

STADT HEILIGENHAFEN // INNENSTADT

Vorbereitende Untersuchungen
mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept



Stand // 15. April 2021



AUFTRAGGEBERIN



Stadt Heiligenhafen
Markt 4-5
23774 Heiligenhafen
www.heiligenhafen.de

Ansprechpartner
Roland Pfündl
Fachbereichsleiter
Fachbereich 4 – Bauen
Telefon: 04362 906-816
E-Mail: roland.pfuendl@heiligenhafen.de

AUFTRAGNEHMERIN



BIG Städtebau GmbH
– ein Unternehmen der DSK-BIG
Drehbahn 7
20354 Hamburg
www.dsk-big.de

Ansprechpartnerin
Bele Anders-Brockmüller
Telefon: 040 3410678-45
E-Mail: bele.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 Untersuchungsgebiets „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	57
4.9. Zusammenfassende Bewertung	61
5. Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept	68
5.1. Leitlinien und Entwicklungsziele	68
5.2. Rahmenentwicklungskonzept	70
5.3. Maßnahmenkonzept	78
5.4. Kosten- und Finanzierungsübersicht	117
5.5. Monitoring	122
6. Verfahrensrechtliche Abwägung	123
6.1. Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit nach BauGB	123
6.2. Abwägung der Verfahren, Instrumente sowie privater und öffentlicher Belange	123
6.3. Vorschlag zur zeitlichen Begrenzung	130
6.4. Empfehlung	130
7. Pläne	131
i. Anlagenverzeichnis	132
ii. Quellenverzeichnis	133

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
BauGB	Baugesetzbuch
B-Plan	Bebauungsplan
bspw.	beispielsweise
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
FNP	Flächennutzungsplan
ggf.	gegebenenfalls
IEK	integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept
Kita	Kindertagesstätte
LEP	Landesentwicklungsplan
MILIG	Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung Schleswig-Holstein
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
T	Tausend
StBauFR SH 2015	Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein 2015
TöB	Träger öffentlicher Belange
u. a.	unter anderem
v. a.	vor allem
VU	Vorbereitende Untersuchung
z. B.	zum Beispiel
vgl.	vergleiche

1. Anlass und Aufgabe

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



Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebiets „Innenstadt“ (LVerM GEO SH 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 Antrags 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 Entwicklungskonzepts 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 Berichts.

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 Bewohner:innen sowie weiterer relevanter Akteur:innen.

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 Sanierungsgebiets 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 Einzelhandelskonzepts 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 Altstadtrelevante Bestandteile des Stadtentwicklungskonzepts 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 Entwicklungskonzepts 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 Fördergebiets.

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.

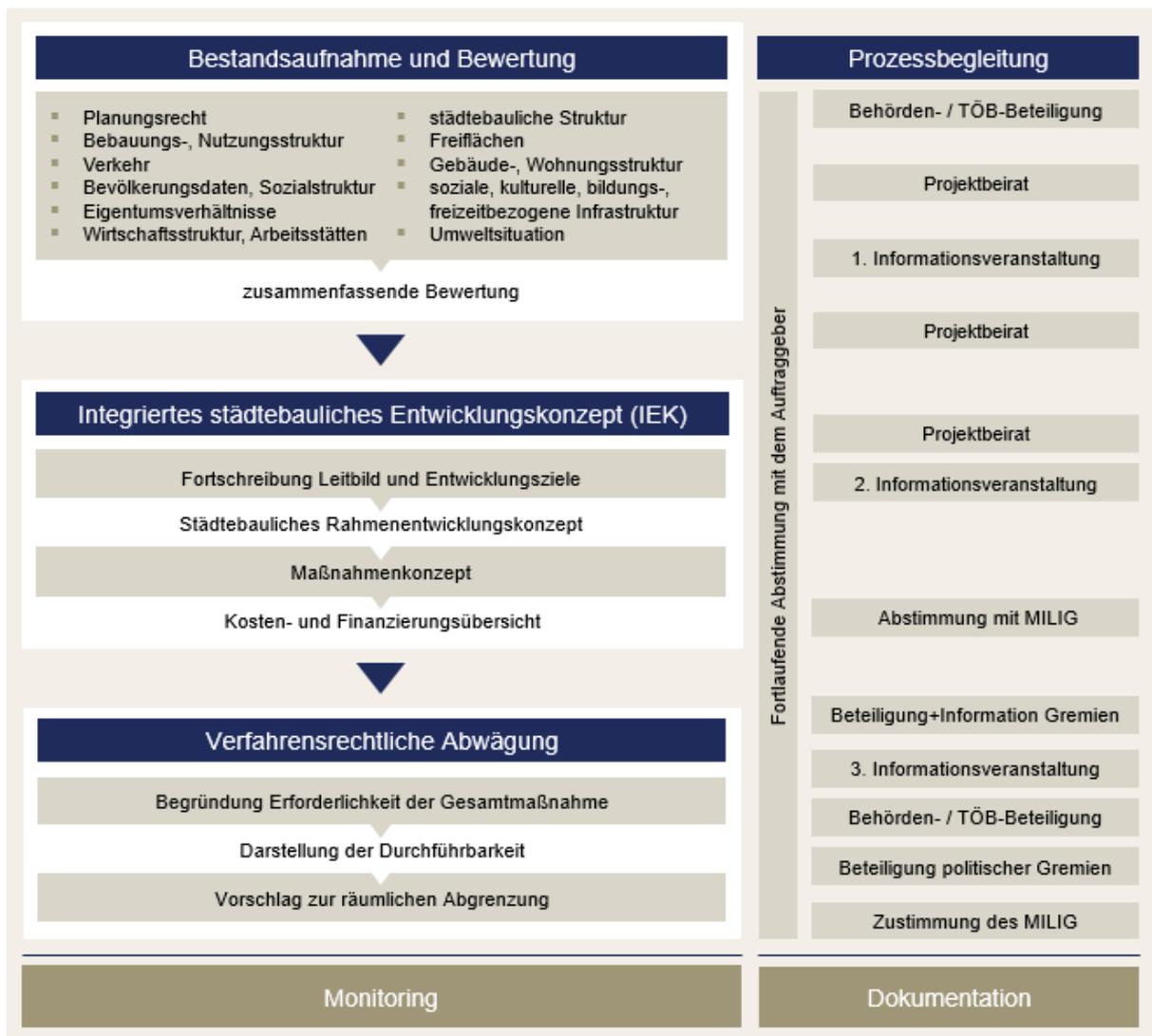


Abbildung 2: Prozessorganisation

Die detaillierte Auseinandersetzung mit der Bestandssituation innerhalb des Untersuchungsgebiets 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 Verkehrsgutachtens 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 Maßnahmenkonzepts im März 2021 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 Ergebnisse der Beteiligung ist dem Bericht als Anlage 4 beigelegt.

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 Schlüsselakteur:innen und Akteur:innengruppen geführt, um vertiefende Informationen zu erhalten. Dabei ging es zum einen um die Erfassung der akteur:innenspezifischen 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 Heiligenhafener:innen eingeladen, sich über die ersten Themenschwerpunkte, Leitlinien und möglichen Entwicklungsziele zu informieren sowie diese in einer Workshop Atmosphäre weiter zu qualifizieren. Rund 75 Heiligenhafener:innen 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.

Im Rahmen des abschließenden Angebots zur öffentlichen Information und Beteiligung, wurde der mit dem Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung Schleswig-Holstein (MILIG) abgestimmte Entwurf des Abschlussberichts zu VU und IEK präsentiert. Darüber hinaus wurden die zukünftigen Sanierungsbetroffenen und die interessierte Öffentlichkeit umfassend über die Auswirkungen der Sanierung informiert. Aufgrund der Corona-Pandemie wurde diese „Veranstaltung“ digital im Zeitraum vom 01.03.2021 bis 23.03.2021 durchgeführt und telefonische Sprechzeiten angeboten. Personen ohne Internetzugang wurde darüber hinaus ein öffentlicher Zugang im Rathaus ermöglicht, um die Unterlagen einzusehen und Fragen stellen zu können. Die Einladung er-

folgte über ein persönliches Anschreiben an die Eigentümerschaft im geplanten Sanierungsgebiet sowie die kommunale Internetseite und Pressemitteilungen. Die Dokumentationen der jeweiligen Veranstaltungen sind dem Anhang (Anlage 2) beigelegt.

