestraße und Wilhelmsplatz in die Gemeindehoheit. Damit verbunden ist der Tausch der „Südtangente“ Wendstraße/Schmiedestraße an den Kreis Ostholstein.

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes und die Änderung der Verkehrsführung sollen vorhandene funktionale und substanzielle Barrieren abgebaut, die verkehrsleitende Funktion erhalten und gleichzeitig eine sichere und attraktive Fußgänger- und Radverkehrsführung hergestellt werden. Dabei ist es zielführend den Zusammenhang zwischen sämtlichen Stadträumen der Innenstadt auch gestalterisch herzustellen.

Im Rahmen einer Vorprüfung sowie des erarbeiteten Verkehrsgutachtens wurden verschiedene Varianten zur Umgestaltung untersucht und müssen planerisch weiter konkretisiert werden. Folgende Punkte sollten dabei Berücksichtigung finden:

- Ausschluss von Durchgangsverkehr
- Sicherung der geordneten Verkehrsströme
- Neuordnung und klare Zuordnung der Flächenfunktionen
- Flächen zur sicheren Querung und Anbindung vorhalten
- Schaffung einer attraktiven Verkehrsfläche für Zufußgehende und Radfahrende
- Sicherung der Stellplatzzufahrten
- Neuordnung Parkraum und gleichzeitig wenig Einschränkungen der Stellplatznutzungen

Im Bereich des Straßenzuges Am Strande sollten maßgeblich Anpassungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer vorgenommen werden. Hier fehlen bspw. Warteflächen und Möglichkeiten zur Querung sowie durchgängige Wegeverbindungen.

Im Zuge der Umgestaltung Am Yachthafen ist es erforderlich sowohl die Sicherheit und Barrierefreiheit zu erhöhen, als auch den gestalterischen Zusammenhang und Übergang in die Altstadt zu definieren.

Insbesondere im Abschnitt Kiekut sind die Verkehrsflächen für Zufußgehende unterdimensioniert und die Querung nicht sicher möglich. Radfahrer wiederum bedürfen einer eindeutigen Flächenzuweisung.

Darüber hinaus soll die barrierefreie Verbindung zwischen der Innenstadt und der selbstständig geführten Fußgänger- und Radanlage am Binnensee über den Stellplatz sichergestellt werden.

Für die Umsetzung der Maßnahme sind vertiefende Aussagen und Ergebnisse des Verkehrsgutachtens sowie des Material- und Gestaltungshandbuchs zu berücksichtigen.

Im Zuge der Umsetzung sollen konkrete Beiträge zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z.B. Bodenentsiegelung, klimafreundliche Mobilität, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Schaffung/ Erhalt oder Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Erhöhung der Biodiversität etc)

#### Einzelmaßnahmen

24.1 Herstellung und Änderung Am Yachthafen (B 2.1.6)

24.2 Herstellung und Änderung Am Strande (B 2.1.6)

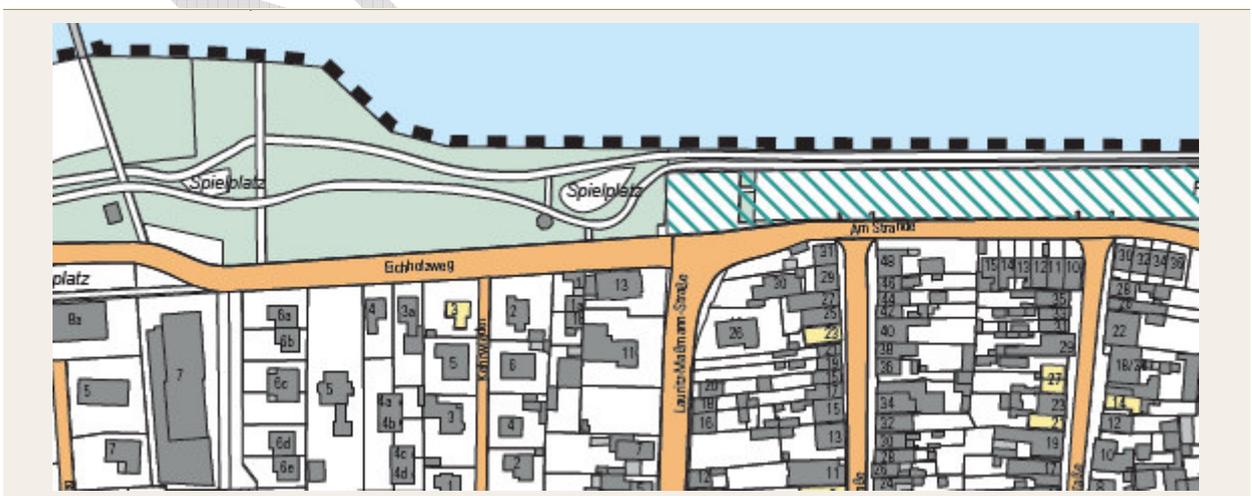
24.3 Herstellung und Änderung Kiekut (B 2.1.6)

25 Herstellung Wegeverbindung Anschluss Binnensee (B 2.1.6)

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 1,27 Mio. EUR

#### Maßnahme 26-27 Knotenpunkt Lauritz-Maßmann-Straße – Eichholzweg – Am Strande



### Maßnahmenbeschreibung

Der Tausch der Kreisstraße vorausgesetzt, sollen durch die Umgestaltung des Knotenpunkt Lauritz-Maßmann-Straße (K 42) / Eichholzweg / Am Strande (K 42) sowie die Straße Eichholzweg eine leistungsfähige Abwicklung der Kfz-Verkehre sowie sichere Querungsmöglichkeiten für den Rad- und Fußverkehr hergestellt werden.

Hierdurch sollen vorhandene funktionale und substanzielle Barrieren abgebaut, die verkehrsleitende Funktion erhalten und gleichzeitig eine attraktive Fußgänger- und Radverkehrsführung hergestellt werden.

Dies kann nach Aussage des Verkehrsgutachtens, bspw. mit der Gestaltung als dreiarmer Kreisverkehr erfolgen, die im Falle weiterer Entwicklungen auf der Halbinsel Steinwarder oder im Bereich des Ostsee Ferienparks deutliche Kapazitätsreserven vorhält.

Für die Umsetzung der Maßnahme sind vertiefende Aussagen und Ergebnisse des Verkehrsgutachtens zu berücksichtigen sowie ggf. des Material- und Gestaltungshandbuchs.

### Einzelmaßnahmen

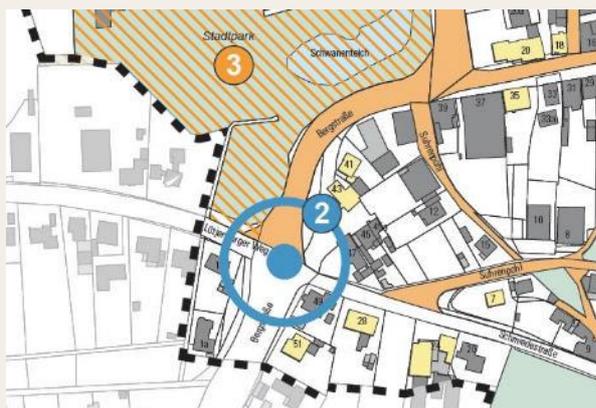
26 Herstellung und Änderung Knotenpunkt Lauritz-Maßmann-Straße / Eichholzweg / Am Strande (B 2.1.6)

27 Herstellung und Änderung Eichholzweg (B 2.1.6)

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 1,07 Mio. EUR

### Maßnahme 28-29 Knoten Bergstraße / Schmiedestraße (Mobilitätsstation)



### Maßnahmenbeschreibung

Die westliche Kreuzung Bergstraße / Schmiedestraße / Lütjenburger Weg stellt einen wichtigen Eingangs- und Verteilerpunkt zu Heiligenhafens Innenstadt dar. Eine Umgestaltung des Knotenpunkts zielt insbesondere auf die Behebung von funktionalen und Substanziellen Missständen innerhalb der Erschließungsflächen ab, auf den barrierefreien Ausbau sowie auf die Konzentration eines alternativen Mobilitätsangebots. In diesem Zusammenhang ist eine Neuordnung der Straßenräume sowie Bereiche im Umfeld denkbar, ggf. sollte der Erwerb von

Flächen erfolgen. Diese Mobilitätsstation West bildet ein kleines Pendant zum im Wilhelmsplatz im Osten und wird im Zuge der Umverteilung der Verkehre durch den Tausch von Teilen der K 42 einen wichtigen Verteilerknoten darstellen. Hier können auf umliegenden Flächen, bspw. vor dem derzeitigen Tourismusservice Carsharing Angebote, Stellplätze, Elektroaufladestationen oder auch weitere alternative Mobilitätsangebote, wie Leihräder vorgehalten werden.

Der im Übergang der Lauritz-Maßmann-Straße zu verortende Bereich der Bergstraße liegt derzeit noch in der Zuständigkeit des Kreises und hat eine übergeordnete verkehrsleitende Funktion. Eine mögliche Umwidmung von Teilen der Kreisstraße vorausgesetzt, sollten zur Behebung stadträumlicher Barrieren die vorliegenden Funktions- und Substanzmängel am Straßenkörper und die Steigerung der Nutzungsqualität für den Fuß- und Radverkehr, bspw. die Anpassung der Gehwegbreiten im Fokus stehen.

Für die Umsetzung der Maßnahme sind die örtlichen Satzungen und ggf. vertiefende Aussagen und Ergebnisse des Verkehrsgutachtens sowie des zu erstellenden Material- und Gestaltungshandbuchs zu berücksichtigen.

Im Zuge der Umsetzung sollen konkrete Beiträge zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z.B. Bodenentsiegelung, klimafreundliche Mobilität, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Schaffung/ Erhalt oder Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Erhöhung der Biodiversität etc)

#### Einzelmaßnahmen

28 Herstellung und Änderung Knoten Schmiedestraße / Bergstraße / Lütjenburger Weg (B 2.1.6)

29 Herstellung und Änderung Bergstraße (K 42) (B 2.1.6)

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 650 T - EUR

#### Maßnahme 30 ZOB Wilhelmsplatz



#### Maßnahmenbeschreibung

Sowohl für die innerörtliche als auch die überregionale Anbindung spielt der Wilhelmsplatz als östlicher Zugang zu Altstadt und Hafenkante eine zentrale Rolle. Derzeit stellt er sich als informeller Ankunftsart für den ÖPNV/-Busverkehr kombiniert mit einem Kreisverkehr dar. Die Gesamtsituation am Wilhelmsplatz bietet Flächenreserven, die den qualifizierten Ausbau hin zu einem zentralen Ankunftsart mit alternativem Angebot für die stadtverträgliche Mobilität befördern. Der Ortseingang und die überörtliche Anbindung sollen hier gleichermaßen funktional und qualitativ für Besucher, Pendler und Bewohner aufgewertet und bspw. mit Infrastruktur, wie Abstellanlagen und Ladestationen ausgestattet werden.

Große Teile der Flächen am Wilhelmsplatz befinden sich in kommunalem Zugriff. Teilbereiche stehen jedoch erst nach Klärung des Tauschs von Teilen der Kreisstraße zur Verfügung.

Hierzu sind umfangreiche funktionale Neuordnungen, Umbauten und Erweiterungen vorgesehen, welche eine enge Abstimmung und Kooperation der Akteure vor Ort bedarf. Um die oben genannten Zielvorstellungen zu erfüllen und die Umsetzung sicherzustellen, ist der gemeindliche Ankauf ergänzender Flächen vorgesehen. Nach Erstellung eines Nutzungskonzeptes kann mit der Planung und dem Umbau in den einzelnen Teilbereichen begonnen werden. Bisher wurden im Rahmen der Beteiligung und der fachplanerischen Empfehlungen im Verkehrskonzept folgende Entwicklungsziele und Funktionen genannt, die der Wilhelmsplatz zukünftig erfüllen soll: Dazu gehören

- Barrierefreier Umbau Bushaltestelle
- Ausbau Funktion ZOB
- Ausbau Parkbuchten für Reisebusse
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- Attraktive Begegnungs- und Aufenthaltsflächen, inklusive Wartebereich drinnen und draußen
- Öffentliches WC
- Information und Serviceangebote
- Fahrradabstellanlage inklusive Ladestation und Leihmöglichkeiten („Mobilitätsstation“)
- Optimierung der Erreichbarkeit durch Einbindung in Fahrradwegenetz
- Einrichten von Ladestationen für Pkw und Fahrrad
- Angebote alternativer Mobilität wie Carsharing, Citybikes etc.

Für die Umsetzung der Maßnahme sind vertiefende Aussagen und Ergebnisse des Verkehrsgutachtens sowie des zu erstellenden Material- und Gestaltungshandbuchs zu berücksichtigen. Weitere Fördermöglichkeiten sind ggf. als EU Mittel über das Programm zur nachhaltigen städtebaulichen Mobilität zu erhalten.

Im Zuge der Umsetzung sollen konkrete Beiträge zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z.B. Bodenentsiegelung, klimafreundliche Mobilität, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Schaffung/ Erhalt oder Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Erhöhung der Biodiversität etc)

#### Einzelmaßnahmen

30.1 Erwerb Grundstücke Wilhelmsplatz (B 2.1.1)

30.2 Herstellung und Änderung ZOB Wilhelmsplatz (B 2.1.6)

Zuständigkeit            Stadt Heiligenhafen

Kosten (geschätzt)    1,02 Mio. EUR

### Maßnahme 31 Neue Wegeverbindung Am Stadtgraben - Thulboden



#### Maßnahmenbeschreibung

Zur Erhöhung der stadträumlichen Durchlässigkeit soll eine Wegeverbindung für Zufußgehende und Radfahrende zwischen den Straßen Thulboden und Am Stadtgraben gesichert und hergestellt werden. Ggf. ist hier eine Twietenlösung erforderlich, die einen Durchgang durch den hier vorgesehenen Neubau zur Schließung der Raumkante am Thulboden ermöglicht.

Für die Umsetzung der Maßnahme sind die örtlichen Satzungen und ggf. vertiefende Aussagen und Ergebnisse des Verkehrsgutachtens sowie des zu erstellenden Material- und Gestaltungshandbuchs zu berücksichtigen.

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 14 T - EUR

## Maßnahme 32-33 Fußwege



### Maßnahmenbeschreibung

Mit der Erneuerung und Umgestaltung der vorhandenen Fußwege Neuer Gang und Suhrenpohl wird die Nutzungsqualität für Fußgänger und Radfahrer erhöht und ein barrierefreier Ausbau angestrebt.

### Einzelmaßnahmen

32 Herstellung und Änderung Fußweg Suhrenpohl (B 2.1.6)

33 Herstellung und Änderung Fußweg Neuer Gang (B 2.1.6)

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 159 T - EUR

## Maßnahme 34 Promenade Am Yachthafen



### Maßnahmenbeschreibung

Die Erneuerung und Umgestaltung des Promenadenbereichs um den Kommunalhafen zielt insbesondere auf Behebung der substanziellen und funktionalen Missstände und die Erhöhung der Barrierefreiheit ab. Darüber hinaus ist auch die Schaffung eines klar erkennbaren gestalterischen Zusammenhangs bzw. Übergangs in Bezug auf die Altstadt sinnvoll.

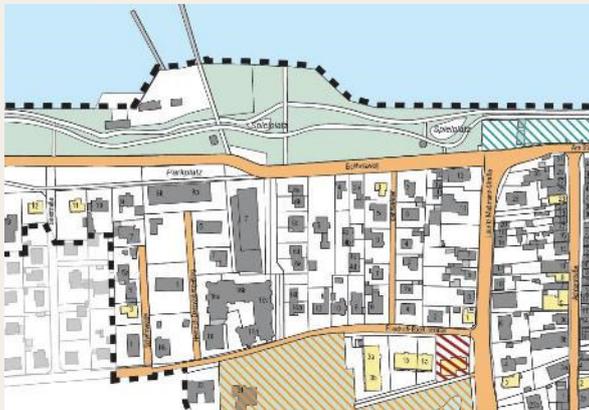
Für die Umsetzung der Maßnahme sind die örtlichen Satzungen und ggf. vertiefende Aussagen und Ergebnisse des Verkehrsgutachtens sowie des zu erstellenden Material- und Gestaltungshandbuchs zu berücksichtigen.

Im Zuge der Umsetzung sollen konkrete Beiträge zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z.B. Bodenentsiegelung, klimafreundliche Mobilität, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Schaffung/ Erhalt oder Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Erhöhung der Biodiversität etc).

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 816 T - EUR

### Maßnahme 35-37 Wohn- und Anliegerstraßen West



### Maßnahmenbeschreibung

Die Erneuerung und Umgestaltung der Wohn- und Anliegerstraßen West zielt insbesondere die Behebung substanzieller und funktionaler Mängel sowie den barrierefreien Ausbau ab.

Für die Umsetzung der Maßnahmen sind die örtlichen Satzungen und ggf. vertiefende Aussagen und Ergebnisse des Verkehrsgutachtens zu berücksichtigen.

### Einzelmaßnahmen

- 35 Herstellung und Änderung Friedrich-Ebert-Straße (B 2.1.6)
- 36 Herstellung und Änderung Kehrweier (B 2.1.6)
- 37 Herstellung und Änderung Schafsweide (B 2.1.6)

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 506 T- EUR

### Maßnahme 38 Suhrenpohl



### Maßnahmenbeschreibung

Die Erneuerung und Umgestaltung des Suhrenpohl zielt insbesondere auf eine Steigerung der Nutzungsqualität für alle Verkehrsträger ab. Es wird ein barrierefreier Ausbau sowie die Ertüchtigung der Rigole/Regenwasserversickerung angestrebt.

Für die Umsetzung der Maßnahmen sind die örtlichen Satzungen und ggf. vertiefende Aussagen und Ergebnisse des Verkehrsgutachtens zu berücksichtigen.

Im Zuge der Umsetzung sollen konkrete Beiträge zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z.B. Bodenentsiegelung, klimafreundliche Mobilität, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Schaffung/ Erhalt oder Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Erhöhung der Biodiversität etc).

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 407 T - EUR

## Maßnahme 39-41 Erschließungsstraßen Altstadt - Hafen



### Maßnahmenbeschreibung

Die Erneuerung und Umgestaltung der die Altstadt und den Hafen verbindenden Straßenzüge zielt auf die Behebung funktionaler und substanzieller Missstände ab sowie die Anpassung an zukünftige Bedarfe. Insbesondere die Steigerung der Nutzungsqualität für den Fuß- und Radverkehr sowie der barrierefreie Ausbau werden angestrebt.

Für die Umsetzung der Maßnahme sind die örtlichen Satzungen und ggf. vertiefende Aussagen und Ergebnisse des Verkehrsgutachtens sowie des zu erstellenden Material- und Gestaltungshandbuchs zu berücksichtigen. Im Zuge der Umsetzung sollen konkrete Beiträge zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z.B. Bodenentsiegelung, klimafreundliche Mobilität, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Schaffung/ Erhalt oder Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Erhöhung der Biodiversität etc).

### Einzelmaßnahmen

- 39 Herstellung und Änderung Börsengang (B 2.1.6)
- 40 Herstellung und Änderung Poststraße (B 2.1.6)
- 41 Herstellung und Änderung Röwersgang (B 2.1.6)

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 186 T - EUR

## Maßnahme 42-45 Erschließungsstraßen Hafenkante



### Maßnahmenbeschreibung

Die Erneuerung und Umgestaltung der Straßen in Hafennähe und im zukünftigen Entwicklungsgebiet Hafenkante zielt auf die Behebung funktionaler und substanzieller Missstände sowie die Anpassung an zukünftige Bedarfe ab. Die Neuordnung und Aufwertung hat eine besondere Relevanz für die Qualifizierung Erschließungsanlagen und Freiräume der Innenstadt. Die vorliegenden Mängel und der dadurch bestehende Neuordnungs- und Aufwertungsbedarf betrifft die Erschließungsanlagen. Hier werden auf Basis eines Rahmenplans nicht nur neue Räume, sondern auch die stadträumliche Anbindung zwischen dem Hafen, den östlich gelegenen Ortsteilen und der Altstadt definiert.

Ziel ist es, diesen Bereich als mischgenutzten Schwerpunkt der Innenstadt weiterzuentwickeln und dabei hohe Qualitäten im öffentlichen Raum zu realisieren. Es sind die städtebaulichen Bezüge und stadträumlichen Anknüpfungspunkte zur Altstadt und Hafen zu stärken und auszubauen, um die Hafenkante als hochattraktiven Teilraum der Innenstadt zu aktivieren. Insbesondere die Steigerung der Nutzungsqualität für den Fuß- und Radverkehr sowie der barrierefreie Ausbau werden angestrebt.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen steht vorbehaltlich der Ergebnisse der Rahmenplanung Hafenkante, da sie möglicherweise in einer zukünftigen Neuordnung aufgeht.

Für die Umsetzung der Maßnahme sind die örtlichen Satzungen und ggf. vertiefende Aussagen und Ergebnisse des Verkehrsgutachtens sowie des zu erstellenden Material- und Gestaltungshandbuchs zu berücksichtigen. Im Zuge der Umsetzung sollen konkrete Beiträge zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z.B. Bodenentsiegelung, klimafreundliche Mobilität, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Schaffung/ Erhalt oder Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Erhöhung der Biodiversität etc).

### Einzelmaßnahmen

- 42 Herstellung und Änderung Werftstraße (B 2.1.6)
- 43 Herstellung und Änderung Zollstraße (B 2.1.6)
- 44 Herstellung und Änderung Kapitän-Nissen-Straße (B 2.1.6)
- 45 Herstellung und Änderung Am Ufer (B 2.1.6)

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 1,7 Mio. EUR

#### Maßnahme 46 Hafenstraße



#### Maßnahmenbeschreibung

Die Erneuerung und Umgestaltung der Hafenstraße dient der Behebung substanzieller und funktionaler Mängel und insbesondere der Erhöhung der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit für alle Verkehrsträger.

Für die Umsetzung der Maßnahmen sind die örtlichen Satzungen und ggf. vertiefende Aussagen und Ergebnisse des Verkehrsgutachtens zu berücksichtigen.

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 180 T - EUR

## Maßnahme 47 Kirchinsel und Umfeld



### Maßnahmenbeschreibung

Die historischen Grünflächen der Kirchinsel sollten mit Hilfe eines Nutzungs- und Pflegekonzeptes angepasst und qualifiziert werden. Ziel ist die bessere Durchwegung sowie die Aufwertung der historischen Grünfläche. Die Grünflächen befinden sich im Eigentum der Kirche, die Erschließungsflächen in der Zuständigkeit der Kommune. Alle Flächen sind geschichtsbedingt öffentlich gewidmet, da sie vor 1950 öffentlich zugänglich waren.

Im Zusammenhang mit der Modernisierung und Instandsetzung des kommunalen Heimatmuseums sind Synergien der Freiraumnutzung und ggf. anderwärtige Förderkulissen zu prüfen.

Aufgrund der betroffenen Genehmigungstatbestände gemäß § 12 Abs. 1 DSchG SH ist die Beteiligung des Denkmalschutzes hieran zu empfehlen.

Im Zuge der Umsetzung sollen konkrete Beiträge zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z.B. Bodenentsiegelung, klimafreundliche Mobilität, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Schaffung/ Erhalt oder Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Erhöhung der Biodiversität etc)

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 50 T - EUR

## Maßnahme 48 Modernisierung und Instandsetzung - Sanierung von Gebäuden mit hohem (10), mittleren (85) oder niedrigen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf (615)

### Maßnahmenbeschreibung

Für die Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter können gemäß B2.2.1 StBauFR SH 2015 Städtebauförderungsmittel eingesetzt werden. Hierfür ist ein gesonderter Beschluss der Gemeindevertretung erforderlich. Im empfohlenen Sanierungsgebiet befinden sich 85 Gebäude mit mittlerem und neun Gebäude mit

einem hohen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf. Die geschätzten Kosten basieren auf folgenden angenommenen Parametern:

Kostenschätzung hoher Bedarf: 150T Euro/Gebäude; Bei einer Realisierungsquote von 10 Gebäuden = 1,5 Mio. Euro. Förderquote ist noch nicht festgesetzt. Beispielwert Annahme von ca. 20% der Kosten werden voll gefördert = 300 T Euro.

Kostenschätzung mittlerer Bedarf: 100T Euro/Gebäude; Bei einer Realisierungsquote von 85 Gebäuden = 8,5 Mio Euro. Förderquote ist noch nicht festgesetzt. Beispielwert Annahme von ca. 20% der Kosten werden voll gefördert = 1,7 Mio. Euro.

Die Durchführung der Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen bleibt den Eigentümerinnen und Eigentümern überlassen. Eine Modernisierungsberatung ist im Vorfeld erforderlich. Sofern die zügige und zweckmäßige Durchführung durch Eigentümerschaft nicht gewährleistet ist, kann die Gemeinde die Maßnahmen selbst durchführen. Ggf. ist hierfür im Einzelfall der (Zwischen-) Erwerb des jeweiligen Grundstücks erforderlich.

Die Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe wurden auf Grundlage einer äußeren Inaugenscheinnahme beurteilt. Es können dadurch lediglich jene Bauteile beurteilt werden, die von den öffentlichen Flächen (Straßen) aus einsehbar sind. Nähere Betrachtungen von Gebäuden und Erkenntnisse im Laufe der Gesamtmaßnahme können im Einzelfall dazu führen, dass eine andere Einstufung des Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfs zu erfolgen hat. Demzufolge können sich auch Fördermöglichkeiten für Gebäude eröffnen, die vorerst nur mit einem niedrigen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf eingestuft wurden.

Aufgrund der betroffenen Genehmigungstatbestände gemäß § 12 Abs. 1 DSchG SH ist die Beteiligung des Denkmalschutzes hieran zu empfehlen. Im Zuge der Umsetzung sollen konkrete Beiträge zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z.B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität etc.)

**Zuständigkeit** Eigentümerschaft

**Kosten (geschätzt)** 2 Mio. EUR

---

**Maßnahme 49-50 Betriebsverlagerung**

**Maßnahmenbeschreibung**

Im Bereich der zukünftigen Entwicklungsfläche Hafenkante sowie Am Stadtgraben ist es ggf. erforderlich angesiedelte Betriebe zu verlagern, um die Flächen im Sinne der Sanierungsziele aufzuwerten.

**Einzelmaßnahmen**

50 Betriebsverlagerung Hafenkante (B 2.2.6)

51 Betriebsverlagerung Am Stadtgraben (B 2.2.6)

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 400 T - EUR

---

**Maßnahme 51            Verfügungsfonds****Maßnahmenbeschreibung**

Der Verfügungsfonds soll Anreize zur Aktivierung des privaten Engagements und privater Finanzressourcen für die Entwicklung des Ortszentrums bieten. Dabei soll eine Stärkung der Selbstorganisation der privaten Kooperationspartnerinnen und -partner erfolgen und die Umsetzung „eigener“ Projekte unterstützt werden.

**Zuständigkeit**            Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)**    450 T - EUR

---

**Maßnahme 52            Kunst im öffentlichen Raum****Maßnahmenbeschreibung**

Als Ergänzung und Förderung von Kunst und Kultur, sollte für die Aufwertung im öffentlichen Raum auch Kunst vorgesehen werden, bspw. im Bereich des zukünftigen Kultur- und Bildungshauses oder am Marktplatz.

**Zuständigkeit**            Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)**    50 T - EUR

---

**Maßnahme 53            Sanierungsträger****Maßnahmenbeschreibung**

Für die Umsetzung der Sanierungsziele bedarf es einer kontinuierlichen Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung über den gesamten Sanierungszeitraum. Hierfür wird gem. §158 und §159 BauGB ein Sanierungsträger gebunden. Somit kann die Stadt Heiligenhafen einen Sanierungsträger gemäß §158 und §159 BauGB beauftragen. Die Maßnahme stellt die Vergütung des Sanierungsträgers für die ihm übertragenen Aufgaben dar, inklusive der Kosten für die Vergabe und Ausschreibung durch die GMSH oder ein berechtigtes Büro / Anwaltskanzlei.

**Einzelmaßnahmen**

53.1 Sonstige Beauftragte (B 3.4)

53.2 Sanierungsträger (B 3.1)

**Zuständigkeit**            Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)**    1,5 Mio. EUR

---

---

**Maßnahme 54**                    **Zentrumsmanagement****Maßnahmenbeschreibung**

Das Zentrumsmanagement soll integrierte und kooperative Ansätze der Zentrenentwicklung unterstützen und umsetzen. Ziel ist dabei die Sicherstellung einer Funktions- und Nutzungsvielfalt im Sinne eines ausgewogenen Branchenmix, die Reduzierung von Leerstand und damit die Stärkung der lokalen Ökonomie sowie die Belebung und Steigerung der Anziehungskraft der Innenstadt. Dafür sollen alle relevanten Akteursgruppen vernetzt und gemeinsame Projekte angestoßen werden, wie bspw. gemeinsame Überlegungen mit EigentümerInnen über die Änderung von Erdgeschossnutzungen oder Grundrissanpassungen sowie die gezielte Ansprache von NutzerInnen und Abstimmung von Angeboten. Eine enge Zusammenarbeit mit Gewerbetreibenden, Eigentümerschaft sowie Verbänden und auch kommunaler Wohnungsbaugesellschaft ist eine wichtige Voraussetzung für ein effektives Zentrumsmanagement.

**Zuständigkeit**                    Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)**            250 T - EUR

---

**Maßnahme 55**                    **Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung****Maßnahmenbeschreibung**

Für den Erfolg der städtebaulichen Gesamtmaßnahme bedarf es in der Vorbereitung und Durchführung einer intensiven Beteiligung und Information der Öffentlichkeit bspw. mit Hilfe kontinuierlicher und dokumentierender Öffentlichkeitsarbeit. Dies kann bspw. über regelmäßige Veranstaltungen zur Zielgruppeneinbindung, die dauerhafte digitale Präsenz, Apps oder auch klassische Pressearbeit erfolgen.

**Zuständigkeit**                    Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)**            80 T - EUR

---

**Maßnahme 56**                    **Fortschreibung Klimakonzept****Maßnahmenbeschreibung**

Das 2012 erstellte Klimaschutzkonzept der Stadt Heiligenhafen bildet bislang die Grundlage städtischen Handelns im Sinne von Klimaschutz und -anpassung. Um gesetzte Ziele und bereits angedachte Maßnahmen auf einen aktuellen Stand zu bringen und dem integrierten Anspruch einer zukünftigen Stadtentwicklung genüge zu tragen, ist es erforderlich das Klimaschutzkonzept fortzuschreiben. In diesem Sinne sollten für die Innenstadt bspw. folgende Aspekte mitberücksichtigt werden:

- Behutsame Innenentwicklung,
- Erhalt und Ausbau von Grünflächen sowie Grünausstattung im Siedlungsraum, zur Bewahrung der kühlenden Wirkung von Freiflächen und Grünstrukturen,
- Indikatoren für mögliche Energieeinsparpotenziale benennen (z. B. der bauliche Zustand der Gebäude bzw. dessen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf),
- Die Fortschritte der energetischen Sanierung und andere Möglichkeiten/ Pläne der Optimierung transparent und in der Öffentlichkeit bekannt machen,

- Befragungen der Haushalte durchführen und Ergebnisse/ Energieeinsparpotenziale herausarbeiten,
- Wiedergewinnung von Rückhalteräumen (in gewässerbezogener Abstimmung gemäß Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)),
- Beschränkung von Flächenversiegelungen,
- Festlegung von Siedlungs- und Verkehrsflächen sowie von Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen,
- Bewirtschaftung des Niederschlagswassers im Siedlungsgebiet durch Retention sowie Bemessung der Kanalisation und von Kläranlagen,
- Etc.

Diese Maßnahme lässt sich aktuell nicht über Städtebaufördermittel finanzieren, dennoch ist sie maßgeblich um die Lebensqualität und -grundlagen für nachfolgende Generationen in Heiligenhafen zu sichern. Hierfür sollten ggf. anderwärtige Fördermöglichkeiten herangezogen werden.

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 25 T - EUR

## **Maßnahme 57**      **Ärztehaus**

### **Maßnahmenbeschreibung**

Im Sinne der Sicherung der Daseinsvorsorge und gesundheitsbezogenen Infrastruktur bietet sich bspw. auf den Potenzialflächen am Thulboden die Entwicklung eines Ärztehauses an. Die Verortung im Thulboden ermöglicht zum einen die Schließung der Baulücke im Bereich des temporären Parkplatzes und gleichzeitige Neudefinition der Raumkante. Die Fläche befindet sich in kommunalem Eigentum, von zwei Seiten aus zu erreichen (Thulboden, Am Stadtgraben) und bietet eine barrierearme Zugänglichkeit für alle Gesellschaftsgruppen. Ggf. kann durch die Neuanlage einer zusätzlichen Bushaltestelle die Anbindung ausgebaut werden.

Eine funktionale und gleichzeitig gestalterische Aufwertung an diesem ortsbildprägenden Standort erfordert zunächst eine Machbarkeitsstudie mit Aussagen zu grundlegenden stadträumlichen Bezügen, Kubatur, Nutzung und Trägerschaft eines möglichen Neubaus, bzw. auch einen alternativen Standort prüfen (Bspw. Entwicklung Hafenkante).

Um im Thulboden das Ortsbild maßstabsgerecht und nachhaltig zu ergänzen, sollten im Zuge der Baulückenschließung vorhandene qualitätssichernde Instrumente wie Erhaltungs- und Gestaltungssatzung sowie städtebauliche Vertragsregelungen Einsatz finden.

Diese Maßnahme lässt sich aktuell nicht über Städtebaufördermittel finanzieren, dennoch ist sie maßgeblich um die Daseinsvorsorge zu sichern. Hierfür sollten ggf. anderwärtige Fördermöglichkeiten herangezogen werden.

Im Zuge der Umsetzung sollen konkrete Beiträge zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z.B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität etc.).

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** N.N.

## **Maßnahme 58**      **Parkraumkonzept und -leitsystem**

### **Maßnahmenbeschreibung**

Insbesondere die Ordnung des Parkraums ist ein wichtiges Thema der NutzerInnen und Anwohnerschaft in Heiligenhafens Innenstadt. Aufbauend auf den Aussagen des Verkehrsgutachtens ist es erforderlich, eine einheitliche Bewirtschaftung des Parkraums zu gewährleisten und gleichzeitig die Übersicht über das Angebot zu ermöglichen. Hierfür sollte ggf. auch ein Parkleitsystem installiert werden.

Diese Maßnahme lässt sich aktuell nicht über Städtebaufördermittel finanzieren, dennoch ist sie maßgeblich um die Belastungen durch den Parksuchverkehr zu verringern. Hierfür sollten ggf. anderwärtige Fördermöglichkeiten herangezogen werden.

**Zuständigkeit**              Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)**      50 T - EUR

---

## **Maßnahme 59**      **Übergeordnetes Informations- und Orientierungssystem**

### **Maßnahmenbeschreibung**

Im Sinne der besseren stadträumlichen Orientierung und Information von Bewohnern und Besuchern ist vorgesehen, ein Informations- und Orientierungssystem, bspw. in Form von Beschilderungen, interaktiven Tafeln, ergänzenden Apps etc. einzurichten. Dabei lassen sich bspw. auch touristisch attraktive Routen in Form von Stadtspaziergängen ausschildern.

Diese Maßnahme lässt sich aktuell nicht über Städtebaufördermittel finanzieren, dennoch ist sie maßgeblich, vor allem um die touristische Attraktivität zu erhöhen. Hierfür sollten ggf. anderwärtige Fördermöglichkeiten herangezogen werden.

**Zuständigkeit**              Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)**      40 T - EUR

---

**Maßnahme 60**      **Fortschreibung Wohnraumversorgungskonzept****Maßnahmenbeschreibung**

Die Aktivierung von Brach- und Potenzialflächen im Sinne der Wohnraumversorgung soll auf Basis der aktuell ermittelten Angebots- und Nachfragesituation in der Innenstadt erfolgen. Hierfür ist die Fortschreibung des Wohnraumversorgungskonzeptes (ggf. maßnahmenbezogen) notwendig. Die Daten und Ergebnisse sollen bei der Veräußerung von kommunalen Grundstücken sowie in der Neuausweisung von Planrecht berücksichtigt und als langfristige Entwicklungsstrategie zur Wohnraumentwicklung innerhalb der Innenstadt zugrunde gelegt werden.

Diese Maßnahme lässt sich aktuell nicht über Städtebaufördermittel finanzieren, dennoch ist sie maßgeblich, für die bedarfsgerechte Wohnraumversorgung und zielgerichtete Innenentwicklung. Hierfür sollten ggf. anderwärtige Fördermöglichkeiten herangezogen werden.

**Zuständigkeit**      Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)**      20 T - EUR

---

**Maßnahme 61**      **Aktivierung Wohnbauflächen****Maßnahmenbeschreibung**

In der Innenstadt finden sich zahlreiche Potenzialflächen, die sich zur Nachverdichtung insbesondere für die Wohnraumentwicklung anbieten. Die Entwicklung dieser Flächen sollte strategisch mit Hilfe der Wohnraumbedarfsanalyse und deren Fortschreibung erfolgen, wobei die kommunale Wohnungsbaugesellschaft hier auch für die Sicherung von bezahlbarem Wohnungsangebot für Ortsansässige eintreten sollte. Darüber hinaus bietet sich die vorhabenbezogene Zusammenarbeit mit privaten Bauträgern bei gleichzeitigem Einsatz hoheitlicher Steuerungsinstrumente an.

Diese Maßnahme lässt sich aktuell nicht über Städtebaufördermittel finanzieren, dennoch ist sie maßgeblich, vor allem um dem Bedarf an zeitgemäßem Wohnraum zu begegnen. Hierfür sollten ggf. anderwärtige Fördermöglichkeiten herangezogen werden.

Im Zuge der Umsetzung sollen konkrete Beiträge zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z.B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität etc.).

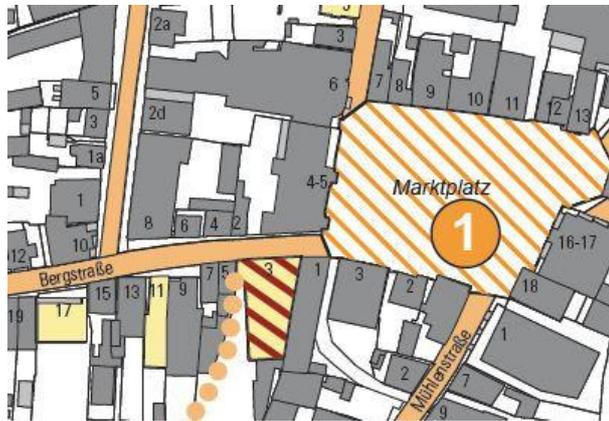
**Zuständigkeit**      Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)**      N.N.

---

## Maßnahme 62

## Erweiterung Stadverwaltung am Markt (Bergstraße 3)



### Maßnahmenbeschreibung

Unmittelbar am Markt gelegen stellt das Grundstück Bergstraße 3 eine Schlüsselfläche dar. Mit dem Erwerb bietet sich die Möglichkeit, sowohl das Stadtbild zu erhalten und gleichzeitig zur Belebung der Altstadt eine publikumsbezogene öffentliche Nutzung unterzubringen, bspw. die Erweiterung des Bürgerservice oder anderer Bereiche der Stadtverwaltung. Auf Basis eines zeitgemäßen Nutzungs- und Modernisierungskonzeptes kann das Gebäude angepasst und für zentrenrelevante Nutzungen instandgesetzt werden. Mit dem bereits vorhandenen Durchgang im Erdgeschoss und einer möglichen südlichen Anbindung, ggf. durch den Zukauf weiterer Erschließungsflächen, kann eine neue Wegeverbindung zwischen Markt und dem südwestlich gelegenen Suhrenpohl entstehen. Inwiefern Wohnen in kommunaler Hand an dieser Stelle erfolgen kann, sollte auch geprüft werden.

Grundsätzlich ist für die Stadt Heiligenhafen die Sicherung von Liegenschaften im Altstadtkern und im Umfeld des Marktes von Bedeutung, da durch den kommunalen Erwerb oder die Widmung von Grundstücken und Gebäuden der langfristige Erhalt von öffentlichen Nutzungen und Funktionen auch die Belebung der Altstadt gewährleistet.

Diese Maßnahme lässt sich aktuell nicht über Städtebaufördermittel finanzieren, dennoch ist sie maßgeblich, vor allem um mehr frequenzbringende Nutzungen in der Altstadt zu verorten. Hierfür sollten ggf. anderwärtige Fördermöglichkeiten herangezogen werden.

**Zuständigkeit**            Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)**    N.N.

## Maßnahme 63 Heimatmuseum



### Maßnahmenbeschreibung

Das stadtbildprägende Gebäude des Heimatmuseums soll hinsichtlich seiner Funktion und Nutzungsmöglichkeiten überprüft und im Anschluss energetisch und denkmalgerecht modernisiert werden.

Auch die Aufwertung der Kircheninsel ist in diesem Zusammenhang zu nennen – hier sollten Synergien geprüft werden, die bspw. durch eine gemeinsame Freiraumnutzung und -pflege entstehen.