Während der gesamten Laufzeit wurde der Projektbeirat VU+IEK, bestehend aus Mitgliedern der Verwaltung sowie Politik und weiteren Interessensvertreter:innen, u.a. der

- Stadtverwaltung Heiligenhafen
- verschiedenen Fraktionen
- Heiligenhafener Verkehrsbetriebe (HVB)
- Gewerbetreibenden
- Senioren-, Schwerbehinderten-, Jugendvertretung
- Kultureller und Bildungseinrichtungen

als Steuerungs- und Entscheidungsgremium mit eingebunden. Die Auftaktveranstaltung am 23.05.2019 diente der Klärung der Aussagen des bereits erarbeiteten Stadtentwicklungskonzepts 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 des Integrierten Entwicklungskonzepts zu formulieren. Am 25.11.2019 fand die dritte Sitzung des Projektbeirats statt. Hier wurden erste Maßnahmenideen vorgestellt und diskutiert.

Nach Vorlage und Abstimmung des Entwurfs zum Gesamtbericht von VU und IEK beim MILLIG fand die abschließende Sitzung des Projektbeirats als kombinierte Informationsveranstaltung gemeinsam mit der Stadtvertretung statt. Am 01.10.2020 wurde hier das Ergebnis präsentiert. Am 11.02.2021 wurde durch den Stadtentwicklungsausschuss eine Beschlussempfehlung ausgesprochen und am 29.04.2021 wurde in der Stadtvertretung der Stadt Heiligenhafen der Beschluss über VU und IEK gefasst.

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 Besucher:innen 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 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 südlich der Insel Fehmarn an der Ostsee. 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. 12 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 (LVerGeo 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 Gemeindegebiets 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 Stadtgebiets befindet sich das Landschaftsschutzgebiet "Küsten von Johannistal und Heiligenhafen einschließlich Salzwiesen". Landwirtschaftliche Flächen grenzen an den weiteren Verlauf des Stadtgebiets. 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 Fachärzt:innen und einer Kommunalverwaltung. Unterzentren gelten als wichtige Versorgungs- und Entwicklungsschwerpunkte. Die ehemalige 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 Schwerpunkttraum für Tourismus und Erholung definiert. Dem Tourismus und der Erholung wird in diesen Schwerpunktträumen 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 Feriencenter 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 Stadtgebiets sollte aus raumordnerischer, städtebaulicher und wirtschaftlicher Sicht unter besonderer Würdigung der Zentrenverträglichkeit im Rahmen eines Einzelhandelskonzepts 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 Stadtgebiets 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 Stadtgebiets 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 Jachthafen 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.

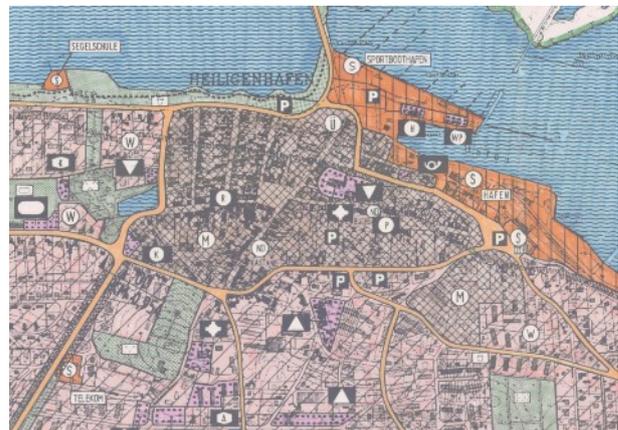


Abbildung 5: Ausschnitt aus dem FNP der Stadt Heiligenhafen (FNP 1967)

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
- B-81 Rosarium

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 Gebiets 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 Baumbestands 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 Untersuchungsgebiets „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 der BIG zum Zeitpunkt der Erstellung des IEK u. a. folgende informelle, zum Teil nicht öffentliche Planungen in Form von Konzepten, Strategien und Programmen in Auszügen vor, wurden inhaltlich erwähnt 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 Zentrenkonzepts** 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 Dienstleistern. 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 Gebiets 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, Gesund-

heit, 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 Durchgangsverkehr, Knotenpunkte und Parkraum beleuchtet. Wesentliche Erkenntnisse und Inhalte wurden regelmäßig innerhalb des Projektbeirats kommuniziert und maßgebliche Empfehlungen für die Konzeptentwicklung und die Maßnahmenbeschreibungen des IEK wurden aufgenommen.

Über die Jahre wurden der Stadt Heiligenhafen vielseitige Ideen für eine Neuordnung im Bereich der Hafenkante vorgelegt und in Gremien diskutiert. Dazu gehört bspw. die nicht veröffentlichte, **städtebaulich touristische Konzeptplanung Fischereihafen Heiligenhafen**, die in Teilen eine perspektivische Entwicklung der Hafenbereiche als Mischnutzung vorschlägt, u. a. mit Flächen für ein Bürgerhaus, ein Fischereimuseum, eine Bücherei, ein Jugendzentrum oder für Gastronomie und Einzelhandel. Der Fischereihafen soll dabei erhalten bleiben und sowohl gewerblich als auch touristisch genutzt werden.

Im Juni 2009 beschloss der Bundestag mit dem Königreich Dänemark den Bau einer **Fehmarn-Belt-Querung** in Form eines Absenktunnels zwischen Puttgarden und Rødby, welche ab 2029 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 CO₂-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.

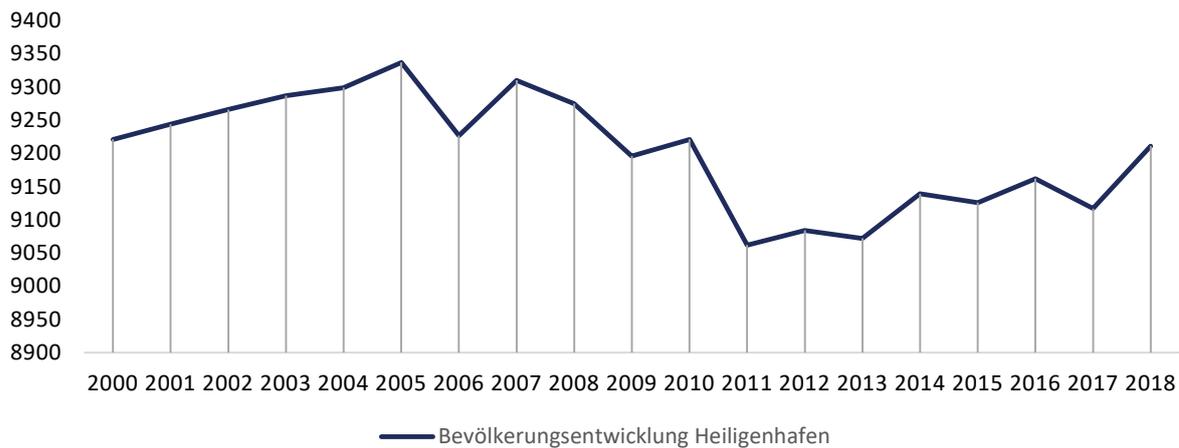


Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung Stadt Heiligenhafen (Daten: Statistisches Amt f. HH und SH 2018)

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.