Für die Umsetzung der Maßnahme sind die örtlichen Satzungen und ggf. vertiefende Aussagen und Ergebnisse des Verkehrsgutachtens sowie des zu erstellenden Material- und Gestaltungshandbuchs zu berücksichtigen.

Aufgrund der betroffenen Genehmigungstatbestände gemäß § 12 Abs. 1 DSchG SH ist die Beteiligung des Denkmalschutzes hieran zu empfehlen.

Im Zuge der Umsetzung sollen konkrete Beiträge zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z.B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität etc.).

Diese Maßnahme lässt sich aktuell nicht über Städtebaufördermittel finanzieren, dennoch ist sie maßgeblich, vor allem um mehr frequenzbringende Nutzungen in der Altstadt zu halten. Hierfür sollten ggf. anderwärtige Fördermöglichkeiten herangezogen werden.

**Zuständigkeit** Stadt Heiligenhafen

**Kosten (geschätzt)** 300 T EUR

## 5.4. Kosten- und Finanzierungsübersicht

Die KoFi bezieht sich nur auf das zukünftige Sanierungsgebiet. Maßnahmen ohne StBauF-Mittel werden unter Sonstige Maßnahmen aufgenommen und sofern möglich mit kalkulierten Kosten abgebildet.

### 5.4.1. Kostenübersicht

ENTWURF

Kostenarten	Kostenübersicht in T€								
	Maßnahmennummer	Kosten insgesamt (brutto)	Annahme Fördersatz SIBauFR SH 2015	Annahme Städtebau-Fördermittel (brutto)	SIBauFM Bund und Land	SIBauFM Eigenanteil der Kommune	(weitere) Eigenanteile der Kommune	Sonstige Mittel	Trägerschaft dieser Mittel andere Fördermittel
<b>B 1 Maßnahmen der Vorbereitung</b>									
<b>B 1.1 Maßnahmen nach §140 BauZB</b>									
Vorbereitende Untersuchungen und integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept	1	70.000	100%	70.000	46.667	23.333			
Anpassung bestehender Bebauungspläne	2	30.000	100%	30.000	20.000	10.000			
Neuaufstellung Bebauungspläne (Hafenkante, Am Stadtgraben)	3	45.000	100%	45.000	30.000	15.000			
Fortschreibung Erhaltungs- und Ortgestaltungsplanung	4	15.000	100%	15.000	10.000	5.000			
Verfahrenskonzept	5	60.000	100%	60.000	40.000	20.000			
Maßstab- und Gestaltungshandbuch Innenstadt	6	20.000	100%	20.000	13.333	6.667			
Rahmenplan Hafenkante incl. Wettbewerb	7.1	250.000	100%	250.000	156.667	93.333			
<b>Zwischensumme</b>		<b>490.000</b>		<b>490.000</b>	<b>326.667</b>	<b>163.333</b>			
<b>B 2 Maßnahmen der Durchführung</b>									
<b>B 2.1 Ordnungsmaßnahmen</b>									
<b>B 2.1.1 Erwerb von Grundstücken</b>									
Entwicklung Hafenkante	7.2	300.000	100%	300.000	200.000	100.000			
Neue Wegeverbindung Marktplatz-Suhrenpohl	8.1	8.400	100%	8.400	5.600	2.800			
GBF Am Stadtgraben/Wendstraße (Kultur- und Bildungshaus)	9.1	517.920	100%	517.920	345.280	172.640	0		
GBF Stadtbücherei (Brückstr. 5)	10.1	345.000	100%	345.000	230.000	115.000	0		
Grundstücke Wilhelmplatz (Amdorferung, Kreis OH und privat)	30.1	25.000	100%	25.000	16.667	8.333			
<b>B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken</b>									
Entwicklung Hafenkante	7.3	300.000	100%	300.000	200.000	100.000			
GBF Am Stadtgraben/Wendstr. (kommunales Eigentum)	9.2	60.000	100%	60.000	40.000	20.000	0		
GBF Am Stadtgraben / Wendstraße (öffentlich, Ankauf)	9.3	40.000	100%	40.000	26.667	13.333	0		
alle Stadtbücherei (kommunales Eigentum)	10.2	100.000	100%	100.000	66.667	33.333			
<b>B 2.1.5 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen</b>									
Stadtpark	11	300.000	100%	300.000	200.000	100.000			
Spielplatz Stadtpark	12	220.000	100%	220.000	146.667	73.333			
Marktplatz (Initiative Freiraumplanerischer Wettbewerb)	13	1.112.540	100%	1.112.540	741.693	370.847			
Brückstraße	14	342.790	100%	342.790	228.527	114.263			
Waldweg	15	107.800	100%	107.800	71.867	35.933			
Nischenstraße	16	43.340	100%	43.340	28.893	14.447			
Mühlenstraße	17	307.420	100%	307.420	204.946	102.473			
Mühlentor	18	56.550	100%	56.550	37.700	18.850			
Bergstraße (Achse)	19	366.540	100%	366.540	244.360	122.180			
Thauboden (Achse)	20	753.280	100%	753.280	502.187	251.093			
Schlemerstraße	21	238.140	100%	238.140	158.760	79.380			
Achenstraße	22	321.840	100%	321.840	214.560	107.280			
Fachsenstraße	23	249.120	100%	249.120	166.080	83.040			
Knoten Am Strande / Am Yachthafen / Kieku	24	1.244.160	100%	1.244.160	829.440	414.720			
Wegeverbindung Anachlase Binnensee	25	25.800	100%	25.800	17.200	8.600			
Knoten Lauritz-Maßmann-Straße / Eichholzweg / Am Strande	26	194.760	100%	194.760	129.840	64.920			

Kostenarten		Kostenübersicht in T€								
		Maßnahmennummer	Kosten insgesamt (brutto)	Annahme Fördersatz StBAuFR SH 2015	Annahme Städtebau-Fördermittel (brutto)	StBAuFM Bund und Land	StBAuFM Eigenanteil der Kommune	(weitere) Eigenanteile der Kommune	Sonstige Mittel	Trägerschaft dieser Mittel/ andere Fördermittel
	Eichholweg	27	602.360	100%	602.360	588.240	294.120			
	Friedrich-Bergstraße/ Schneide Straße/ Lützenburger Weg (Mobilitätsaktion)	28	194.760	100%	194.760	129.540	64.920			
	Bergstraße (K 42)	29	454.860	100%	454.860	303.240	151.620			
	ZOB Wilhelmplatz	30.2	1.008.154	100%	1.008.154	672.103	336.051			
	Freizeitliche-Angebot Jugendliche Hafenkante	7.4	106.000	100%	106.000	72.000	36.000			
	Neue Wegeverbindung Marktplatz-Suhrenpohl	8.2	28.000	100%	28.000	18.667	9.333			
	Neue Wegeverbindung Am Stadtgraben-Thuboden	31	13.560	100%	13.560	9.040	4.520			
	Fußweg Suhrenpohl	32	136.920	100%	136.920	91.280	45.640			
	Fußweg Neuer Gang (Thuboden-Wendstraße Bereich)	33	19.800	100%	19.800	13.200	6.600			
	Promenade Am Yachthafen	34	816.420	100%	816.420	544.280	272.140			
	Friedrich-Ebert-Straße	35	343.260	100%	343.260	228.840	114.420			
	Hafnieder	36	76.150	100%	76.150	52.100	26.050			
	Schafswede	37	85.050	100%	85.050	56.700	28.350			
	Suhrenpohl	38	407.250	100%	407.250	271.500	135.750			
	Am Stadtgraben	9.4	294.300	100%	294.300	196.200	98.100			
	Börsengang	39	7.950	100%	7.950	5.300	2.650			
	Probitze	40	121.140	100%	121.140	80.760	40.380			
	Röbengang	41	57.450	100%	57.450	38.300	19.150			
	Werftstraße	42	558.720	100%	558.720	372.480	186.240			
	Zollstraße	43	110.160	100%	110.160	73.440	36.720			
	Kapitän-Nissen-Straße	44	661.300	100%	661.300	454.200	227.100			
	Am Ufer	45	370.800	100%	370.800	247.200	123.600			
	Hafenstraße	46	180.000	100%	180.000	120.000	60.000			
	Hörnswal (evtl. 2.1.8)	47	50.000	100%	50.000	33.333	16.667			
	<b>Zwischensumme</b>		<b>14.588.734</b>		<b>14.588.734</b>	<b>9.692.469</b>	<b>4.796.246</b>	<b>0</b>		
<b>B 2.2 Baumaßnahmen</b>										
B 2.2.1	Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter (85 mittlere, 10 schlechter Zustand)	48	2.000.000	100%	2.000.000	1.333.333	666.667	0		
B 2.2.4	Neubau von Einzelwohnungen und sonstigen Wohnungen Dritter (Hafenkante)	7.5	1.000.000	100%	1.000.000	666.667	333.333	0		
B 2.2.5	GBF Stadtbücherei, Bsp. Brückstr.5	10.3	800.000	50%	400.000	266.667	133.333	400.000		
B 2.2.5	GBF Am Stadtgraben	9.5	2.500.000	50%	1.250.000	833.333	416.667	1.250.000		
B 2.2.6	Betrieberelagerung Hafenkante	49	300.000	100%	300.000	200.000	100.000	0		
B 2.2.6	Betrieberelagerung Am Stadtgraben	50	100.000	100%	100.000	66.667	33.333	0		
<b>B 2.3 Sonstige Maßnahmen der Durchführung</b>										
B 2.3.4	Verfügungsbände	51	450.000	50%	225.000	150.000	75.000	225.000	Dritte (bspw. Immobilien-Standortgemeinschaften)	
B 2.3.5	Punkt im öffentlichen Raum	52	50.000	50%	25.000	16.667	8.333	25.000	Dritte (bspw. Sparkasse)	
	<b>Zwischensumme</b>		<b>7.200.000</b>		<b>3.500.000</b>	<b>3.833.333</b>	<b>1.766.667</b>	<b>1.666.000</b>	<b>250.000</b>	
<b>B 3 Maßnahmen der Abwicklung</b>										
B 3.1	Sanierungsträger	53.2	1.500.000	50%	750.000	500.000	250.000	750.000		
B 3.2	Zentrummanagement	54	250.000	50%	125.000	83.333	41.667	125.000		

Kostenarten		Kostenübersicht in T€								
		Maßnahmennummer	Kosten insgesamt (brutto)	Annahme Fördersatz StBAuFR SH 2015	Annahme Städtebau-Fördermittel (brutto)	StBAuFR Bund und Land	StBAuFR Eigenanteil der Kommune	(weitere) Eigenanteile der Kommune	Sonstige Mittel	Trägerschaft dieser Maßnahme / andere Fördermittel
B.3.4	Anwaltliche Begleitung Ausschreibung Sanierungsträger	53.1	25.000	100%	25.000	16.667	8.333	0		
B.3.5	Öffentlichkeitsarbeit	55	80.000	50%	40.000	26.667	13.333	40.000		
	<b>Zwischensumme</b>		<b>1.855.000</b>		<b>940.000</b>	<b>628.667</b>	<b>313.333</b>	<b>816.000</b>	<b>0</b>	
<b>Weitere Maßnahmen aktuell ohne Förderung geltender StBAuFR SH 2015 (ASO-Kategorie)</b>										
	Fortschreibung Klimakonzept	56	25.000	N.N.				25.000		KfW
	Archivhaus	57	N.N.	N.N.					N.N.	Investoren
	Parkraumkonzept & Parkleitsystem	58	50.000	N.N.				50.000		
	Übergeordnetes Informations- und Orientierungssystem	59	40.000	N.N.				40.000		
	Wohnraumversorgungskonzept Ortsmitte (Innenentwicklung)	60	20.000	N.N.				20.000		
	Aktivierung Wohnbauflächen	61	N.N.	N.N.					N.N.	Investoren
	Verhaltenserweiterung (Stip. Bergr. 3.)	62	800.000	N.N.	0	0	0	800.000		
	Modernisierung und Instandsetzung Heimatmuseum	63	150.000	N.N.		0	0	150.000	75.000	Fachmannführung
	Wendehäule (Umrüstung Am Südgraben)	64	50.000	N.N.				50.000		
	<b>Zwischensumme</b>		<b>1.135.000</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.136.000</b>	<b>0</b>	
	<b>Gesamtkosten</b>		<b>25.068.734</b>		<b>21.118.734</b>	<b>14.979.166</b>	<b>7.939.879</b>	<b>3.796.000</b>	<b>259.200</b>	

ENTW

## 5.4.2. Finanzierungsübersicht

Konten gem.StBauFR	Einnahmeart	Einnahmen	Summe
	<b>Maßnahme bedingte Einnahmen</b>		<b>1.800.000</b>
A 6.2.5 (2) Nr. 1	Ausgleichsbeträge gemäß § 154 BauGB (Schätzwert)*	1.500.000	
	Einnahmen aus Pacht und Miete (Hafenkante stc.)	300.000	
	<b>Fördermittel</b>		<b>12.879.156</b>
A 6.1 (1)	Städtebaufördermittel Bund / Land	12.879.156	
	<b>Gemeindliche Eigenmittel</b>		<b>10.139.578</b>
A 6.2.2	Städtebaufördermittel Komplementärmittel Gemeinde	6.439.578	
A 7.3 (1) Nr. 5	Eigenmittel für begrenzten Fördermitteleinsatz nach B3 StBauFR SH (Sanierungsträger, Öffentlichkeitsarbeit; Zentrenmanagement)	915.000	
	zusätzliche Eigenanteile (Bsp. GBF Kultur- und Bildungshaus, KITA, Stadtbücherei)	1.650.000	
	Eigenmittel für weitere Maßnahmen: Klimakonzept, Parkraumkonzept, Fußgängerleitsystem, Wohnraumentwicklung, Ärztehaus, Heimatmuseum, Verwaltungserweiterung etc.)	1.135.000	
	<b>Mittel Dritter</b>		<b>250.000</b>
	Mittel Dritter für Verfügungsfonds**	250.000	
		<b>Gesamt</b>	<b>25.068.734</b>
*Angenommene sanierungsbedingte Wertsteigerung der Grundstücke im Sanierungsgebiet			
** Dient nur der vollständigen Darstellung der Finanzierungsübersicht der Gesamtkosten. Mittel werden nicht auf das Treuhandkonto gezahlt.			

## 5.5. Monitoring

Im Rahmen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes wurden für das Untersuchungsgebiet Heiligenhafen „Innenstadt“ Entwicklungsziele und abgeleitete Maßnahmen aufgestellt. Mit dem Monitoring soll überprüft werden, ob die Maßnahmen dazu geeignet sind, die Entwicklungsziele zu erreichen und damit die städtebaulichen Missstände und Mängel zu beseitigen.

Das Monitoring besitzt laut Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein (StBauFR SH 2015, A 5.6.4 (1)) neben der oben beschriebenen Controlling-Funktion, die hier als Zwischenevaluation bezeichnet wird, auch eine Steuerungsfunktion. Durch die regelmäßige Auswertung der gewonnenen Daten und die Abgleichung mit den Sollwerten bzw. zu erwartenden Tendenzen kann die städtebauliche Planung im Rahmen eines Controllings bei Bedarf rechtzeitig angepasst werden.

Die im Zuge des Monitoring-Prozesses zu erhebenden Daten müssen als durchgehende Zeitreihe auf kleinräumiger Ebene fortgeschrieben und ausgewertet werden. Dazu werden zu einem festen Stichtag jeden Jahres eine Erhebung nach gleicher Methodik und gleichen räumlichen Zuschnitten durchgeführt und die Ergebnisse inhaltlich interpretiert. Die Auswahl der dafür notwendigen Indikatoren erfolgt nach den Maßstäben der Reliabilität, Validität und Objektivität. Das heißt, dass die zu erhebenden Indikatoren möglichst zuverlässig reproduzierbare und nicht zufällige Ergebnisse liefern (Reliabilität), die in diesem Fall inhaltlich dazu geeignet sind, eine Erreichung der Entwicklungsziele und Programmfortschritte zu messen (Validität) und im weitesten Sinne unabhängig von den Personen sind, welche die Werte erheben und interpretieren (Objektivität).

Eine Liste mit den für das IEK abgeleiteten Indikatoren des Monitorings befindet sich im Anhang (Anlage 1).

## 6. Verfahrensrechtliche Abwägung

### 6.1. Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit nach BauGB

Die Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit erfolgt anhand der in § 136 BauGB aufgeführten Kriterien des „Städtebaulichen Missstandes“. Im Rahmen der Bestandserhebung (Kapitel 4) wurden im Untersuchungsgebiet sowohl Substanzmängel nach § 136 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 BauGB als auch Funktionsschwächen nach § 136 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 BauGB festgestellt.

Die Substanzmängel offenbarten sich maßgeblich durch die teilweise schlechte bauliche Beschaffenheit der Gebäude und Grundstücke sowie den Zustand der Erschließungsflächen. In der Heiligenhafener Innenstadt sind demnach 94 der Gebäude modernisierungs- und instandsetzungsbedürftig und weisen bauliche Missstände im Sinne der §§ 136 Abs. 3 Nr. 1b und 1e BauGB auf, wie beispielsweise das denkmalgeschützte Heimatmuseum. Ein Großteil der Gebäude im Untersuchungsgebiet entspricht vermutlich ebenfalls nicht den aktuellen Anforderungen an die energetische Gebäudebeschaffenheit (§ 136 Abs. 3 Nr. 1h). Einige Flächen weisen außerdem eine für die Lage in der Innenstadt zu geringe Intensität der baulichen Nutzung in Form von brachliegenden und untergenutzten Flächen sowie leerstehenden Gebäuden auf (§ 136 Abs. 3 Nr. 1e BauGB), beispielsweise Am Stadtgraben. Auch Auswirkungen der vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten gemäß § 136 Abs. 3 Nr. 1d beeinträchtigen die städtebauliche Situation. Die Substanzmängel in der vorhandenen Erschließung gemäß § 136 Abs. 3 Nr. 1g BauGB ergeben sich anhand von erheblichen Instandsetzungsbedarfen beispielsweise in Bezug auf die Verkehrssicherheit oder Oberflächenbeschaffenheit. Die Funktionsüberlastungen der Verkehrsflächen im Untersuchungsgebiet hinsichtlich des fließenden und ruhenden Verkehr sowie die daraus resultierenden Nutzungskonflikte für BesucherInnen und BewohnerInnen belegen weitere Missstände (§ 136 Abs. 3 Nr. 2a). Die Verkehrsanlagen sind durch die in weiten Bereichen einseitige Ausrichtung auf den motorisierten Individualverkehr für FußgängerInnen und Radfahrende nur mit Einschränkungen nutzbar. Eine barrierefreie Umgestaltung hat bisher nicht stattgefunden.

Die Erneuerungs- und Umgestaltungsbedarfe der öffentlichen Erschließungsanlagen sowie der zentralen Grün- und Freiflächen (Marktplatz, historische Altstadtachsen, Stadtpark) (§ 136 Abs. 3 Nr. 2c) sind ein weiterer maßgeblicher Beleg für funktionale und substanzielle Mängel wesentlicher Stadträume im Untersuchungsgebiet. Dieser Punkt verstärkt sich durch das eingeschränkte Angebot sozialer und kulturbezogener Infrastruktur (§ 136 Abs. 3 Nr. 2d) beispielsweise in Form fehlender bedarfsgerechter Räumlichkeiten für Bildung, Kultur oder Kinderbetreuung in der Altstadt.

### 6.2. Abwägung der Verfahren, Instrumente sowie privater und öffentlicher Belange

Das besondere Städtebaurecht der §§ 136 bis 191 BauGB kennt verschiedene Verfahrensarten für die Durchführung städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen. Sie unterscheiden sich maßgeblich in der Möglichkeit der Gemeinde, auf die Entwicklung der Bodenpreise und den Grundstücksverkehr Einfluss zu nehmen sowie auf die Abschöpfung sanierungsbedingter Bodenwertsteigerungen nach § 152 ff. BauGB.

Die Entscheidung für das vereinfachte Sanierungsverfahren ist vom Gesetzgeber als Ausnahme vorgesehen. Die Gemeinde hat bei der Wahl des Sanierungsverfahrens keinen Ermessensspielraum, sondern muss das für die Durchführung der Sanierung erforderliche Verfahren wählen, bzw. das Verfahren ausschließen, dass zu einer voraussichtlichen Erschwerung der Sanierungsdurchführung führen würde (§ 142 Abs. 4 BauGB). Der Gemeinde steht aber ein weiter Beurteilungsspielraum zu.

Neben den allgemeinen städtebaulichen Vorschriften kommen sowohl im „vereinfachten Verfahren“ als auch im „umfassenden Verfahren“ folgende sanierungsrechtliche Vorschriften zur Anwendung:

- § 24 Abs. 1 Nr. 3 BauGB über das allgemeine Vorkaufsrecht beim Kauf von Grundstücken im Sanierungsgebiet,
- § 27a Abs. 1, Satz 2 BauGB über die Ausübung des Vorkaufsrechtes zugunsten eines Sanierungs- oder Entwicklungsträgers,
- § 87 Abs. 3, Satz 3 über die Zulässigkeit der Enteignung zugunsten eines Sanierungs- oder Entwicklungsträgers,
- § 88 Satz 2 BauGB über die Enteignung aus zwingenden städtebaulichen Gründen,
- § 89 über die Veräußerungspflicht der Gemeinde von Grundstücken, die sie durch Vorkauf oder Enteignung erworben hat,
- §§ 144 und 145 BauGB über die Genehmigung von Vorhaben, Teilungen und Rechtsvorgängen, wobei zu beachten ist, dass im „vereinfachten“ Verfahren die Anwendung dieser Vorschriften ganz oder teilweise, je nach Erfordernis für die Durchführung der Sanierung auszuschließen ist,
- §§ 164 a und 164 b über den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln,
- §§ 180 und 181 BauGB über den Sozialplan und den Härteausgleich,
- §§ 182 bis 186 BauGB über die Aufhebung / Verlängerung von Miet- und Pachtverhältnissen.

### **Das klassische „umfassende“ Sanierungsverfahren**

Das umfassende Verfahren ist i. d. R. bei Sanierungsmaßnahmen erforderlich, bei denen sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen zu erwarten sind, welche die Durchführung der Sanierung erschweren können. Bei der Einschätzung, ob es zu Bodenwertsteigerungen kommen wird und ob diese die Sanierung erschweren werden, handelt es sich um eine prognostische Entscheidung vor Beginn der Sanierung. Bodenwertsteigerungen können dabei bereits durch die Bekanntmachung der Sanierungsabsicht durch die Gemeinde ausgelöst werden. Eine Erschwerung der Sanierung durch Bodenwertsteigerungen tritt insbesondere dann ein, wenn ein Erwerb von Grundstücken zur Erreichung der Sanierungsziele behindert wird und wenn private Investitionen im Sinne der Sanierungsziele durch unkontrollierte Bodenwerterhöhungen verhindert werden.

Im umfassenden Verfahren gelten die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB. Nach § 154 f. sind die EigentümerInnen eines im förmlich festgelegten Sanierungsgebietes gelegenen Grundstücke verpflichtet, sich in Form eines Ausgleichsbetrags an den Kosten der Sanierung zu beteiligen. Der Ausgleichsbetrag entspricht in seiner Höhe der durch die Sanierung bedingten Erhöhung des Bodenwerts und wird zum Abschluss der Sanierung gutachterlich für jedes Grundstück individuell ermittelt. Im Gegenzug sind EigentümerInnen dafür von Beiträgen befreit, die ansonsten bei der Herstellung, Erweiterung oder Verbesserung von Erschließungsanlagen erhoben werden (bspw. Straßenbaubeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG)).

Um im „umfassenden“ Verfahren eine Preisberuhigung auch im privaten Bodenverkehr sowie eine Absicherung der Ausgleichsbetragsregelung zu gewährleisten, bedarf nach § 144 Abs. 2 BauGB die Veräußerung eines Grundstücks im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet der schriftlichen Genehmigung der Gemeinde (sog. Verfügungssperre). Sofern der Kaufpreis nach Maßgabe des § 153 BauGB mehr als nur geringfügig den Verkehrswert übersteigt, der sich ohne die Sanierungsmaßnahme ergeben würde, ist eine Genehmigung zu versagen, da hierin nach § 153 Abs. 2 BauGB eine wesentliche Erschwerung der Sanierung zu sehen ist.

### **Das „vereinfachte“ Sanierungsverfahren**

Sofern durch den Ausschluss der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB die Sanierung nicht be- oder verhindert wird, also i.d.R. keine, die Sanierung erschwerenden Bodenwertsteigerungen zu erwarten sind, sind diese Vorschriften auszuschließen und somit das „vereinfachte“ Verfahren zu wählen. In diesem Fall werden nach Abschluss der Sanierung keine Ausgleichsbeträge von der Eigentümerschaft erhoben, jedoch besteht die reguläre Beitragspflicht, wenn im Zuge der Sanierung Erschließungsanlagen nach § 127 Abs. 2 BauGB hergestellt, erweitert oder verbessert werden.

Neben einem obligatorischen Verzicht auf die Abschöpfung sanierungsbedingter Werterhöhungen, kann im vereinfachten Verfahren die Anwendung des § 144 BauGB in Gänze oder zu Teilen ausgeschlossen werden, was im umfassenden Verfahren nicht möglich ist. Somit kann nicht nur die oben genannte Verfügungssperre nach § 144 Abs. 2, sondern auch die Veränderungssperre nach § 144 Abs. 1 BauGB ausgeschlossen werden.

Bei der Veränderungssperre nach § 144 Abs. 1 BauGB (vgl. auch § 14 Abs. 1 BauGB) bedürfen Vorhaben im Sinne des § 29 Abs. 1 BauGB, bspw. die Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen, aber auch die Beseitigung baulicher Anlagen oder die Vornahme wesentlicher wertsteigernder Änderungen von Grundstücken der Genehmigung der Gemeinde. Diese sanierungsrechtliche Genehmigung ist zusätzlich zu der Baugenehmigung vor der Baufreigabe einzuholen. Ebenfalls der Genehmigung bedürfen nach § 144 Abs. 1 BauGB Vertragsverhältnisse (bspw. Mietverträge), die befristet auf mehr als ein Jahr eingegangen werden. Ein Verzicht auf den § 144 Abs. 1 BauGB ist in der Regel im Rahmen einer Sanierungsmaßnahme nur vertretbar, wenn bspw. durch eine Erhaltungssatzung oder einen Bebauungsplan die städtebauliche Entwicklung gelenkt werden kann.

#### **6.2.1. Abwägung zwischen umfassendem oder vereinfachtem Verfahren**

Zur Behebung der Funktions- und Substanzschwächen und zur Erreichung der Ziele der Sanierung „Innenstadt Heiligenhafen“ sind sowohl Ordnungs- als auch Baumaßnahmen notwendig. Durch die geplanten Maßnahmen ist von einer Erhöhung der Bodenwerte auszugehen. Insbesondere durch die umfangreiche Aufwertung des öffentlichen Raums in der Innenstadt, den Ausbau der Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen, die Verbesserung der Erschließungssituation sowie die Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs ist von einer Wertsteigerung der angrenzenden Grundstücke auszugehen.

Unkontrollierte Wertsteigerungen würden die Sanierung voraussichtlich wesentlich erschweren oder sogar unmöglich machen, da für die Umsetzung der Ordnungsmaßnahmen im Sanierungsgebiet unter anderem gemeindlicher Grunderwerb notwendig ist. Gleichzeitig wäre davon auszugehen, dass durch die Sanierung bedingte Wertsteigerungen private Investitionen bei der Wiedernutzbarmachung derzeit untergenutzter Grundstücke erschweren würden.

Um im Sinne der hoheitlichen Steuerung als Gemeinde handlungsfähig zu sein, ist es zur Sicherung der Sanierungsziele wesentlich, sich der Instrumente des besonderen Städtebaurechts in Bezug auf Rechtsvorgänge und Genehmigung bedienen zu können (§§ 144 und 145 BauGB).

Aus diesem Grund werden die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152-156 a BauGB für die Durchführung der Gesamtmaßnahme „Innenstadt Heiligenhafen“ als erforderlich angesehen. Ein Ausschluss dieser Vorschriften würde die Durchführung der Sanierung zumindest wesentlich erschweren.

### 6.2.2. Abwägung anderer Instrumente

Andere Instrumente des allgemeinen und besonderen Städtebaurechts, die weniger stark in die Eigentumsrechte der betroffenen EigentümerInnen eingreifen, sind im Ergebnis nicht geeignet, die Umsetzung der geplanten Maßnahmen quantitativ und qualitativ sicherzustellen. Es gibt kein städtebaurechtliches Instrument in Bestandskulissen, welches eine vergleichbare Steuerungs- und Konzentrationswirkung entfalten kann wie die Sanierungsmaßnahme. Eine Kombination anderer Instrumente bleibt stets lückenhaft und zu wenig umsetzungsorientiert.

Die städtebauliche Erhaltungssatzung gem. § 172 BauGB kann als rein restriktives Instrument nicht aktivierend eingesetzt werden. Sie stellt auch keine Rechtsgrundlage für Ordnungsmaßnahmen und die steuerlichen Absetzungsmöglichkeiten nach § 7h EstG dar.

Das gilt sinngemäß für die Gestaltungssatzung nach § 84 LBO, die Anforderungen nur bei ohnehin beabsichtigten Änderungen stellt.

Das Rechtsinstrument der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (§ 165 BauGB) ist einerseits noch eingriffsin intensiver als die Sanierungsmaßnahme, andererseits bereits aufgrund der Gebietstypik hier ungeeignet. Sie zielt auf den weiträumigen Durchgangserwerb von Brach- und Konversionsflächen ab.

Die Rechtsinstrumente des Stadtumbaugebietes (§ 171 b BauGB) und der Stadtumbausatzung (§ 171 d BauGB) eignen sich insbesondere für Gebiete, die von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten durch ein Überangebot an baulichen Anlagen insbesondere für Wohnzwecke geprägt sind. Dies liegt in der Innenstadt nicht vor, und andererseits bietet das Instrument des Stadtumbaugebietes nicht die erforderlichen Rechtsgrundlagen für die Sicherung der Ordnungsmaßnahmen.

Die Festlegung eines Maßnahmenggebietes der „Sozialen Stadt“ nach § 171 e BauGB ist lediglich im Rahmen einer Aufnahme in das gleichnamige Städtebauförderprogramm als sinnvoll zu erachten.

### 6.2.3. Abwägung der privaten und öffentlichen Belange

Für das vorgeschlagene Sanierungsgebiet kann davon ausgegangen werden, dass die von der Sanierung ausgelösten nachteiligen Auswirkungen für die betroffene Bewohner- und Eigentümerschaft und im Gebiet arbeitende Menschen gering ausfallen werden. Auf Grundlage der im Vergleich zu anderen Städten und Regionen geringen Mietpreise ist davon auszugehen, dass auch nach der Durchführung von Modernisierungs- und anderen wertstei-

gernden Maßnahmen, die aufgerufenen Mietpreise tragbar sein werden. Nur in Ausnahmefällen wird die Umsiedlung von Mieterinnen und Mietern oder Gewerbebetrieben notwendig sein. Die wesentlichen Ziele der Sanierungsmaßnahme liegen in der Erneuerung und Aufwertung des öffentlichen Raums und der kulturellen und sozialen Infrastruktur sowie grundsätzlich in der Sicherung der auf die Sanierungsziele hin ausgerichteten Steuerungshoheit und Handlungsfähigkeit der Gemeinde. Aus diesem Grund wird auch zum jetzigen Zeitpunkt die Aufstellung eines Sozialplans als nicht erforderlich angesehen.

Den geringen nachteiligen Auswirkungen auf die Betroffenen steht ein erhebliches öffentliches Interesse entgegen, das Untersuchungsgebiet entsprechend der vorgeschlagenen Planung zu entwickeln. Insbesondere der Abbau von Barrieren (Am Strande), die Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs (Zentrumsmanager), die Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (Marktplatz, Stadtpark) und der Ausbau der Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen (Bildungs- und Kulturhaus) sind von großem öffentlichem Interesse.

Die Intensivierung nach Art und Maß der baulichen Nutzung auf bisher untergenutzten und brachliegenden Grundstücken ist auch im Sinne einer Innenverdichtung und den damit einhergehenden positiven Einflüssen auf die Reduktion der Flächenversiegelung und einer nachhaltigen Auslastung bestehender Infrastrukturen von öffentlichem Interesse. Die Modernisierung und Instandsetzung der städtebaulich erhaltenswerten baulichen Anlagen hat eine Bewahrung des baulichen Erbes und eine imagefördernde Wirkung zur Folge. Die Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs kommt der Bewohnerschaft des Gebietes, aber auch dem umliegenden Nahbereich zugute und sichert hier angesiedelte Arbeitsplätze.

Zusammenfassend ist die städtebauliche Sanierungsmaßnahme von großem öffentlichem Interesse, da sie der Sicherung und Weiterentwicklung der Innenstadt dient und somit für die Gleichwertigkeit, Zukunftsfähigkeit und Attraktivität der gesamten Stadt von Bedeutung ist. Den öffentlichen Belangen kommt somit ein deutliches Übergewicht gegenüber den entgegenstehenden privaten Belangen zu.

#### 6.2.4. Vorschlag zur Gebietsabgrenzung

Das vorgeschlagene Sanierungsgebiet „Innenstadt“ verläuft in überwiegenden Bereichen entlang der Grenze des Untersuchungsgebietes. Die Bereiche südlich des Verlaufs Schmiedestraße/Wendstraße sowie südöstlich der Weidestraße und südlich des Sundwegs wurden nicht einbezogen, da hier keine dringlichen Maßnahmen unter Anwendung des besonderen Städtebaurechts vorgesehen sind. Gleiches gilt für den Übergangsbereich zwischen Wildkoppelweg, Hansaweg und Seestraße jeweils südlich des Eichholzwegs. Die vorgesehenen Maßnahmen sind räumlich im gesamten Gebiet verteilt. Sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen bis in die Randbereiche des vorgeschlagenen Sanierungsgebietes sind nicht auszuschließen.

Das vorgeschlagene Sanierungsgebiet umfasst eine Fläche von **30 ha.**, die Sanierungsgebietsgrenze ist im Plan 15 „Abgrenzung Sanierungsgebiet“ eingezeichnet.

#### 6.2.5. Rechtliche Begründung zur Abgrenzung des Sanierungsgebietes

„Das Sanierungsgebiet ist so zu begrenzen, dass sich die Sanierung zweckmäßig durchführen lässt.“  
(§142 Abs. 1 S. 2 BauGB)

Bei der Größe des Sanierungsgebietes ist auf das Gebot der zügigen Durchführung genauso wie auf die i.d.R. beschränkten finanziellen und personellen Kapazitäten der Kommune sowie der Fördermittelgeber zu achten. Die Abgrenzung des Sanierungsgebietes liegt im Ermessen der Gemeinde. Im Sinne einer zweckmäßigen Durchführung wurden dabei die in den vorbereitenden Untersuchungen bzw. dem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept abgeleiteten Ziele der Sanierung und die geplanten Maßnahmen berücksichtigt.

Bei der Einbeziehung von Grundstücken in das Sanierungsgebiet ist es dabei im Wesentlichen nicht ausschlaggebend, ob auf ihnen städtebauliche Missstände bestehen und bauliche Veränderungen erforderlich sind. Insbesondere bei einer Sanierung von Funktionsschwächen im umfassenden Sanierungsverfahren ist vielmehr der räumliche Bezug zum Sanierungsgebiet für eine Aufnahme des Grundstücks relevant. Somit können auch Grundstücke von der Sanierung betroffen sein, die keine städtebaulichen Missstände aufweisen, aber sanierungsbedingt von Bodenwertsteigerungen profitieren. Um eine Gleichbehandlung aller Eigentümerinnen und Eigentümer zu gewährleisten, sind auch diese Grundstücke in das Sanierungsgebiet einzubeziehen und die sanierungsbedingten Bodenwertsteigerungen durch Ausgleichsbeträge abzuschöpfen.

## 6.2.6. Durchführbarkeit

### Allgemeine Durchführbarkeit

Die Selbstverwaltung der Stadt Heiligenhafen hat am XXXXX einstimmig beschlossen, für das Untersuchungsgebiet vorbereitende Untersuchungen gemäß § 141 BauGB durchzuführen. Die Gemeinde kann sich nach § 157 BauGB eines Sanierungsträgers bedienen und so weitere Aufgaben übertragen, um eine zügige Durchführung der Sanierungsmaßnahme zu gewährleisten.

In Hinblick auf die politische Durchsetzbarkeit bestehen keine Bedenken. Die Stadt Heiligenhafen hat sich in den vergangenen Jahren und während der VU- und IEK-Erstellung intensiv mit der Weiterentwicklung der Innenstadt auseinandergesetzt. Dabei hat sich eine intensive Beteiligungskultur zwischen Bewohnenden, EigentümerInnen, Gewerbetreibenden, sozialen Institutionen, Vereinen und der Politik entwickelt.

### Finanzielle Durchführbarkeit

Die Durchführbarkeit der geplanten Sanierungsmaßnahme in finanzieller Hinsicht konnte im Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen festgestellt werden. Die voraussichtlichen Kosten sind in Kapitel 5.4 dargestellt. Wie ebenfalls in Kapitel 5.4 dargestellt, ist die Inanspruchnahme von Städtebaufördermitteln in erheblichem Umfang erforderlich (§ 164 a BauGB in Verbindung mit den Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein – StBauFR SH 2015).

Die Aufnahme der Maßnahme „Innenstadt“ der Stadt Heiligenhafen in das Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ durch das Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration erfolgte 2017. Damit ist ein wichtiger Finanzierungsbaustein für den geplanten Sanierungszeitraum grundsätzlich gesichert. Auf die generellen förderrechtlichen Finanzierungsvorbehalte des Landes Schleswig-Holstein wird hingewiesen.

Wie in der Kosten- und Finanzierungsübersicht dargestellt, werden darüber hinaus Mittel aus anderen Förderprogrammen für die Finanzierung der Gesamtmaßnahme benötigt. Die Bereitstellung der Eigenmittel der Stadt Heiligenhafen ist im Rahmen ihrer mittelfristigen Finanzplanung abzusichern.

### 6.2.7. Mitwirkung der Sanierungsbetroffenen

Zur Sicherstellung der Mitwirkungsbereitschaft wurden bereits frühzeitig die Öffentlichkeit und die von der Sanierung Betroffenen in das Verfahren einbezogen. Während der Durchführung der vorbereiteten Untersuchungen fanden drei öffentliche Informations- und Beteiligungsveranstaltungen statt.

Die privaten EigentümerInnen, Bewohnende und sonstige von der Sanierung im Gebiet Betroffene wurden so durch die Informations- und Beteiligungsveranstaltungen an der Aufstellung des integrierten Entwicklungskonzeptes beteiligt und sollen im Laufe des Verfahrens durch die Beratung bei der Modernisierung und Instandsetzung der eigenen Immobilien sowie durch eine aktive Beteiligungs- und Öffentlichkeitsarbeit in das Sanierungsverfahren einbezogen werden.

Zusätzlich wurde eine Vielzahl an Einzelgesprächen mit der Eigentümerschaft sowie Personen, die wichtige Vereine, Institutionen und Interessensverbände repräsentieren, geführt. Insgesamt konnte auf allen Seiten eine positive Grundeinstellung gegenüber der geplanten Sanierungsmaßnahme festgestellt werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich die Eigentümerschaft, im Rahmen der ihnen zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten, durch die Investition in den eigenen Gebäudebestand an der Umsetzung der Sanierungsmaßnahme beteiligen wird.

### 6.2.8. Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die öffentlichen Aufgabenträger und Träger öffentlicher Belange wurden und werden im Rahmen der Erstellung der vorbereitenden Untersuchungen sowohl über die vorläufigen als auch über die abschließenden Sanierungsziele und die Abgrenzung des Sanierungsgebietes informiert und an der Erstellung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes beteiligt. Abwägungsrelevante Belange wurden an den entsprechenden Stellen in den Untersuchungen berücksichtigt. Eine tabellarische Darstellung der Ergebnisse der Beteiligungen befindet sich im Anhang.

### 6.2.9. Gesamtabwägung

Die Durchführung der Sanierungsmaßnahme ist geboten, weil sie

- zur Behebung der festgestellten städtebaulichen Missstände und Problemlagen erforderlich, geeignet und
- durchführbar ist und
- ein überwiegendes öffentliches Interesse daran besteht.

### **6.3. Vorschlag zur zeitlichen Begrenzung**

Der sachliche Umfang der geplanten Gesamtmaßnahme lässt eine lediglich kurzfristige Umsetzung der im IEK enthaltenen Maßnahmen nicht zu. Angesichts des Gesamtmaßnahmenumfangs und der zu leistenden öffentlichen und privaten Aufwendungen wird daher ein Zeitrahmen für die Durchführung der Gesamtmaßnahmen von zunächst 15 Jahren als realistisch eingeschätzt.

Den Anforderungen an eine zügige Durchführung gem. § 142 (3) BauGB wird damit Rechnung getragen.

### **6.4. Empfehlung**

Es wird vorgeschlagen, eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme gemäß § 136 ff. BauGB innerhalb des in Plan 15 „Abgrenzung Sanierungsgebiet“ dargestellten Gebietes im umfassenden Verfahren durchzuführen. Dieses Gebiet ist als Sanierungsgebiet durch Satzung gemäß § 142 Abs. 3 BauGB förmlich festzulegen. Als Durchführungsfrist wird ein Zeitraum von zunächst 15 Jahren vorgeschlagen.

ENTWURF

## 7. Pläne

- 1 Gebietsabgrenzung
- 2 Gebäudenutzungsstruktur
- 3 Eigentumsverhältnisse
- 4 Baujahr
- 5 Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe Gebäude
- 6 Soziale Infrastruktur
- 7 Grün- und Freiflächenstruktur
- 8 Denkmalschutz
- 9 Verkehrsinfrastruktur
- 10 Gebäudetypologie
- 11 Mängel, Missstände und Konflikte
- 12 Stärken, Chancen und Potenziale
- 13 Rahmenentwicklungsplan
- 14 Maßnahmenplan
- 15 Abgrenzung Sanierungsgebiet

## Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 Unterlagen zum Monitoring
- Anlage 2 Dokumentation der Infoveranstaltungen
- Anlage 3 Übersicht Stellungnahmen Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange
- Anlage 4 Übersicht Eigentümerbefragung

ENTWURF

ENTWURF

## ii. Quellenverzeichnis

Ministerium für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus (2004): Regionalplan Ost. Planungsraum III. Kiel.

CIMA (2014): Stadtentwicklungskonzept Heiligenhafen. Zukunft und dann? Lübeck.

Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration (MILI) (2018): Entwurf 2018 - Fortschreibung. Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein. Kiel. Online verfügbar: <https://bolapla-sh.de/file/10428009-fe12-11e8-b6a2-0050569710bc> (05.03.2020).

Landesentwicklungsplan 2010 [Amtsbl. Schl.-H. S. 1262] ????

Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung (MELUND) (2020): Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum III. Kreisfreie Hansestadt Lübeck, Kreise Dithmarschen, Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Pinneberg, Segeberg, Steinburg und Stormarn. Kiel.

Stadt Heiligenhafen (1967): Flächennutzungsplan. Heiligenhafen.

Stadt Heiligenhafen (2015): Gestaltungssatzung. Heiligenhafen.

Stadt Heiligenhafen (1988): Erhaltungssatzung. Heiligenhafen.

Stadt Heiligenhafen (2012): Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen in der Stadt Heiligenhafen (Erschließungsbeitragssatzung). Heiligenhafen.

Stadt Heiligenhafen (2020): Satzung zur Änderung der Satzung der Stadt Heiligenhafen über die Erhebung von Beiträgen für die Herstellung, den Ausbau, die Erneuerung sowie den Umbau von Straßen, Wegen und Plätzen (Ausbaubeitragssatzung). Heiligenhafen.

Dr. Lademann & Partner (2016): Perspektiven der Einzelhandelsentwicklung in Heiligenhafen. Einzelhandels- und Zentrenkonzept. Heiligenhafen.

CIMA (2016): Parkraumkonzept und Parkleitsystem für Heiligenhafen. Heiligenhafen.

Destination LAB GmbH (2017): Marina Resort Heiligenhafen. Masterplankonzept Potenzialfläche. Heiligenhafener Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG. Heiligenhafen.

Stadt Heiligenhafen (1992): Satzung der Stadt Heiligenhafen zum Schutz des Baumbestandes. Heiligenhafen.

ALP (2017): Wohnraumbedarfsanalyse Heiligenhafen. Bericht. Hamburg.

SWUP (2017): Städtebaulich touristische Konzeptplanung Fischereihafen Heiligenhafen. Heiligenhafener Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG. Heiligenhafen.

dwiF-Consulting GmbH (2017): Ortsbildqualität als Erfolgsfaktor des Qualitätstourismus in Schleswig-Holstein. Dokumentation: Heiligenhafen. München.

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2019): Beherbergung im Reiseverkehr in Schleswig-Holstein. Statistische Berichte. Kennziffer: G IV 1-j 18 SH. Hamburg.

NIT (2019): Tourismusakzeptanz in Heiligenhafen. Ergebnisse einer Einwohnerbefragung im Juni 2018. Heiligenhafener Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG & LTO "Ostseespitze". Kiel.

Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein (2020): Digitaler Atlas Nord. Archäologie Atlas SH. Online verfügbar: <https://danord.gdish.de/viewer/resources/apps/ArchaeologieSH/index.html?lang=de> (17.03.2020).

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2018): Regionaldaten für Heiligenhafen. Online verfügbar: <http://region.statistik-nord.de/detail/0010000000000101000/1/0/763/> (17.03.2020).

Kreis Ostholstein (o.J.): Landschaftsschutzgebiete in Ostholstein. Online verfügbar: <https://www.kreis-oh.de/index.php?ModID=7&FID=2454.266.1&object=tx%7C2454.266.1> (18.03.2020).

Stadt Heiligenhafen (o.J.): Homepage. Online verfügbar: <https://www.heiligenhafen.de/heiligenhafen/geschichte/> (17.03.2020).

Bundesagentur für Arbeit (2020): Arbeitsmarkt kommunal. Statistik. Stadt Heiligenhafen. Nürnberg. Online verfügbar: <http://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistik-nach-Themen/Statistik-nach-Themen-Nav.html> (23.03.2020).

Entwicklungsgesellschaft Ostholstein (EGOH) (2019): Stark für Wirtschaft und Region. Die Entwicklungsgesellschaft Ostholstein mbH EGOH. Eutin. Online verfügbar: <https://www.findcity.de/broschuere/fcbroflip.php?pn=23701ga> (23.03.2020).

Bürger für Heiligenhafen (BfH) (o.J.): Wohnraum. Online verfügbar: <https://www.bfhone.de/Programm/Programm/wohnraum.html> (23.03.2020).

Oh-aktuell (2018): Die Meerkieker werden erwachsen!. Online verfügbar: <https://www.ohaktuell.de/index.php?content=news&view=1794> (23.03.2020).

Wohnungsboerse (2020): Mietspiegel in Heiligenhafen. Online verfügbar: <https://www.wohnungsboerse.net/mietspiegel-Heiligenhafen/8310> (17.05.2020).

**Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung 2020**



Legende

 Gebietsabgrenzung

Stadt Heiligenhafen

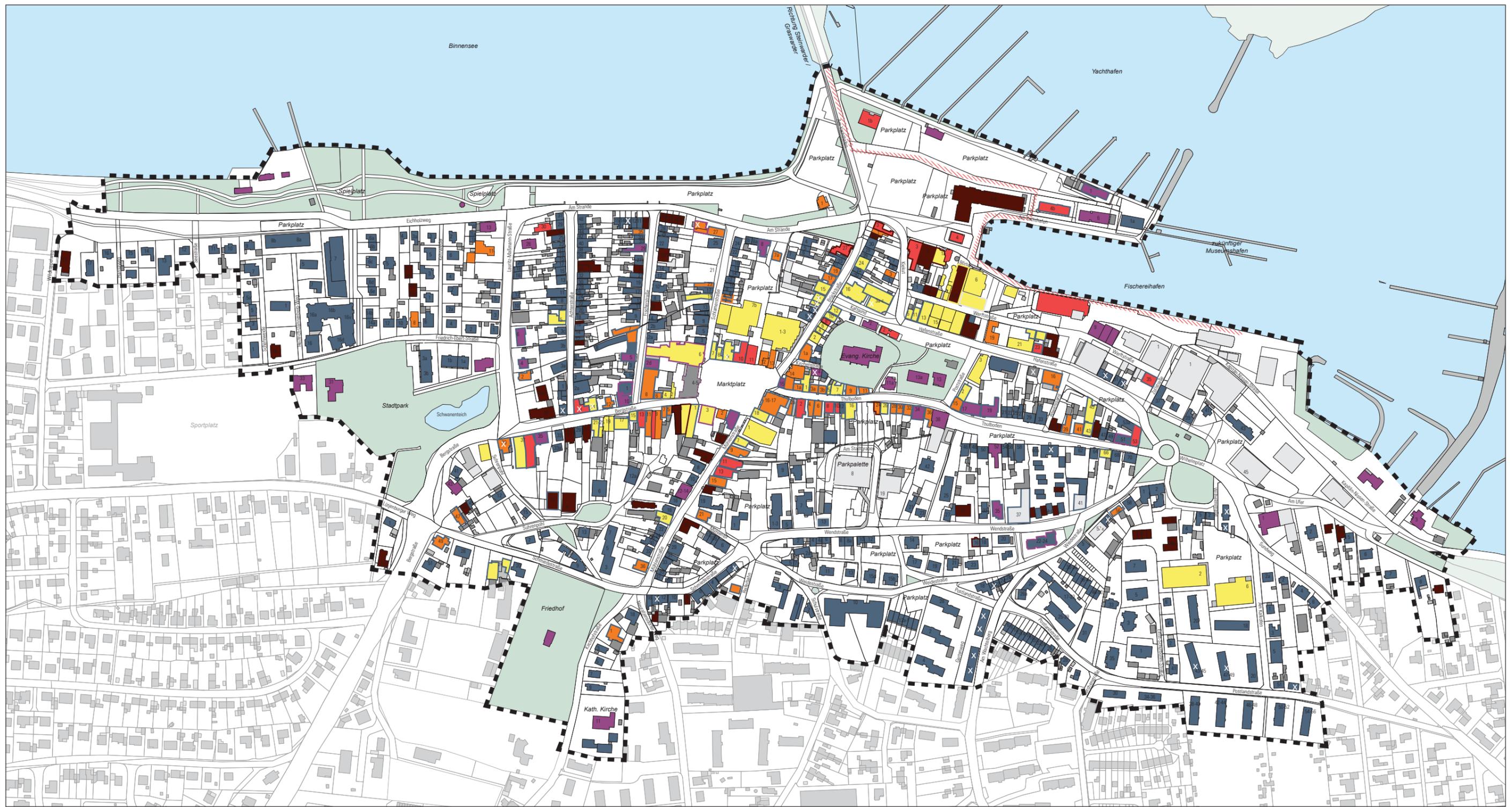
Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept (IEK)

Plan 1  
Gebietsabgrenzung

Stand: 23.09.2020

ENTWURF





**Legende**

- |  |                     |   |                                   |
|--|---------------------|---|-----------------------------------|
|  | Wohnen              |  | Soziale Einrichtungen             |
|  | Gastgewerbe/Pension |  | Gewerbe                           |
|  | Einzelhandel        |  | Leerstand                         |
|  | Dienstleistungen    |  | Nebengebäude                      |
|  | Gastronomie         |  | Technischer Hochwasser-<br>schutz |

**Mischnutzung**

- |   |                             |
|---|-----------------------------|
|  | Wohnen im OG                |
|  | Soziale Einrichtungen im OG |
|  | Dienstleistungen im OG      |

**Stadt Heiligenhafen**

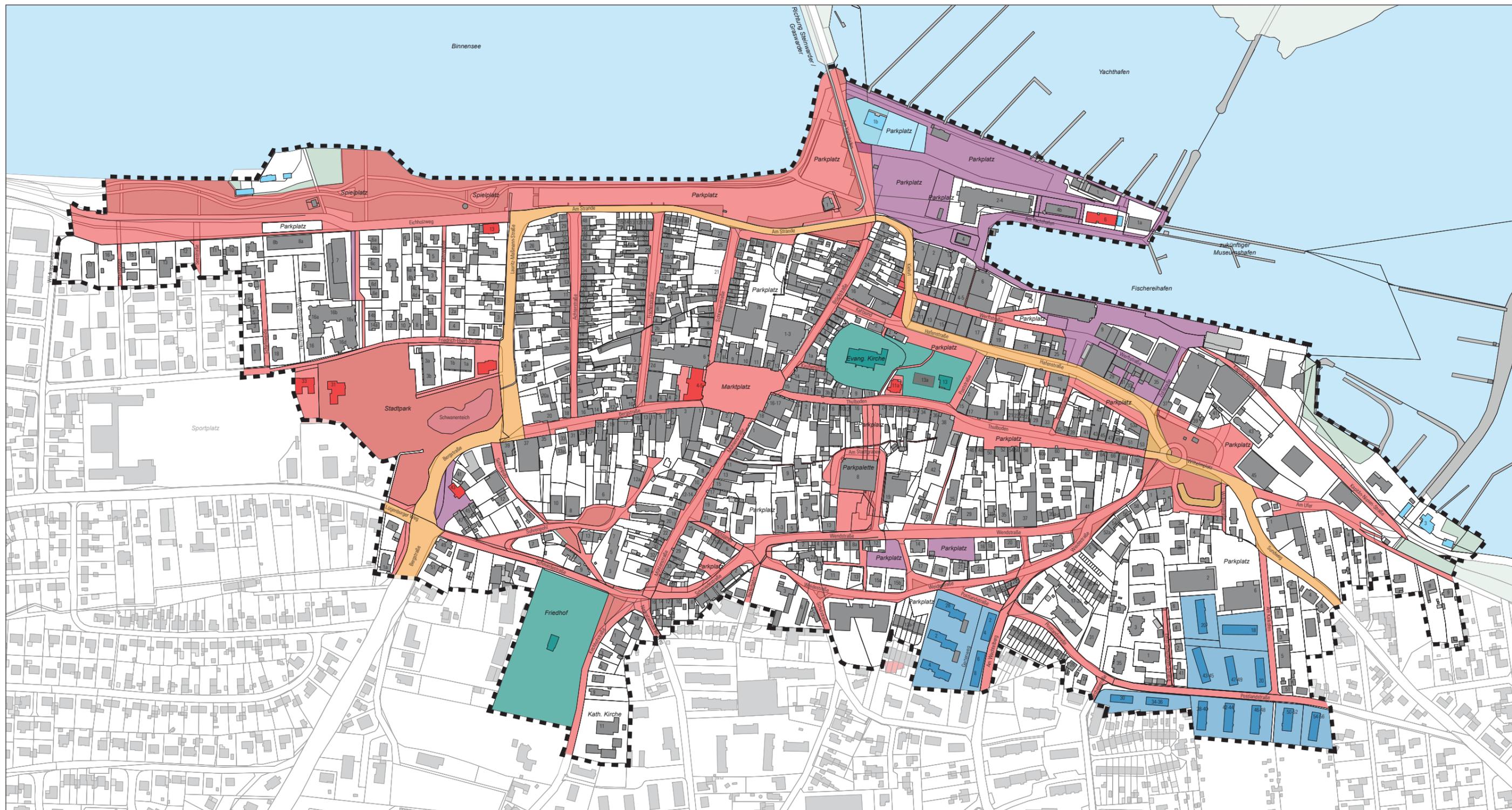
Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept (IEK)

**Plan 2  
Gebäudenutzungsstruktur**

Stand: 23.09.2020

ENTWURF





**Legende**

Gebietsabgrenzung

Private Gebäude  
 Private Grundstücke

Kommunale Gebäude  
 Kommunale Flächen

Heiligenhafener Verkehrsbetriebe  
 Gebäude  
 Flächen

Kreis Ostholstein Flächen

Kircheneigentum Gebäude  
 Kircheneigentum Flächen

Wohnungsgenossenschaften /-  
 unternehmen

Gebäude  
 Flächen

Sonstige Vereine / Institutionen  
 Gebäude  
 Flächen

**Stadt Heiligenhafen**

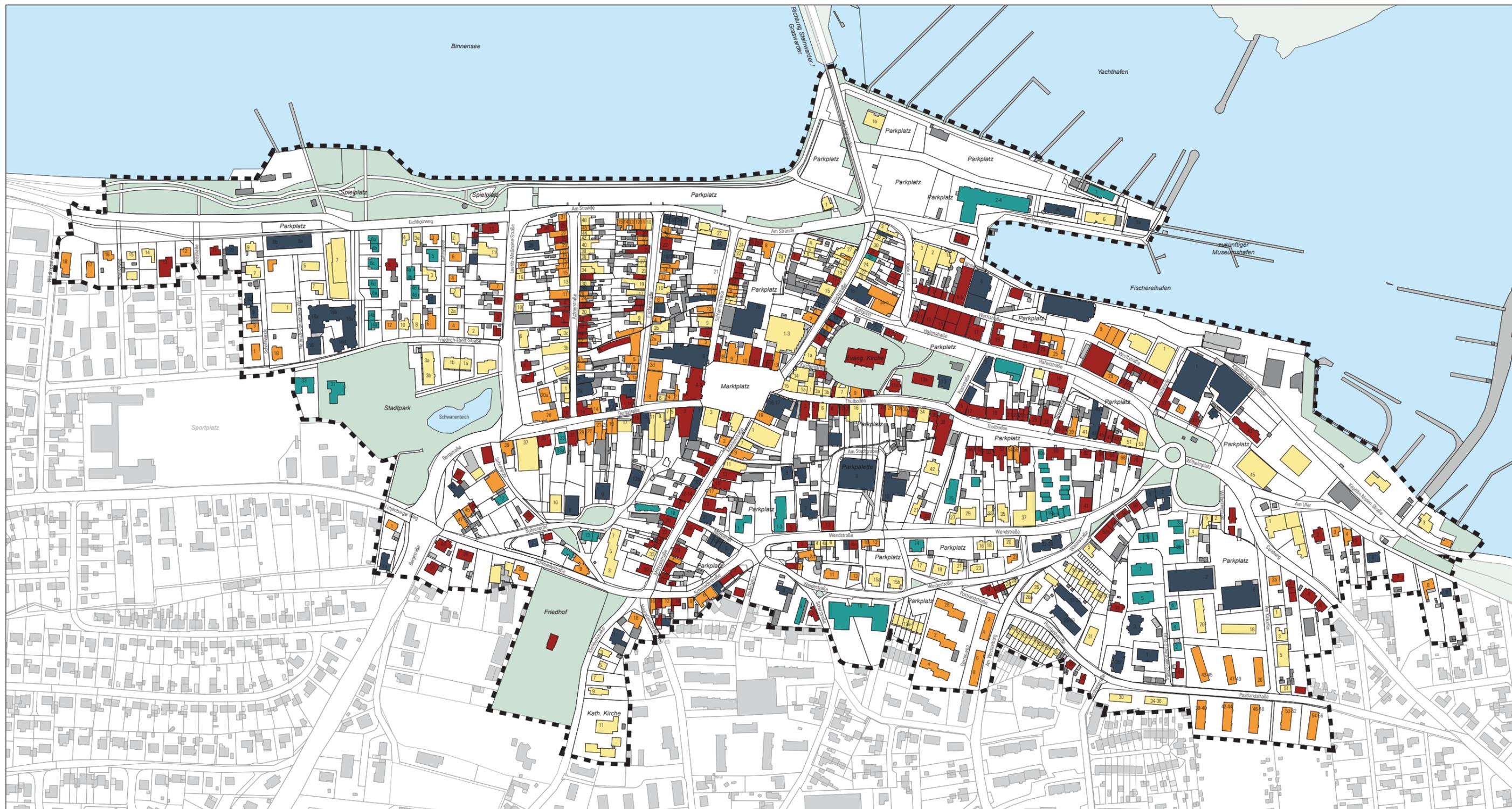
Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem  
 städtebaulichen Entwicklungskonzept (IEK)

**Plan 3**  
**Eigentumsverhältnisse**

Stand: 23.09.2020

**ENTWURF**





**Legende**

- vor 1918
- 1918 - 1957
- 1958 - 1987
- 1988 - 2009
- nach 2009

**Stadt Heiligenhafen**

Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept (IEK)

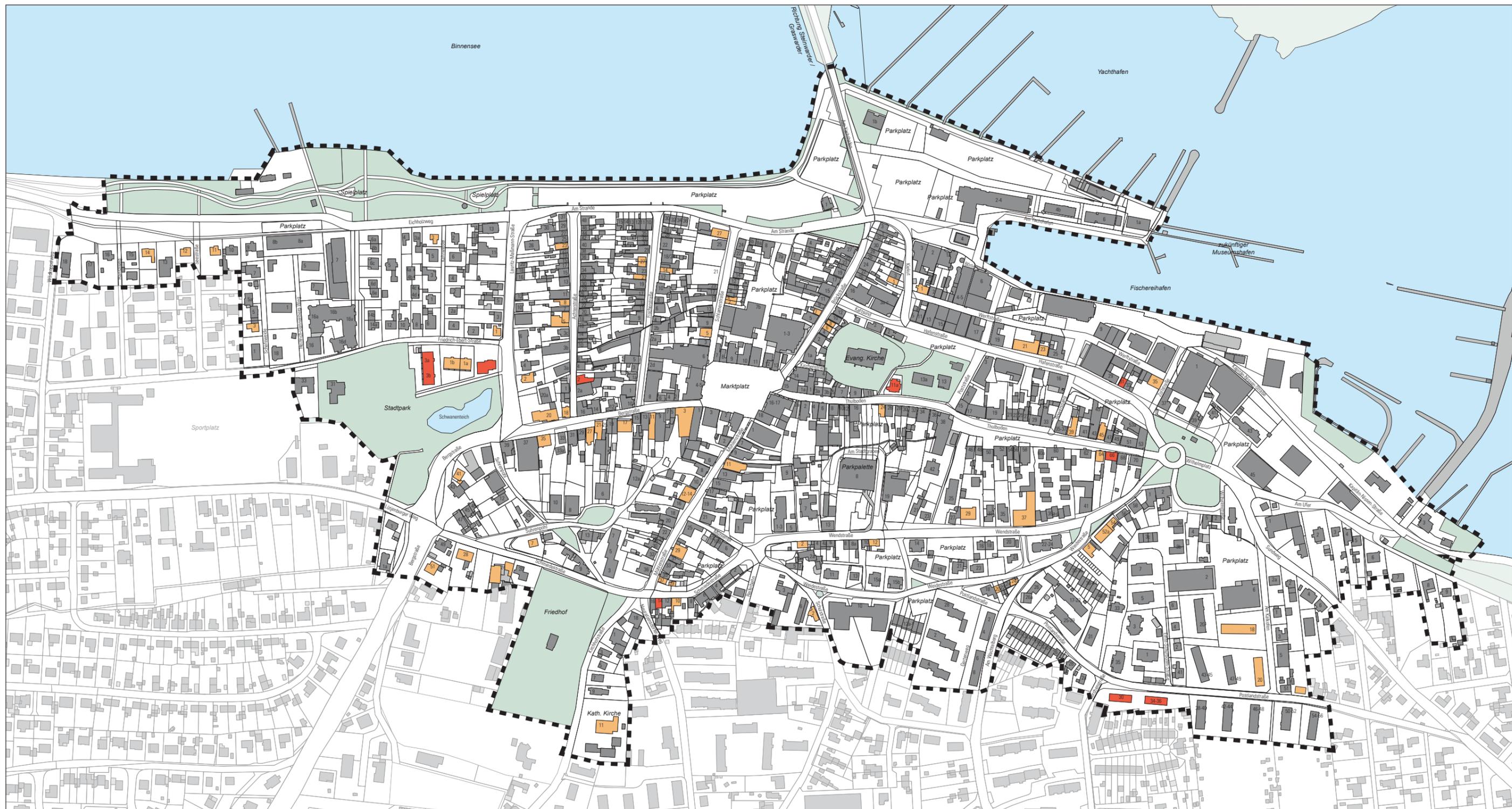
**Plan 4  
Baujahr**

Stand: 23.09.2020



ENTWURF





**Legende**

- mittlerer Bedarf
- hoher Bedarf

**Stadt Heiligenhafen**

Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept (IEK)

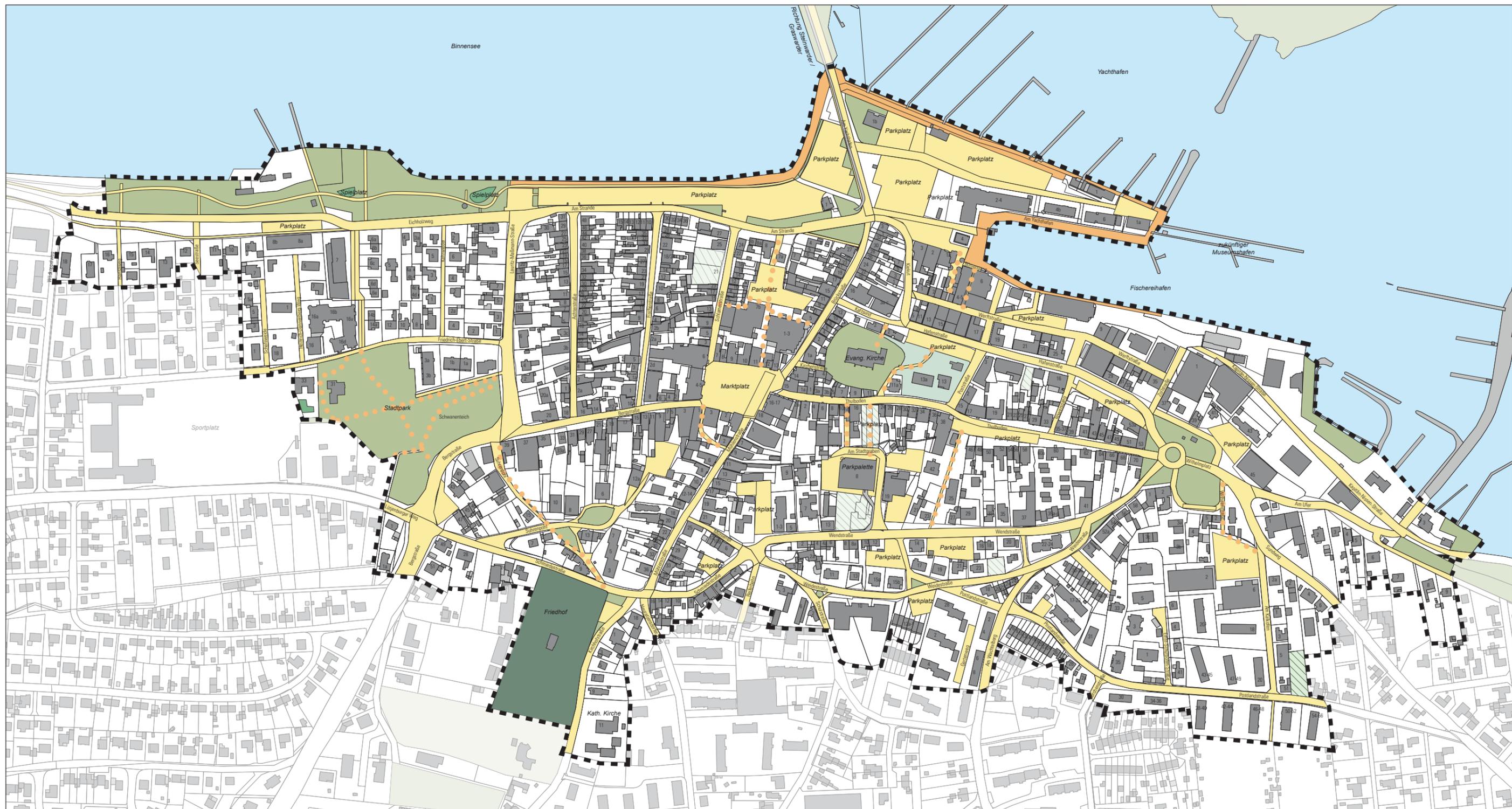
**Plan 5  
Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe**

Stand: 23.09.2020

ENTWURF







**Legende**

- Gebäude
- Parkanlage / öffentliche Grünfläche
- Gestalteter Promenadenbereich
- Sonstige großflächig versiegelte Freiflächen (öffentlich zugänglich)

- Fußwegeverbindungen / Twieten
- Brachflächen und Baulücken
- Friedhof
- Spielplatz

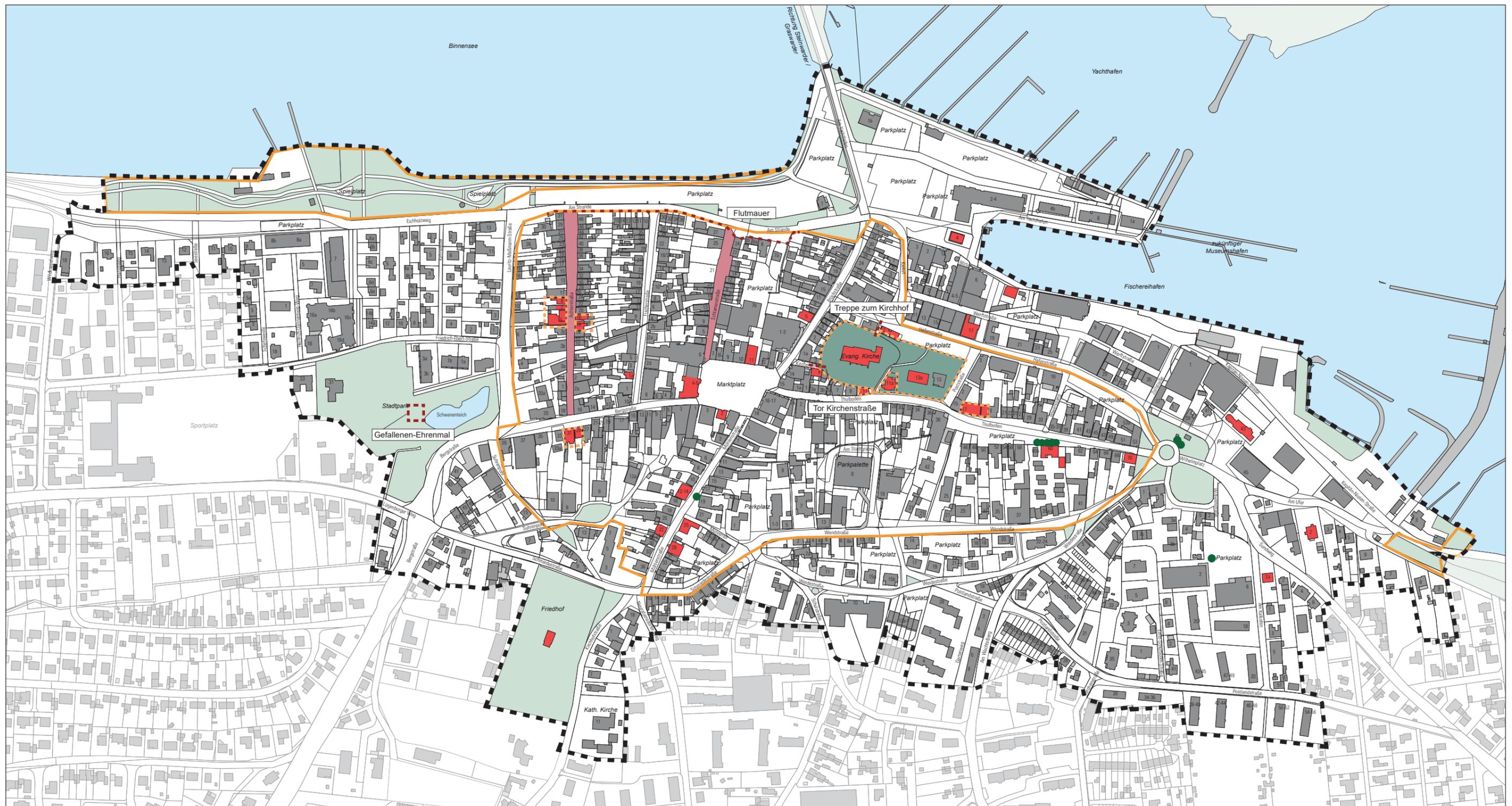
**Stadt Heiligenhafen**  
 Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept (IEK)

**Plan 7  
 Grün- und Freiflächen**

Stand: 23.09.2020

ENTWURF





**Legende**

- Baudenkmale
- Baudenkmale Flächen
- Kulturdenkmale
- Gartendenkmale Flächen
- Naturdenkmale
- Ensemble
- Archäologisches Interessengebiet

**Stadt Heiligenhafen**

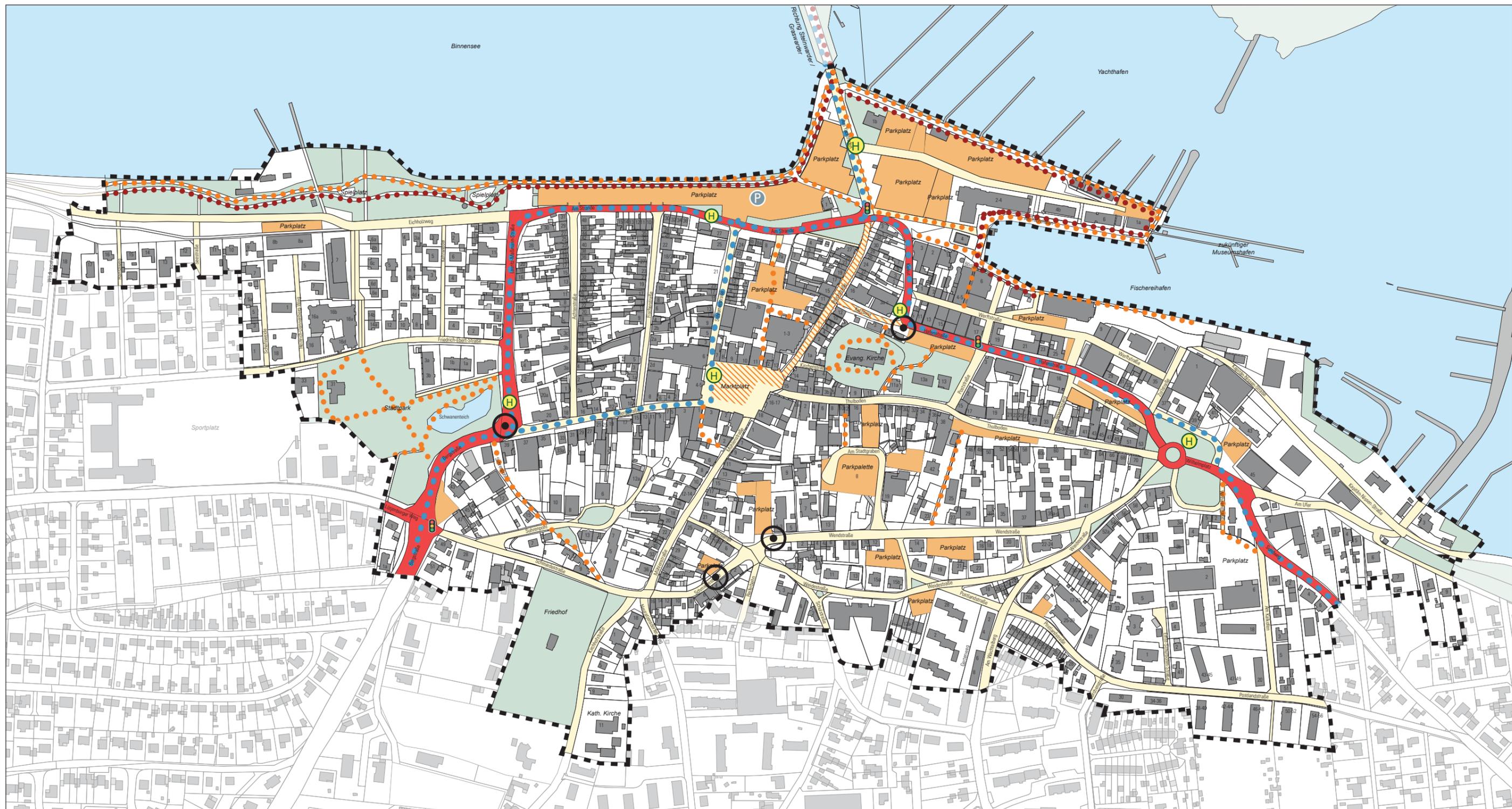
Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept (IEK)

**Plan 8  
Denkmalschutz**

Stand: 23.09.2020

ENTWURF





**Legende**

- Kreisstraße
- Gemeindestraße (ggf. Tempolimit)
- Fußgängerbereich
- Parkplätze
- Wegeverbindungen für Fußgänger
- ausgewiesene Radwegeverbindung

- H Bushaltestelle
- Buslinien
- H Lichtsignalanlage
- Fußgängerquerung

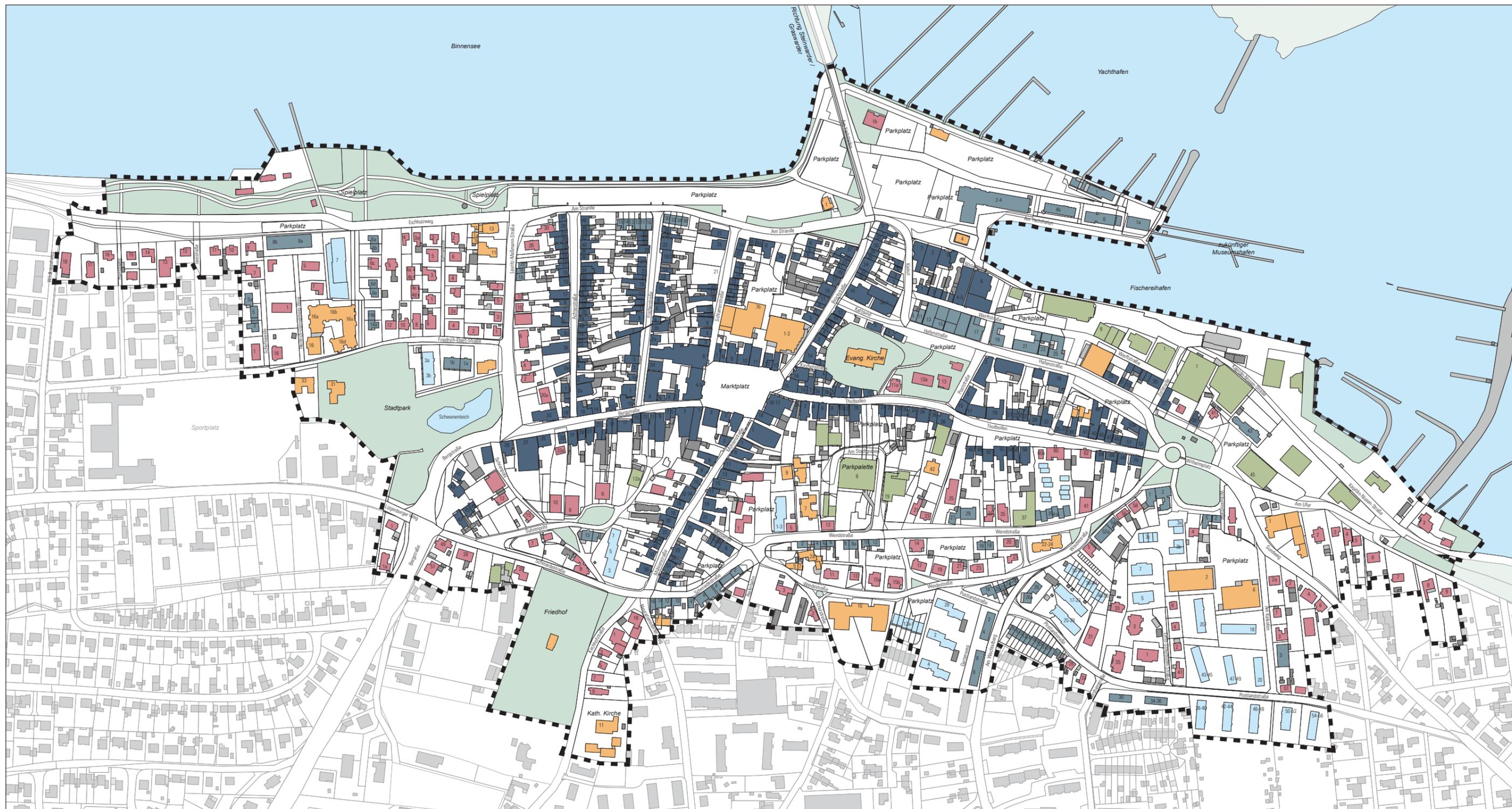
**Stadt Heiligenhafen**  
 Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept (IEK)