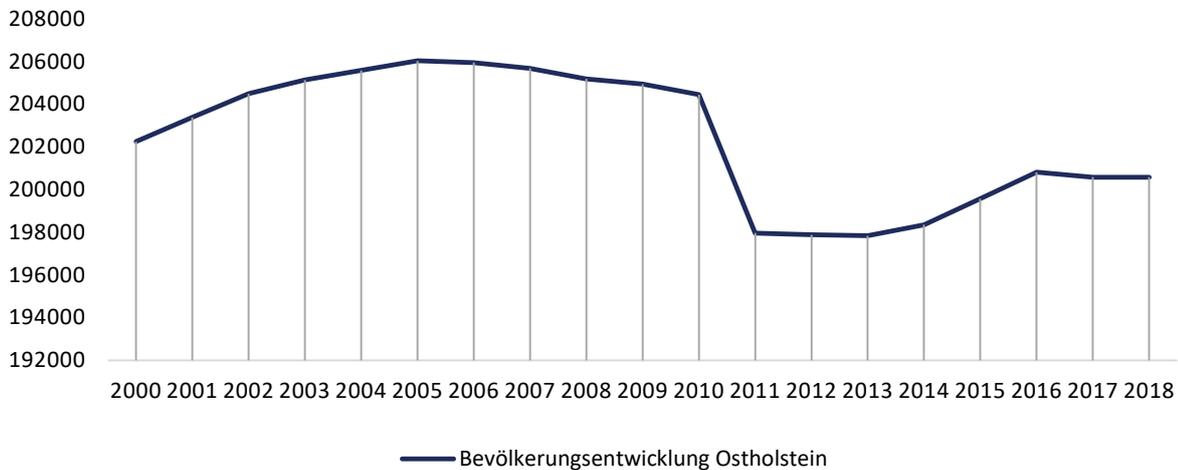


Abbildung 7: Bevölkerungsentwicklung Kreis Ostholstein (Daten: Statistisches Amt f. HH und SH 2018)

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

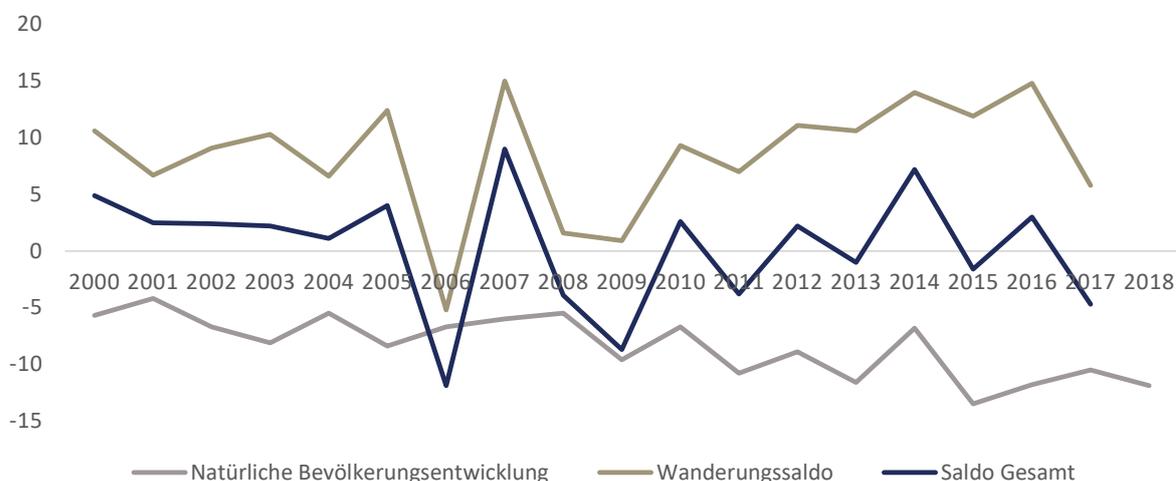


Abbildung 8: Bevölkerungssaldo (Statistisches Amt f. HH und SH 2018)

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

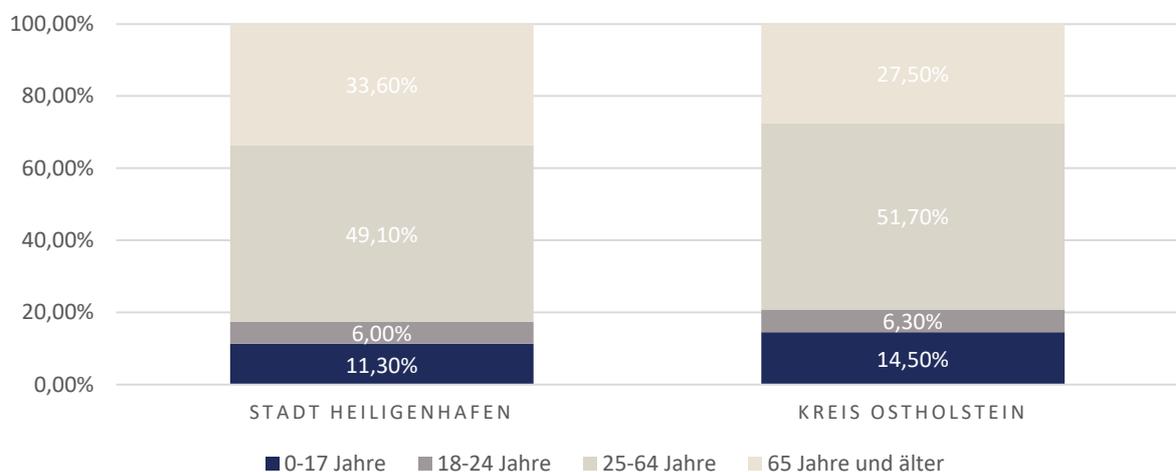


Abbildung 9: Entwicklung Altersstruktur (Statistisches Amt f. HH und SH 2018)

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. Seit einigen 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 Gemeindegebiets wählen und gleichzeitig die Arbeitsplätze in den zuvor genannten Wirtschaftszweigen durch Einpendelnde besetzt werden.

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 die Meerestechnik sind in Heiligenhafen unterrepräsentiert.

Entlang des Fischereihafens und im Gewerbegebiet sind großflächige Unternehmen aus den Bereichen verarbeitendes Gewerbe, Hafengewirtschaft, 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 Untersuchungsgebiets „Innenstadt“

Basierend auf der Einordnung in den Planungskontext inklusive der allgemeinen Rahmenbedingungen geht es im Folgenden um die Bestandsanalyse des Untersuchungsgebiets. 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 Untersuchungsgebiets zunächst um die Analyse des Gebäude- und Flächenbestands 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 mit 64,4 ha den zentralen Bereich der Stadt Heiligenhafen in Form der Altstadt, des Hafens und der angrenzenden Wohngebiete. Im Norden bilden der Binnensee, der Yachthafen 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 Untersuchungsgebiets „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 Bürger:innen 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 Yachthafens. 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 Yachthafen. Sämtliche wassernahen Freiflächen wurden in den vergangenen Jahren als attraktive Promenadenbereiche ausgebildet, sowohl in Richtung des Yachthafens, des Museumshafens und der Seebrücke als auch entlang der Binnenseepromenade. 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. Gleichzeitig hat 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 – und zunehmend weniger in der Altstadt. Dennoch bildet sie nach wie vor den Siedlungskern, der als Rückenmark die Wasser- und Hafenanlage 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 Neubaueinheiten entwickelt.

In den äußeren Bereichen des Untersuchungsgebiets 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 Untersuchungsgebiets 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 Untersuchungsgebiets 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 frühzeitigen Beteiligung und 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 Siedlungsgebiets von Heiligenhafen als solche ausgewiesen.

Grundsätzlich wurde im Rahmen der TÖB-Beteiligung von Seiten des Landrates 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 verbundene aktuelle Objektbewertungen Veränderungen in den erfassten Denkmalbeständen möglich.

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 Bereich des Thulbodens sowie im Bereich der Hafenstraße lässt sich der zentrale Nahversorgungs-, Dienstleistungs-, und Gastronomiestandort des Untersuchungsgebiets 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 Jachthafen 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 Untersuchungsgebiets 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 Hafestraße. 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 Binnen-see, Yachthafen und Fischereihafen sind zahlreiche Hotels, Ferienwohnungen, Gästezimmer und Pensionen zu finden, darüber hinaus vereinzelt im Altstadtkern, 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 Belegung.

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:

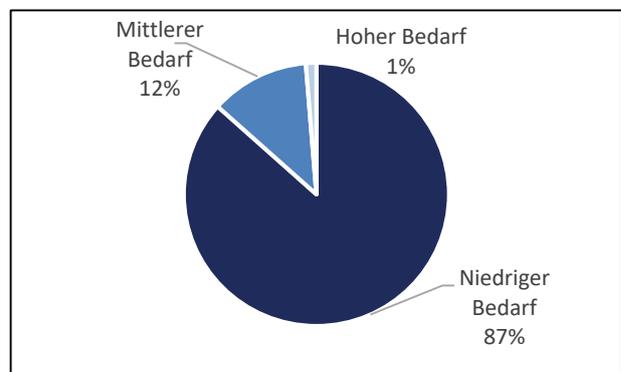


Abbildung 21: Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe Gebäude

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 Unter-

suchungsgebiet weisen 87 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 Bewohner:innen verschlechtern würde. Zwölf 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 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 umfangreich denkmalgerecht instandgesetzt.

4.2.7. Investitions- und Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer:innen

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. Von den 1.172 befragten Eigentümer:innen 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 (133 Befragte) oder keine Maßnahmen zu planen (73 Befragte). 63 Befragte 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, die zum Teil einen ungeordneten Eindruck ergeben und sich negativ auf das Erscheinungsbild auswirken. Ein in Maßstab und Gestalt differierendes 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 Hafestraße und die großmaßstäblichen Gewerbe- und Industrie-flächen 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 sind Einrichtungen der verwaltungs-, betreuungs- und sicherheitsbezogenen Infrastruktur wie z. B. das Rathaus, die Kita am Stadtpark, die Stadtbücherei oder das Heimatmuseum 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 darüber hinaus im Eigentum sonstiger Vereine oder Institutionen.

Der Verlauf der Kreisstraße über Teile der Bergstraße – Lauritz-Maßmann-Straße – Am Strande – Kiekut – Hafestraße – Wilhelmsplatz – 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 Altstadt, die wenig Veränderungsmöglichkeiten für bedarfsgerechten Wohnraum bieten, fehlt es beispielsweise im nördlichen Innenstadtbereich und in Richtung Hafenkante an zeitgemäßem und barrierefreien Wohnraum v.a. für Familien sowie Senior:innen. Letzteres nimmt zukünftig an Bedeutung zu, da sich aufgrund des demografischen Wandels die Altersstruktur der Bevölkerung verschiebt und somit erhöhte Anforderungen an ein senior:innengerechtes 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 Arbeitnehmer:innen der Hotel- und Gastronomiebetriebe fehlt. Laut der Wohnraumbedarfsanalyse für die Stadt Heiligenhafen aus dem Jahr 2017 ist ein Großteil des Mietwohnungsbestands 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.

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 Arbeitnehmer:innen 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 innerstädtischen 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 Wohnungsbaunternehmen
- 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 hafeninindustriellen Lager-, Logistik- und Umschlagsbetrieben, wie dem Landwirtschaftlichen Ein- und Verkauf Ostholstein eG (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 Hafengebiets grenzen das historische Gefüge aus kleinteiligem Einzelhandel und Gastgewerbe in westlicher und südlicher Richtung sowie der moderne Yachthafen im Norden an, der rund tausend Liegeplätze bietet.

Die Handwerker:innen 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 nicht zentrenrelevante 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 Einzelhandelskonzepts 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 Tourist:innen 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 Webgemeinschaft "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 Yachthafenpromenade in Richtung Seebrücke ist schon heute eine Verlagerung von Frequenzen in Richtung Norden spürbar. In den Erdgeschosslagen im Bereich des nördlichen Yachthafens 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 Tourist:innen nur wenig Anreize die Altstadt zu besuchen. Darüber hinaus bindet die Wegeführung 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 Tourist:innen 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 Tourist:innen, 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 Arbeitnehmer:innen 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 Yachthafens, häufig in Verbindung mit Pensions- und Hotelbetrieben. Der Fischereihafen sowie der fertiggestellte 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 Yachthafen 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 Untersuchungsgebiets haben eine Gesamtattraktivität geschaffen, die zur notwendigen kritischen Masse an Besucher:innenzahlen 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. Hier fehlen neue Impulse und frequenzbringende Ankerbetriebe, die die Altstadt auch dauerhaft für Tourist:innen und die örtliche Bevölkerung attraktiv halten. Dies wird bereits seit Jahren von den ansässigen Gastronomen kritisch u. a. auch für die Belebung der Altstadt bewertet.

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 in der Altstadt sind z. T im Winter geschlossen, kleine Betriebe geben auf
- Gastronomen, Hotellerie nicht vernetzt
- Gastronomien in Altstadt treffen teilweise nicht den Zeitgeist der Tourist:innen
- 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 Tourist:innen befördert mehr Nachfrage
- Nachfrage nach Qualität vorhanden
- Steigende Zahlen der Besucher:innen
- Investor:inneninteresse 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 Untersuchungsgebiets.

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 Untersuchungsgebiets ist darüber hinaus ein Aus- und Fortbildungsinstitut für Gesundheits- und Sozialberufe des Aneos-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 Untersuchungsgebiets 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, Familienhelfer:innen und Familienpat:innen sowie regional vorgehaltene Babytreffs und Betreuungsangebote für Kinder und Jugendliche vorhält, die sich auf das gesamte Stadtgebiet verteilen.

Der Sitz des Pflegedienstes „Die Biene“ befindet sich am Markt. Die Diakonie Sozialstation Heiligenhafens sitzt außerhalb des Untersuchungsgebiets Am Lindenhof und bietet verschiedene Pflege- und Betreuungsleistungen an, die DRK-Kleiderkammer sitzt ebenso außerhalb. Neben der Diakonie gibt es noch den ASB und die Tagespflege in der Postlandstraße.

Darüber hinaus gibt es privat geführte Pflege- und Betreuungsangebote für Senior:innen, 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, Sanitätshäuser 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 Beteiligungsveranstaltungen als engagiert dar, Politik und Verwaltung sind sich dieser Herausforderung auch seit längerem bewusst.

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

Außerhalb des Untersuchungsgebiets 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 Kleinkunsthöhne, 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 Besucher:innen und Tourist:innen. 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 wenig frequenzfördernd für die Innenstadt und für die Bewohner:innen zu Fuß und per Rad selten barrierefrei 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 Maler:innen, Musiker:innen, Gastronomen, Kunsthandwerker:innen und Künstler:innen 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 Handwerker:innen Deutschlands und bietet als solche ein vielfältiges Netzwerk und kulturelle Aktivitäten. Ihr „Gildehaus“ befindet sich jedoch außerhalb des Untersuchungsgebiets 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 Helfer:innen 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 Untersuchungsgebiets 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 2020.

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 Wasserschutzpolizeireviere Lübeck-Travemünde zusammen mit der Fischereiaufsicht im Gebäude Am Jachthafen 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 Yachthafen 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 Gemeindepastorat 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 Untersuchungsgebiets befindet sich der TSV Heiligenhafen im Lütjenburger Weg und bietet zahlreiche Ballsportarten sowie Bogenschießen und Leichtathletik an. Verschiedene private Anbieter:innen 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.

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 Senior:innen 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 Akteur:innen in sozialen Einrichtungen
- Engagierte Bürger:innen 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 Fußgänger:innen als auch Autofahrende sind zentrale Kritikpunkte. Bereits in den 1990er 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 Bewohner:innen und Besucher:innen 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 Hafenstraße 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 Untersuchungsgebiets erstreckt sich vom Fischereihafen bis Am Jachthafen und verläuft außerhalb weiter an den Steganlagen des Yachthafens 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 Yachthafen und im Übergang zu den touristischen Lagen der Yachthafepromenade 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 Hafens mit der Promenade entlang des Binnensees beschrieben werden. Die Kreuzungssituation Am Jachthafen und Am Strande wirkt als Barriere zwischen beiden Stadträumen, vor allem für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen. Durch das hohe Verkehrsaufkommen insbesondere während der Saison wird die Barrierewirkung noch weiter verstärkt.

Die im Untersuchungsgebiet befindliche Südpromenade entlang des Binnensees mit integriertem Rad- und Fußweg zieht sich vom Ostsee-Ferienpark Heiligenhafen bis nach Steinwarder. Die umfangreiche Neugestaltung dieses Abschnitts wurde bereits im Jahr 2012 abgeschlossen. 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 gut 75000 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 Siedernetz 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: Wilhelmsplatz

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 Besucher:innen. 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 Besucher:innen frequentiert. Die Fläche hat keine merkliche Vernetzungsfunktion.

Der Wilhelmsplatz stellt dem Namen nach ein historisches Platzgefüge dar und präsentiert sich als Bereich aus Verkehrs- sowie Rasenflächen, mit eingestreutem Baumbestand. Der Wilhelmsplatz 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 Freiräume

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

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 Jachthafen 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 Unterzentrum Oldenburg in Holstein. In der Innenstadt werden insgesamt sechs Bushaltestellen angefahren. Der innerörtliche Stadtverkehr, bspw. die Anbindung der Areale „Steinwarder“, „Ferienpark“, „Ortmühle“ und „Strandhusen“ oder die westlichen und südlichen Stadtgebiete, wird über die Heiligenhafener Verkehrsbetriebe in Eigenleistung abgedeckt und von der Firma Autokraft durchgeführt.