**Plan 9**  
**Verkehrsinfrastruktur**

Stand: 23.09.2020



ENTWURF



**Legende**

- Block, Hof
- Reihe
- Zeile
- Solitär, Cluster
- Einzelhaus
- Halle

**Stadt Heiligenhafen**

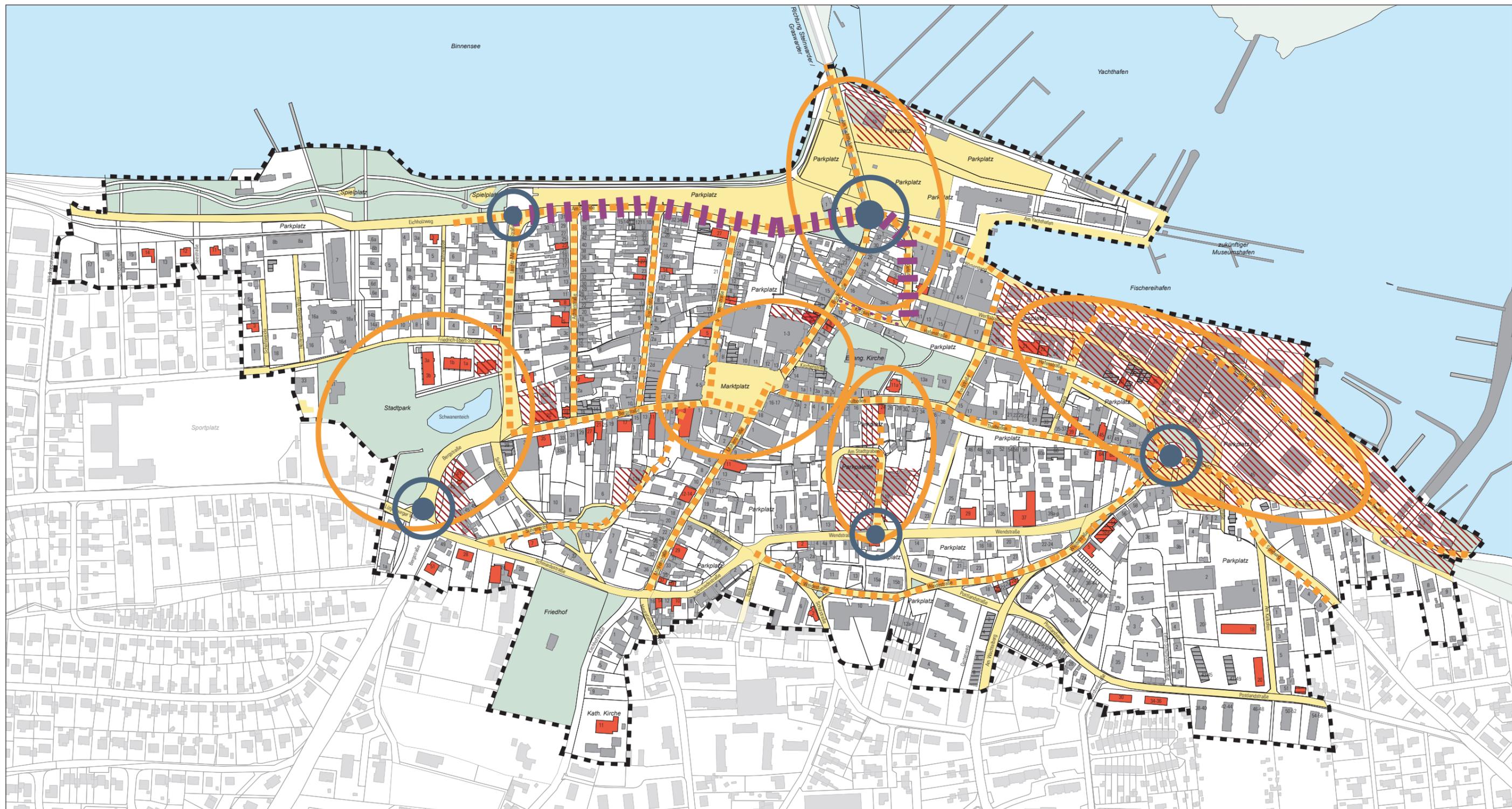
Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept (IEK)

**Plan 10  
Gebäudetypologie**

Stand: 23.09.2020

ENTWURF





Legende

- Grün- und Freiflächen
- mittlerer und hoher Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf Gebäude
- mittlerer und hoher Erneuerungs- und Umgestaltungsbedarf Straßen, Wege und Plätze
- ungeordnete / untergenutzte Flächen

- Verkehrsbedingte Nutzungskonflikte mit Barrierewirkung
- Gestaltungs-, Funktions- u. Nutzungsdefizite
- Leerstände
- mangelnde Infrastruktur für Radfahrer- und Fußgänger
- Defizitäre stadträumliche Knotenpunkte

Stadt Heiligenhafen

Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept (IEK)

Plan 11

Misstände und Konflikte

Stand: 23.09.2020



ENTWURF





**Legende**

- Bedeutendes Gebäude / Baudenkmal
- Orte mit besonderem Entwicklungspotenzial
- Stadtstrukturprägender Bereich
- Potenzialfläche für Neuentwicklung und Neuordnung
- Öffentliche Räume mit Aufwertungspotenzial
- Neugestaltung Erschließungsflächen zugunsten von Fuß- und Radverkehr
- Qualifizierung Stadtraumverbindung
- Optimierung Parkraumangebot

**Stadt Heiligenhafen**

Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept (IEK)

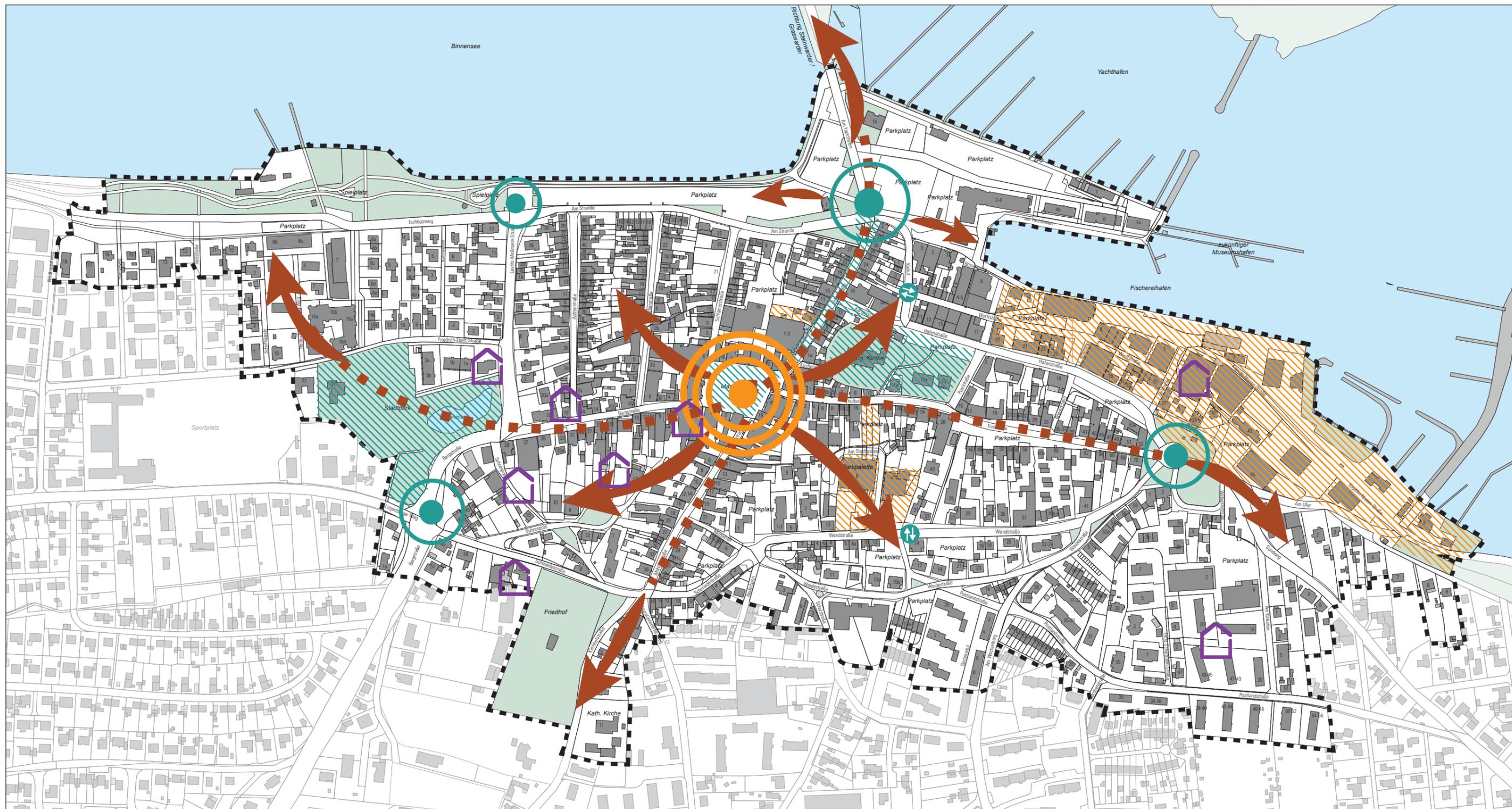
**Plan 12**

**Stärken, Chancen und Potenziale**

Stand: 23.09.2020

ENTWURF





**Legende**

- Sicherung von Potenzialflächen zum Ausbau sozialer, kultureller und freizeitbezogener Infrastruktur
  - Aufwertung öffentlicher Stadt- und Grünräume
  - Verzahnung wichtiger Stadträume
  - Stärkung als zentraler Versorgungsbereich
- Potenzialflächen Nachverdichtung
  - Geordnete Querung
  - Neuordnung Knotenpunkte

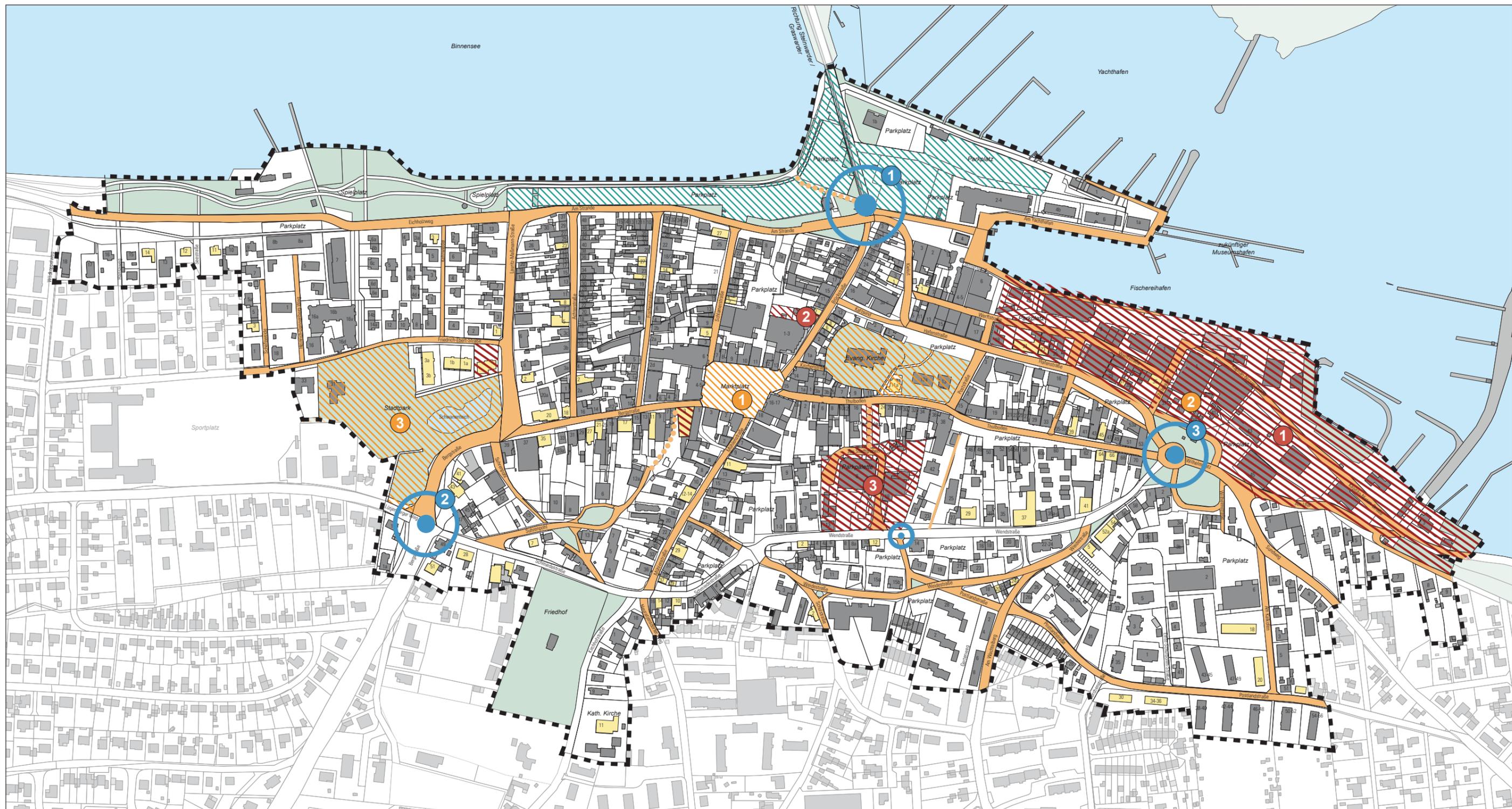
**Stadt Heiligenhafen**  
 Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept (IEK)

**Plan 13**  
**Rahmenentwicklungsplan**

Stand: 23.09.2020

ENTWURF





**Legende**

--- Untersuchungsgebiet

**Änderung und Herstellung Erschließungsflächen**

Erneuerung u. Umgestaltung:  
Straßen u. Wege

Erneuerung u. Umgestaltung:  
Stadt- u. Spielplätze, Freiflächen

- 1 Marktplatz
- 2 Freizeitangebot für Jugendliche/  
Hafenkante
- 3 Spielplatz Stadtpark

Modernisierung u. Instandsetzung  
baulicher Anlagen

Sicherung Potenzialflächen

- 1 Entwicklung Hafenkante
- 2 Ersatzneubau Stadtbücherei
- 3 GBF „Am Stadtgraben“

Neuordnung Parkraum

Neuordnung Verkehrsinfrastruktur

- 1 Knoten Am Strande / Am Yachthafen /  
Kiekut
- 2 Knoten Schmiedestraße / Bergstraße
- 3 Wilhelmsplatz

**Stadt Heiligenhafen**

Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem  
städtebaulichen Entwicklungskonzept (IEK)

Plan 14

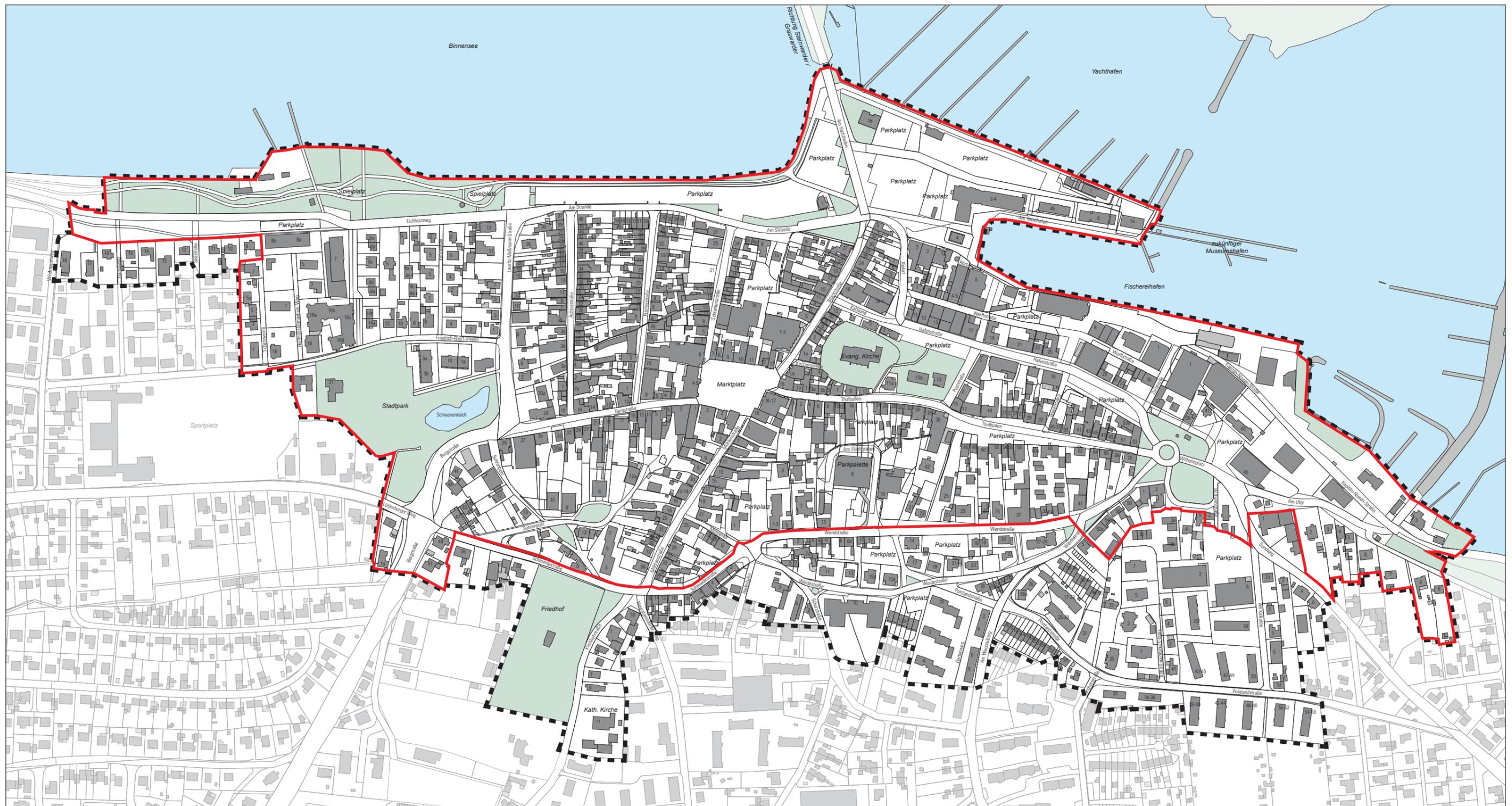
**Maßnahmenplan**

Stand: 23.09.2020



ENTWURF





Legende

-  Gebietsabgrenzung
-  Sanierungsgebiet

Stadt Heiligenhafen

Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept (IEK)

Plan X  
Abgrenzung Sanierungsgebiet

Stand: 23.09.2020

ENTWURF



Leitlinien	Entwicklungsziele	Indikator	Datenquelle	Interpretationshinweis	Bewertung des Status
Mobilität sicherstellen und Stadträume barrierefrei vernetzen	Die verkehrliche Neuordnung der Ortsmitte hebt vorhandene Barrieren auf, als Grundlage für eine stadträumliche Vernetzung.	• Anzahl der Maßnahmen, die eine barrierearmen Erschließung ermöglichen.	Gemeinde/ Sanierungsträger	Die Erhöhung der Zugänglichkeit für Alle, durch den Abbau von stadträumlichen Barrieren erhöht die Frequentierung aller Stadträume. Die Erneuerung der Straßen ist für eine der Verkehrsmenge angepasste Änderung der Fahrbahnoberflächen und die Unterstützung einer klimagerechten Verkehrswende notwendig. Die Erneuerung der Fuß- und Radwege stärkt den Fuß- und Radverkehr, trägt zu einer Aufwertung des öffentlichen Raumes bei und ermöglicht eine sichere Nutzung für schwächere oder in der Mobilität eingeschränkte Menschen. Dafür ist auch auf eine barrierefreie Ausgestaltung der Straßen und Wege zu achten.	(+) Erhöhung der barrierearmen oder -freien Flächen (o) Keine Maßnahmendurchführung (-) Verschlechterung des Zustands der öffentlichen Räume
	Ein attraktives und barrierefreies Fuß- und Radverkehrsnetz durchzieht die Ortsmitte und verbindet Stadt- und Erholungsräume.	• Wie viele qm Fuß- und Radwege wurden erneuert?	Gemeinde/ Sanierungsträger		(+) Erhöhung der erneuerten Flächen (o) Keine Maßnahmendurchführung (-) Verschlechterung des Zustands der Straßen, Fuß- und Radwege
	Die Ortsmitte ist überörtlich für PendlerInnen wie Besuchende gleichermaßen gut angebunden und bietet Alternativen zum MIV.	• Anzahl an neuen/ alternativen Angeboten/ Verkehrsformen, unter anderem auch Anzahl neu geschaffener oder erneuerter Bushaltestellen	Gemeinde/ Sanierungsträger	Die Ortsmitte ist überörtlich für PendlerInnen wie Besuchende gleichermaßen gut angebunden und bietet Alternativen zum MIV. Die Schaffung oder Erneuerung von Bushaltestellen, Fahrradstellplätzen oder neuer / alternativer Verkehrsangebote stärkt den nicht motorisierten Individualverkehr, die Nutzung des ÖPNVs und / oder unterstützt eine klimagerechte Verkehrswende. Zu den alternativen Verkehrsangeboten zählen bspw. Carsharing-Projekte oder ein Angebot an Elektrokleinfahrzeugen.	(+) Anstieg der Angebote oder Erneuerungen (o) Stagnation (-) Rückgang der Angebote
Baukultur bewahren und Stadtgestalt nachhaltig entwickeln	Die stadtbaukulturelle Entwicklung und die vielfältigen Qualitäten der Ortsmitte sind gestalterisch erkennbar und im Zusammenhang erlebbar.	• Anzahl der modernisierten, instandgesetzten und energetisch qualifizierten Wohngebäude	Gemeinde/ Sanierungsträger	Die Modernisierung und Instandsetzung der Gebäude führt zu einer positiven Bewertung der Ortsmitte. Die Modernisierung und Instandsetzung von Wohngebäuden schafft gesunde Wohnverhältnisse, wertet das Ortsbild auf und leistet einen Beitrag zum Klimaschutz. Verbesserte Gebäudetechnik und Dämmung reduzieren den Treibhausgasausstoß. Räumliche Verortung der Gebäude im Gemeindegebiet.	(+) Erhöhung der modernisierten, instandgesetzten und energetisch qualifizierten Gebäude (o) Keine Maßnahmendurchführung (-) Verschlechterung der Zustände der Gebäude
		• Anzahl der energetisch instandgesetzten öffentlichen Gebäude	Gemeinde/ Sanierungsträger		
	Die Sicherung und Aktivierung von Potenzialflächen fördert die behutsame Weiterentwicklung maßstabs- und bedarfsgerechter Raumstrukturen.	• Leerstandsquote gesamt	Gemeinde	Die Verringerung des Leerstands ist ein zentraler Aspekt im Bestreben das Ortszentrum zu stärken. Leerstände wirken sich negativ auf das Gemeindebild aus.	(+) Rückgang der Leerstände (o) Stagnation (-) Anstieg der Leerstände
		• Wie viele qm Potenzialflächen wurden neu aktiviert?	Gemeinde/ Sanierungsträger	Die Schließung von Baulücken, die Nutzung von Brachflächen sowie von ungenutzten Flächen werten das Ortsbild auf. Die Entrichtung der Flächen führen zu positiven Bewertungen.	(+) Anstieg der aktivierten Potenzialflächen (o) Stagnation (-) wenig/keine aktivierten Potenzialflächen
Öffentliche Räume erhalten, aufwerten und multifunktional bespielen	Öffentliche Stadt- und Freiräume sind attraktiv, multifunktional sowie nutzerorientiert gestaltet.	• Anzahl der umgesetzten Maßnahmen	Gemeinde/ Sanierungsträger	Vielfältige Nutzungsmöglichkeiten für unterschiedliche Nutzergruppen sind wichtig, um öffentliche Räume aufzuwerten und multifunktional zu bespielen. Hierzu zählen Bänke zum Verweilen, Spielflächen für Kinder, Aufenthaltsflächen für Jugendliche etc.	(+) Hohe Anzahl an Maßnahmen (o) Geringe Anzahl an Maßnahmen (-) Keine Maßnahmen
	Begegnungs- und Aufenthaltsbereiche sind saisonunabhängig erlebbar.	• Anzahl der Nutzungsmöglichkeiten in öffentlichen Stadt- und Freiräumen	Gemeinde/ Sanierungsträger	Veränderte Nachfragestrukturen und städtebauliche Missstände sind Gründe für Aufwertungsmaßnahmen im öffentlichen Raum. Hierbei sollen die Maßnahmen betrachtet werden, die zu einer solchen Attraktivierung beigetragen. Hierzu zählen neben der Umgestaltung ganzer Plätze auch kleinere Anpassungen zur Barrierefreiheit bzw. -armut der öffentlichen Räume oder die Erneuerung des Mobiliars. Die Instandsetzung und weitere Ausweisung von Grünflächen ist für eine klimafreundliche und nachhaltige Stadtentwicklung wichtig.	(+) Erhöhung der Nutzungsmöglichkeiten der öffentlichen Räume (o) Stagnation (-) Rückgang der Nutzungsmöglichkeiten der öffentlichen Räume
Starke und lebendige Ortsmitte fördern und sichern	Funktionsvielfalt sichern und Versorgungssicherheit ausbauen - die Ortsmitte ist ein attraktiver Standort für Nahversorgung, Handel, Gewerbe, Dienstleistung und Hafenwirtschaft.	• Anzahl der Angebote für Nahversorgung, Handel, Gewerbe, Dienstleistung	Gemeinde	Um die Nahversorgung der Gemeinde zu sichern, ist eine Angebotsvielfalt notwendig. Ein Mix aus Angeboten verschiedener Branchen und Versorgungseinrichtungen sollte in der Ortsmitte vorhanden sein.	(+) Anstieg der Angebote (o) Stagnation (-) Rückgang der Angebote
	Die Altstadt ist ganzjährig für BürgerInnen und Besuchende attraktiv und erlebbar.	• Anzahl der (öffentlichen) Einrichtungen für soziale kulturelle, bildungs- und freizeitbezogene Zwecke	Gemeinde	Um die Öffentliche Infrastruktur aus Gründen der Versorgung zu sichern, ist die Durchführung von Maßnahmen relevant.	(+) Erhöhte Durchmischung der Angebote (-) Geringere Durchmischung der Angebote
Wohnen und Leben für Alle - Daseinsvorsorge sichern und ausbauen	Die Ortsmitte bietet vielfältige, ausreichende und bezahlbare Wohnungsangebote für unterschiedliche Generationen und Zielgruppen.	• Neugeschaffene Wohneinheiten	Gemeinde	Vielfältiges, ausreichendes und bezahlbares Wohnungsangebot für unterschiedliche Generationen und Zielgruppen. Hierbei ist bspw. für mobilitätseingeschränkte Personen die Barrierefreiheit der Wohnheit relevant.	(+) Anstieg der Wohneinheiten (o) Stagnation (-) Rückgang der Wohneinheiten
		• Mietpreis pro qm	Gemeinde		(+) Keine Mietpreissteigerung (-) Mietpreissteigerung
		• Saldo der Zu- und Abwanderung nach Altersgruppen	Gemeinde	Bei der Fluktuation kann herausgefiltert werden, welche Bevölkerungsgruppe hinzuzieht und welche abwandert. Dies kann wichtige Indizien für die angebotenen Wohnraumangebote bieten. Beispielsweise kann ein starker Wegzug von älteren Menschen bedeuten, dass es zu wenig seniorenrechtlichen Wohnraum gibt.	(+) Zuwanderung (o) Stagnation (-) Abwanderung
	Erhalt und bedarfsgerechter Ausbau der sozialen, medizinischen, freizeitbezogenen und Bildungsinfrastruktur für BürgerInnen sowie Besuchende.	• Anzahl an Einrichtungen der sozialen Infrastruktur für Begegnungen, Austausch und Kultur	Gemeinde	Der Erhalt und Ausbau der sozialen, medizinischen, freizeit- und bildungsbezogenen Infrastruktur ist wichtig, um die Attraktivität der Gemeinde zu steigern und der Bewohnerschaft ein umfangreiches Angebot zu gewähren. Dabi ist auch die Etablierung neuer Räume für Begegnungen und Austausch ausschlaggebend. Diese Einrichtungen stärken den sozialen Zusammenhalt und die soziale Vielfalt. Die Anzahl der Einrichtungen gibt Aufschluss darüber, inwiefern die Einwohnerinnen und Einwohner die Möglichkeit haben, solche Angebote wahrzunehmen.	(+) Anstieg der Anzahl der Einrichtungen (o) Stagnation (-) Rückgang der Anzahl der Einrichtungen
Gemeinsam Stadt gestalten	Zentrumsentwicklung als transparenter Beteiligungsprozess – neben Politik und öffentlichen Akteuren wird die Bevölkerung Heiligenhafens informiert und mit Hilfe etablierter Formate und Gremien informiert und beteiligt	• Anzahl der Maßnahmen, die zum Informieren der Bevölkerung besteuern	Gemeinde/ Sanierungsträger	Eine transparente Öffentlichkeitsarbeit ist elementär für städtebauliche Erneuerungs- und Aufwertungsprozesse. Vielseitige Beteiligungsformate sollen nicht nur zum Informieren beitragen, sondern die Bewohnerinnen und Bewohner der Gemeinde aktiv in Planungsprozesse einbinden, um deren Ideen und Wünsche für das Gebiet in der Planung zuberücksichtigen.	(+) Hohe Anzahl durchgeführter Beteiligungsveranstaltungen (o) Geringe Anzahl durchgeführter Beteiligungsveranstaltungen (-) Keine Beteiligungsveranstaltungen
		• Anzahl der Maßnahmen, bei denen die Bevölkerung der Gemeinde aktiv an der Mitgestaltung des Gebiets mitwirken kann	Gemeinde/ Sanierungsträger		

Leitlinien	Entwicklungsziele	Indikator	Datenquelle	Interpretationshinweis	Bewertung des Status
	<b>Engagement wird geschätzt und eine Kultur des Miteinanders gelebt.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl an Maßnahmen, die gemeinschaftlich von mehreren privaten und/oder öffentlichen Akteuren realisiert werden.</li> </ul>	Gemeinde/ Sanierungsträger	Gemeinschaftliche Projekte zwischen verschiedenen Einrichtungen und Nachbarschaften stärken den Zusammenhalt und die Wertschätzung in der Gemeinde. Hierbei ist das Engagement und der Einsatz der Bürgerinnen und Bürger sehr relevant.	(+) Hohe Anzahl an Maßnahmen (o) Geringe Anzahl an Maßnahmen (-) Keine Maßnahmen
<b>Querschnittsaufgabe Klimaschutz und Klimaanpassung</b>	<b>Umwelt-, Klimaschutz und Klimaanpassung werden in Heiligenhafen als Querschnittsziele verfolgt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl der Maßnahmen, die zur Begegnung des Klimawandels beitragen bzw. Anzahl der Klimaanpassungsmaßnahmen</li> </ul>	Gemeinde/ Sanierungsträger	Die Berücksichtigung von klimarelevanten Aspekten ist in jeglicher Maßnahmendurchführung zu beachten. Die Zählung von spezifischen Maßnahmen, wie der Entwicklung eines Klimaschutzkonzepts, Renaturierungsmaßnahmen oder der Aufbau eines Fernwärmenetzes kann der Gemeinde Erfolge dabei helfen, gut gegenüber den zukünftigen Herausforderungen des Klimawandels aufgestellt zu sein.	(+) Anstieg der Angebote oder Erneuerungen (o) Stagnation (-) Rückgang der Angebote



Bundesministerium  
des Innern, für Bau  
und Heimat



**STÄDTEBAU-  
FÖRDERUNG**  
von Bund, Ländern und  
Gemeinden



Schleswig-Holstein  
Ministerium für Inneres,  
ländliche Räume  
und Integration



**BIG**

## Aktive Stadt- und Ortsteilzentren Stadt Heiligenhafen „Ortsmitte“

### **Dokumentation zur 1. Informations- und Beteiligungsveranstaltung im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen mit integriertem Entwicklungskonzept**

am 25. April 2019

im Pavillon am Binnensee, Heiligenhafen

Anlage:

Präsentation Andreas Kiefer, BIG Städtebau

## Veranstaltungsprogramm

- Ab 18.30 Uhr** *Beginn des interaktiven Stationenrundgangs: Die Teilnehmenden werden begrüßt und aufgefordert, an der ersten Station des interaktiven Stationenrundgangs ihren Wohnort auf einer Karte von Heiligenhafen zu markieren. An vier weiteren Stationen werden Statements und Anmerkungen der Teilnehmenden erfragt.*
- 19.45 Uhr** *Begrüßung: Die erste Bürgervorsteherin Frau Petra Kowoll begrüßt die Teilnehmenden und führt thematisch in die Veranstaltung ein.*
- 19.50 Uhr** *Präsentation: Andreas Kiefer (BIG) informiert über das relevante Städtebauförderprogramm Aktive Stadt und Ortsteilzentren und präsentiert die Schritte, die in den vorbereitenden Untersuchungen durchlaufen werden. Ergänzend erläutert Frau Pia Dölling die ersten Ergebnisse des Verkehrsgutachten der Wasser- und Verkehrs-Kontor GmbH.*
- 20.25 Uhr** *Zeit für Fragen: Die Teilnehmenden erhalten die Möglichkeit, Verständnisfragen zu stellen, welche Andreas Kiefer (BIG) und Pia Dölling (WVK) beantworten.*
- 21.45 Uhr** *Veranstaltungsende: Die Teilnehmenden sind aufgefordert ihre Stationsrundgänge fortzusetzen. Außerdem werden individuelle Fragen an die BIG Städtebau und die WVK außerhalb des Plenums diskutiert.*



Die Veranstaltung war öffentlich und fand am 25.04.2019 im Pavillon am Binnensee in Heiligenhafen statt. Sie richtete sich an die Eigentümerschaft und die Einwohnerschaft von Heiligenhafen, Delegierte der Politik, die Gemeindeverwaltung sowie weitere Interessierte. Die Einladung erfolgte über Plakate, die an zentralen Orten innerhalb der Stadt aushingen sowie über Presseinformationen in der lokalen Presse. Die Eigentümerschaft im Untersuchungsgebiet erhielt per Postversand eine persönliche Einladung.

## Stationenrundgang

Jede Station bestand aus einer Stellwand, die mit Karten des Untersuchungsgebiets, zu bewertenden Aussagen oder Platz für Anmerkungen und Ideen versehen waren. Mittels Klebepunkten, Strichen und zu beschreibenden Karten konnten die Teilnehmenden ihre Meinungen und Anregungen abgeben. Die Ergebnisse der Beteiligung werden im Folgenden dargestellt.

An den Stationen 1 bis 5 hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich zu folgenden Themen zu äußern:

- ▶ Station 1: Verortung der Teilnehmenden und Teilnehmerkreis
- ▶ Station 2: „Mein Heiligenhafen ist einzigartig und zeichnet sich aus durch...“
- ▶ Station 3: Abfrage zu Statements
- ▶ Station 4: Welche Themen/ Orte im Zentrum sind Ihnen besonders wichtig in Heiligenhafen – oder wo drückt der Schuh?
- ▶ Station 5: Thema Verkehr



## Station 1: Verortung der Teilnehmenden und Teilnehmerkreis

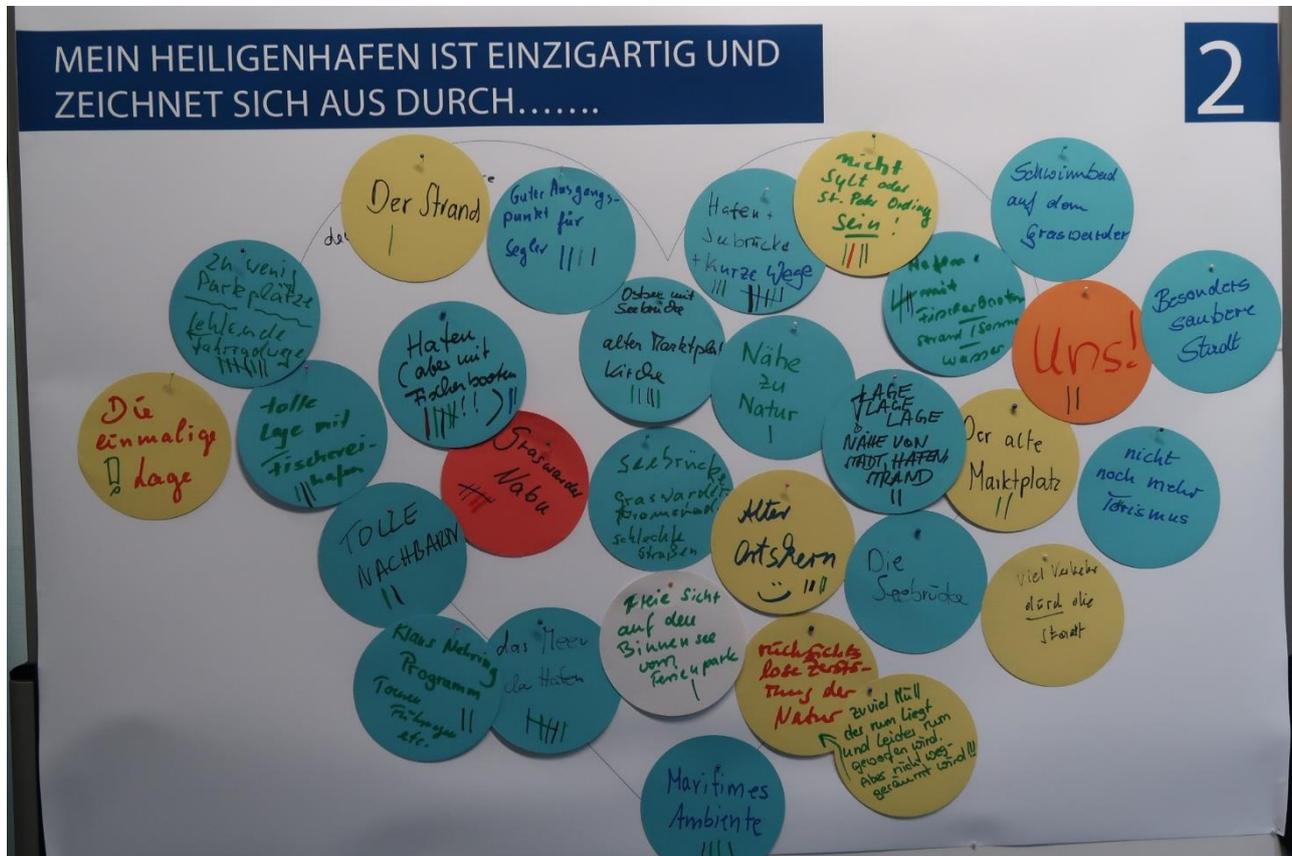
Zu Beginn der Veranstaltung wurden die Besucher um die Verortung ihres Wohnsitzes gebeten. In einem gesonderten Feld konnten sich Interessierte von Außerhalb eintragen. Zudem sollten die Teilnehmenden in einer Strichliste kenntlich machen, ob sie Teil der Bürgerschaft, Teil der Mieterschaft, Teil der Eigentümerschaft und/ oder Teil der Gewerbetreibenden sind.

Es haben rund 160 Personen an der Veranstaltung teilgenommen, was von einem großen Interesse an dem Prozess zeugt. Die meisten Teilnehmenden wohnen in Heiligenhafen, etwa die Hälfte davon im Untersuchungsgebiet. Die deutliche Mehrheit der Anwesenden sind aus der Eigentümerschaft, deutlich kleinere Teilnehmergruppen bilden die zur Miete wohnenden Personen sowie die Gewerbetreibenden vor Ort.



## Station 2: „Mein Heiligenhafen ist einzigartig und zeichnet sich aus durch...“

Die Teilnehmenden sollten nach Möglichkeit benennen, was sie an Heiligenhafen schätzen.



- Der Strand (2)
- Hafen (aber mit Fischerbooten) (12)
- Tolle Lage mit Fischereihafen (4)
- Das Meer und der Hafen (7)
- Hafen mit Fischerbooten, Strand, Sonne, Wasser (3)
- Die Seebrücke (1)
- Hafen: Seebrücke + kurze Wege (10)
- Guter Ausgangspunkt für Segler (5)
- Maritimes Ambiente (5)
- Ostsee mit Seebrücke/ alter Marktplatz/ Kirche (6)
- Lage, Lage, Lage! Nähe von Stadt, Hafen, Strand (3)
- Seebrücke/ Graswarder/ Promenaden – schlechte Straßen (1)
- Graswarder Naturschutzbund Deutschland (Nabu) (6)
- Nähe zur Natur (2)
- Die einmalige Lage (2)
- Alter Ortskern (5)
- Der alte Marktplatz (3)
- Tolle Nachbarn (3)
- Klaus Nehring Programm – Touren, Führungen etc. (3)
- Freie Sicht auf den Binnensee vom Ferienpark (2)
- Nicht Sylt oder St. Peter-Ording sein (5)
- Uns! (3)
- Schwimmbad auf dem Graswarder (1)
- Besonders saubere Stadt (1)
- Nicht noch mehr Tourismus (1)
- Zu wenig Parkplätze/ fehlende Fahrradwege (8)
- Rücksichtslose Zerstörung der Natur (1)
- Zu viel Müll der rumliegt und leider rumgeworfen wird. Aber nicht weggeräumt wird (1)
- Viel Verkehr durch die Stadt

### Station 3: Abfrage zu Statements

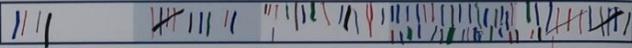
Zu acht verschiedenen Statements wurde an der dritten Station die jeweilige Zustimmung aus Sicht der Teilnehmenden abgefragt. Die Teilnehmenden konnten sich mittels eines Striches auf einer Skala von „trifft vollständig zu“ bis „trifft nicht zu“ zu jedem Statement äußern.