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 Reisebusse und Besucher:innengruppen 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 Firma 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 Pendler:innen und Besucher:innen ins 15 Kilometer entfernte Oldenburg in Holstein fahren. Viele Vermieter:innen bieten den Besucher:innen 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 Stadtgebiets, 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 Jachthafen 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 Besucher:innen. Gleichzeitig finden sich in diesem Gefüge auch die abgelösten Parkplätze der Bewohner:innen 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 Besucher:innen sowie der angrenzenden Hotels und des Yachthafens 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 Radfahrer:innen sowie Fußgänger:innen 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 Bewohner:innen 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. Der Ostseeküsten-Radweg verläuft bspw. von Ost nach West, zum Teil unmittelbar entlang der Hafenkante durch das Untersuchungsgebiet.

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 Fußgänger:innen und Radfahrer:innen. Dies beeinträchtigt das Ansteuern der Altstadt aus vielen Richtungen und auch die Durchquerung zu Fuß oder per Rad stellt die Bevölkerung und die Besucher:innen vor Herausforderungen. Am Strande/Am Jachthafen/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 - Radfahrer:innen und Autofahrende teilen sich meist die Fahrbahn. Entlang der Bergstraße wird der Fahrradverkehr zum Teil zusammen mit den Fußgänger:innenn 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 Radfahrer:innen 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 Fußgänger:innen und Radfahrer:innen 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 Jachthafen 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-Akteur:innen.

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 Kooperationsverein-

barung zur Umsetzung der EU-Behindertenrechtskonvention geschlossen. Mit dem speziellen Stadtführer „Heiligenhafener barrierefrei“ werden Menschen mit Behinderungen bereits heute Wege aufgezeigt, zumindest Teile des Stadtgebiets 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 Besucher:innen und Pendler:innen 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. Derzeit werden Überlegungen angestellt, zu einem möglichen Leihsystem für Pendler:innen und Tourist:innen, 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 Fußgänger:innen und Radfahrer:innen 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 Besucher:innen und Bewohner:innen. 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:innen oder Radfahrer:innen sind ungenügend vorhanden.

Die neuangelegten Promenadenbereiche um Binnensee und Yachthafen sind teilweise modern ausgestattet, allerdings wenig gestalterisch zusammenhängend und nicht überall barrierefrei zugänglich. Dies betrifft vor allem den Abschnitt zwischen Fischerei- und Kommunalhafen und Yachthafen, 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. Der Zweckverband Ostholstein sowie die ZVO Entsorgung GmbH weisen im Rahmen ihrer Stellungnahmen darauf hin, dass bei allen baulichen Veränderungen von Straßen, die sicherheitstechnischen Anforderungen der DGUV berücksichtigt werden eine Befahrbarkeit für Sammelfahrzeuge nach Möglichkeit in Vorwärtsfahrt, gegeben ist.

Zusammenfassende Bewertung Erschließung und Mobilität

MÄNGEL UND KONFLIKTE

- Verkehrsbelastung saisonal bedingt sehr unterschiedlich
- Verlauf Kreisstraße Am Strande/Kiekut als zentrale Zäsur
- Derzeit kein Zugriff für einen Umbau des Knotenpunktes Am Strande
- Überörtliche Erreichbarkeit mit ÖPNV nicht zeitgemäß für Besucher:innen oder Pendler:innen
- Funktionale Überlastungen und Nutzungskonflikte der Erschließungsräume
- Mangelnde Rad- und Fußwegeverbindungen
- substantielle Barrieren und Nutzungskonkurrenzen bezogen auf die verkehrliche Infrastruktur der Innenstadt
- Uneinheitliche Parkraumbewirtschaftung
- Ungenügende Barrierefreiheit
- Kaum Angebot für alternative Mobilitätsformen
- Kein übergreifendes Orientierungs- und Leitsystem

STÄRKEN UND POTENZIALE

- Twieten qualifizieren, um Durchlässigkeit der Stadträume zu fördern
- Kein bedeutsamer Durchgangsverkehr für die Kreisstraße vorhanden
- Östlicher Wilhelmsplatz ausbaufähig
- Westlicher Eingangsbereich bietet ausbaufähige Flächen für Mobilitätsinfrastruktur
- Nachfrage und Interesse an besserer Erreichbarkeit zu Fuß und per Rad vorhanden

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 Anbieter:innen und Betreiber:innen 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 Anbieter:innen der Kommunikationsinfrastruktur wurden in der TöB-Beteiligung abgefragt und nicht angezeigt. Die Unternehmen weisen im Rahmen ihrer Beteiligung als TöB darauf hin, dass vor Beginn von Baumaßnahmen grundsätzlich aktualisierte Leitungsauskünfte eingeholt werden müssen.

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 den Heiligenhafener Verkehrsbetrieben (HVB).

4.7.2. Ver- und Entsorgungsanlagen

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

Die Befragung der Eigentümer:innen 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 auch 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 Stadt Heiligenhafen.

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. Die Unternehmen weisen im Rahmen ihrer Beteiligung als TÖB darauf hin, dass vor Beginn von Baumaßnahmen grundsätzlich aktualisierte Leitungsauskünfte eingeholt werden müssen.

Zusammenfassende Bewertung Technische Infrastruktur

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

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 Gebiets, 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

Das Untersuchungsgebiet umfasst weder ein Wasserschutzgebiet noch ein öffentliches Trinkwassereinzugsgebiet.

Hinsichtlich der Gewässersituation in Heiligenhafen ist festzuhalten, dass die Stadt, unmittelbar an der Ostsee gelegen, in Teilen als Risikogebiet (Hochwasserrisiko) gemäß § 73 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) ausgewiesen ist. Diese Gebiete sind in der Hochwassergefahrenkarte HWGK HW200 abgebildet. Nach Auskunft des Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark u. Meeresschutz Schleswig-Holstein besteht gemäß § 82 Abs. 1 Nr. 4 Landeswassergesetz (LWG) in diesen Gebieten ein Bauverbot. Hier dürfen Anlagen nicht errichtet oder wesentlich geändert werden. Hierzu besteht die Übergangsvorschrift nach § 113 Abs. 2 LWG i. V. mit § 82 Abs. 1 Nr. 3 und 4, aber nur, wenn bei den Bauvorhaben die Schutzvorkehrungen aus § 82 Absatz 2 Nummer 6 eingehalten werden. Konkrete Genehmigungstatbestände sind im Rahmen der Umsetzung von Maßnahmen zu prüfen.

Das Untersuchungsgebiet ist durch teilweise mobil einzusetzenden technischen Hochwasserschutz gesichert.

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 Untersuchungsgebiets in einem archäologischen Interessengebiet befinden. Im Innenstadtbereich zwischen der Wendstraße, Lauritz-Maßmann-Straße und Am Strande sowie im Binnensee, im Fischereihafen und im Yachthafen 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 Yachthafens 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 Naturschutzgebiets erfüllt.

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

Hinweise zu Emissionen

Nach Auskunft des Bundesamts für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen befindet sich der Bundeswehr Truppenübungsplatz (TrÜbPl) Putlos in der Nähe des Plangebiets. Das bedeutet, dass je nach Windstärke und Windrichtung mit Lärm- und Abgasemissionen durch den militärischen Übungsbetrieb zu rechnen ist. Diese Emissionen sind bestandsgegeben. Ferner befindet sich ein Teil des Plangebiets (Bereich Postlandstraße) in einer militärischen Richtfunk-Trasse. Im Rahmen der TöB-Beteiligung wurde darauf hingewiesen, dass dies u. a. bei Bauhöhen zu Einschränkungen führen kann und das Bundesamt in weiteren künftigen Verfahren (Bauleitplanungen; insbesondere Bebauungspläne) zu beteiligen ist.

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 CO₂ 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 Klimaquartierskonzepts. 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 CO₂-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 CO₂-Ausstoßes anhand von Messungen in verschiedenen Jahren bestimmt werden.

Im Jahr 2010 wurden bereits die CO₂-Emissionen in der Stadt mit 38,880 Tonnen CO₂ ermittelt. Die Sektoren Wohnen und Gewerbe weisen nach Angaben der Analyse die größten CO₂-Emissionen auf. Diese Bereiche stellen dementsprechend ein großes Potenzial dar durch Energieeinsparungen, klimafreundliches Nutzungsverhalten und den Einsatz von energieeffizienten Geräten und Anlagen CO₂-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 Untersuchungsgebiets. 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 Konzepts ist vorgesehen.

Zusammenfassende Bewertung Umweltsituation, Klimaschutz und Klimaanpassung

MÄNGEL UND KONFLIKTE

- Umsetzung Klimaschutzkonzept wenig bekannt und Daten nicht aktuell
- Grundsätzlicher weiterer Erneuerungs- und Anpassungsbedarf hinsichtlich Energieträger im Sinne des Klimaschutzes
- Hoher Versiegelungsgrad

STÄRKEN UND POTENZIALE

- Vielfalt an schützenswerten Lebensräumen zur Erhöhung der Biodiversität
- Geschichtlich bedingte Sensibilisierung und themenbezogenes Bewusstsein in Verwaltung, Politik und Bevölkerung
- Klimaschutzkonzept 2012 liegt vor und erste Maßnahmen wurden umgesetzt - Fortschreibung möglich

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 Bürger:innen. 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, Kirchinselfriedhof als kleinklimatische Schätze mit zum Teil ausbaubaren Nutzungs- und Aufenthaltspotenzial. Die Hafenbereiche 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 Besucher:innen 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 Tagesbesucher:innen als auch Urlaubende anzusprechen.

Darüber hinaus haben die Entwicklungen der vergangenen Jahre vor allem auf der Achse Yachthafen/Seebrücke/Steinwarder eine solide Größenordnung an Hotelbetten und moderner touristischer Infrastruktur befördert, die mittlerweile ganzjährig Besucher:innen 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 Bürger:innen und Stadtgemeinschaft

Ergänzend zu den städtebaulichen Stärken und Potenzialen sind die engagierten Bürger:innen 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 Heiligenhafener:innen 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 Marktplatz und die Fußgängerzonen sind für Fußgänger:innen mit eingeschränkter Mobilität oder auch Radfahrer:innen 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 Belegung 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 beeinträchtigt maßgeblich die Wohnumfeld- und Lebensqualität sowohl der Bevölkerung als auch der Besucher:innen ein.

Stadträumliche Barrieren und defizitäre Verkehrsinfrastrukturen

Grundsätzlich ist Heiligenhafen ausreichend angebunden und erschlossen. Allerdings gibt es substantielle 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. Fußgänger:innen, Radfahrer:innen 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 Tourist:innen 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 Fußgänger:innen und Radfahrer:innen 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 Besucher:innen, mit modernen Hotels, Einkaufsmöglichkeiten im gehobenen Bedarf sowie gastronomischen Besucher:innenmagneten ausgebaut.

Wesentlicher Publikumsverkehr wird so aus der Altstadt abgezogen oder gelangt gar nicht erst in die Stadträume südlich des Hafens. Gleichzeitig wirkt vor allem die Altstadt mit ihrem Angebot auch für die örtliche Bevölkerung abgehängt - 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 Senior:innen. 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 Arbeitnehmer:innen 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 Ausbaubedürfnissen

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 Modernisierungsbedürfnisse 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 Stadtentwicklungskonzepts 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 Gebiets 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 Pendler:innen wie Besucher:innen gleichermaßen gut angebunden und bietet Alternativen zum MIV.

Die vielfältigen **öffentlichen Räume Heiligenhafens werden erhalten, aufgewertet und multifunktional bespielt**. Dies beinhaltet die attraktive und nutzungsorientierte Gestaltung der öffentlichen Stadt- und Freiräume, die für Bevölkerung und die Besucher:innen 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 Hafengewirtschaft. Dabei ist die Altstadt ganzjährig für Bürger:innen und Besucher:innen 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 Bürger:innen als auch für Besucher:innen.

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 Akteur:innen, 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
<p>Mobilität sicherstellen und Stadträume barrierefrei vernetzen</p>	<p>Die verkehrliche Neuordnung der Innenstadt hebt vorhandene Barrieren auf, als Grundlage für eine städtische Vernetzung.</p> <hr/> <p>Ein attraktives und barrierefreies Fuß- und Radverkehrsnetz durchzieht die Innenstadt und verbindet Stadt- und Erholungsräume.</p> <hr/> <p>Die Innenstadt ist überörtlich für Pendler:innen wie Besucher:innen gleichermaßen gut angebunden und bietet Alternativen zum MIV.</p>
<p>Baukultur bewahren und Stadtgestalt nachhaltig entwickeln</p>	<p>Die stadtbaukulturelle Entwicklung und die vielfältigen Qualitäten der Innenstadt sind gestalterisch erkennbar und im Zusammenhang erlebbar.</p> <hr/> <p>Die Sicherung und Aktivierung von Potenzialflächen fördert die behutsame Weiterentwicklung maßstabs- und bedarfsgerechter Raumstrukturen.</p>
<p>Öffentliche Räume erhalten, aufwerten und multifunktional bespielen</p>	<p>Öffentliche Stadt- und Freiräume sind attraktiv, multifunktional sowie nutzungsorientiert gestaltet.</p> <hr/> <p>Begegnungs- und Aufenthaltsbereiche sind saisonunabhängig erlebbar.</p>

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

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 Besucher:innengruppen sicherzustellen. Dabei gilt es auch die Nutzer:innen- und Besucher:innenströme 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 Jachthafen** 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 Fußgänger:innen und Radfahrer:innen erfolgen. Der Straßenkörper liegt aktuell im Eigentum des Kreises Ostholstein. Die Kommune prüft im Rahmen des Verkehrskonzepts, 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 Städteingang für PendlerInnen und Besucher:innen zu schaffen. Der westliche Knotenpunkt **Schmiedestraße/Bergstraße/Lütjenburger Weg** bietet viel Potenzial zur Verbesserung der stadtverträglichen 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 touristischer Ort.

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 Bestands 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 CO₂-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 Gestaltungskonzepts 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 Klimaschutzkonzepts** 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 nutzungsorientiert aufzuwerten, im Zusammenhang erkennbar und für Bewohner:innen sowie Besucher:innen uneingeschränkt ganzjährig erlebbar zu gestalten.

Die Aufwertung des historischen **Marktplatzes** inklusive Umfeld ist seit Jahren ein zentrales Anliegen der Heiligenhafener:innen 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 freiraumplanerischen Wettbewerb vorgesehen. Der barrierefreie Zugang, auch die optimierte Zonierung und Erreichbarkeit bspw. per ÖPNV sowie nutzungsorientierte 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 Besucher:innen und Bewohner:innen 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 Fußgänger:innen sowie Radfahrer:innen 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 Bewohner:innen und Tourist:innen 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, Belegung und die Angebotsvielfalt in der Innenstadt erfolgen. Mit den Gewerbetreibenden und privaten Eigentümer:innen 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 Altstadt kern 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 Wohnungsbestands** 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 Investor:innen 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 verteilt 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 Wohnungsbaugesellschaft 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 Arbeitnehmer:innen, 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 Besucher:innen 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 Akteur:innen 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 Akteur:innen 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 Händler:innen. 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 Bewohner:innen oder Eigentümer:innen 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 umfangliche 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 umfanglichen 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 Sanierungsgebiets 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. 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 7). 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 Innenstadt**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 einige gewerblich genutzte Flächen, Gebäude und Anlagen (teilweise im Bereich des ausgewiesenen Hafengebiets), die perspektivisch aufgrund wirtschaftlicher Umstrukturierungen, nicht mehr in dem jetzigen Umfang Bestand haben werden. Im Zuge einer Neuordnung sollte eine Anpassung in Art und Maß, an die städtebaulich und freiraumplanerisch attraktive Hafennord- und Westseite sowie die kleinteilige südliche Altstadt erfolgen.

Um vor allem den aktuellen Bedarfen der örtlichen Bevölkerung gerecht zu werden, kann 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 substanziell 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

Hierfür ist eine umfassende städtebauliche und funktionale Neuordnung der Hafenkante mit Hilfe eines übergeordneten städtebaulichen Konzepts und Rahmenplans erforderlich, begleitet von einem transparenten Beteiligungsprozess. Auf Grundlage einer qualifizierten Betrachtung (bspw. städtebaulicher Wettbewerb) und auch unter Beachtung bereits vorliegender Konzepte, sollte ein Rahmenplan erarbeitet werden, welcher die städtebauliche Planung und Funktionsvielfalt, räumlichen Potenziale und Grenzen festlegt und die Grundlage weiterer förderrechtlicher, planerischer und baulicher Schritte darstellt.