## STIMMT DAS SO? IHRE MEINUNG IST GEFRAGT!

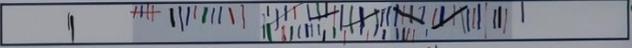
3

- 1

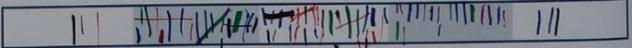
Der Markt wird als zeitgemäß gestaltetes Zentrum der Stadt wahrgenommen und genutzt.

trifft vollständig zu	trifft eher zu	teils teils	trifft eher nicht zu	trifft nicht zu
				
- 2

Die ortsbildprägenden Gebäude sind gut erhalten und nutzbar.

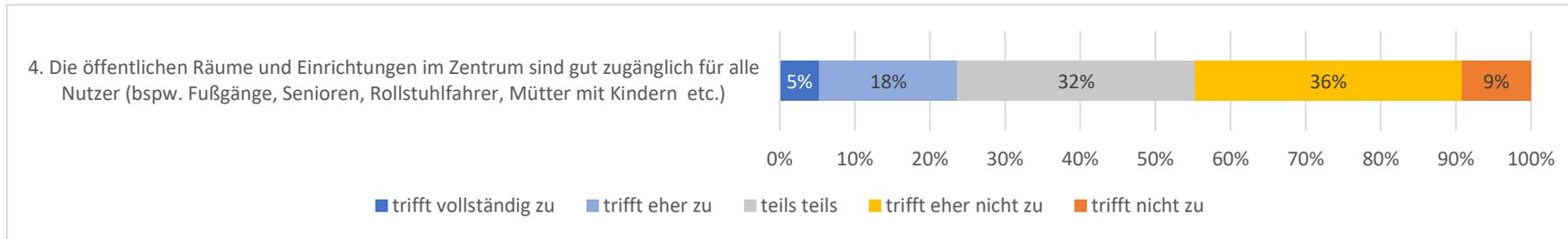
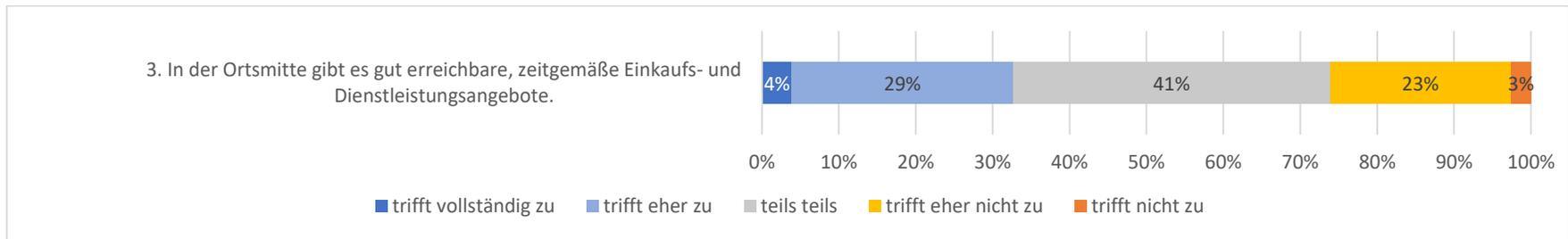
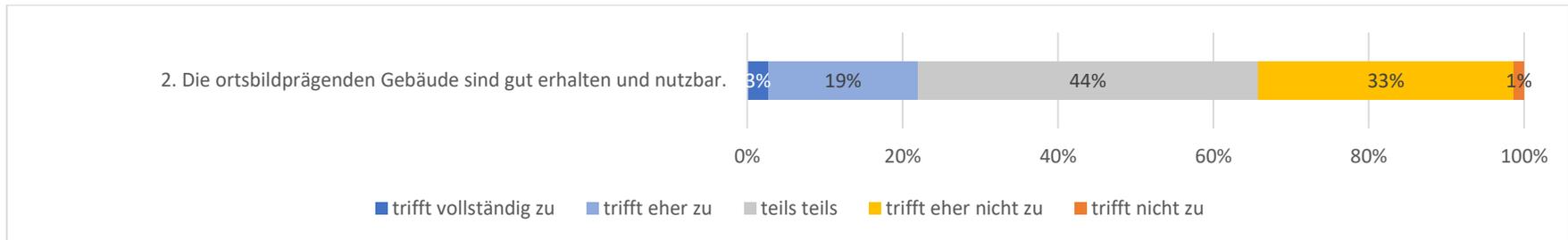
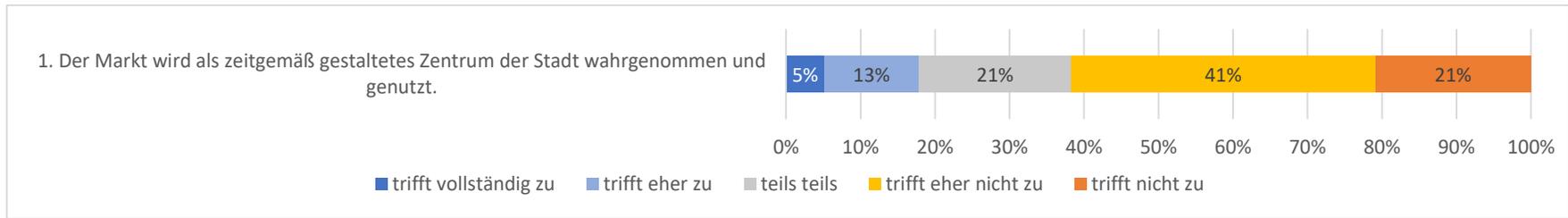
trifft vollständig zu	trifft eher zu	teils teils	trifft eher nicht zu	trifft nicht zu
				
- 3

In der Ortsmitte gibt es gut erreichbare, zeitgemäße Einkaufs- und Dienstleistungsangebote.

trifft vollständig zu	trifft eher zu	teils teils	trifft eher nicht zu	trifft nicht zu
				
- 4

Die öffentlichen Räume und Einrichtungen im Zentrum sind gut zugänglich für alle Nutzer (Bspw. Fußgänger, Senioren, Rollstuhlfahrer, Mütter mit Kindern etc.)

trifft vollständig zu	trifft eher zu	teils teils	trifft eher nicht zu	trifft nicht zu
				



# STIMMT DAS SO? IHRE MEINUNG IST GEFRAGT!

# 3

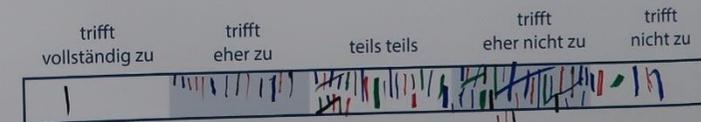
**5** Die Ortsmitte bietet ein vielfältiges Wohnungsangebot für Familien, Senioren und junge Erwachsene.



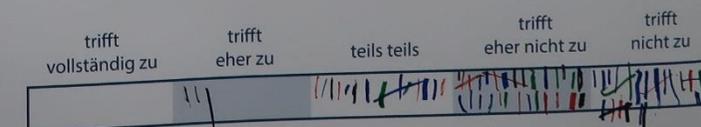
**6** Die medizinische Versorgung und das pflegerische Angebot im Zentrum sind gut.

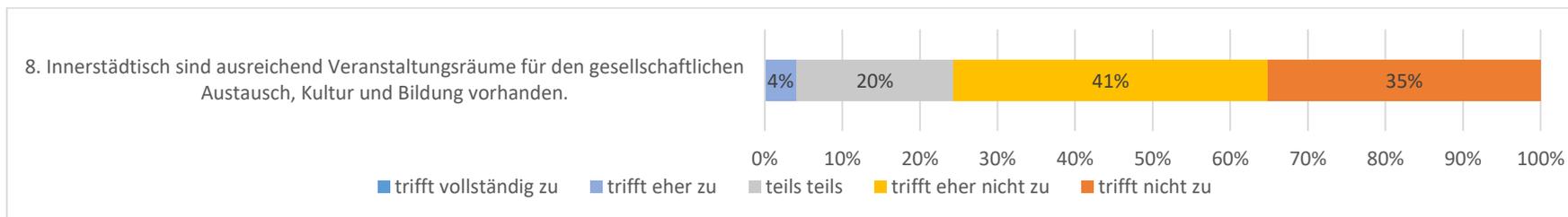
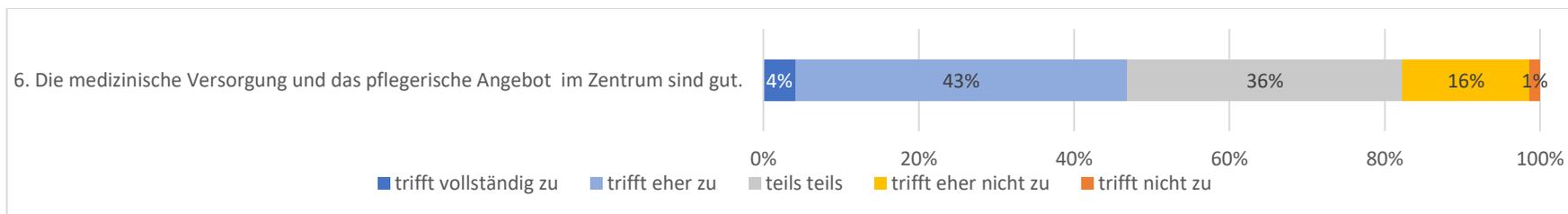
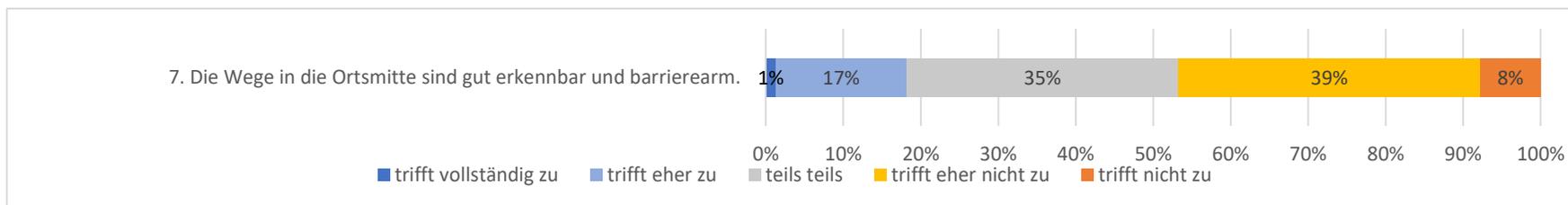
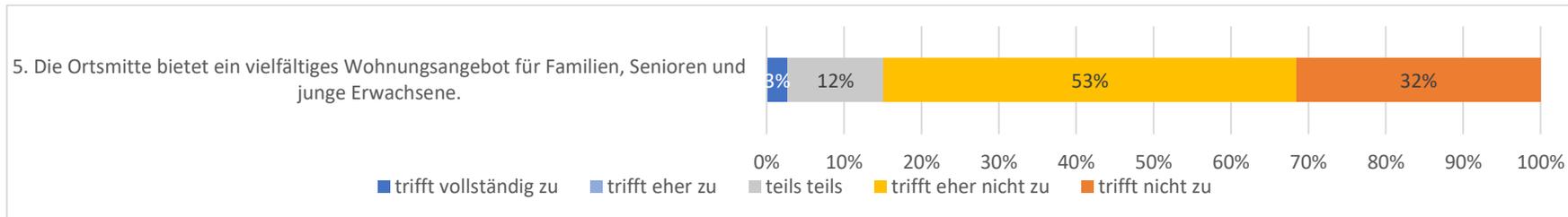


**7** Die Wege in die Ortsmitte sind gut erkennbar und barrierearm.



**8** Innerstädtisch sind ausreichend Veranstaltungsräume für den gesellschaftlichen Austausch, Kultur und Bildung vorhanden.





#### Station 4: Welche Themen/ Orte im Zentrum sind Ihnen besonders wichtig in Heiligenhafen – oder wo drückt der Schuh?

Bei der vierten Station konnten die Teilnehmenden mittels Klebepunkten auf einer Karte des Untersuchungsgebiets Orte in Heiligenhafen markieren, die ihnen besonders wichtig sind. Parallel wurden mit Unterstützung einer BIG-Mitarbeiterin auf einer Metaplanwand konkrete Inhalte auf Moderationskarten festgehalten und einem Themenbereich zugeordnet.



WELCHE THEMEN IM ZENTRUM SIND IHNEN BESONDERS WICHTIG IN HEILIGENHAFEN?

KEIN ÖPNV -  
Anbindung hoch HC

STADTBILD PRÄGEND EINGEBÄUDE SICHEN (ES WIRD ZU VIEL ABGERISSEN)

Traditionelle Architektur erhalten!!!

Strapazierfähigkeit am Südringpark

Wohnen in der Innenstadt  
WOHNEN FINDET  
"INNENSTADT"

Der Innenstadtbereich besteht zum großen Teil aus Freizeitsportstätten - im Winter ausgetrocknet im Sommer wassig voll -> Parkprobleme!!!

INNENSTADT BEGINNT ALS WOHNORT  
"AUSWÄRTIGEN"

Abbindung Marktplatz  
Abbindung Marktplatz -> Bergstraße -> Junkhof

Abbindung Marktplatz -> Bergstraße -> Junkhof

Bildung Innenstadt  
Marktplatzgestaltung

Wohnort ist lang aber für Wohnort ist Bsp. für

Kein Schermbaum an Steinwände (Stadt) -> Sporn geht verloren! (Verkehrssituation)

Parksituation am Binnensee

Park- u. Verkehrsbedarf in der Waidstr. nach Neubau (altes Schulgelände) zwei fahrende und zwei parkende Fahrzeuge

Verkehrsbereitigung Innenstadt

PRÄKAPAZITATION FÜR ANWOHNER (BE-WECHSELN AN STRASSE) So auch Achterstr.

NUR ANWOHNER PARKEN in der Innenstadt

Zebra-Strassen in der Waidstr.

STRASSENBELEUCHTUNG VERBESSERN

B. Schulhaus W. Str.

Belebung Markt- platz  
z.B. Markthalle mit Markt im Keller (z.B. Markthalle) (z.B. Markthalle)

Es fehlen schöne Geschäfte am Markt

Markt als Marktplatz in der Innenstadt am Südring

Konzept für einseitige Zufahrt der Öffnungsräume Innenstadt

Entwicklung und Nutzung des Stadtparks (Bereits)

KUNST + KULTUR HAUS

Fachkräfte im Folgebereich

Bürgerhaus

GEHWEG SÜDSEITE UNTERER THULSBODEN ÜBEREN

SITUATION FÜR RADFAHRE VERKEHR (FAHRSANLEGER, SICHERE RADWEGE, VERKEHRSSICHERUNG)

Fehlendes Netz von Radwegen und eine "durchgängige" wie auch "sichere" Radwegkonzepte fehlt (positiv / Brücken) Radverkehrsplan sichern

weg über Innenstadt  
zur Radwege

MITTEPUNKTLEISTE ANREISE UND GEBÄUDENETZ - TRAFIK MIT TRAVELER + BEWAHRUNG

PLASTEREN MARKTPLATZ EINE BARIERE DAR

Marktplatz verschönern z.B. Springbrunnen

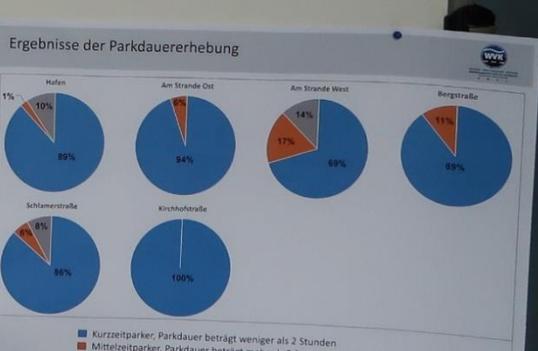
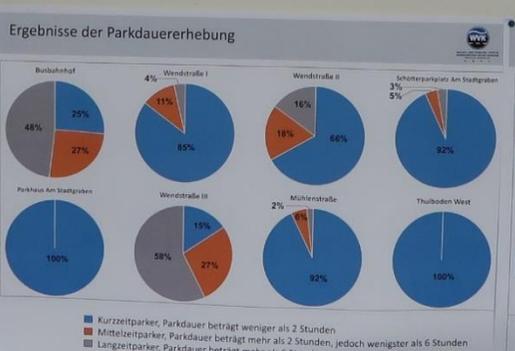
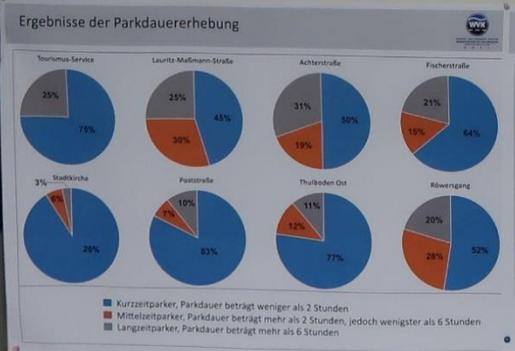
### Folgende Themen sind den Teilnehmenden im Zentrum von Heiligenhafen wichtig:

- Keine ÖPNV-Anbindung nach Lübeck (3)
- Parksituation am Binnensee (1)
- Park- und Verkehrssituation in der Weidestraße nach Neubau (altes Schulgelände) (1)
- Zu viel fahrende und parkende Fahrzeuge (1)
- Verkehrsberuhigung Innenstadt (4)
- Stadtbildprägende Gebäude sichern (es wird zu viel abgerissen) (1)
- Traditionelle Architektur erhalten (1)
- Straßenbefestigung am Suhrenpohl (2)
- Parkplatzsituation für Anwohner/ Bewohner schlecht (am Strande) – so auch Achterstraße (2)
- Nur Anwohnerparken in der Innenstadt (1)
- Zebrastreifen in der Wendenstraße (1)
- Straßenbeleuchtung verbessern (1)
- Straßenbeleuchtung verbessern - seit 5 Monaten dunkel in Kehrwieder (1)
- Gehweg Südseite – Unterer Thulboden uneben (1)
- Wohnen in der Innenstadt (1)
- Wohnen findet „Innen-Stadt“ (1)
- Der Innenstadtbereich besteht zum großen Teil aus Ferienwohnungen – im Winter ausgestorben im Sommer unsagbar voll → Parkproblematik (1)
- Innenstadt beginnt als Wohnort „auszusterben“ (1)
- Bezahlbarer Wohnraum
- Anbindung Marktplatz (ÖPNV, Fußgänger, MIV) (1)
- Anbindung: Marktplatz – Bergstraße – Thulboden (1)
- Marktplatz z.B. Springbrunnen, Sitzplätze, Bäume (1)
- Marktplatz verschönern z.B. Springbrunnen, Eisdiele (3)
- Belebung Marktplatz z.B. Markthalle mit ständigem Verkauf + Café, Restaurant (siehe spanische Städte) (1)
- Es fehlen schöne Geschäfte am Markt (1)
- Marktplatz ist leider eine Steinwüste (3)
- Pflasterstein auf dem Marktplatz stellt eine Barriere dar für Behinderte (1)
- Konzept für einheitliche Zeiträume der Öffnungszeiten Innenstadt (1)
- Belebung Innenstadt – Marktplatzgestaltung (1)
- Aktivitäten in der Innenstadt auch für Bürger (1)
- Situation für Radfahrer verbessern (Fahrbahnbeläge, sicherer Radwege, Verkehrsführung) (1)
- Fahrradnetz umfassend und nicht „durchmischt“ wie am Steinwarder (1)
- Radwegekonzept fehlt (positiv Binnensee) + Altbausubstanz sichern (5)
- Neue Radwege (3)
- Radwege in der Innenstadt (3)
- Mittelfristig Ärzte- und Gesundheitszentrum in der Innenstadt mit Transportinfrastruktur + Entwicklungsmöglichkeiten (1)
- Fachärzte, Ärztehaus, Fahrradwege (1)
- Entwicklung und Nutzung des Stadtparks (Belebung) (1)
- Hafenentwicklung für Fischerei und Bürger
- Kein Schwimmbad am Steinwarder/ Stadtgebiet → Scharm geht verloren (Verkehrssituation) (1)
- Kunst + Kulturhaus (1)
- Bürgerhaus (1)

## Station 5: Thema Verkehr

An der fünften Station erläuterte eine Mitarbeiterin der Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH anhand von Plänen aktuelle Erkenntnisse aus den bislang erfolgten verkehrlichen Betrachtungen und nahm eine ergänzende Abfrage zum Stimmungsbild der Teilnehmenden vor.





1 innerhalb der Saison keine **kostenfreien** Parkplätze für Anwohner (Früher in Wintermonaten kostenfreies Parken, Burg als Vergleich)

1 mangelhafte Gehwege (Befestigung)

→ nahezu im gesamten Innenstadtbereich

\* Bergstr. Edelka keine Querungsmöglichkeit ebenso für Kfz (Kreisverkehr?)

2 Barrierefreiheit!

1 Verkehrschaos bei Veranstaltung (Wachmarkt)

\* **mangelhafte Anbindung**, mangelhafter Anschluss / Kommunikation

2 überhöhte Geschwindigkeit

3 hochfrequentierter Lieferverkehr (zeitl. Eingrenzung?)

\* keine sicherheitsrelevanten Flächen für den Radverkehr

\* keine Auslaufflächen für Hunde

\* **Dichte Taktung** (nachfrageorientierte Bedienung?)

3 nicht fahrradfreundlich

\* **Besser Anbindung Bus + Bahn**

\* **Familia / Lidl Ende Sundweg Kreisverkehr?**

\* **In der Saison Shuttlebus mit Parkflächen außerhalb des Gemeindegebietes günstig**

BÜRORING®



④ keine durchgängige Radverkehrsanlage

⑤ kaum Abstellanlagen

④ **Kreisverkehr? / Schlechte Einsicht**

⑤ **überhöhte Geschwindigkeiten insb. Lkw**

⑥ **Schlechte Sicht**

⑥ **blendende / zu helle ÖB**

\* **Anwohnerparken in der Innenstadt mit Schein**

⑦ **Schlechte Sicht, keine eindeutige Führung**

⑥ **Durchfahrt zur ~~tt~~ Str. Am Stadtgraben von ThW Boden unterdimensioniert**

BÜRORING®



## Begrüßung

Um 19:45 Uhr begrüßte die erste Bürgervorsteherin Petra Kowoll, vertretend für den Bürgermeister Heiko Müller, die Teilnehmenden der ersten Informations- und Beteiligungsveranstaltung Heiligenhafens. Sie stellte die anwesende Mitarbeiterschaft der beauftragten Gutachter BIG Städtebau und Wasser- und Verkehrs-Kontor GmbH vor.



## Präsentation

Herr Andreas Kiefer stellte anhand einer PowerPoint-Präsentation das Städtebauförderungsprogramm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren (ASO), das Ziel der vorbereitenden Untersuchungen und die Vorgehensweise vor. Frau Bele Anders-Brockmüller, BIG Städtebau, erläuterte im Anschluss kurz die ersten Ergebnisse der Stationen. Wiederholt wurde die Unzufriedenheit der Teilnehmenden mit der Marktplatzgestaltung, dem Radwegenetz und dem Wohnen in der Innenstadt für Einheimische genannt. Außerdem zeigte Frau Anders-Brockmüller die Wünsche der Teilnehmenden nach einem Kultur-/Bürgerhaus, einem Fachärzteezentrum und einem Stadtpark auf.

Herr Kiefer verdeutlichte, dass VU und IEK als formelles Planungsinstrument unterschiedliche thematische Schwerpunkte umfassen und vorhandene Missstände im Untersuchungsgebiet aufzeigen sollen. In diesem

Zusammenhang wurde auch der Hintergrund und die Bedeutung des Fragebogens für die Eigentümerschaft sowie des Stationenrundgangs im Rahmen der Veranstaltung erläutert. Der abschließende Bericht zur VU und dem IEK bildet die Grundlage für den späteren Einsatz von Städtebauförderungsmitteln.

Anschließend präsentierte Frau Pia Dölling, Verkehrsgutachterin von Wasser- und Verkehrskontor (WVK), dem Plenum die ersten Ergebnisse des Verkehrsgutachtens, betonte jedoch dabei, dass noch weitere Zählungen und Erhebungen während der Hochsaison durchgeführt werden.

Abschließend gab Herr Kiefer zudem einen Ausblick über das weitere Verfahren. Das Untersuchungsgebiet wird analysiert und bewertet. Die Ergebnisse des Stationenrundgangs werden in diese Bewertung einfließen. Aufbauend auf der Bestandsaufnahme und -analyse wird das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (IEK) erstellt. Die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen und des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts werden der Öffentlichkeit in einer zweiten Informationsveranstaltung präsentiert. Der Termin für die Veranstaltung wird rechtzeitig über die Presse und das Internet bekannt gegeben. Die Präsentation ist dieser Dokumentation beigelegt.



## Fragen

Im Anschluss hatten die Teilnehmenden Gelegenheit, im Plenum Verständnisfragen zu stellen.

**Frage:** Was ist die BIG GmbH? Sie haben sich zusammengetan, LEG, DSK und Sie? Sie sind doch keine klassische Beamtenriege?

**Anmerkung:** Leider liegt bei dieser Veranstaltung kein Organigramm vor. Die BIG Städtebau GmbH ist ein privatwirtschaftliches Unternehmen mit 40 Jahren Erfahrung in der Städtebauförderung und Sanierung. Sie gehört zur BIG BAU Investitionsgesellschaft mbH, welche gemeinsam mit der DSK, PMC sowie GEWOS zur DSK/BIG Gruppe gehören. Während BIG Städtebau sich im Aufgabenfeld der Stadtentwicklung bewegt, beschäftigt sich die LEG Entwicklung GmbH beispielsweise mit der Flächenentwicklung.

**Frage:** Wie ist das mit den Kosten für dieses Konzept? Es sind so viele Mitarbeiter anwesend.

**Anmerkung:** Der Erstellungszeitraum des Konzeptes beträgt ungefähr ein Jahr und dies kostet etwa 65.000 Euro. Diese Kosten sind grundsätzlich für die Gemeinden zu 100% förderfähig.

**Frage:** Wie geht es weiter? Wie wird die Einwohnerschaft weiter informiert? Wird eine Website für Informationen eingerichtet?

**Anmerkung:** Es wird eine Dokumentation dieser Veranstaltung erstellt und auf der Internetseite der Stadt Heiligenhafen abgelegt. Dort werden Sie auch über weitere Schritte informiert. Herr Kiefer weist darauf hin, dass seine Kontaktdaten dort ebenfalls hinterlegt sind und man ihn und seine Kollegin kontaktieren kann.

**Frage:** Die Planung bezieht sich auf die nächsten 10-15 Jahre, was eine lange Zeit ist. Was für eine Zeitplanung gibt es für das Konzept? Wird es einen Plan geben für die Fördermittelbeantragung? Wer ist nach dem Konzept weiter zuständig und wie teuer wird das?

**Anmerkung:** Das Integrierte Entwicklungskonzept (IEK) wird im Jahr 2019 fertiggestellt. Bestandteil des Konzepts ist ein Kosten- und Finanzierungsplan. Die Voruntersuchungen (VU) und das IEK werden mit den Fördermittelgebern abgestimmt, so dass dem Konzept zugestimmt wird und eine unmittelbar anschließende Fördermittelbeantragung und Umsetzung möglich ist. Dennoch muss grundsätzlich die Politik das Konzept für die Umsetzung beschließen. Jedes im Konzept vorgestellte Projekt gilt als einzelne Maßnahme, welche einer städtebaulichen Vorplanung, eines städtebaulichen Wettbewerbs oder eine Machbarkeitsstudie bedürfen. Bei der Umsetzung kommt es somit auf die jeweils zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel und die von Heiligenhafen selbstgesetzten Prioritäten an.

**Frage:** Wer setzt die Projekte dann um?

**Anmerkung:** Dies ist Aufgabe der Gemeinde in ihrer Selbstverwaltung. Es gibt die Möglichkeit, einen Sanierungsträger zu beauftragen, der als Dienstleister der Gemeinde die Betreuung übernimmt - dies muss von der Gemeinde jedoch gesondert ausgeschrieben werden. Auch diese Tätigkeit fällt in den Aufgaben- und Erfahrungsbereich der BIG Städtebau, die sich ggf. dafür erneut bewerben wird. Mit wem Heiligenhafen zusammenarbeiten möchte, entscheidet hoheitlich die Stadt.

**Frage:** Der Eigentümerfragebogen wurde von der Stadt Heiligenhafen an die Eigentümer verschickt, jedoch soll er an die BIG zurückgesendet werden. Wozu braucht die BIG so persönliche Angaben, beispielsweise wie alt der Heizkessel ist?

**Anmerkung:** Herr Kiefer verweist auf die Vorschrift des § 138 Abs. 1 BauGB, wonach die Eigentümer, Mieter, Pächter und sonstige zum Besitz oder zur Nutzung eines Grundstücks, Gebäudes oder Gebäudeteils Berechtigte sowie ihre Beauftragten verpflichtet sind, der Gemeinde oder ihren Beauftragten Auskunft über die Tatsachen zu erteilen, deren Kenntnis zur Beurteilung der Sanierungsbedürftigkeit eines Gebietes oder zur Vorbereitung oder Durchführung der Sanierung erforderlich sind. Die Angaben können u.a. wichtig sein, um die Gebäudesubstanz des Untersuchungsgebietes einzuschätzen, beispielsweise sind Angaben zur Heizart aufschlussreich in bezug auf Maßnahmen im Bereich der Umweltentwicklung und des Klimaschutz. Selbstverständlich werden alle Angaben vertraulich behandelt und nicht an Dritte weitergereicht.

**Frage:** Es wird die Befürchtung geäußert, dass die angegebenen Daten verkauft werden. Warum will die BIG wissen, ob der Eigentümer seine Immobilie verkaufen will?

**Anmerkung:** Herr Kiefer weist darauf hin, dass weiterführende Vertiefungen zu diesem Thema besser im Einzelgespräch zu klären sind. Grundsätzlich können solche Informationen auf Brach- und Potenzialflächen hinweisen und sind relevant, wenn es um den Ankauf von Flächen durch die Gemeinde geht, um beispielsweise öffentliche Einrichtungen, wie KiTas zu bauen. Herr Kiefer versichert den Anwesenden wiederholt, dass gemäß den Vorschriften des BauGB diese Angaben lediglich im Rahmen der Städtebauförderung genutzt werden und selbstverständlich nicht an Dritte weitergereicht werden.

**Frage:** Die Städtebauförderung wird in der Gemeinde begrüßt. Es ist wichtig, dass von Außen auf etwas geguckt wird.

**Frage:** Es werden zwei Bedenken geäußert: Wird durch die Instandsetzung der Innenstadt die ältere Bevölkerung aus dieser vertrieben? Außerdem gibt es für die Anwohner im Zentrum fast keine Parkplätze, beispielsweise in der Fischerstraße.

**Anmerkung:** Frau Dölling (WVK) weist darauf hin, dass diese Parkplatzproblematik aufgenommen wurde und die Daten noch belegt werden müssen.

**Anmerkung:** Herr Kiefer ergänzt, dass auch seitens der BIG der Parkraum betrachtet wird. Außerdem versichert er den Anwesenden, dass alle Bevölkerungsgruppen in der Innenstadt wohnen können sollen. Auch grundlegende Aspekte, wie barrierefreies Wohnen oder die Schaffung und der Erhalt kurzer Wege orientieren sich u.a. an den Bedürfnissen der mobilitätseingeschränkten und älteren Bevölkerung. Senioren sollen vielmehr in der Ortsmitte verbleiben können und zeitgemäße Wohnformen finden. Auch im Hinblick auf den demographischen Wandel stellen sie eine bedeutende, für die Entwicklung der Ortsmitte relevante Gesellschaftsgruppe dar.

**Frage:** Die BIG gibt der Stadt und den Bürgern die Möglichkeit, auf das Konzept einzuwirken, was als positiv angemerkt wird. Wie wird diese Beteiligung bei der Umsetzung fortgesetzt und wie wird über die Fortschritte informiert?

**Anmerkung:** Herr Kiefer merkt an, dass zu diesem Zeitpunkt noch keine Angaben über den Prozess der Umsetzung gemacht werden können, da die BIG nicht zwangsläufig an diesem beteiligt sein wird. Das Konzept wird veröffentlicht und es wird eine zweite Informationsveranstaltung geben. Generell legen die Fördermittelgeber und somit auch die BIG als Sanierungsträger großen Wert auf transparente Verfahren. Darüber hinaus sind die Beteiligung und Information der Betroffenen und Bürger Grundpfeiler der Städtebauförderprogramme.

**Frage:** Es wird das Bedenken geäußert, dass in der Vergangenheit kaum etwas aus dem ISEK und anderen Konzepten umgesetzt wurde und hinterfragt, ob auf politischer Ebene der Wille zur Umsetzung vorhanden ist.

**Anmerkung:** Die BIG erstellt ein Konzept, stimmt dieses mit der Verwaltung und den Fördermittelgebern ab und die Politik beschließt dieses. Dann kann es umgesetzt werden. Die Möglichkeiten der Umsetzung des derzeit von der BIG erarbeiteten IEK sind nicht vergleichbar mit dem informellen ISEK von 2014, da damals die finanzielle Ausstattung fehlte. Aufgrund der Beteiligung des Fördermittelgebers in diesem Fall von Anfang an, befindet sich Heiligenhafen jetzt in einer ganz anderen Ausgangslage.

**Frage:** Es wird darauf hingewiesen, dass die verwendete Plangrundlage veraltet ist und u.a. der Willhelmsplatz auf dieser fehlt.

**Frage:** Es wird darauf hingewiesen, dass in Heiligenhafen bereits thematisch ähnliche Konzepte mit Beteiligung der Einwohnerschaft erstellt wurden, welche jedoch in der Schublade gelandet sind.

**Anmerkung:** Die BIG erläutert, dass die bereits bestehenden Konzepte in ihre Analyse und die Konzepterstellung mit einbezogen werden. Auf den bereits vorhandenen Grundlagen lässt sich ein qualitativ hochwertiges Konzept für Heiligenhafen erstellen.

**Frage:** Es wird die Präsentation sowie der Stationenrundgang gelobt. Es wird begrüßt, dass der Kümmerer durch ein Gremium ersetzt wird, in welchem auch Bürger vertreten sind.

**Frage:** Es werden Bedenken geäußert, dass in Heiligenhafen die Akteure der HVB, Wirtschaft und Politik auf die Umsetzung und Entscheidungen den meisten Einfluss haben und nicht die Bürger.

**Anmerkung:** Herr Kiefer weist darauf hin, dass der erwähnte Projektbeirat zunächst nur im Rahmen des IEK aktiv ist und somit auch nur bis Ende des Jahres bestand hat. Die Umsetzung der Maßnahmen muss im Weiteren von der Politik immer neu beantragt und bewilligt werden. Zu beachten ist, dass der finanzielle Hebel durch die Förderung einen großen Anreiz für den Beschluss und die Umsetzung seitens der Politik beinhaltet. Zusätzlich werden die Gremien so besetzt, dass die Beteiligten, die die Projekte entwickeln auch über diese abstimmen.

**Frage:** Kann das Konzept auch in Teilen oder nur einzelne Projekte daraus umgesetzt werden?

**Anmerkung:** Ja, jedoch nur innerhalb des Untersuchungsgebietes. Für die Umsetzung müssen Schritt für Schritt Projekte aus dem Konzept abgestimmt werden, die dann in die Umsetzung gehen sollen.

**Anlage:** Präsentation Andreas Kiefer, BIG Städtebau



## Aktive Stadt- und Ortsteilzentren Stadt Heiligenhafen „Ortsmitte“

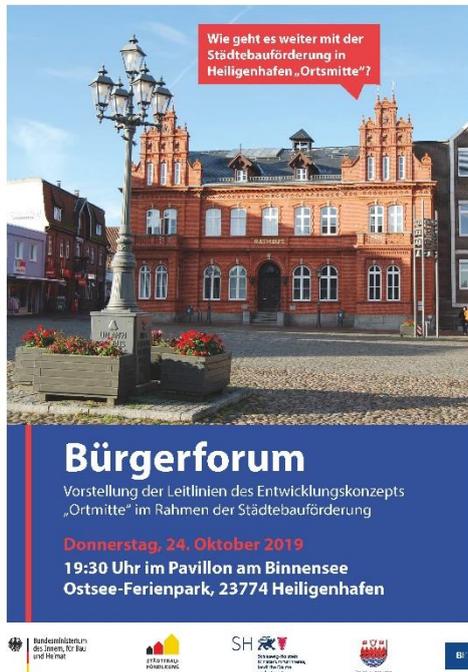
# Dokumentation zur 2. Informations- und Beteiligungsveranstaltung im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen mit integriertem Entwicklungskonzept

am 24. Oktober 2019  
im Pavillon am Binnensee, Heiligenhafen

Anlage:  
Präsentation Bele Anders-Brockmüller, BIG Städtebau/Pia Dölling, WVK

## Veranstaltungsprogramm

- 19.30 Uhr**                    *Begrüßung: Der 1. Stellvertreter des Bürgermeisters, Herr Folkert Loose begrüßt die Teilnehmenden.*
- 19.40 Uhr**                    *Präsentation: Bele Anders-Brockmöller (BIG) informiert über die Bedeutung der Beteiligung und fasst bisherige Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Standortanalyse zusammen. Ergänzend erläutert Pia Dölling (WVK) erste Ergebnisse des Verkehrsgutachtens. Frau Anders-Brockmöller erläutert die nächsten Schritte und stellt die mit dem Projektbeirat abgestimmten Leitlinien und Entwicklungsziele vor. Anschließend leitet sie in die Workshop-Phase zum themenbezogenen Austausch über.*
- 20.10 Uhr**                    *Workshop zur Qualifizierung der Maßnahmen*
- 21.20 Uhr**                    *Präsentation der Ergebnisse der Workshop-Phase und Ausblick*
- 21.30 Uhr**                    *Zeit für individuelle Fragen außerhalb des Podiums*
- 21.40 Uhr**                    *Veranstaltungsende*



Die Veranstaltung war öffentlich und fand am 24.10.2019 im Pavillon am Binnensee in Heiligenhafen statt. Sie richtete sich an die Eigentümer- und die Einwohnerschaft von Heiligenhafen, Delegierte der Politik, die Gemeindeverwaltung sowie weitere Interessierte. Die Einladung erfolgte über Plakate, die an zentralen Orten innerhalb der Stadt aushingen sowie über Informationen in der lokalen Presse.

## Begrüßung

Um 19.30 Uhr wurden die Teilnehmenden durch den 1. Stellvertreter des Bürgermeisters Folkert Loose zur zweiten Informations- und Beteiligungsveranstaltung für die vorbereitenden Untersuchungen (VU) mit integriertem Entwicklungskonzept (IEK) in Heiligenhafen begrüßt. Herr Loose stellte die Anwesenden der BIG sowie des Ingenieurbüros WVK kurz vor und erläuterte die Thematik der Veranstaltung sowie den Ablauf des weiteren Abends. An der Veranstaltung nahmen rund 75 Personen teil, was von einem großen Interesse an dem Prozess zeugt.

## Präsentation

Frau Anders-Brockmöller stellte anhand einer Präsentation (Anlage dieser Dokumentation) die Städtebauförderung und die laufenden Voruntersuchungen (VU) vor. Sie begann damit, den aktuellen Stand des Prozesses und den derzeitigen Verfahrensbaustein der Konzeptentwicklung kurz zu erläutern und betonte, dass es in diesem Schritt darum geht, die Förderfähigkeit des Konzeptes und seiner Maßnahmen sicherzustellen. Es wurde verdeutlicht, dass VU und IEK als formelles Planungsinstrument unterschiedliche thematische Schwerpunkte umfassen und vorhandene Missstände im Untersuchungsgebiet aufzeigen sollen. In diesem Zusammenhang wurde auch der Hintergrund und die Bedeutung des Fragebogens für die Eigentümerschaft sowie der ersten Informations- und Beteiligungsveranstaltung erläutert. Der abschließende Bericht zur VU und dem IEK bildet die Grundlage für den späteren Einsatz von Städtebauförderungsmitteln. Nach einer Zusammenfassung der bisherigen Schritte der Situationsanalyse stellte Frau Anders-Brockmöller die ersten Ergebnisse komprimiert dar und ging insbesondere auf die Herausarbeitung von städtebaulichen Missständen im Gebiet ein. Daraufhin stellte Frau Dölling (WVK) erste Ergebnisse der Verkehrsanalyse vor. Die Präsentation wurde durch Frau Anders-Brockmöller mit einer Vorstellung der abgeleiteten Leitlinien und

Entwicklungsziele ergänzt um in die anschließende Workshop-Phase überzuleiten. Diese sollten mit Hilfe der Stationen weiter qualifiziert werden. Die Präsentation ist dieser Dokumentation beigelegt.



## Workshop-Phase

Für die Teilnahme am Workshop wurden die Anwesenden gebeten, sich einer von drei möglichen Gruppen zuzuordnen. Jede Gruppe widmete sich zunächst einem Themenschwerpunkt und diskutierte die Nutzungen, Qualitäten und Funktionen für ausgewählte Räume. Die drei Themenschwerpunkte lauteten:

1. Öffentlicher Raum
2. Lebendige Ortsmitte
3. Verkehr & Erschließung

Für die jeweiligen Themenschwerpunkte waren Stellwände mit Plänen, Leitlinien und möglichen Entwicklungszielen vorbereitet. Jede Gruppe hatte ca. 15 Minuten Zeit, um an den Stellwänden über Nutzungen, Funktionen und Qualitäten zu diskutieren. Nach 15 Minuten erfolgte ein Wechsel der Gruppe an die nächste Station, so dass nach ca. 45 Minuten alle Teilnehmenden jede der drei Stationen durchlaufen hatten. Dabei wurde die Station Verkehr & Erschließung von Frau Pia Dölling betreut, die beiden anderen von Mitarbeiterinnen der BIG. Die Ergebnisse des Workshops werden im Folgenden dargestellt:



## Thema Öffentlicher Raum

Gemeinsam Stadt  
gestalten

Wohnen und  
Leben für alle –  
Daseinsvorsorge  
sichern und  
ausbauen

Mobilität sicher-  
stellen und Stadt-  
räume barrierefrei  
vernetzen

Starke und leben-  
dige Ortsmitte  
fördern und  
sichern

Öffentliche Räume  
erhalten, aufwerten  
und multifunktio-  
nal bespielen

Baukultur bewah-  
ren und Stadtge-  
stalt nachhaltig  
entwickeln



### Öffentliche Räume erhalten, aufwerten und multifunktional bespielen

#### Gemeinsam Stadt gestalten

#### Was muss im Sinne dieser Leitlinien für die Heiligenhafener Ortsmitte passieren?

- Schaffung von multifunktional gestalteten öffentlichen Räumen
- Sicherung transparenter Beteiligungsprozesse
- Schaffung saisonal unabhängige Angebote im Bereich Freizeitgestaltung und Kultur
- Sichtbar und Erlebarmachen der Qualitäten der Ortsmitte

#### Stadträume mit Handlungsbedarf

- Altstadt insb. Marktplatz und angrenzende Straßenzüge
- Stadtpark
- Übergang Hafen



## **Folgende Fragen wurden diskutiert:**

**1. Was muss im Sinne der vorgeschlagenen Leitlinien für Heiligenhafens Ortsmitte passieren?**

**2. Ausgewählte Stadträume mit Handlungsbedarf**

**Welche Funktion soll der Raum erfüllen?**

**Was soll hier nicht passieren?**

**Wer soll den Raum nutzen?**

### **Stadtpark**

- Baumbestand: Unterschiedliche Baumgrößen und freie Flächen mit Sonne schaffen (Auslichtung des Bestandes)
- Baumbestand illuminieren: Lichter schaffen
- Blühende Pflanzen integrieren, z.B. Rosen
- Teich: mit Sauerstoff klären
- Mehr Bänke
- Überdachte Nutzungen integrieren (siehe Seebrücke)
- Eine Attraktion schaffen: Hochseilgarten, Bänke, Kommunikationsraum, Inklusionsspielplatz für alle Generationen, Trimm-Dich-Pfad
- Blickbeziehung zwischen Straße und Park schaffen – Park ist von der Straße schlecht einsehbar
- Konzept für das Durchqueren des Parks mit dem Rad ohne Störung für Fußgänger
- Fahrräder beschränken – bestimmte Bereiche mit Absteigepflicht
- Bessere Pflege und mehr Ambiente für den Park
- Barrieren im Park abbauen, z.B. Treppen
- Angebote im Park sollten sich von bereits vorhandenen Angeboten unterscheiden – Konkurrenzsituation mit bestehenden Grünanlagen (Promenaden) vermeiden
- Gefühlte Unsicherheit/Angsträume (im Dunklen) im Park verbessern
- Landschaftsarchitekt für die Neugestaltung beauftragen

### **Marktplatz**

- Kopfsteinpflaster: ebene Wege darüber schaffen / Fugen füllen und Wegeverbindungen schaffen
- Keine Fußgängerzone: dann ist die Altstadt tot
- Keine Autos auf dem Marktplatz, nur Kurzzeitparkplätze
- Mehr Fahrradstellplätze, nicht mehr für Autos
- Kürzere Parkzeiten (z.B. über Gebühren)
- Verkehr auf einen kleinen Teil beschränken (z.B. Durchfahrt von Bergstraße zu Mühlenstraße/Thulboden, mit Haltebuchten vor Bäcker)
- „Brötchentaste“ – Mehr Zeit zum Halten/Parken, um zum Bäcker zu gehen
- Für Einwohner aufwerten – Marktplatz muss andere Angebote als Seebrücke bieten
- Individualität – mehr kleine Läden, Cafés, Eisdielen, keine Bäckerketten
- Jugendlichen einen öffentlichen, überdachten Raum bieten (aktuell beliebter Treff ist die Parkpalette, da zentral und überdacht)
- Mehr Kulturangebote – Fläche des Marktplatzes nutzen
- Mehr Nachtleben – es existiert keine Gaststätte mit Öffnungszeiten bis in den späten Abend
- Seniorentreff am Markt und soziale Räume schaffen
- Bürgerhaus schaffen
- Marktfläche ist sehr groß: Es muss etwas in die Mitte – z.B. Sitzgelegenheiten
- Räumlichkeit für Tafel zu ablegen – an zentraleren Ort verlagern
- Schlittschuhbahn im Winter
- Weihnachtsmarkt: mehr Buden, z.B. Kunsthandwerk etc.
- Mobile Bepflanzung oder versenkbares Wasserspiel (so Nutzungsmöglichkeiten erhalten)
- Spielfläche für Kinder im Einkaufsbereich

- Lesecke im Bereich der Bücherei
- Erhobene Holzterrasse mit Treppenstufen zum Sitzen, Bepflanzung, Musikspiel im Boden (Vorbild Fulda)
- Wasserspiel zur Abkühlung im Sommer
- Wasserspiel: ebenerdiger Springbrunnen
- Soll auch Eventfläche bleiben – möglicher Widerspruch zu Wasserspiel
- Marktverkauf muss attraktiver werden (Maßnahmen dafür unklar)
- Wochenmarkt wiederbeleben – Angebot schrumpft seit Jahren, der Markt besitzt jedoch eine hohe Attraktivität für die Einwohner
- Mehr regionale Angebote, Manufakturen, Biobauern (attraktiv für Bewohner und Touristen)
- Beschattung schaffen für den Sommer, z.B. mit Bäumen
- Straßen zwischen Lauritz-Maßmann-Straße und Schmiedestraße: eigene Charaktere für die Straßenzüge schaffen
- Soziale Räume schaffen: Café, Mutter-Kind-Treffen, Essen über Tafel
- Leitsystem für die Altstadt – farbige Markierungen und Stadtpläne für verschiedene Rundgänge (z.B. Themen wie Weinweg, Fischerstüben-Weg, Schöne Häuser in der Altstadt), mit QR-Codes für Informationen
- Freie ev. Gemeinde (Hafenstraße 2) – Ausbau / Umbau eines Abstellraumes für Angebote für Kinder und Jugendliche
- Markt als Eventplatz nutzen – nicht nur im Sommer für Touristen (z.B. durch eine mobile Bühne, Zelte)

#### Übergang Hafen

- Sportmöglichkeiten für Erwachsene – Klimmzüge, Liegestütz
- Straßenüberquerungen mit LEDs (statt Zebrastreifen)
- Mehrere Zebrastreifen (z.B. bei der Polizei oder nördlich der Brückstraße)

## Thema Lebendige Ortsmitte

Gemeinsam Stadt  
gestalten

Wohnen und  
Leben für alle –  
Daseinsvorsorge  
sichern und  
ausbauen

Mobilität sicher-  
stellen und Stadt-  
räume barrierefrei  
vernetzen

Starke und lebendige  
Ortsmitte  
fördern und  
sichern

Öffentliche Räume  
erhalten, aufwerten  
und multifunktio-  
nal bespielen

Baukultur bewah-  
ren und Stadtge-  
stalt nachhaltig  
entwickeln



Starke und lebendige Ortsmitte fördern und sichern

Wohnen und Leben für alle - Daseinsvorsorge sichern und ausbauen

Baukultur bewahren, Stadtgestalt nachhaltig entwickeln

### Was muss im Sinne dieser Leitlinien für die Heiligenhafener Ortsmitte passieren?

- Sicherung und Aktivierung von Potenzialflächen zum Wohnen und Leben
- Förderung von Raum und Angebot für kulturelle und freizeitbezogene Begegnungen
- Ausbau der sozialen, medizinischen und Bildungsinfrastruktur
- Sicherung transparenter Beteiligungsprozesse

### Stadräume mit Handlungsbedarf

- Marktplatz und angrenzende Straßenzüge
- Thulboden / Stadtgraben
- Hafenkante



Folgende Fragen wurden diskutiert:

1. Was muss im Sinne der vorgeschlagenen Leitlinien für Heiligenhafens Ortsmitte passieren?

2. Ausgewählte Stadträume mit Handlungsbedarf

Welche Funktion soll der Raum erfüllen?

Was soll hier nicht passieren?

Wer soll den Raum nutzen?

- Parkplätze auf Markt – Ja oder nein?
- Neutraler Ort
- Ortsbild erhalten (Altstadtsatzung?)
- Ich gehe hin (wenn alle hingehen ist Ortsmitte lebendig)
- Kleinteiligkeit erhalten
- Wirtschaftsförderung - gezielte Ansiedlung von Branchenmix
- Gewerbesteuer erlassen (Beispiel Warnemünde) um Ansiedlung zu vergünstigen
- Ärztehaus/ Ansiedlung MVZ – Büsumer Modell (Angestellte Ärzte)
- QR-Codes zu Themen-Apps
- Begegnungsstätten beleben
- Keine Leerstände – attraktive, vielfältige Angebote am Tag und am Abend
- Thulboden beleben
- Fischerei-Museum etablieren
- Inklusionsspielplatz im Stadtpark
- Attraktiver Wochenmarkt
- Attraktive Kneipenszene – „After Work Beer“
- Bürgerhaus als Kulturzentrum, Räume für VHS, Kostenlos für öffentliche Anbieter und Veranstaltungen
- Vielfalt der Angebote sichern

- Mutter-Kind-Treff und Seniorentreff
- Sitz- und Spielmöglichkeiten
- Tafel in die Innenstadt
- Angebote für Jugendliche
- Kleine Geschäfte - Ansiedlung kleinerer attraktiver Läden
- Barrierefreie Oberflächen und Barrierearmut fördern Mobilität
- Umlanderzeuger finden
- Beschilderung für Stadtspaziergänge
- Eisdielen
- Trendshops
- Themenwege – Kirche, Jugend etc.
- Mehr Gastronomie, Restaurants
- Hafenspeicher umnutzen – Restaurant, nette Läden, Kneipe, Ärztehaus, Physio, Apotheken, Sanitätshaus
- ÖPNV in Ortsmitte - Anbindung in westliche Stadträume
- Überörtliche Anbindung ab 15.12 nicht mehr gegeben (ICE weg, 2 Stunden Nahverkehr)
- Kostenloser Busverkehr für Bewohner in Ortsmitte
- Durchlässigkeit in Twieten in Altstadt erhöhen
- Anwohnern Mut machen: Straßenfeste, White Dinner etc.
- Ev. Gemeinde stellt ungenutzten Raum für Jugendliche zur Verfügung

## Thema Verkehr & Erschließung

Gemeinsam Stadt  
gestalten

Wohnen und  
Leben für alle –  
Daseinsvorsorge  
sichern und  
ausbauen

Mobilität sicher-  
stellen und Stadt-  
räume barrierefrei  
vernetzen

Starke und leben-  
dige Ortsmitte  
fördern und  
sichern

Öffentliche Räume  
erhalten, aufwerten  
und multifunktio-  
nal bespielen

Baukultur bewah-  
ren und Stadtge-  
stalt nachhaltig  
entwickeln



### Mobilität sicherstellen und Stadträume barrierefrei vernetzen

#### Was muss im Sinne dieser Leitlinie für die Heiligenhafener Ortsmitte passieren?

- Verkehrliche Neuordnung
- Aufheben von Barrieren
- Bessere Vernetzung von Stadträumen für Zufußgehende und Radfahrende
- .....

#### Stadträume mit Handlungsbedarf

- Am Strande / Am Yachthafen
- Marktplatz
- Wilhelmsplatz

Südtangente  
aufleben lassen

Knoten am Straunde/  
Steinwärdler abhängen/  
schließen

Erhöhung des  
Parkraumangebots

Parkraum nachfrage-  
orientiert gestalten  
(z.B. Pendlert)

Parkleitsystem/  
- Konzept  
(Leitung von Fußgängern)

Parkmöglichkeiten  
außerhalb schaffen  
- Park + Ride  
- Intermodalität

Ausschluss  
Steinwärdler sichern  
(Parkmöglichkeiten bieten)  
Barriere

Gleichbeteiligung  
aller Verkehrsmittel  
„shared space“

Tempo 30 im  
gesamten Innenstadt-  
bereich

Tempo 40  
Achse am Straunde

Verkehrszug fußläufig/  
per Fahrrad zum  
Marktplatz

Barrierefreiheit  
Oberflächen

Querungsmöglich-  
keiten für Fußgänger  
(Fuü)

Ausschlusssicherung  
im ÖPNV

Anbindung ÖPNV  
Ferienpark

Beim Überbauung  
der Bahntrasse  
(Zukunft Reaktivierung)

eindeutige  
Verkehrsführung  
Fußgänger / Radfahrer  
Fahrradwege  
deutlich erhöhen

Sichere Verkehrsführ.  
bei Knotenpunkten  
Fuß / Rad

Einbahnstraßen  
durchlässig für  
Radfahrer

Sichere Radverkehrs-  
führung (Schutz-  
streifen)

Veranstaltungs- /  
Begegnungsräume für  
den Radverkehr sperren  
(Konflikt, Markt)

**Folgende Fragen wurden diskutiert:**

**1. Was muss im Sinne der vorgeschlagenen Leitlinien für Heiligenhafens Ortsmitte passieren?**

**2. Ausgewählte Stadträume mit Handlungsbedarf**

**Welche Funktion soll der Raum erfüllen?**

**Was soll hier nicht passieren?**

**Wer soll den Raum nutzen?**

- Gleichberechtigung aller Verkehrsmittel „shared space“
- Anschluss Steinwarder sichern (Parkmöglichkeiten, Barrieren)
- Südtangente aufleben lassen
- Knoten Am Strande / Steinwarder abhängen / schließen
- Tempo 30 im gesamten Innenstadtbereich
- Tempo 40 Achse am Strande
- Anschlusssicherung im ÖPNV
- Anbindung ÖPNV Ferienpark
- Keine Überbauung der Bahntrasse (Zukunft Reaktivierung)
- Verkehrszug fußläufig per Fahrrad zum Marktplatz
- Barrierefreiheit der Oberflächen
- Querungsmöglichkeiten für Fußgänger (FGÜ)
- Veranstaltungs- / Begegnungsräume für den Radverkehr sperren (Konflikt z.B. auf dem Marktplatz)
- Eindeutige Verkehrsführung für Fußgänger und Radfahrer
- Anzahl Fahrradwege deutlich erhöhen
- Sichere Verkehrsführung bei Knotenpunkten für Fuß- und Radverkehr
- Einbahnstraßen durchlässig gestalten für Radfahrer
- Sichere Radverkehrsführung (Schutzstreifen)
- Erhöhung des Parkraumangebotes
- Parkraum nachfrageorientiert gestalten (z.B. angepasst an Pendler)
- Parkleitsystem / -konzept (Leitung von Fußgängern)
- Parkmöglichkeiten außerhalb schaffen – Park + Ride, Intermodalität

## Vorstellung der Ergebnisse im Plenum

Im Anschluss an die Workshop-Phase wurden im Plenum die diskutierten Anregungen und Ideen zusammenfassend vorgestellt und ein Ausblick auf das weitere Vorgehen gegeben.

## Zeit für individuelle Fragen außerhalb des Podiums

Gegen Ende der Veranstaltung hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, Fragen zu den Ergebnissen des Workshops zu stellen oder zu sonstigen Anliegen das Gespräch mit den Mitarbeitern der BIG zu suchen. Die Anwesenden fragten zunächst nach dem Zeitkorridor bis zur ersten Umsetzung. Dies wurde von Frau Anders-Brockmüller damit beantwortet, dass die VU mit IEK im ersten Quartal 2020 fertig gestellt sein werden, jedoch anschließend zunächst umfassende, konkrete Planungen der Projekte erforderlich sind, die im Haushalt gedeckt sein müssen und möglicherweise auch zusätzliche Bürgerbeteiligung erfordern. Deshalb ist der Beginn der baulichen Umsetzung noch unklar und abhängig vom Projekt, jedoch können sich die Heiligenhafener sicher sein, dass etwas passieren wird. Als weitere Frage wurde gestellt, was die in der Präsentation benutzte Abkürzung TöB (Träger öffentlicher Belange) bedeutet.

Anlage: Präsentation Bele Anders-Brockmüller, BIG Städtebau

Vorbereitende Untersuchungen "Ortsmitte" Heiligenhafen  
mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept

## Auswertung der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Beteiligung vom 13.11.2018 - 21.12.2018 (bzw. 10.01.2019) und XX.XX.2019 - XX.XX.2019

TöB	Abteilung	Schreiben, FAX bzw. E-Mail vom:	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
AG - 29				
Amt Oldenburg-Land				
Archäologisches Landesamt Schleswig- Holstein, Schloß Anettenhöh			<p>Teile der überplanten Fläche befinden sich in archäologischen Interessensgebieten. Bei diesen Bereichen der überplanten Fläche handelt es sich daher gem. § 12 (2) 6 DSchG um Stellen, von denen bekannt ist oder den Umständen nach zu vermuten ist, dass sich dort Kulturdenkmale befinden. Erdarbeiten in diesen Bereichen bedürfen demnach der Genehmigung des Archäologischen Landesamtes.</p> <p>Hinweis: § 8 (1) DSchG</p> <p>Wir stimmen der vorliegenden Planung zu. Das Archäologische Landesamt ist jedoch frühzeitig an der Planung von Maßnahmen mit Erdingriffen zu beteiligen, um prüfen zu können, ob zureichende Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass im Verlauf der weiteren Planung in ein Denkmal eingegriffen werden wird und ob ggf. gem. § 14 DSchG archäologische Untersuchungen erforderlich sind.</p> <p>Hinweis: §§ 14, 15 DSchG</p> <p>Hinweis: Anlage Auszug aus der Archäologischen Landesaufnahme</p>	Abgegebene Hinweise sind zu berücksichtigen
AUTOKRAFT				
Bund für Umwelt- und Naturschutz Landesverband Schleswig- Holstein				
Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	Referat Infra I 3	30.11.2018	<p>Durch die oben genannte und in den Unterlagen näher beschriebene Planung werden Belange der Bundeswehr berührt, jedoch nicht beeinträchtigt.</p> <p>Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestehen zu der Planung seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.</p> <p>Belange betroffen, aber nicht berührt</p>	/
Bundesanstalt für Immobilienaufgaben Nebenstelle Pinneberg - Allgemeine Verwaltungsaufgaben -				

TöB	Abteilung	Schreiben, FAX bzw. E-Mail vom:	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
Bundespolizeidirektion Bad Bramstedt		05.12.2018	Die Belange der Bundespolizeidirektion Bad Bramstedt werden durch Ihr Vorhaben im obengenannten Gebiet nicht berührt. Ich habe daher keine Hinweise bzw. Einwände.	/
Deutsche Bahn AG	DB Immobilien Region Nord			
Der Landrat des Kreises Ostholstein - Fachdienst Regionale Planung -		19.12.2018	<p>Zu den Planungen wurden nachstehende Fachbehörden des Kreises beteiligt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bauleitplanung</li> <li>- Boden,- Grundwasser- und Gewässerschutz</li> <li>- Straßenverkehrsaufsicht</li> <li>- Regionale Planung</li> <li>- Naturschutz</li> <li>- Denkmalschutz</li> <li>- Bauordnung einschließlich Brandschutz</li> <li>- Grundstücks- und Gebäudeservice</li> </ul> <p>Nachfolgend aufgeführte Fachdienste bitten um Berücksichtigung ihrer Belange:</p> <p>1. Bodenschutz Im definierten Altstadtgebiet befinden sich verschiedene Grundstücke, die aufgrund ihrer Nutzungen als altlastenverdächtige Flächen erfasst wurden. Für diese Flächen steht zum großen Teil die Information der Eigentümer aus, ist aber vorgesehen. Dies betrifft hauptsächlich private Grundstücke. Aktuell wird die Ausschreibung einer gutachterlichen historischen Erkundung des ehemaligen Bahnhofs von Heiligenhafen vorbereitet. Für konkrete Planungen ist es ratsam, die Bodenschutzbehörde rechtzeitig einzubinden.</p> <p>2. Grundwasserschutz Aus Sicht des Grundwasserschutzes gibt es keine Anmerkungen oder Hinweise zum Vorhaben. Es ist weder ein Wasserschutzgebiet noch ein öffentliches Trinkwassereinzugsgebiet betroffen.</p> <p>3. Gewässerschutz Zum Vorhaben der Stadt Heiligenhafen durch die vorbereitende Untersuchungen zum Sanierungsbedarf die städtebauliche Weiterentwicklung zu ermöglichen, bestehen aus Sicht der Wasserbehörde keine grundsätzlichen Bedenken soweit die nachstehenden Anmerkungen beachtet werden. Abwasser – Niederschlagswasser/Schmutzwasser Nach hiesigem Kenntnisstand hat die Stadt in den letzten Jahren im Zuge der Befahrung und Filmung der Abwasserkanalisation ein umfangreiches Kanalkataster aufstellen lassen. Insofern sollte der Sanierungsbedarf für diesen Bereich bei der Stadt bekannt sein.</p> <p>4. Naturschutz Bei der Untersuchung und Planung der Sanierungsmaßnahmen sind folgende naturschutzrechtliche Vorschriften zu beachten:</p>	Abgegebene Hinweise sind zu berücksichtigen

TöB	Abteilung	Schreiben, FAX bzw. E-Mail vom:	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
			<p>a) Schutzobjekte: Naturdenkmale (s. Anlage)  1 Kastanie vor dem Haus Mühlenstr. 19 in Heiligenhafen  1 Eibe auf dem Flurstück 60/13, Flur 6, Gemarkung Heiligenhafen</p> <p>b) Artenschutzrechtliche Vorschriften des § 44 BNatSchG</p> <p>c) Baumschutzsatzung der Stadt Heiligenhafen</p> <p>5. Denkmalschutz  Es wird darauf hingewiesen, dass sich innerhalb der Abgrenzung des Untersuchungsgebietes „Ortsmitte Heiligenhafen“ diverse als unbewegliche Kulturdenkmale eingestufte Objekte befinden (§ 8 DSchG). Ein entsprechender Auszug aus der Denkmalliste für die Stadt Heiligenhafen liegt der Stellungnahme zur Kenntnis und Beachtung bei. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass die Denkmalliste generell offen ist und ständig fortgeschrieben wird. Das Landesamt für Denkmalpflege bewertet bisher bekannte Baudenkmale im Rahmen der Nachinventarisierung nach. Daher sind durch neue Erkenntnislagen und damit verbundenen aktuellen Objektbewertungen Veränderungen in den erfassten Denkmalbeständen möglich.</p> <p>Das Archäologische Landesamt Schleswig-Holstein in Schleswig und das Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein in Kiel können gemäß § 4 Denkmalschutzgesetz zur vorgelegten Planung jeweils eigenständig Stellung nehmen.</p> <p>6. Grundstücks- und Gebäudeservice  Zur oben genannten Planung nimmt der Fachdienst als Träger der Straßenbaulast für die an das Plangebiet angrenzenden Kreisstraßen 41 und 42 wie folgt Stellung:  Der Kreis Ostholstein hat die Betreuung der Kreisstraßen, Kreisradwege und Kreisbrücken 1999 auf den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Lübeck, übertragen und wirkt lediglich begleitend als Straßenbaulastträger mit. Daher ist eine Stellungnahme des LBV S-H ebenfalls einzuholen, sofern nicht bereits geschehen.</p> <p>Aufgrund von erhöhten Verkehrsmengen weisen die Kreisstraßen 41 und 42 einen verkehrswichtigen Rang im Straßennetz des Kreisgebietes Ostholstein auf. Daher ist zu beachten, dass künftige Planungen für Sanierungsmaßnahmen der Innenstadt von Heiligenhafen den problemlosen Verkehrsfluss auch zukünftig in keiner Weise beeinträchtigen dürfen.</p> <p>Vorbehaltlich der Äußerung des Landesbetriebes Straßenbau- und Verkehr Schleswig-Holstein zur vorgenannten Planung bestehen keine grundsätzlichen Bedenken</p> <p>Alle anderen Fachdienste haben keine Anregungen, Hinweise oder Bedenken geäußert.</p> <p>Hinweis auf Anhänge: Denkmalliste, Verzeichnis Naturdenkmale</p>	
Deutsche Post AG				
Deutsche TELEKOM Technik GmbH	PTI 11, Planungsanzeigen	23.11.2018	Hinweis auf § 68 Abs. 1 TKG	/

TöB	Abteilung	Schreiben, FAX bzw. E-Mail vom:	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
			Gegen die o.a. Planung haben wir keine Bedenken, eigene Maßnahmen seitens der Telekom sind aus jetziger Sicht nicht beabsichtigt.	
Erzbischöfliches Amt Kiel, Referat Kirchengemeinden				
Evangelisch-Lutherische Kirchengemeinde		27.11.2018	1) Kircheninsel und die Kirche sowie das alte Pastorat Thulboden 13a und die Mauer zur Poststrasse sind denkmalgeschützt. 2) Das Gebäude Hafenstr. 6 wurde 2018 abgerissen, das Gelände wird zum Teil P Fläche, zum Teil Pfadfindergelände mit Jurte, Feuerstelle, Hackplatz etc.	Abgegebene Hinweise sind zu berücksichtigen
Finanzamt - Bewertungsstelle - Freie evangelische Gemeinde				
Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR		27.11.2018	Da sich unsere Liegenschaft „Wasserschutzpolizeirevier Lübeck, Bootspräsenzdienst Heiligenhafen, Am Yachthafen 6, 23774 Heiligenhafen" im Untersuchungsgebiet „Ortsmitte" befindet, bitten wir hiermit um weitere Beteiligung in künftigen Verfahren und um Aufrechterhaltung des laufenden Arbeitsbetriebs.	/
Handwerkskammer		05.12.2018	Nach Durchsicht Ihres Anschreibens teilen wir Ihnen mit, dass die Handwerkskammer Lübeck ohne weitere Unterlagen keine Stellungnahme abgeben können. Sollten durch die Flächenfestsetzungen Handwerksbetriebe beeinträchtigt werden, wird sachgerechter Wertausgleich und frühzeitige Benachrichtigung betroffener Betriebe erwartet.	Abgegebene Hinweise sind zu berücksichtigen
HanseWerk AG	Zentrale			
Hauptzollamt Kiel		26.11.2018	Von Seiten des Hauptzollamts Kiel bestehen keine Umstände, die bei der weiteren Planung zu beachten wären. Ganz allgemein besteht im für Zollbedienstete im grenznahen Raum, zu dem das Untersuchungsgebiet gehört, das Recht, Grundstücke zu betreten und zu befahren (§ 14 Abs. 2 Satz 1 Zollverwaltungsgesetz). Außerdem ist im Kommunalhafen ein Amtsplatz eingerichtet, der aber jederzeit an die räumlichen Gegebenheiten angepasst werden könnte.	/
Industrie- und Handelskammer zu Lübeck				
Katholische Kirchengemeinde St. Vicelin		telef. 24.01.2019	Seitens der Gemeinde sind in den nächsten Jahren keine baulichen Maßnahmen geplant	/
Kinderschutzbund Ortsverband Heiligenhafen				
Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein	Satori & Berger-Speicher	17.12.2018	Innerhalb der festgelegten Gebietskulisse für die vorbereitenden Untersuchungen befinden sich zahlreiche Kulturdenkmale. (Einen Auszug der Denkmalliste erhielten Sie bereits durch die zuständige untere Denkmalschutzbehörde.) Denkmalpflegerische Belange werden daher unmittelbar und umfassend berührt. Noch heute ist anhand des Grundrisses die Entwicklung der im 13. Jahrhundert gegründeten Stadt Heiligenhafen	Abgegebene Hinweise sind zu berücksichtigen

TöB	Abteilung	Schreiben, FAX bzw. E-Mail vom:	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
			<p>ablesbar. Die Gründung erfolgte u.a. aufgrund der günstigen Lage am Wasser und den damit verbundenen optimalen Bedingungen, um Schiffsverkehr zu betreiben. Der Markt bildet das Zentrum. Parallelstraßen wurden von der Bergstraße aus Richtung Ostsee ausgebildet. Die Straßenpflaster der Straßen Achterstraße und Schlamerstraße sind denkmalgeschützt. Dies basiert u.a. auf deren ortsbildprägender Wirkung, bei der teilweise der Straßenbelag in das Traufenpflaster übergeht und die Grenzen von öffentlichen und privaten Flächen verschwimmen. Einen weiteren prägenden Bereich der historischen Stadt bildet das Areal der Stadtkirche mit Kirchhof mit den Straßenverläufen der Hafestraße und Thulboden.</p> <p>Diese markanten Platz- und Straßenräume sind bereits auf Grundrissdarstellungen des mittleren 17. Jh. zu erkennen. Im Zuge der vorbereitenden Untersuchungen ist daher eine städtebaulich-denkmalpflegerische Analyse der historischen Ortsmitte durchzuführen. Dabei sollen die Bebauungsstruktur sowie Straßen- und Platzräume im Fokus stehen. Dies hat die Benennung unabdingbarer Raumkanten und Sichtbezüge innerhalb des historischen Stadtgefüges zur Folge. Darüber hinaus sind abgesehen von den denkmalgeschützten Objekten auch stadtbildprägende Bauten zu definieren, die ebenfalls für die überkommenen identitätsstiftenden Strukturen Heiligenhafens von Bedeutung sind. Mit diesem Schreiben geht Ihnen zur besseren Übersicht ein Auszugsentwurf der aktuellen Denkmalkartierung für den Geltungsbereich zu. Sollten Sie die Denkmale als GIS-Dateien zur Erstellung eines Layers o. Ä. benötigen, wenden Sie sich bitte an den in unserem Hause zuständigen Kollegen für GIS-Angelegenheiten, Herrn Imhof (Lars.Imhof@ld.landsh.de).</p> <p>Weiterhin wird hiermit vorsorglich auf die Genehmigungspflichten von Maßnahmen gemäß § 12 (1) Satz 1 und Satz 3 DSchG SH hingewiesen, die sowohl Veränderungen an den Kulturdenkmälern selbst als auch jene in ihrer Umgebung (Umgebungsschutz) betreffen und bei der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen sind.</p> <p>Hinweis: Anhang Auszugsentwurf aktuelle Denkmalkartierung</p>	
Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt u. ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein – Untere Forstbehörde -		07.12.2018	Forstbehördliche Belange sind in dem o. g. Untersuchungsgebiet nicht betroffen.	/
Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Regionaldezernat 75				
Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark u. Meeresschutz Schleswig-Holstein		17.12.2018	<p>Hinweis: § 80 (1) Nr. 3 LWG; § 73 (1) WHG</p> <p>Teile des Geltungsbereichs liegen im Hochwasserrisikogebiet. Maßgeblich für die Festsetzung dieser Gebiete ist die veröffentlichte Hochwassergefahrenkarte HWGK HW200, die für diesen Bereich den Referenzwasserstand von NHN + 2,35 m abbildet. Einen Auszug aus der Karte füge ich Ihnen diesem Schreiben bei. Abrufbar sind die Karten unter folgendem Link: <a href="http://www.hochwasserkarten.schleswig-holstein.de">www.hochwasserkarten.schleswig-holstein.de</a>. Dort dann unter Küstenhochwasser die Hochwassergefahrenkarte HWGK HW200 auswählen.</p>	Abgegebene Hinweise sind zu berücksichtigen

TöB	Abteilung	Schreiben, FAX bzw. E-Mail vom:	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
			<p>Diese Bauverbote gelten nicht, wenn die zur ausreichenden Minderung der Hochwasserrisiken erforderlichen Maßnahmen mit Herstellung der baulichen Anlage durchgeführt werden. Hierfür sind folgende Auflagen zu erfüllen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Räume mit gewerblicher Nutzung auf Höhe von mind. NHN + 2,35 m (OKFF)</li> <li>- Räume zum dauerhaften Aufenthalt von Personen auf Höhe von mind. NHN + 2,85 m (OKFF)</li> <li>- Besondere Sicherungsmaßnahmen von Haustechnikanlagen und Hausanschlüssen</li> <li>- Einrichtung gegen Rückstau in Ver- und Entsorgungsanlagen</li> <li>- Bauliche Anlagen müssen konstruktiv gegen Auftrieb, Wellenbelastung und Unterspülung gesichert werden</li> </ul> <p>Ausnahmen von den festgesetzten Fußbodenhöhen können dann zugelassen werden, wenn andere Sicherungsmaßnahmen oder Schutzvorkehrungen für einen ausreichenden Hochwasserschutz bis zu der festgesetzten Mindesthöhe nachgewiesen werden. Als andere bauliche Maßnahmen gelten hierbei z. B. Türschotten, besondere Fensterdichtungen, Dammbalkenverschlüsse. Sollten die neuen Baugrenzen der baulichen Anlagen im ausgewiesenen Sondergebiet durch § 34 BauGB (Bebauung in einem im Zusammenhang bebauten Ortsteil) abgedeckt sein, gelten nach § 80 Abs. 2 Nr. 4 die Bauverbote nicht. Die o.g. Festsetzungen sollten dann als dringende Empfehlung beachtet werden, um dem Hochwasserrisiko Rechnung zu tragen. Darüber hinaus bestehen für die Errichtung, Beseitigung oder wesentliche Änderung von Küstenschutzanlagen (u.a. Mauern, Deckwerke, Vor- und Aufspülungen) sowie ggf. für sonstige Anlagen (u.a. Treppen, Stege, Wege, Rohr- Kabelleitungen, Zäune) Genehmigungspflichten nach § 77 LWG. Genehmigungspflichten nach anderen Rechtsvorschriften bleiben davon unberührt. Seitens des LKN sind im Untersuchungsgebiet keine Maßnahmen geplant.</p> <p>Hinweise  Vorsorglich weise ich darauf hin, dass eine rechtskräftige Bauleitplanung, die unter Beteiligung der zuständigen Küstenschutzbehörde aufgestellt wurde, nicht für den Einzelfall erforderliche küstenschutzrechtliche Genehmigungen nach LWG ersetzt. Ich bitte mich entsprechend zu beteiligen.  Sofern kein Baugenehmigungsverfahren nach LBO oder ein Genehmigungsverfahren nach § 140 LWG (Sportboothafen) notwendig ist, sind die Genehmigungen direkt beim LKN.SH zu beantragen. Auf Grund dieser Stellungnahme können Schadenersatzansprüche gegen das Land Schleswig-Holstein nicht geltend gemacht werden. Eine gesetzliche Verpflichtung des Landes zum Schutz der Küste vor Hochwasserereignissen sowie für eine Entschädigung bei Hochwasser- und Eisschäden besteht nicht und kann aus dieser Stellungnahme nicht abgeleitet werden. Bei Ausweisung von Baugebieten in gefährdeten Bereichen bestehen gegenüber dem Land Schleswig-Holstein keine Ansprüche auf Finanzierung oder Übernahme notwendiger Schutzmaßnahmen.</p> <p>Hinweis: Anhang Plan Gebiete ohne technischen Hochwasserschutz</p>	
Landesbetrieb Straßenbau u. Verkehr Schleswig-Holstein Niederlassung Lübeck		18.12.2018	<p>Gegen die vorbereitenden Untersuchungen „Ortsmitte“ der Stadt Heiligenhafen bestehen in verkehrlicher und straßenbaulicher Hinsicht keine Bedenken, wehn folgender Punkt berücksichtigt wird:  Soweit im Rahmen der vorgelegten Unterlagen Maßnahmen im Zuge der Kreisstraßen 41 und 42 vorgesehen sind, kann dieses nur als Wunsch aus dem kommunalen Raum verstanden werden. Eine Zustimmung zu der o. a. Planvorlage beinhaltet nicht eine weitgehende Zustimmung zu solchen vorgeschlagenen Maßnahmen.  Die Stellungnahme bezieht sich im straßenbaulichen und straßenverkehrlichen Bereich nur auf Straßen des überörtlichen Verkehrs.</p>	Abgegebene Hinweise sind zu berücksichtigen

TöB	Abteilung	Schreiben, FAX bzw. E-Mail vom:	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
			Das Referat Häfen, Schifffahrt meines Hauses nimmt wie folgt Stellung: Gegen die Planungen bestehen grundsätzlich keine Bedenken. Es ist jedoch sicherzustellen, dass für den Umschlagsbetrieb im Hafen und die Hafennutzer keine betrieblichen oder genehmigungsrechtlichen Nachteile entstehen. Für die geplante zweite Beteiligungsrunde bitte ich, die Unterlagen unbedingt als ausgedruckte Version zur Verfügung zu stellen.	
Landeskriminalamt - Kampfmittelräumdienst		05.12.2018	Hiermit teile ich Ihnen mit, dass für das Gebiet (siehe Betreffzeile) keine Auskunft zur Kampfmittelbelastung gem. § 2 Abs. 3 Kampfmittelverordnung S-H erfolgt. Eine Auskunftseinholung beim Kampfmittelräumdienst S-H ist nur für Gemeinden vorgeschrieben, die in der benannten Verordnung aufgeführt sind. Die Gemeinde/Stadt Heiligenhafen liegt in keinem uns bekannten Bombenabwurfgebiet. Für die durchzuführenden Arbeiten besteht aus Sicht des Kampfmittelräumdienstes keine Bedenken. Zufallsfunde von Munition sind jedoch nicht gänzlich auszuschließen und unverzüglich der Polizei zu melden. (siehe Merkblatt)  Hinweis: Anhang Merkblatt	/
Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein		12.12.2018	Nach unserer Kenntnis haben drei Betriebe, die der Landwirtschaft bzw. der Fischerei im vor- und nachgelagerten Bereich zuzuordnen sind, Ihren Sitz in dem Untersuchungsgebiet. Es handelt sich um folgende Standorte: - Landwirtschaftlicher Ein- und Verkauf Ostholstein e G, Wertstraße 1004 - Jürgen Pruess, Thulboden 60 - Küstenfischer Nord eG, Am Hafen Wir empfehlen, mit den Betrieben frühzeitig Gespräche aufzunehmen, um die zukünftigen Entwicklungsabsichten mit der Planung abzustimmen. Bei Durchführung der Planung im gegenseitigen Einvernehmen bestehen keine Bedenken.	Abgegebenen Hinweise sind zu berücksichtigen
Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein	Städtebau und Ortsplanung, Städtebaurecht IV 26			
Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein	Abteilung IV 6 Landesplanung und ländliche Räume			
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein	Abt. Technologie, Tourismus und Verbraucherschutz - VII 3 -	20.12.2018	Aus Sicht des Tourismusreferates gibt es zunächst keine Anmerkungen, da wir in Heiligenhafen keine eigenen Maßnahmen / Planungen verfolgen. Binden Sie uns aber gern bei der zweiten Beteiligungsrunde mit ein.	/

TöB	Abteilung	Schreiben, FAX bzw. E-Mail vom:	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein	Abt. Straßenbau u. Straßenverkehr VII 4			
Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein -Staatskanzlei-	Regionalentwicklung und Regionalplanung Referat StK 32			
Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH				
Naturschutzbund Deutschland Landesverband Schleswig-Holstein (NABU) e. V.				
Naturschutzbund Schleswig-Holstein e. V. Ortsgruppe Heiligenhafen	z. H. Herrn Klaus Dürkop			
Schleswig-Holstein Netz AG		06.12.2018	<p>Gegen die o. g. Maßnahme bestehen unsererseits keine Bedenken, sofern bei der Maßnahme unser Merkblatt „Schutz von Versorgungsanlagen bei Bauarbeiten“ berücksichtigt wird. Das Merkblatt erhalten Sie nach einer Anfrage zu einer Leitungsauskunft oder über unsere Website <a href="http://www.sh-netz.com">www.sh-netz.com</a>. Für Ihre Planung notwendige Bestandspläne der Schleswig-Holstein Netz AG erhalten Sie unter: <a href="mailto:leitungsauskunft@shnetz.com">leitungsauskunft@shnetz.com</a>. Unsererseits sind keine Baumaßnahmen geplant.</p> <p>Die im angrenzenden Bereich befindlichen Versorgungsanlagen müssen berücksichtigt werden.</p> <p>Um Schäden an diesen Anlagen auszuschließen, ist bei der Durchführung der beabsichtigten Arbeiten unser Merkblatt „Schutz von Versorgungsanlagen bei Bauarbeiten“ zu beachten. Das Merkblatt erhalten Sie nach einer Anfrage zu einer Leitungsauskunft oder über unsere Website <a href="http://www.sh-netz.com">www.sh-netz.com</a>.</p> <p>Für Ihre Planung notwendige Bestandspläne der Schleswig-Holstein Netz AG erhalten Sie unter: <a href="mailto:leitungsauskunft@sh-netz.com">leitungsauskunft@sh-netz.com</a>.</p> <p>Bitte beachten Sie, dass im Planungsbereich Leitungen anderer regionaler bzw. überregionaler Versorger vorhanden sein können.</p>	Abgegebene Hinweise sind zu berücksichtigen
Schülervertretung der Warderschule				