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 Neue Wegeverbindung Markt-Suhrenpohl (Erwerb Grundstücke) (B 2.1.1)
- 8.2 Neue Wegeverbindung Markt-Suhrenpohl (B 2.1.6)

Zuständigkeit Stadt Heiligenhafen

Kosten (geschätzt) 36 T - EUR

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, Fahrradinfrastruktur
- 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 an-geraten.

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.).

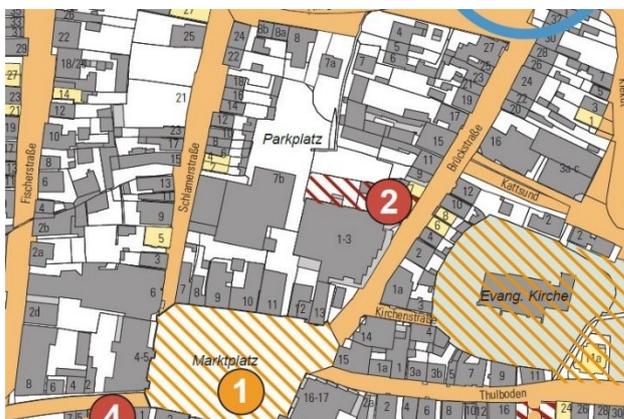
Einzelmaßnahmen

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

Zuständigkeit Stadt Heiligenhafen

Kosten (geschätzt) 3,4 Mio. EUR

Maßnahme 10 GBF 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. Brückstraße 5, Kulturdenkmal „Wohn- und Geschäftshaus“) oder als Neubau auf einer Potenzialfläche, bspw. Am Stadtgraben erfolgen. Ziel der Maßnahme ist ein Erhalt der Einrichtung vor allem als frequenzsteigernde Nutzung in der Innenstadt.

Von Seiten des Landesamts für Denkmalpflege Schleswig-Holstein werden grundsätzlich Erhalt und Umnutzungen denkmalgeschützter ortsbildprägender Substanz begrüßt, sofern diese denkmalverträglich sind. In diesem Fall wird ein frühzeitiger Einbezug der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde empfohlen, um zu prüfen, ob und inwiefern dies aus denkmalrechtlicher Sicht ermöglicht werden kann.

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 GBF Stadtbücherei (Erwerb Grundstücke) (B 2.1.1)

10.2 Alte Stadtbücherei (Freilegung) (B 2.1.4)

10.3 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 Nutzer:innengruppen vor allem aber der Bevölkerung zu berücksichtigen.

Auf Basis eines Ausbau- und Pflegekonzepts 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 inklusionsorientierten 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 Bürger:innen und Besucher:innen gleichermaßen zugänglichen und erlebbaren 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 Nutzer:innengruppen 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. So sollte bspw. im Zuge des Wettbewerbs Rücksicht auf die historischen Wegführungen genommen werden, damit diese gemeinsam mit dem Markt als Kreuzungspunkt erkennbar und ablesbar sind.

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 Einzelhandelsbereich. 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 Kattund und Kirchenstraße gestellt werden. Ziel ist die eindeutige Definition von Nutzungsbe-reichen auf den Stadtachsen für Durchgang, Spiel oder Aufenthalt und damit verbunden die Erhöhung der Nutzungsqualitäten für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen. 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.).

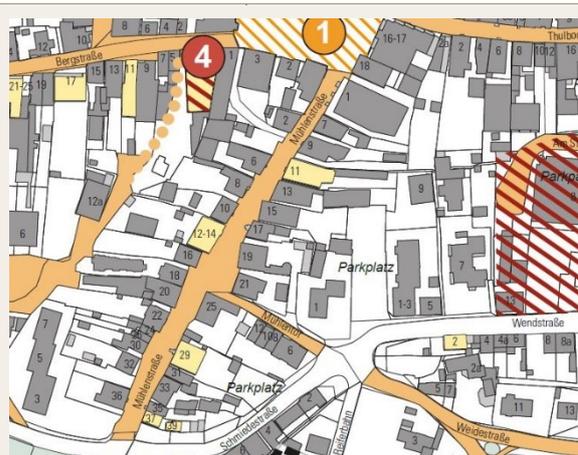
Einzelmaßnahmen

- 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) 982 T - EUR

Maßnahme 17-18 Nord-Süd-Achse, Mühlenstraße / Mühltentor



Maßnahmenbeschreibung

Die Mühlenstraße bildet den südlichen 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 Mühltentor stellt eine wichtige Querverbindung für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen 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 Mühltor (B 2.1.6)

Zuständigkeit Stadt Heiligenhafen

Kosten (geschätzt) 655 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 (Achse) (B 2.1.6)

Zuständigkeit Stadt Heiligenhafen

Kosten (geschätzt) 1,76 Mio. EUR

Maßnahme 21-23 Historische Anwohnerstraßen Altstadt



Maßnahmenbeschreibung

Die Erneuerung und Umgestaltung der historischen Straßen der Altstadt Schlammerstraße, 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. Das Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein weist in seiner Stellungnahme daraufhin, dass ein barrierefreier Ausbau aufgrund des denkmalgeschützten Straßenpflasters fraglich ist. Denkmalrechtliche Aufgabe ist der Erhalt der als Einzeldenkmale eingetragenen Straßenpflaster in der Schlammer- und Achterstraße. Diese würden bei einer Erneuerung und Umgestaltung gestört oder gar ganz zerstört werden. Dies gilt es frühzeitig zu prüfen. 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

- 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) 1,2 Mio. EUR

Maßnahme 24-25 Knoten Am Strande / Am Jachthafen / Kiekut



Maßnahmenbeschreibung

Um die Wegeverbindung zwischen der Innenstadt und der Halbinsel Steinwarder für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen 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 Jachthafen / Kiekut (K 42) vorgesehen.

Voraussetzung für die Umsetzung dieser Maßnahme ist die vorangegangene Übertragung der Kreisstraßen-Abschnitte Bergstraße, Lauritz-Maßmann-Straße, Am Strande, Kiekut, Hafenstraße 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 Fußgänger:innen und Radfahrer:innen
- 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:innen und Radfahrer:innen vorgenommen werden. Hier fehlen bspw. Warteflächen und Möglichkeiten zur Querung sowie durchgängige Wegeverbindungen.

Im Zuge der Umgestaltung Am Jachthafen 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 Fußgänger:innen unterdimensioniert und die Querung nicht sicher möglich. Radfahrer:innen 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 Herstellung und Änderung Knoten Am Strande / Am Jachthafen / Kiekut (B 2.1.6)

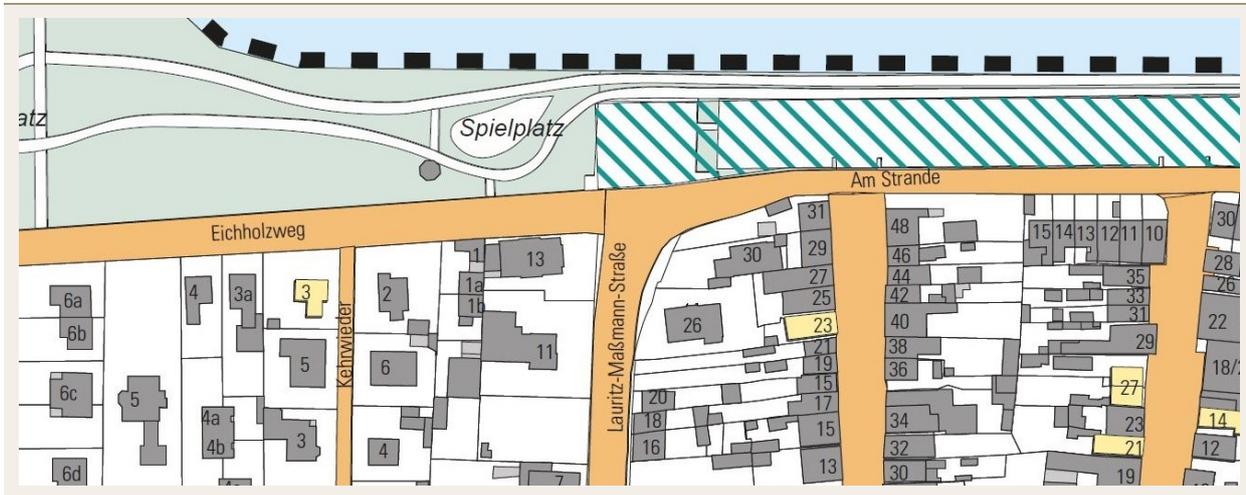
25 Herstellung Wegeverbindung Anschluss Binnensee (B 2.1.6)