TöB	Abteilung	Schreiben, FAX bzw. E-Mail vom:	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
Stadt Oldenburg		22.11.2018	Die Stadt Oldenburg in Holstein hat keine Einwendungen zu den Vorbereitenden Untersuchungen im Untersuchungsgebiet „Ortsmitte“ der Stadt Heiligenhafen.	/
Stadtwerke Heiligenhafen		05.12.2018	Da die Stadtwerke Heiligenhafen in Heiligenhafen weder im Strom- noch im Gasbereich Netzbetreiber sind, ergeben sich in dieser Hinsicht von unserer Seite aus keine Hinweise zum Untersuchungsgebiet. Ausdrücklich hingewiesen sei von uns an dieser Stelle jedoch auf das von der Stadtvertretung vor einigen Jahren beschlossene Klimaschutzkonzept für die Stadt Heiligenhafen, das als ein Ziel eine nachhaltige Reduzierung von CO2-Emissionen verfolgt und dafür diverse Maßnahmen im Bereich der Wärmeversorgung von Stadtquartieren vorsieht. Die Unterlage ist bei der Stadt Heiligenhafen in dem zuständigen Fachbereich vorhanden und sollte unserer Ansicht nach bei den von Ihnen beschriebenen Nachnahmeschritten dringend berücksichtigt werden. Wir wären Ihnen sehr verbunden, wenn Sie uns über die Ergebnisse Ihrer Untersuchungen zur dringend notwendigen Weiterentwicklung der Innenstadt und der Sicherung der wirtschaftlichen Chancen der dort beheimateten Betriebe und Gewerbetreibenden unterrichten würden.	Abgegebene Hinweise sind zu berücksichtigen
Stadtjugendring Heiligenhafen Herrn Philipp Hoffmann				
Vodafone Kabel Deutschland GmbH	Verteilnetzplanung Hamburg	12.12.2018	Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht. In Ihrem Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben.  Hinweis: Link zu weiterführenden Dokumenten in der Mail - Kabelschutzanweisung	/
Wasser- und Bodenverband Ostholstein				
Wasserstraßen- und Schiffsamt Lübeck		21.11.2018	Gegen die o. g. Maßnahme habe ich grundsätzliche Bedenken. Zur Wahrung meiner Belange bitte ich Folgendes in dem Konzept zu berücksichtigen: Für die Errichtung baulicher Anlagen jeglicher Art wie z.B. Stege, Brücken, Bühnen, Bojenliegeplätze, Baggerungen usw., die sich über die Mittelwasserlinie hinaus in den Bereich der Bundeswasserstraße erstrecken, ist eine strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) erforderlich. Anlagen und ortsfeste Einrichtungen aller Art dürfen gemäß § 34 Abs. (4) des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) in der derzeit gültigen Fassung weder durch ihre Ausgestaltung noch durch ihren Betrieb zu Verwechslungen mit Schiffszeichen Anlass geben, deren Wirkung beeinträchtigen, deren Betrieb behindern oder die Schiffsführer durch Blendwirkungen, Spiegelungen oder anders irreführen oder behindern. Wirtschaftswerbung in Verbindung mit Schiffszeichen ist unzulässig. Von der Wasserstraße aus sollen ferner weder rote, gelbe, grüne, blaue noch mit Natriumdampf-Niederdrucklampen direkt leuchtende oder indirekt beleuchtete Flächen sichtbar sein. Anträge zur Errichtung von Leuchtreklamen usw. sind dem WSA Lübeck daher zur fachlichen Stellungnahme vorzulegen.	Abgegebene Hinweise sind zu berücksichtigen

TöB	Abteilung	Schreiben, FAX bzw. E-Mail vom:	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
			<p>Im Bereich des Untersuchungsgebietes "Ortsmitte" befinden sich mehrere strom- und schiffahrtspolizeilich genehmigte Anlagen mit entsprechenden Nutzungsverträgen über die Inanspruchnahme eines Teilbereiches der Fläche der Bundeswasserstraße. Diese Anlagen dürfen in ihrer Funktionsfähigkeit und Sicherheit durch die Planungen nicht beeinträchtigt werden. Die Lage entnehmen Sie bitte dem anliegenden Auszug aus der digitalen Bundeswasserstraßenkarte.</p> <p>Innerhalb der überplanten Fläche befindet sich das Oberfeuer des Richtfeuers Heiligenhafen mit den WSV-eigenen Kabeln für die „Richtfeuer Heiligenhafen" und "Heiligenhafen Warder". Die v. g. Richtfeuer (jeweils bestehend aus einem Unterfeuer und einem Oberfeuer) sind für die Bezeichnung der Fahrinne für den Hafen von Heiligenhafen in Betrieb und dienen der Schifffahrt als wichtiges Navigationshilfsmittel.</p> <p>In dem anliegenden Planauszug ist die Lage der Richtfeuerachse sowie die notwendigen Sichtlinien als Ankündigungssektoren dargestellt.</p> <p>Um eine Abdeckung des Richtfeuers Heiligenhafen mit den beiden Ankündigungssektoren auszuschließen, sind folgende Auflagen in den Planungen zu berücksichtigen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Gebäudehöhen dürfen im Bereich der Richtfeuerachse mit dem dazugehörigen Sichtwinkel zwischen Unterfeuer Heiligenhafen mit einer Gesamthöhe bis Unterkante Toppzeichen von ca. 13 m über MW (Mittelwasser) und dem Oberfeuer Heiligenhafen mit einer Gesamthöhe bis Unterkante Toppzeichen von ca. 19 m über MW nicht überschritten werden. Die Sichtbarkeit der Toppzeichen und der Lichtquellen an den Richtfeuermasten aus der Blickrichtung Hafenzufahrt darf nicht beeinträchtigt werden.</li> <li>2. Die gleichen Forderungen sind für eine Bepflanzung o. ä. einzuhalten</li> </ol> <p>Die in der Anlage rot markierten Erdkabel sind für den Betrieb der beiden Richtfeuer erforderlich. Sollte aufgrund von Planungen eine Überbauung meiner Steuerkabel erforderlich werden, so muss eine Verlegung der Steuerkabel zu Lasten des Verursachers durchgeführt werden.</p> <p>Hinweis: Anlagen: Kabellageplan Nr. 21/130; 2 Auszüge aus der digitalen Bundeswasserstraßenkarte (DBWK) (M 1 : 1000 und M 1 : 1.500)</p>	
ZVO Energie GmbH				
ZVO Entsorgung GmbH		23.11.2018	<p>Im Anhang finden Sie einen Kartenausschnitt des Stadtkerns von Heiligenhafen, in dem alle Straßen farblich gekennzeichnet sind, in denen wir Schwierigkeiten mit der Anfahrt zum Kunden zur Entleerung der Müllbehälter haben. Das heißt, die Straßen können nur in Rückwärtsfahrt mit den Sammelfahrzeugen befahren werden. Da dies aber nur noch unter bestimmten Bedingungen erlaubt ist, sollen diese Örtlichkeiten in nächster Zeit auf Befahrbarkeit überprüft werden und gegebenen Falls müssen hier Sammelplätze für die Müllbehälter eingerichtet werden.</p> <p>Bei einer Neugestaltung von Straßen sollte also darauf geachtet werden, dass eine Befahrbarkeit für Sammelfahrzeuge, nach Möglichkeit in Vorwärtsfahrt, gegeben ist.</p> <p>Bei Straßen unter 3,50 Metern Breite, die nur rückwärts zu befahren und/oder länger als 150 Meter sind müssten dann Sammelplätze vorgesehen werden.</p> <p>Bei Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	Abgegebene Hinweise sind zu berücksichtigen

TöB	Abteilung	Schreiben, FAX bzw. E-Mail vom:	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
			Hinweis: Anlage Karte gekennzeichnete Straßen	
Zweckverband Ostholstein				

## Ergebnisse der Befragung der Eigentümerschaft im Untersuchungsgebiet „Ortsmitte“ Heiligenhafen

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen der Stadt Heiligenhafen im Untersuchungsgebiet „Ortsmitte“ hat die Stadt die Eigentümerschaft der im Untersuchungsgebiet befindlichen Liegenschaften angeschrieben und gem. § 138 Absatz 1 Baugesetzbuch um eine Selbstauskunft gebeten. Hierzu hat die BIG Städtebau GmbH einen Fragebogen mit 20 Fragen entwickelt. Der Fragebogen konnte online unter der Adresse [www.befragung-heiligenhafen.de](http://www.befragung-heiligenhafen.de) ausgefüllt werden oder in Papierform per Post, im Rahmen der Infoveranstaltung in Heiligenhafen am 25.04.2019 oder als Scan via E-Mail abgegeben werden.

Insgesamt wurden 1.172 Fragebögen verschickt. Vereinzelt Personen, die mehrere Immobilien im Gebiet besitzen, erhielten entsprechend viele Schreiben, da für jedes Objekt ein eigener Fragebogen versandt wurde. Die Befragung lief vom 02.04.2019 bis 23.05.2019. Der Rücklauf betrug insgesamt 338 Fragebögen, von denen knapp ein Drittel online ausgefüllt und zwei Drittel handschriftlich per Post und E-Mail zurückgeschickt oder auf der Informationsveranstaltung abgegeben wurden. Die Rücklaufquote beträgt somit 29 %.

Die erhobenen Daten der Selbstauskunft unterliegen dem Datenschutz. Sie werden in allgemeiner Form und anonymisiert ausgewertet und gem. § 138 Absatz 2 Baugesetzbuch nur im Zusammenhang mit den vorbereitenden Untersuchungen verwendet.

Der Fragebogen lässt sich in mehrere thematische Teile untergliedern. Der erste Teil fragt Daten und Nutzungen des Gebäudes ab. Der darauffolgende Teil beschäftigt sich mit Fragen zu den Themen Sanierung und Energiesparen. Die Einschätzung der Eigentümerschaft über die Lebens- und Wohnqualität im Untersuchungsgebiet wird im dritten Teil abgefragt. Im letzten Teil konnten weitere Anmerkungen gemacht werden. Der unausgefüllte Fragebogen ist dieser Auswertung angehängt.



**STADT HEILIGENHAFEN**

### Eigentümerschaftsbefragung Heiligenhafen

Schritt 1 von 6 - Willkommen zur Eigentümerbefragung

16%

**Eigentümerschaftsbefragung im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen nach §141 BauGB in der Stadt Heiligenhafen, Untersuchungsgebiet Ortsmitte**

Ende 2017 wurde die Stadt Heiligenhafen mit dem Gebiet „Ortsmitte“ in das Städtebauförderungsprogramm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren aufgenommen. Um im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen ein vollständiges Bild der Bestandssituation darzustellen, bitten wir Sie als Eigentümerin bzw. Eigentümer einer Immobilie bzw. einer Gebäudeeinheit im Untersuchungsgebiet um eine Selbstauskunft, so wie es das Baugesetzbuch nach § 138 Absatz 1 vorsieht.

Die Daten werden vertraulich behandelt und nur im Rahmen der Voruntersuchung genutzt.

Vielen Dank für Ihre Mitwirkung!

**Zustimmung (Pflichtfeld) \***

Ich stimme der Datenschutzerklärung zu.

Weiter

Ausschnitt der Online-Umfrage

# 1. Allgemeine Fragen zum Eigentum und zur Nutzung der Gebäude

Im ersten Teil des Fragebogens werden allgemeine Daten zum Gebäude und dessen Nutzung abgefragt.

## Baujahr des Gebäudes

Die meisten Gebäude wurden vor 1918 erbaut. Seit 2009 wurden ebenfalls sehr viele neue Gebäude errichtet. Über die Jahre dazwischen wurden kontinuierlich neue Gebäude errichtet, jedoch mit starken Schwankungen in der Anzahl der Neubauten. Die Zeiträume 1969-78, 1979-88 und 1994-2001 wurde im Vergleich zu den anderen Zeiträumen vermehrt gebaut.

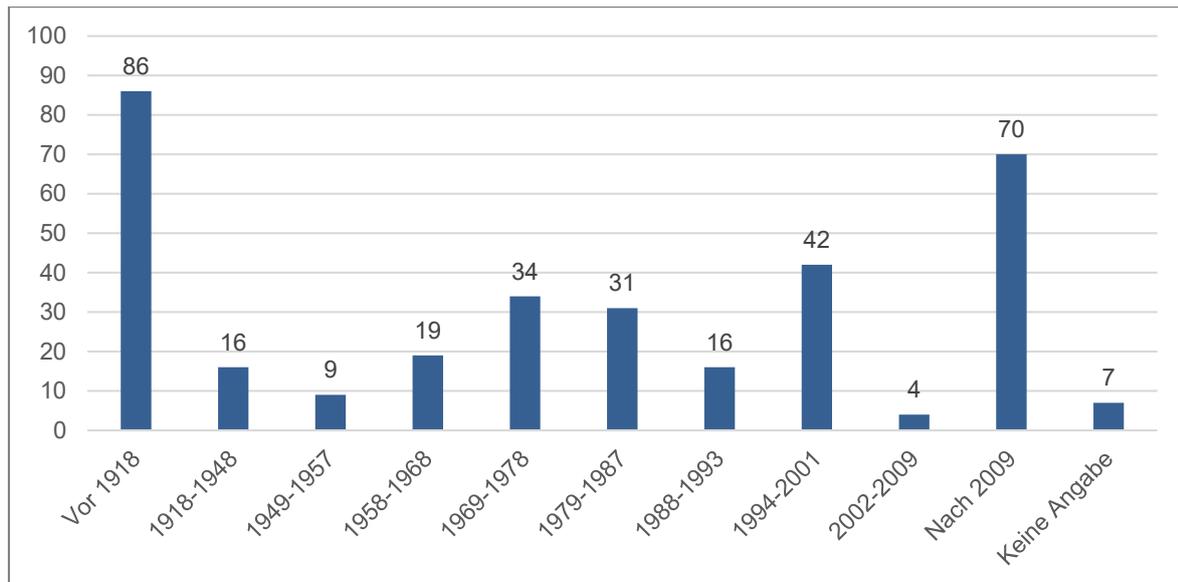
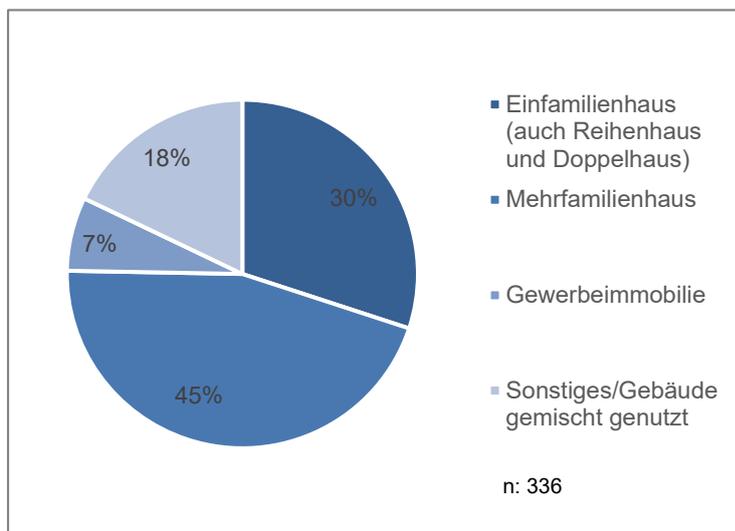


Abbildung 1: Baujahr der Gebäude

## Gebäudetyp



Die Gebäude der Befragten, die diese Frage beantwortet haben, sind zu 30 % Einfamilienhäuser, darunter zählen auch Reihen- und Doppelhäuser. In Mehrfamilienhäusern besitzen 45 % der Befragten eine oder mehrere Wohnungen. Gewerbeimmobilien sind zu 7 % vertreten. Zu den 18 % gemischt genutzten Gebäuden wurden als sonstige Gebäudetypen Lager, Umschlag Getreidesilo, Zweitwohnsitz, Ferienwohnung/-haus, Arztpraxis, Gastronomie und kirchliche Zwecke genannt.

Abbildung 2: Gebäudetyp

Zudem wurde erfragt, ob das Gebäude selbst genutzt, vermietet oder mischgenutzt wird. Die Gebäude nutzen 49 % der Befragten selbst. 34 % vermieten ihre Gebäude ausschließlich. Die vermieteten Objekte sind zu 45 % Mehrfamilienhäuser und zu 24 % Einfamilienhäuser. In den restlichen 17 % der Gebäude findet eine Mischnutzung von selbstgenutztem Eigentum und Vermietung statt.

Überwiegend werden die Gebäude zum Wohnen genutzt (65 %). Zu 9 % werden die Gebäude für Gewerbe verwendet. Je ca. 7 % sind Handels-/Dienstleistungs- und Leerstandsflächen. Weitere 10 % fallen auf sonstige Nutzungen. Die restlichen Prozente 3 % fallen auf Büroflächen.

### Anzahl und Größe der Wohnungen

Die meisten Wohnungen haben eine Größe von 60-79 m<sup>2</sup> (= 29 %). Mit 26 % ist die Wohnungsgröße 40-59 m<sup>2</sup> am zweitstärksten vertreten. Die Wohnungsgröße 80-99 m<sup>2</sup> sind mit 19 % vertreten. Die geringste Anzahl haben die Wohnungen unter 40 m<sup>2</sup> und über 100 m<sup>2</sup> mit 12 % und 14 %. Allgemein lässt sich daraus schließen, dass in Heiligenhafen die kleinen bis mittleren Wohneinheiten vermehrt vertreten sind.

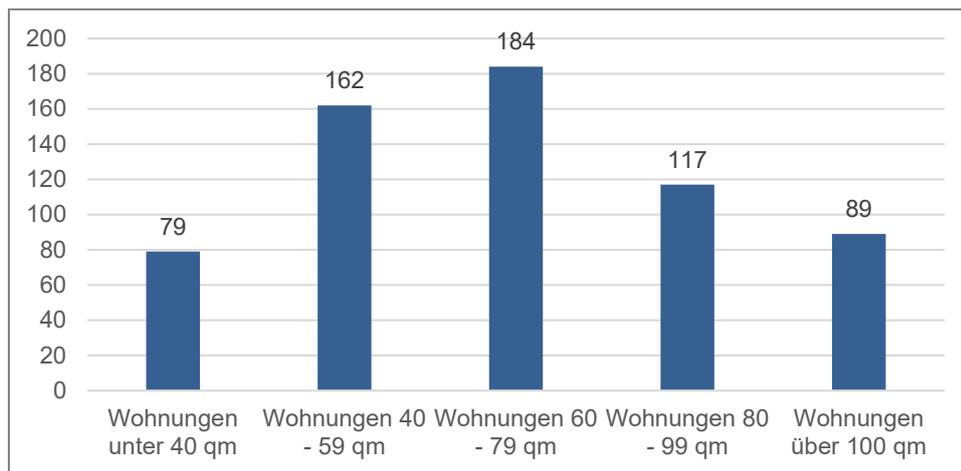


Abbildung 3: Anzahl und Größe der Wohnungen

### Zimmeranzahl in den Wohnungen

Ein bis zwei Zimmer haben 269 Wohnungen (= 44 %). 45 % der Wohnungen (= 277 Wohnungen) haben drei bis vier Zimmer. Mit 11 % (= 69 Wohnungen) sind am wenigsten Wohnungen mit fünf oder mehr Zimmern im Untersuchungsgebiet vorhanden.

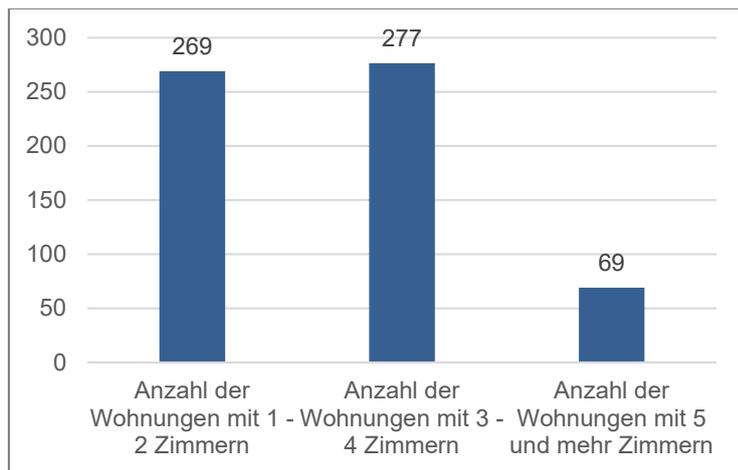


Abbildung 4: Zimmeranzahl in den Wohnungen

## Anzahl und Größe der Gewerbeeinheiten

Von den Gebäuden im Untersuchungsgebiet, für die eine Rückmeldung per Fragebogen vorliegt, sind lediglich 7 % Gewerbeimmobilien. In Abbildung 5 ist die Anzahl je Größe der Einheit dargestellt. Die Gewerbeimmobilien sind überwiegend recht groß (38 % über 100 m<sup>2</sup>) oder sehr klein (28 % unter 40 m<sup>2</sup>). Die anderen Größen sind in etwa gleich stark vertreten.

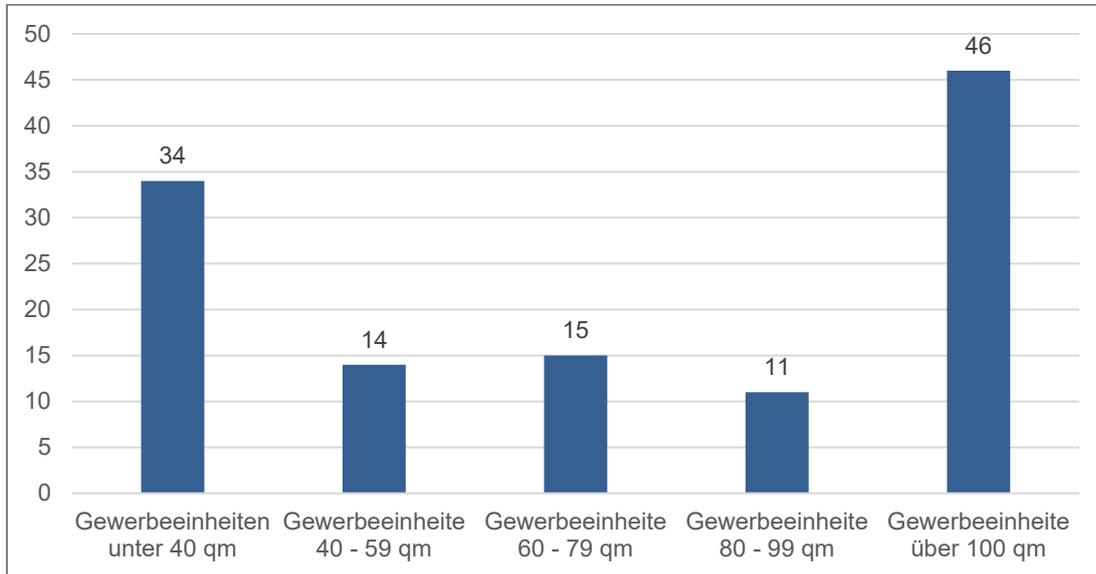


Abbildung 5: Größe und Anzahl der Gewerbeimmobilien

## Barrierefreiheit der Gebäude

Ebenfalls abgefragt wurde die Barrierefreiheit in den Gebäuden. In 65 % der Gebäude sind Barrieren vorhanden. Hingegen sind nur 15 % der Gebäude barrierefrei gestaltet.

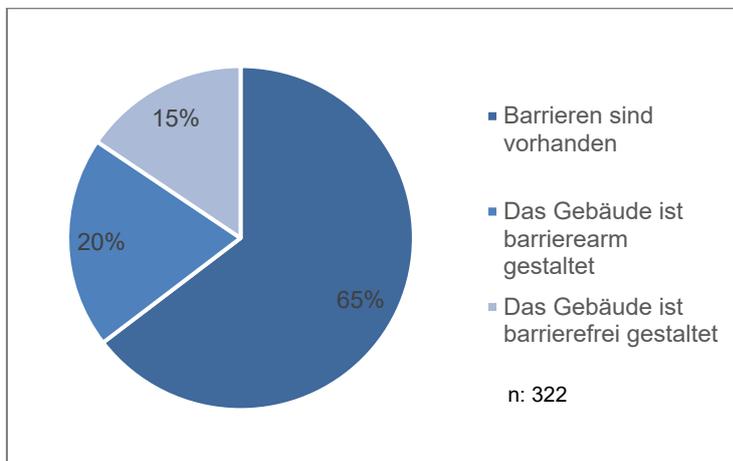


Abbildung 6: Barrierefreiheit der Gebäude

## Verkaufsplanung der Immobilie

Der Großteil der Befragten (90 %) plant nicht ihre Immobilie zu verkaufen. Über einen mittel- bis langfristigen Verkauf denken 8 % der Befragten nach. Lediglich 2 % möchten ihre Immobilie kurzfristig verkaufen.

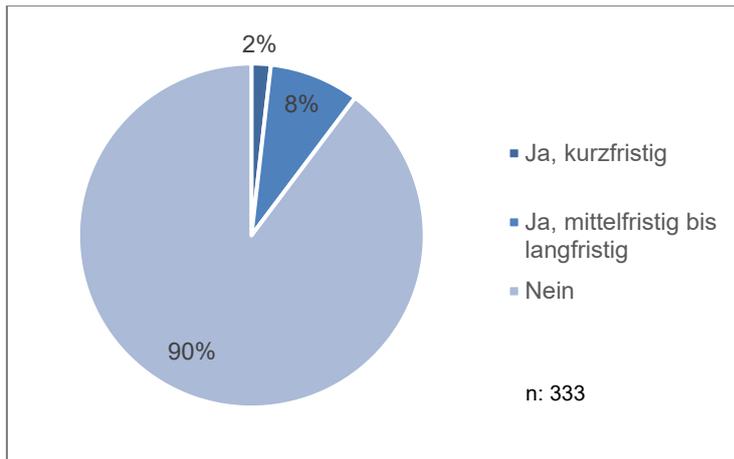


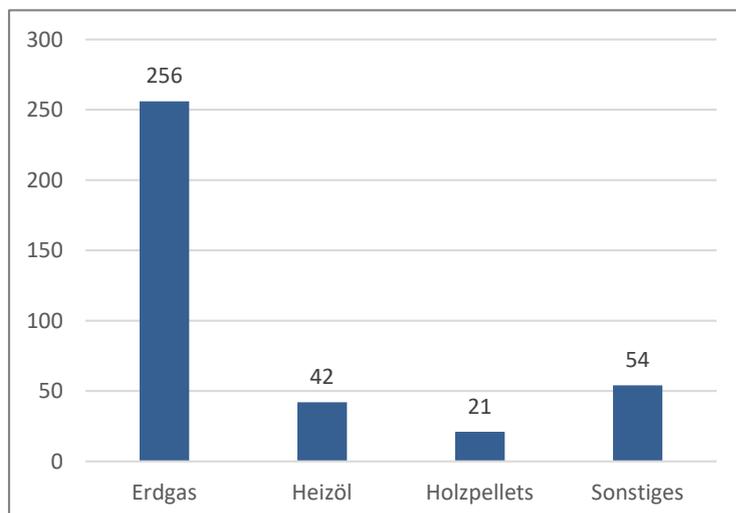
Abbildung 7: Zeitlicher Verkaufswunsch

## 2. Fragen zum Thema Sanierung und Energiesparen

Im zweiten Teil des Fragebogens wurden die Einschätzungen der Eigentümerschaft über den Zustand ihres Gebäudes und sanierungsbedingte Maßnahmen abgefragt. Zudem wurde die Mitwirkungsbereitschaft erfragt.

### Energieträger

Der Energieträger Erdgas wird von 70 % der Befragten im Untersuchungsgebiet verwendet. Mit deutlichem Abstand wird der Energieträger Heizöl am zweit häufigsten genutzt, gefolgt von Holzpellets. Zu den sonstigen Energieträgern zählen Fernwärme, Flüssiggas, Strom, Solarthermie sowie Holz.

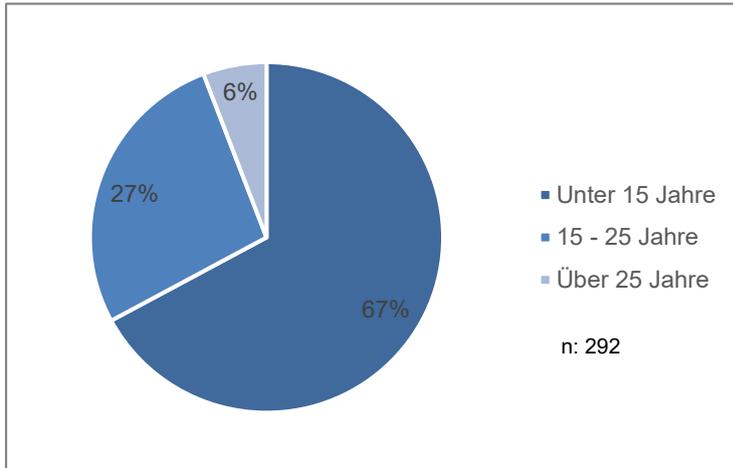


Eine Umstellung von Heizöl auf einen anderen Energieträger kann deutliche Einsparungen des CO<sub>2</sub>- Ausstoßes bewirken. Ebenfalls wirkt sich die Umstellung von Erdgas auf einen nichtfossilen Energieträger positiv aus.

Abbildung 8: Energieträger

### Alter des Heizkessels

Laut §10 Energieeinsparverordnung gilt für alte Heizkessel über 30 Jahre i.d.R. eine Austauschpflicht. Dies betrifft die Heizkessel für flüssigen und gasförmigen Brennstoff.



Aufgrund dieser Austauschpflicht müssen 6 % der Heizkessel zeitnah erneuert werden. Ein Austausch wird zwischen 15-20 Jahren empfohlen, daher können weitere 27 % potenziell erneuert werden. Die Erneuerung vom Heizkessel führt zu weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoß und geringeren Kosten aufgrund des verbesserten Wirkungsgrades neuerer Anlagen. Zwei Drittel der Heizkessel sind relativ neu (bis 15 Jahre), daher besteht hier kein Austauschbedarf.

Abbildung 9: Alter des Heizkessels

### Zustand des Gebäudes

Der Zustand des Gebäudes / der Gebäudeeinheit ist eine subjektive Einschätzung der jeweiligen Personen. Die Hälfte der Befragten sieht keinen Bedarf einer Sanierung ihres Gebäudes. 43 % sehen kleinere Maßnahmen an ihrem Gebäude als notwendig an. „Eine Sanierung ist dringend notwendig“ geben 6 % der Befragten an. Am häufigsten werden energetische Sanierungen als Maßnahmen benannt. In etwa 48 % der dringenden Sanierungen sind kleine oder umfassende Maßnahmen geplant. Weitere 43 % haben bereits kleinere Maßnahmen durchgeführt.

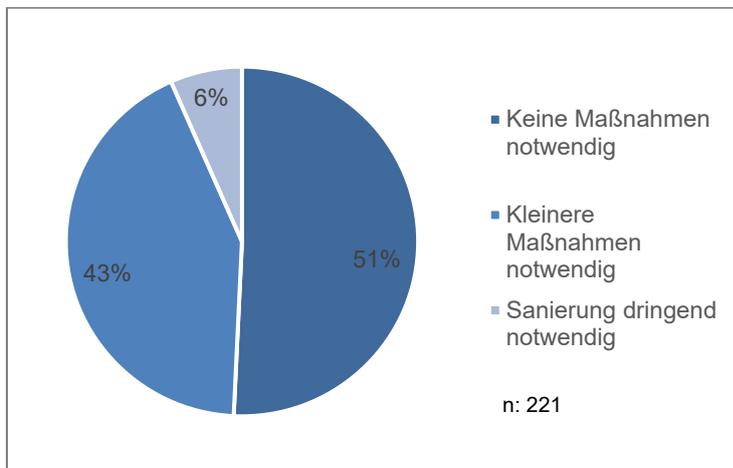


Abbildung 10: Zustand der Gebäude

### Was sind aus Ihrer Sicht sinnvolle Maßnahmen für Ihr Gebäude?

Bei dieser Frage waren Mehrfachnennungen möglich. Überwiegend wurden energetische Sanierungen als sinnvolle Maßnahmen benannt. Dazu zählen die Verbesserung der Wärmedämmung, die Erneuerung der Fenster, der Fassade, der Heizungsanlage sowie des Daches. Neben den energetischen Sanierungen wurden häufig die Erneuerung der Sanitäreinrichtungen und Elektroinstallationen benannt. Unter sonstige Maßnahmen wurden Elektroanschlüsse für Ladestation der PKWs, Optimierung der Zufahrt, Bau einer Tiefgarage, Einbau eines Belüftungssystems und/oder Fußbodenisolierung, Nachtspeicheröfen raus, Heizung einbauen, Garagensanierung, Notausgang für das Dachgeschoss, Anstrich der Fenster, Renovierung der Innenräume mit Wärmedämmung, Fenster im Dachgeschoss einbauen, Sanierung von Stützmauern, Kaminsanierung, Balkonsanierung, Instandsetzung der Bürgersteige, Wassereindringung verhindern und die Installation von Solarthermie angegeben.

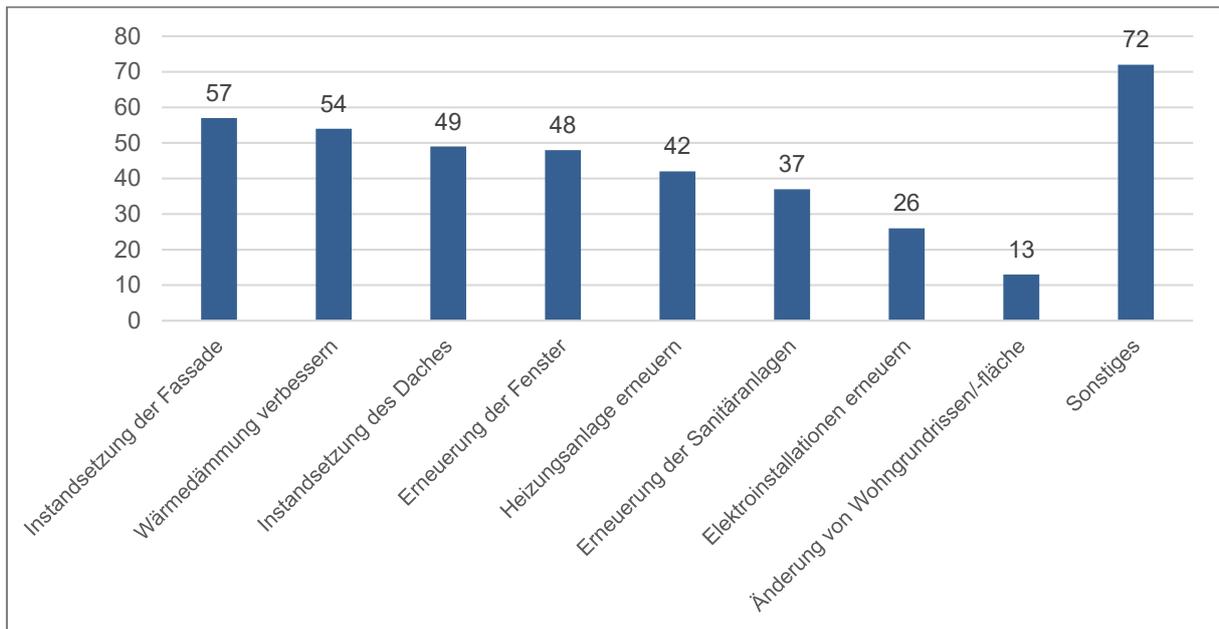


Abbildung 11: Sinnvolle Maßnahmen am Gebäude

### Haben Sie an Ihrem Gebäude bereits Maßnahmen durchgeführt oder planen Sie welche?

Bei dieser Frage haben einige Befragte zwei Antwortmöglichkeiten angekreuzt. Viele Personen haben schon einiges an ihren Gebäuden gemacht. 133 Befragte (33 %) gaben an, bereits umfassende Maßnahmen durchgeführt zu haben. Weitere 73 Befragte (18 %) haben kleinere Maßnahmen durchgeführt. Umfassende bzw. kleinere Maßnahmen planen 91 Personen (23 %) an ihren Gebäuden. Knapp ein Viertel (107; 26 %) planen keinerlei Maßnahmen.

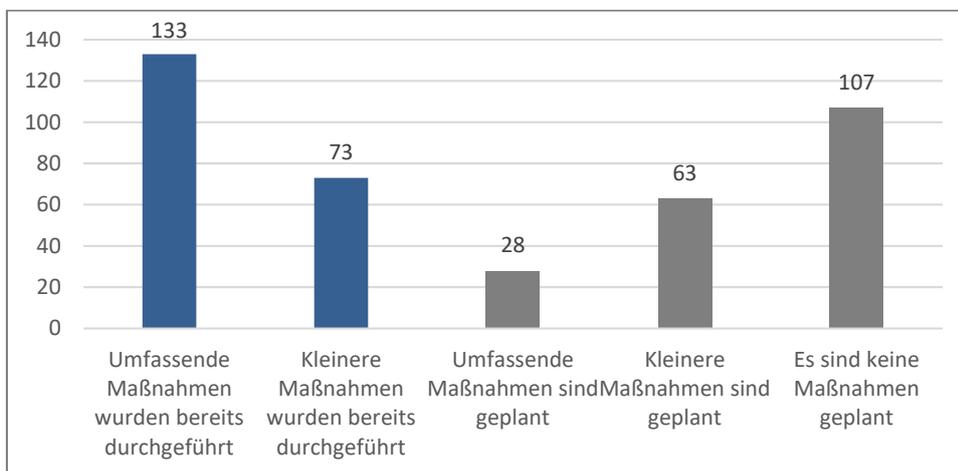


Abbildung 12: Maßnahmenplanung

### Haben Sie bisher Förderprogramme in Anspruch genommen?

Es wurde erfragt, ob Fördermittel für die Sanierung/Umbau in Anspruch genommen wurden und wenn ja welche. Abgefragt wurden die Programme KfW-Förderung „Energieeffizient Sanieren“ (430), KfW-Förderung „Altersgerechtes Umbauen“ und BAFA (Heizen mit erneuerbarer Energie oder Zuschuss Blockheizkraftwerk). 91 % der Befragten sanierten ohne eine Förderung. Mit 1 % wurde am häufigsten die Förderung „Energieeffizient Sanieren (430)“ in Anspruch genommen. Die KfW-Förderung BAFA wurde von zwei Befragten genutzt. Einer nutzte die KfW-Förderung „Altersgerechtes Umbauen“. Zu

den 7 % sonstigen Fördermitteln zählen EFF (Umbau Fischerei), KfW 153 Energieeffizient Bauen (4x verwendet), Denkmalschutz und KfW 151 (Neubau). Die Inanspruchnahme von Fördermitteln ist damit als gering einzuschätzen.

### Gründe für keine Sanierungsmaßnahme

Gut die Hälfte der Befragten gab an, dass keine Notwendigkeit für Sanierungsmaßnahmen an ihrem Gebäude besteht. Mit je 13 % bzw. 14 % sind fehlende Finanzmittel und das hohe Alter der Bewohner weitere Gründe für keine Sanierung. Weniger häufig genannte Gründe sind mangelnde Informationen, zu hoher Zeitaufwand und die fehlende bauliche Umsetzbarkeit. Zu den sonstigen Gründen zählen das kürzliche Erwerben der Immobilie, fehlende Verfügbarkeit von Handwerkern und Planern, Denkmalschutz, junges Alter der Immobilie, Auflagen für Parkplätze durch das Bauamt Eutin, die Entscheidung wird als Hausgemeinschaft getroffen und eine Sanierung ist geplant.

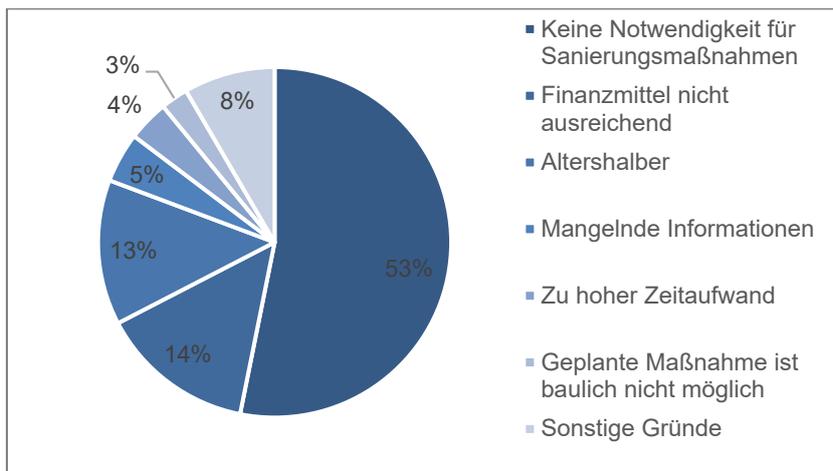


Abbildung 13: Gründe für keine Sanierungsmaßnahme

### Mitwirkungsbereitschaft

Aus der Abbildung 14 lässt sich ablesen, dass 31% der Befragten grundsätzlich Interesse haben, nach weiteren Informationen unter Einsatz von Fördermitteln im Rahmen des Sanierungsverfahrens mit Ihrem Gebäude mitzuwirken. 25 % der Befragten haben bedingt Interesse und 44 % zeigen kein Interesse.

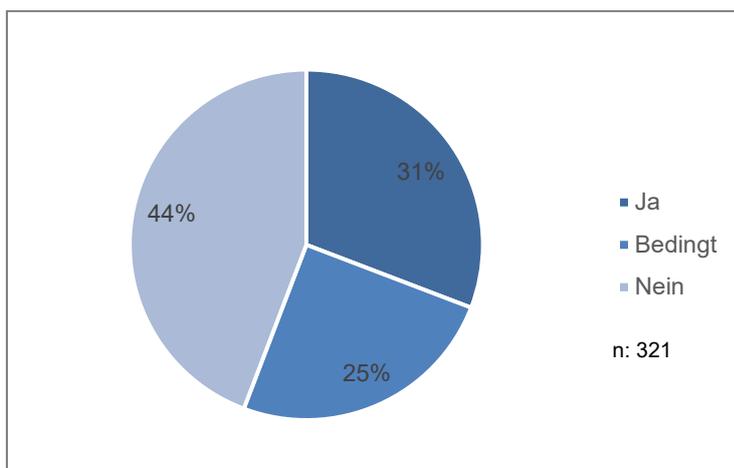


Abbildung 14: Mitwirkungsbereitschaft

### 3. Einschätzung der Lebensqualität im Untersuchungsgebiet

Im dritten Teil des Fragebogens wurde die Eigentümerschaft nach ihren Einschätzungen bezüglich der Lebens- und Wohnqualität in der Nachbarschaft ihres Eigentums befragt.

#### Wie wichtig finden Sie eine Erhöhung der Lebensqualität in Ihrer Nachbarschaft?

Insgesamt wird die Lebensqualität im Untersuchungsgebiet als verbesserungswürdig eingeschätzt. Eine sehr positive Meinung haben 15 % der Befragten, eine sehr negative Meinung gut 4 %. Ein Viertel der befragten Personen (84; 25 %) schätzt die Lebensqualität als gut ein, es muss nur wenig in ihrer Nachbarschaft verändert werden. Dass einiges im Untersuchungsgebiet verändert werden muss, um die Lebensqualität zu erhöhen, sagen 42 % der Befragten (139, 42 %). 14 % äußerten sich nicht zu dieser Frage.

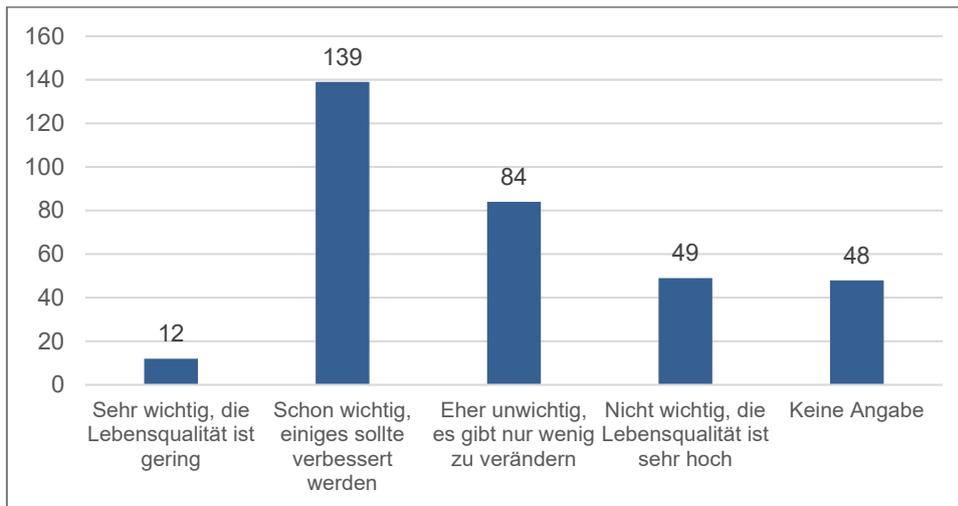


Abbildung 15: Einschätzung der Lebensqualität in der Nachbarschaft

#### Stimmen Sie den folgenden Aussagen zur Wohnqualität im Umfeld Ihres Gebäudes zu?

Bei dieser Frage wurden Aussagen formuliert, die die Befragten bestätigen oder ablehnen sollten. Dunkelblau bedeutet eine Zustimmung der Aussage, hellblau hingegen eine Ablehnung der Aussage.

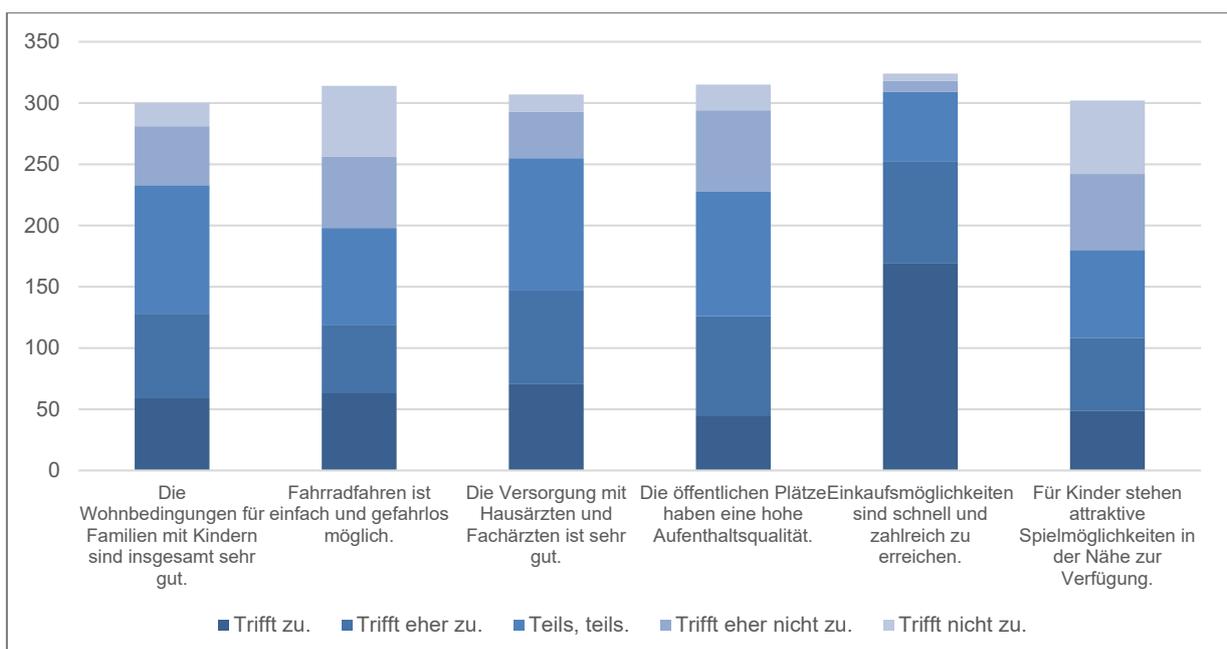


Abbildung 16: Wohnqualität – positiv formulierte Aussagen

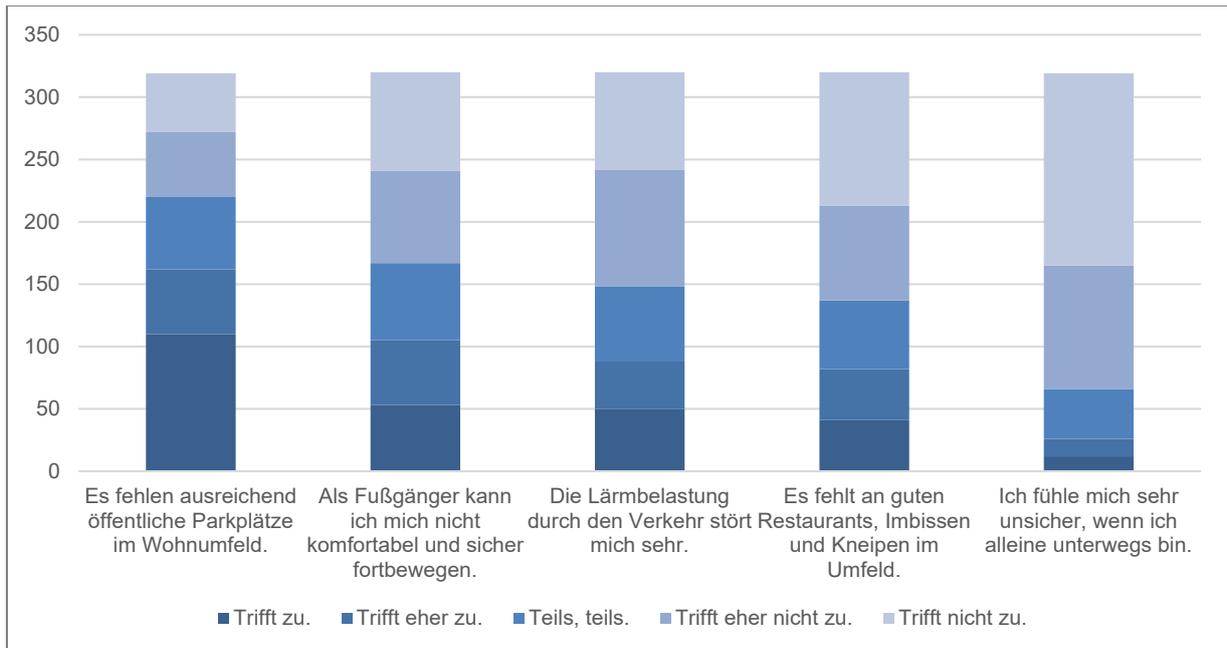


Abbildung 16: Wohnqualität – negativ formulierte Aussagen

Da die Fragen teilweise positiv und teilweise negativ formuliert sind, erfolgt eine inhaltliche Bewertung der dahinterstehenden Aussage in der folgenden Tabelle in den Kategorien:

++	Sehr gute Bewertung, sehr positiv für die Stadt
+	Gute Bewertung, positiv für die Stadt
+ -	Neutrale Bewertung, keine eindeutige Aussage
-	Schlechte Bewertung, negativ für die Stadt
--	Sehr schlechte Bewertung, sehr negativ für die Stadt

Bewertung	Antwort
+	Wohnbedingungen für Familien mit Kindern
+ -	Fahrradfahren im Wohnumfeld
+	Die Versorgung mit Hausärzten und Fachärzten
+	Aufenthaltsqualität an öffentlichen Plätzen
++	Einkaufsmöglichkeiten
+ -	Spielmöglichkeiten für Kinder
-	Öffentliche Parkplätze im Wohnumfeld
+ -	Fortbewegung als Fußgänger
+	Lärmbelastung durch den Verkehr
+	Restaurants, Imbisse und Kneipen
++	Sicherheit

## 4. Platz für Anregungen, Kritiken und Wünsche

Im letzten Teil des Fragebogens konnten die Befragten weitere Wünsche, Kritiken und Anregungen abgeben. Die folgende Liste gibt die Anmerkungen nach Themenbereichen sortiert wieder.

<b>Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sanierungsbedarf der Straßen, Gehwege, Zebrastreifen</li> <li>- Straßen sind in sehr schlechtem Zustand</li> <li>- Es gibt immer noch keine befestigte Straße (4x)</li> <li>- Die Fahrbahndecken zahlreicher innerörtlichen Straßen sind schlecht.</li> <li>- Infrastruktur Straßen lässt sehr zu wünschen übrig.</li> <li>- Die Friedrich-Ebert-Str. ist sehr! renovierungsbedürftig.</li> <li>- Fahrbahnoberfläche des Suhrenpol ist stark verbesserungsbedürftig, Parkplätze wünschenswert.</li> <li>- Straßenverbesserung Suhrenpol</li> <li>- Der Suhrenpol sollte schnellstmöglich befestigt werden.</li> <li>- Sanierung Bereich Schulstr. (besonders um den Neubau herum) und Weidestr. (Fußweg + Fahrbahn) dringend erforderlich.</li> </ul> <p>Verkehrsberuhigung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsberuhigte Anwohner Straßen</li> <li>- Idealerweise Geschwindigkeitsbeschränkungen (mehr Tempo 30 Zonen)</li> <li>- Eichholzweg ab Polizei Richtung Ferienpark Tempo 30</li> <li>- Geschwindigkeit in der Ortsmitte auf 30km/h beschränken und auf die Einhaltung durch angemessene Maßnahmen achten Deutliche Verkehrsberuhigung im (gekennzeichneten/gesamten) Stadtgebiet - generell Tempo 30, mehr Kreisverkehre, Entschärfung von bestimmten</li> <li>- Evtl. auch tlw. KFZ-Fahrverbote zum Bsp. Bad Hofgastein (A). Rings um den Binnensee, das ist richtig gut gelungen</li> <li>- Autos fahren zu schnell. Bodenschwellen auf der Straße könnten die Autofahrer vom Rasen auf der Rennstrecke "Am Binnensee" abhalten.</li> <li>- Im Eichholzweg sollte, zumindest im erweiterten Bereich "Ortsmitte", eine Tempo-30-Zone gelten.</li> <li>- In der Achterstr. sollte Tempo 20 anstatt 30 gelten, bei den jetzigen 30 km/h wird immer noch gerast!</li> <li>- Auf Fahrbahn Fischerstr. am Anfang große "30" aufmalen.</li> <li>- Ich würde mir wünschen, wenn die Wendstraße auch für PKW als 30er-Zone ausgewiesen wird und Geschwindigkeitskontrollen für LKW und Busse durchgeführt werden. Begründung: Ständig fahren Busse und LKW's schneller als 30 km/h und PKWs fahren generell schneller als erlaubte 50 km/h.</li> <li>- Die Schmiedestraße sollte verkehrsberuhigter gestaltet werden: Poller, Blumenkübel, feste Geschwindigkeitskontrollgeräte! (Blitzer) - es hält sich kaum jemand an die Begrenzung (PKW = 50km/h, LKW = 30 km/h)!! Die meisten fahren dort 70-80 km/h, weil die Straße gut ausgebaut ist.</li> <li>- Die Schmiedestraße sollte verkehrsberuhigter gestaltet werden. Die von den Anwohnern mitfinanzierte Straße verleitet zum Rasen. Geschwindigkeitsbeschränkungen werden sowohl von PKWs, als auch von LKWs ständig missachtet. Für Kinder eine unzumutbare Situation. Hier sollte durch Speedbreaker, Blumenkästen etc. Abhilfe geschaffen werden. Auch ein sog. 'Starenkasten' wäre absolut angebracht.</li> <li>- Wendstraße ist für ihre recht schmale Fahrbahn eine Straße, auf der teilweise zu schnell gefahren wird.</li> </ul> <p>Verkehr/Lärm/Überwege</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zu viel Verkehr / Zufahrtsstraßen usw. bei Feuer?</li> <li>- Die Straße vorm Haus (am Strande) ist viel zu frequentiert, dadurch ist es sehr laut. Außerdem für Fußgänger und Radfahrer sehr gefährlich. Die Einfahrt vom Parkplatz des Hauses ist unübersichtlich und dadurch gefährlich.</li> <li>- Gesicherter Überweg von Fischerstr. zum Parkplatz Am Strande durch z.B. Zebrastreifen.</li> <li>- Zebrastreifen auf der Wendstraße vor dem öffentl. Weg, Höhe Weidestr. 27 Verkehrsberuhigung Wendstr.</li> <li>- Verkehrssituation der Straße "Am Strande" in der Saison schlecht (Überqueren der Straße sehr schwierig, der Fußweg ist sehr schmal).</li> </ul>
----------------	--

- Mögliche Veränderungen im Stil "Waldstraße in Kellenhusen" würden die Wohnqualität, Lärmbelastung, Sicherheit für Radfahrer/Fußgänger und Luftqualität verbessern.
- Farbliche Markierungen für Fußgängerüberwege im Kreisel! (Wichtig für Kinder) und ältere Menschen.
- Zur Reduzierung der Lärmbelastung durch Verkehr ist Baumbepflanzung zur Straße sinnvoll bzw. Verkehrsberuhigung
- Der Verkehrslärm hat seit Sanierung der Wendstraße drastisch zugenommen und beeinträchtigt die Wohnqualität erheblich.

#### Sonstiges

- Starker Fahrverkehr auch große Fahrzeuge vom Markplatz über die Schlamerstraße ist sehr störend, es sind schon Risse an einigen Häusern. Auch müsste eine Lösung für die Warenanlieferung bei Rewe geschaffen werden, (zum Beispiel Anlieferung nur von 7:00 - 9:00 Uhr) da die Straße mit verkehrsbehindernden Elementen noch verstopft wurde.
- Außerdem sollten die Anlieferzeiten für große Lastautos eingegrenzt werden
- Die Verkehrssituation ist katastrophal. Wenn die Bimmelbahn oder der Stadtbuss von oben kommen und von unten die Riesen LKW für REW oder PKWs, geht nichts mehr. Auch weil der Parkstreifen immer gefüllt ist. Hier sollten die Anlieger einen Parkausweis haben und die Schlamerstraße wieder Einbahnstraße werden egal in welche Richtung. An die 30km/h hält sich kaum jemand. Der REWE-Durchgang könnte sauberer sein und auch netter gestaltet (Blumenkübel am Eingang/Wandbilder/gepflastert).
- Zunahme von jungen Männern mit PS-starken Autos; diese fahren oft sehr aggressiv
- Kreisel Lauritz Massmann Str. am Strande

#### ÖPNV

- Ein Bahnhof wäre wünschenswert, damit man ohne Auto Heiligenhafen per Bahn erreichen kann.
- Wir würden uns eine bessere Anbindung zum Bahnhof Oldenburg/Holstein wünschen. Dann kämen wir öfter mit der Bahn
- ÖPNV: Die Busverbindung von Oldenburg (Bahnhof) nach Heiligenhafen ist abends sicherzustellen, mindestens bis 22 Uhr. Zugverspätungen sind ab 18 Uhr ein erhebliches Problem.
- Es fehlt die Anbindung an ausreichend und in kürzeren Abständen fahrende öffentliche Verkehrsmittel.
- Die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs, z.B. zum Ferienpark, wäre wünschenswert (ggf. durch Sammeltaxis, die auch abends oder am Wochenende zu akzeptablen Preisen buchbar wären).
- Bessere Anbindung zum Bahnhof Großenbrode (Bus öfter, umweltfreundliche Alternativen zum Sprit, Fahrradverleih Großenbrode ~ Heiligenhafen)

#### Parken

- Einrichtung Anwohnerparkplätze
- Für Anwohner, an der Straße Parkmöglichkeiten vorm Haus
- Parken am Straßenrand mit Anwohnerausweis ermöglichen.
- Kostenfreie Parkplätze für Anwohner.
- KFZ Abstellmöglichkeiten für Anwohner ohne vorhandenen privaten Stellplatz mangelhaft
- Nachweis von geforderten Parkplätzen auch durch Anpachtung von Parkplätzen von Privat in näherer Umgebung möglich machen, auch ohne Grundbucheintragung
- Marktplatz auch Parkmöglichkeiten anbieten mehr öffentliche und kostenfreie Parkplätze
- Parken sollte grundsätzlich frei sein.
- Von der Stadt verkaufte Parkplätze vor Fischerstr. 27-31 auflösen, da bei parkenden Autos keine Fußgänger mit Beeinträchtigungen oder Kinderwagen vorbeikönnen.
- Unzureichender Parkraum, Parktaschenbreite nicht mehr zeitgemäß! Offensive Motivation und Lenkung durch vorwärts- und rückwärts Parken würde zunächst ohne Reduzierung der Stellplätze eine Verbesserung herbeiführen! Missachtung bedarf notfalls Sanktionen!

- Beliebiges Parken von Schulstr. über Weidestr. und gesamte Postlandstr. bis zum Sandweg führt zu erhöhter Lärm- und Abgasemission (permanentes Anfahren). Überdenken der Park-, Ver- und Gebotszonen notwendig.
- Einige Eigentümer im Umfeld vermieten an Feriengäste. Diese blockieren dann für Tage die schmale Durchgangsstraße mit ihren PKWs.
- Parksituation in der Weidestr. nach dem Neubau auf dem ehem. Schulgelände
- Leider habe ich keinen eigenen Stellplatz für mein Gebäude in der Wendstr. 4a. Meine Mieter haben ständig Schwierigkeiten einen öffentlichen Parkplatz zu finden. Mein Wunsch wäre, von der Stadt Heiligenhafens einen Parkplatz zu mieten. Im vorhandenen Parkhaus hatte ich bis heute keine Chance einen Parkplatz zu mieten ...
- Die Parkplatzsituation im Suhrenpohl ist grausam, hinzu kommt der schlechte Zustand der Straße selbst. Es gibt leider keinen öffentlichen Durchgang zum Markt.
- Zu unserem Haus gehört 1 Parkplatz für den wir bezahlt haben, dieser liegt am Binnensee u. darf von jedem genutzt werden, wir möchten da ein Privatschild anbringen. Danke

#### Nichtmotorisiert

- Autofreie Innenstadt.
- Marktbereich autofrei
- Gerade für ältere Bewohner Heiligenhafens ist das alte Kopfsteinpflaster mit Sicherheit ein großes Problem.
- Gehwegausbesserung (Baumwurzeln!)
- Gehweg verbessern
- Tlw. unebene Pflastersteine in der Umgebung können Unfallgefahr bedeuten, die Beseitigung der Unebenheiten wäre wünschenswert.
- Straßen und Bürgersteige im Umfeld Weidestr. 6-10 müssen dringend saniert werden.
- Pflege des Fußweges Nord/Ostl. angrenzend an Weidestr. 13; evtl. Zebra-Streifen über die Wendstr.
- Gehwege sind in noch schlechterem Zustand. Radwege sind kaum vorhanden Bedarf an Radwegen soweit möglich
- Radwege sollten erneuert werden bzw. neue gebaut werden, und zwar getrennt von Gehwegen
- Mehr sichere Radwege
- Mehr Fahrradwege
- Radwege verbessern.
- Was ist mit den Fahrradwegen?
- Radfahrwege im Untersuchungsraum (Innenstadt)
- Sehr schlechte Radfahrwege, wenn überhaupt vorhanden. siehe auch Anbindung zu den Schulen
- Fahrrad-Infrastruktur (Wege/Straßen, Park-/Abstellflächen, Ladestationen...) wesentlich verbessern.
- Die Innenstadt von Heiligenhafens ist wenig Radfahrer freundlich. Es gibt kaum gesicherte Abstellplätze für Fahrräder. Eine Sonderregelung für Radfahrer in Einbahnstraßen fehlt.
- Kontrolle der Fahrradfahrer gegen Einbahnstraße
- Für den Fahrradverkehr muss im Planungsgebiet "Stadtmitte" zwingend für mehr Sicherheit und Klarheit in der Streckenführung gesorgt werden.
- Fortführung des Radweges an der Nordseite des Binnensees (Südstrand) zwingend erforderlich
- Durchgängiges Radwegekonzept erforderlich, betrifft auch die Touristenzone, Insbesondere die Postlandstraße ist ein Flickenteppich und Sanierungswürdig, Zug- und Schiffanbindung würde die Attraktivität sehr steigern, Verkehr in Urlaubszeit sollte auf den Straßen entlastet werden
- das schöne Kopfsteinpflaster unserer Innenstadt ist mit barrierefreiem Wohnen leider nicht kompatibel. Auf unserer Straßenseite gibt es keinen Bürgersteig, auf dem auf ebener Fläche die Strecke bis zum Fußgängerüberweg bewältigt werden könnte. Für Gehbehinderte mit und ohne Rollatoren oder sogar Rollstuhlfahrer schlecht zu bewältigen. Aus diesem Grund haben wir uns entschieden (entgegen unserer Haltung), diesen Mehraufwand nicht zu

	<p>investieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Im Hafengebiet ist das Durcheinander von Fußgängern, Radfahrern, E-Bikern, E-Scootern und Rollerblades gefährlich. Gesteigert wird es oft noch dadurch, dass manch Hundehalter die Leine seines Hundes quer über den Weg spannt.</li> <li>- Verbindung Seebrücke &lt;=&gt; Innenstadt fehlt</li> <li>- Der Schwerpunkt der Ausgaben muss auf die Innenstadt gelegt werden. Ausbau der Fahrradwege, mehr Begrünung und Blumenschmuck. Straßen und Bürgersteige (ohne Anliegerkosten) verbessern</li> </ul>
<b>Wohnen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- mehr Wohnungen für Einheimische</li> <li>- gerechte Verteilung der Genehmigung von FeWo</li> <li>- Ferienwohnungen in der Nachbarschaft lassen die Straße aussterben.</li> <li>- Wir wünschen uns, dass weniger Wohnraum als Ferienunterkunft genutzt wird.</li> <li>- Ende mit 'Monsterbauten', die nicht ins Stadtbild passen und zudem überhöhte Wohnmieten haben! Wo ist der Sinn, bezahlbaren Wohnraum zu fördern bei 13-15€/qm???</li> </ul>
<b>Ärzte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Barrierefreies Ärztezentrum (Poliklinik) ggf. i.V.m. Seniorenwohnen zusätzliche Hausärzte/Internisten/Kardiologen ggf. Ärztehaus</li> <li>- Keine weiteren Apotheken, sondern unterschiedliche Angebote</li> </ul>
<b>Öffentlicher Raum</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Straßenbeleuchtung muss verbessert werden.</li> <li>- Mehr Straßenlaternen in der Nebenstraße Postlandstr. Ist sehr dunkel dort</li> <li>- seit Wochen/Monaten sind zwei Straßenleuchten ausgefallen. Fast die komplette Straße ist dunkel. Der Mangel ist immer noch nicht behoben!</li> <li>- In der Ortsmitte inkl. dem Hafen sollte ein bauliches Gesamtkonzept erarbeitet werden. Neue Ideen sind gefragt und die erreicht man am besten durch einen Architektenwettbewerb. Bauträger haben sich bei den zu erstellenden Bauten dann solch einem Konzept anzupassen.</li> <li>- Der historische Speichercharakter und der vorgelagerte Teich müssen unbedingt erhalten bleiben.</li> <li>- flächendeckende hochwertige Umfeldstruktur schaffen</li> </ul> <p>Innenstadt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wir wünschen uns, dass der Altstadtcharakter erhalten bleibt</li> <li>- Den Ortskern beleben mit Geschäften und Attraktionen. Der Weihnachtsmarkt gefällt! Klein aber gemütlich! Vielleicht noch ein Kartoffelpufferstand, ein kleines Zelt für Kinder mit Vorlese-Oma/Opa/Weihnachtsmann</li> <li>- Gestaltung des Marktplatzes, z.B. Ausweitung des Wochenmarktes (wenig Wettbewerb)</li> <li>- Innenstadt mehr beleben (Thulboden und Bergstraße), mehr Einzelhandel.</li> <li>- Es geht ja um eine Attraktivierung der Ortsmitte. Gestaltung des Marktes ist sehr lieblos, zu wenig Grün (Bäume oder Sträucher) und Blumen. Dagegen ist der Bereich an der Bushaltestelle Bergstraße traumhaft schön bepflanzt.</li> <li>- Belebter Marktplatz, attraktiver Marktplatz</li> <li>- Den Marktplatz zu einem attraktiven Zentrum ausbauen.</li> <li>- der Markt ist nicht attraktiv</li> <li>- Marktplatz attraktiver gestalten (begrünen)</li> <li>- Aufenthaltsqualität mit Terrassen / Bänken etc. verbessern auf dem Marktplatz</li> <li>- Leerstand in Brückenstraße und Thulboden beseitigen. Gegend um den Markt muss belebt werden</li> <li>- Kleine Geschäfte in der Innenstadt ansiedeln</li> <li>- Kleine Geschäfte fehlen im Thulboden</li> <li>- Es fehlen kleine Geschäfte in der Innenstadt</li> <li>- Innenstadt hat Leerstand bei div. Geschäften</li> <li>- Geschäfte falsch vermietet, z.T. Versicherungen oder Hausverwaltungen</li> <li>- Das aller-allerwichtigste ist die Unterstützung der Innenstadt rund um den Marktplatz bei der Gewinnung moderner und urbanerer Geschäfte, Bistros, Bars, Cafés usw., so dass eine echte weitere Flaniermeile als Achse zur Seepromenade entsteht. Auch öffentliche Sitzgelegenheiten, coole Kunst, ständige Sauberkeit und viele kleine und größere Events gehören dazu. Der Rest passiert von selber, so wie es rund um Beach Motel und Bretterbude vorgemacht wurde.</li> <li>- Die Innenstadt /Marktplatz müssen dringend belebt werden. Dort müssen keine Versicherungen angesiedelt sein. Bistros, Cafés mit Konditorei, kl. Restaurants -</li> </ul>

	<p>das gehört auf und um den Markt. Schönes echtes Café fehlt. Weniger Ferienwohnungen im Zentrum, da verödet die Stadt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Versicherungen + Makler sind genug</li> <li>- Makler und Versicherungen sind jetzt wirklich genug</li> </ul> <p><b>Gastronomie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausweitung des gastronomischen Angebotes</li> <li>- Marktplatz ist nicht attraktiv, es fehlen Eisdielen, Cafés, Kneipen, Restaurants</li> <li>- Eisdielen und Cafés</li> <li>- moderne/zeitgemäße Gastronomie (z.B. im Stil von Vapiano oder Mama - witzig aber nicht zu teuer, wo Jung und Alt sich trifft)</li> <li>- Vorschlag: Markthalle (s. spanische Kleinstädte) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dauerverkaufsstände</li> <li>- Café, Restaurant, Dachterrasse</li> <li>- Touristenbüro</li> <li>- Kino ?</li> </ul> </li> <li>- Es fehlen tatsächlich " gute Restaurants"!!</li> <li>- Die Innenstadt verträgt mehr Gastronomie, Kneipen und Bars.</li> </ul> <p><b>Sauberkeit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zu viele Hunde ohne Leine und zu viele Kothaufen!</li> <li>- Parkdeck unten sehr unsauber</li> <li>- Parkdeck ist ständig ungepflegt!!!</li> <li>- Parkdeck sehr unsauber</li> <li>- viel Hundedreck, auch rund um die Kirche</li> <li>- Thema Müllentsorgung: Dringend notwendig ist die Abschaffung der gelben Säcke zugunsten einer festen Tonne. Die vielen Vögel reißen die dünnen Säcke ganz leicht auf und der Inhalt liegt auf der Straße oder fliegt bei Wind herum. Unhygienisch!</li> <li>- Mehr Mülleimer aufstellen die auch regelmäßig geleert werden. Diese Behälter sollten auch sicher vor Tieren sein z.B. Möwen.</li> </ul> <p><b>Sonstiges</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es fehlen leider auch Wegweiser und Schilder zu interessanten oder wichtigen Orten. Hier wären auch Stadtpläne an ein paar Orten gut die vielleicht sogar interaktiv mit einer Heiligenhafen App funktionieren.</li> <li>- Der gegenüberliegende Stadtpark bedarf dringend einer Umgestaltung und Attraktivierung. Der Stadtgraben ist vernachlässigt.</li> <li>- Stadtpark mehr verschönern und attraktivieren</li> <li>- Der Park sieht nicht gerade einladend aus, trotz ein paar kleiner Blumenfelder</li> <li>- Binnensee Spielplätze keine Sitzmöglichkeiten (Segelschule) für die Eltern</li> <li>- Außerdem fehlen Möglichkeiten sich gemütlich hin zu setzen und sich kurz mal auszuruhen.</li> <li>- Die Promenade hinterm Deich sollt oben auf den Dünen verlaufen, damit auch die schöne Ostsee sehen kann.</li> <li>- Ich würde mir wünschen, dass ich kostenlosen Zugang zu allen Strandabschnitten habe, d.h. eine Art Einwohner-Kurkarte erhalte, wie es z.T. in anderen Städten und Gemeinden praktiziert wird.</li> <li>- Die Mühlenstr. sollte als Anliegerstr. benannt werden, da sie unter Denkmal steht dadurch länger erhalten bleibt.</li> <li>- die städtischen Grundstücke Flur 48/17 und 48/13 werden vernachlässigt. Der ehemalige Knick ist vernachlässigt, die Büsche wurden zu verkahlten Bäumen, eine Sanierung ist dringend erforderlich. Der öffentliche Weg ist zu gewuchert, und nicht mehr begehbar.</li> <li>- Kreisel 'Wilhelmsplatz' z.Z. graue Segel auf grauen Grund - wenig einladend für Besucher</li> <li>- Ein architektonischer Missgriff im Zentrum ist unbestritten das Kaufhaus Stolz. Man sollte mal über eine Aufwertung der Fassadenstruktur gemeinsam mit Stolz und wenn nötig auch mit Hilfe öffentlicher Mittel nachdenken.</li> <li>- Verbesserungsbedürftig im Ortskern: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Leerstände</li> <li>- Attraktivität</li> <li>- Branchen-Mix</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Begrünung</b></p>
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hände weg von Steinwarder!! Wir brauchen Natur und keine neuen überteuerten Bünning-Immobilien. Filz und Vetternwirtschaft ruinieren diesen Ort!!!</li> <li>- Baumbeschnitt</li> <li>- Pflege der Baumscheiben (Rindenmulch völlig ungeeignet)</li> <li>- Zu viel 'Beton'. Kaum Grünflächen.</li> <li>- In den Straßen mehr Begrünung</li> <li>- Blumen u. schöne Bepflanzungen fehlen</li> <li>- Die Bäume vor der Tür sollten regelmäßig geschnitten werden! Es waren Kugelbäume versprochen!!</li> </ul> <p>Freizeit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zentraler Punkt für die Jugend</li> <li>- Mehr Angebote für Jugendliche.</li> <li>- Zeitgemäße Angebote für Jugendliche</li> <li>- Für junge Menschen fehlen Veranstaltungen, Bars und Discos</li> <li>- Dringende Ausweitung der ganzjährigen Freizeitangebote, d.h. auch indoor; mehr attraktive Kulturangebote ganzjährig</li> <li>- mehr Unterhaltungsangebot Bars? Billiard? Dart? für humane Preise Paketpreise</li> <li>- mehr Unterhaltungsmöglichkeiten Bars, Restaurants, Billiard? Dart?</li> <li>- Es fehlt ein Ort wo man/frau sich gerne trifft (Bürgerhaus)</li> <li>- Schwimmbad/Wellness (auch barrierefrei)</li> <li>- Das Heimatmuseum langweilt.</li> <li>- Es wäre toll, wenn wir einen kleinen Hundespielplatz hier in Heiligenhafen hätten! Der Strand ist zu weit.</li> <li>- z.B. eine Hundespielwiese fehlt</li> <li>- Spielfläche für Hunde (große Wiese im Stadtpark möglich)</li> <li>- Wiese für Hunde spielen + toben</li> <li>- Viele Bürger und Touristen kommen mit Hunden; das Aufstellen einiger Spender für Hundekotbeutel wäre wünschenswert.</li> </ul>
<b>Tourismus</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Heiligenhafen braucht ein Motto/Alleinstellungsmerkmal (z.B. besonders Familien-/Kinderfreundlich oder alles für Silver Ager)</li> <li>- Heiligenhafen hat enormes Potential, muss nur sehr zeitnah zukunftsfähig und modern weiterentwickelt werden.</li> <li>- Verbesserung der touristischen Angebote und Events; Entwicklung von Erlebnisausstellungen, Reaktivierung der Fähre auf dem Binnensee, Optimierung der Aufenthaltsqualität für Einheimische und Besucher. Alleinstellungsmerkmale weiter herausarbeiten, damit die Touristen auch langfristig die Stadt besuchen</li> <li>- Hafenfesttag unbedingt beibehalten</li> <li>- Der Tourismusmarkt ist momentan gesättigt.</li> <li>- teilweise überlaufen. Der 'Charme' des Ortes ist verloren. Leider nur 'Geld'.</li> <li>- Der Tourismus-Service sollte neutral aufgestellt sein und keine eigenen Wohnungen makeln.</li> <li>- Keine Hotels mehr.</li> <li>- Innovative, unkonventionelle Anregung: "In Heiligenhafen macht auch Ihr Auto Urlaub". Als Beispiel dient hier der Tourismusort Saas-Fee in der Schweiz. 1951 hat das Dorf entschieden, dass Einheimische wie Gäste ihr Auto am Dorfeingang stehen lassen. Ein Beschluss, der von erstaunlicher ökologischer Weitsicht zeugt und ein besonders erholsames Ferienerlebnis garantiert. Mit Ausnahme von Arzt, Feuerwehr und Müllabfuhr dürfen nur Elektromobile verkehren. Weniger Lärm, Verschmutzung und mehr Straßensicherheit sind die Folge. Die Mobilität von Fahrrad-, Fuß- und öffentlichem Verkehr könnte gesteigert werden, Mobilitätsstationen wie Elektrotransportmittel könnten geschaffen werden. Durch Nachhaltigkeit würde Heiligenhafen zu einem umweltfreundlichen, modernen, innovativen Tourismusort.</li> <li>- Ganzjahrestourismus nur durch Öffnung ALLER Geschäfte und Restaurants möglich (auch EDEKA im Ferienpark!)</li> </ul>
<b>Sonstiges</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Innerpolitisch keine Machtkämpfe, bessere Zusammenarbeit</li> <li>- im Rathaus sollte ein*e Stadtmanager*in sitzen</li> <li>- Der Küstenschutz nördlich des Binnensees ist nicht zukunftssicher!!!</li> </ul>

- Hochwassermauern "Am Strande" müssten saniert werden, die "bröckeln".
- Wir wünschen uns, dass viele Eigentümer ihre Hausfassaden sanieren, bzw. auch sanieren würden, damit ein schönes Stadtbild entsteht. So, wie es ist, wirkt die Stadt heruntergekommen und ist nicht attraktiv. Ist die Stadt gepflegter und hübsch, siedeln sich bestimmt auch schönere Geschäfte an als jetzt. Heiligenhafen hat so viel Potential, es muss es nur nutzen!!
- Unsere Wünsche: Bitte unterstützen Sie uns, unsere Pläne umsetzen zu können. Wir hoffen auf Erleichterung bei der Genehmigung unserer Bauvorhaben und eventuell auch, in diesem Rahmen, auf finanzielle Unterstützung.
- Einflussnahme der Stadt auf den äußeren Anblick des Grundstückes, z.B. Abstellen von schrottreifen Fahrzeugen an der Straße ist kein gutes Aushängeschild.
- Die Lückenbebauung finden wir gut. Während der Bauphase werden die Straßen überlastet durch LKW mit Kies, Beton, usw. Es bilden sich Schlaglöcher, Durch das Anschließen des Hauses an Strom, Gas, Abwasser, Wasser werden die Straßen mehrfach aufgegraben und danach schlecht verschlossen (Flickenteppich). Nachdem der Bauherr und die Baufirmen an dem Bau verdient haben, zahlen plötzlich unbeteiligte Steuerzahler die Sanierung der Straßen!? Das finden wir nicht gut.
- Autokraft sollte verlegt werden.
- Da es sich beim gesamten Objekt "Marina Flair", als auch der Weidestr. 10 um ein Neubauprojekt handelt, sollte es NICHT in den Geltungsbereich eines Sanierungsgebietes aufgenommen werden! (2x)
- Unsere schöne neue Wohnanlage (59 Wohnungen) MARINA FLAIR ist leider von sanierungsbedürftigen Straßen (Weidestraße und Schulstraße) umgeben.
- Für uns und unsere Gäste ist die gegenüber liegende Ruine, ehemals Restaurant 'Bitburger' unansehnlich und störend. Hier sollte die Verwaltung endlich Abhilfe schaffen. Der städtische Vorbereich unseres Gebäudes ist sanierungsbedürftig.
- Es sollte auch darauf geachtet werden, dass die Außentreppe zum Restaurant "Salzspeicher" hin intakt ist.
- Das 'Stolz-Kaufhaus' müsste äußerlich mal dringend modernisiert werden, das alte 'Doktorhaus' nebenan fristet ein trauriges Dasein (Fenster mit Holzverschlagen vernagelt). Das Haus müsste neu belebt werden.
- Das Nachbargrundstück (Mühlenstraße 8-12) ist seit seinem Verkauf in 2014 verwaist, Wildwuchs macht sich breit.
- Durch das noch im Bau befindliche Objekt in der Schmiedestr. 6 wird die Sonneneinstrahlung des Hauses Schmiedestr. 4 stark beeinträchtigt. Das Neubauprojekt ist nicht nur zu hoch und passt somit nicht in das Stadtbild, sondern verdunkelt auch die Sicht, es ist für die Nachbarschaft nicht nachvollziehbar, wie ein solches Objekt von der Baubehörde genehmigt werden konnte.