Zuständigkeit Stadt Heiligenhafen

Kosten (geschätzt) 1,87 Mio. EUR

Maßnahme 26-27

Knoten 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 dreiarmliger 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 Knoten Lauritz-Maßmann-Straße / Eichholzweg / Am Strande (B 2.1.6)

27 Herstellung und Änderung Eichholzweg (B 2.1.6)

Zuständigkeit Stadt Heiligenhafen

Kosten (geschätzt) 1,39 Mio. EUR

Maßnahme 28-29 Knoten Bergstraße / Schmiedestraße / Lütjenburger Weg (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 Bergstraße / Schmiedestraße / 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 Ankunftsort für den ÖPNV/-Busverkehr kombiniert mit einem Kreisverkehr dar. Die Gesamtsituation am Wilhelmsplatz bietet Flächenreserven, die den qualifizierten Ausbau hin zu einem zentralen Ankunftsort mit alternativem Angebot für die stadtvträgliche Mobilität befördern. Der Ortseingang und die überörtliche Anbindung sollen hier gleichermaßen funktional und qualitativ für Besucher:innen, Pendler:innen und Bewohner:innen 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 Nutzungskonzepts 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 das 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. Nach Aussage des Landesamts für Denkmalpflege Schleswig-Holstein gilt es, den Erhalt des Kulturdenkmales „Doppeleiche mit Gedenkstein“, Wilhelmsplatz, zu gewährleisten sowie den Umgebungsschutz zu beachten

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

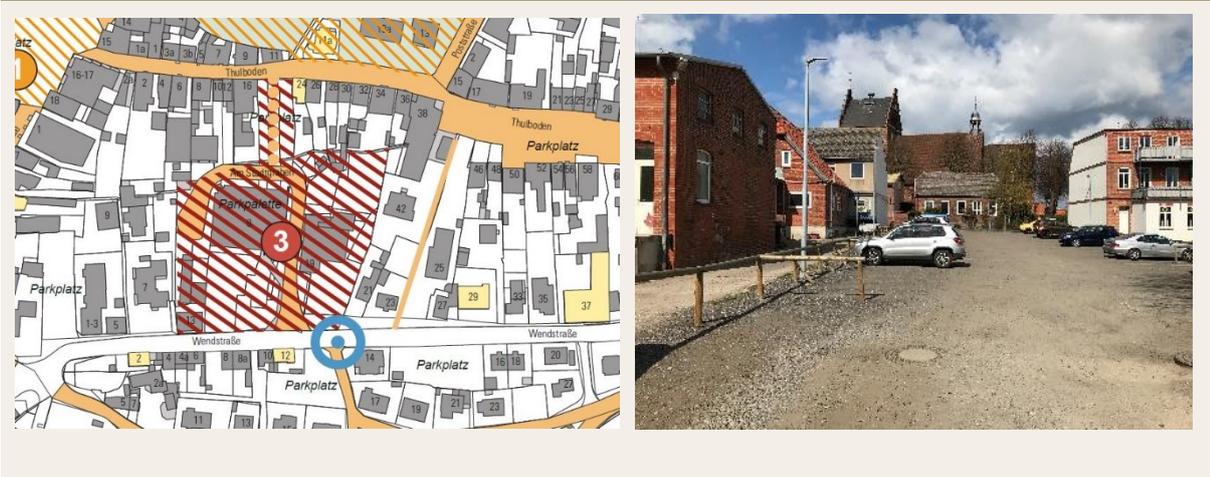
30.1 ZOB Wilhelmsplatz (Erwerb Grundstücke) (B 2.1.1)

30.2 Herstellung und Änderung ZOB Wilhelmsplatz (B 2.1.6)

Zuständigkeit Stadt Heiligenhafen

Kosten (geschätzt) 1,03 Mio. EUR

Maßnahme 31 Neue Wegeverbindung Am Stadtgraben - Thulboden



Maßnahmenbeschreibung

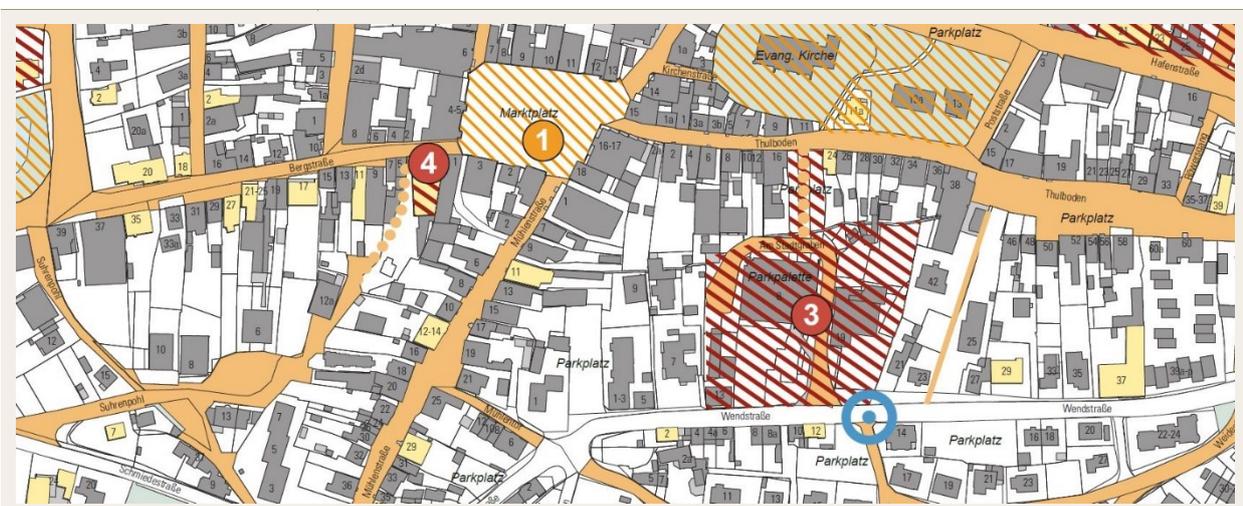
Zur Erhöhung der stadträumlichen Durchlässigkeit soll eine Wegeverbindung für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zwischen den Straßen Thulboden und Am Stadtgraben gesichert und hergestellt werden. Ggf. ist hier eine Twietenlösung erforderlich, die einen Durchgang durch den hier vorgesehenen Neubau zur 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. Die Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone im Suhrenpohl sollte in diesem Zusammenhang geprüft werden.

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) 157 T - EUR

Maßnahme 34 Promenade Am Jachthafen



Maßnahmenbeschreibung

Die Erneuerung und Umgestaltung des Promadenbereichs 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.

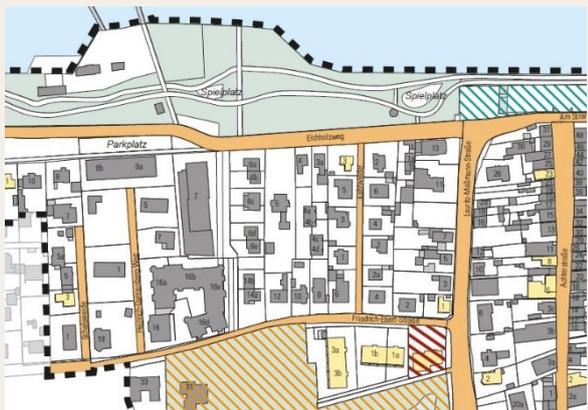
Für die Umsetzung der Maßnahme sind die örtlichen Satzungen und ggf. vertiefende Aussagen und Ergebnisse des Verkehrsgutachtens sowie des zu erstellenden Material- und Gestaltungshandbuchs zu berücksichtigen.

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 Kehrwieder (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 Regenwasserversickerung angestrebt.

Für die Umsetzung der Maßnahmen sind die örtlichen Satzungen und ggf. vertiefende Aussagen und Ergebnisse des Verkehrsgutachtens zu berücksichtigen. Die Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone im Suhrenpohl sollte in diesem Zusammenhang geprüft werden.

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) 677 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) 187 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 Wertstraße (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 Hafensstraße



Maßnahmenbeschreibung

Die Erneuerung und Umgestaltung der Hafensstraße 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 Pflegekonzepts angepasst und qualifiziert werden. Ziel ist die bessere Durchwegung sowie die Erhöhung der Aufenthaltsqualität 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. Auch im Zuge der Erstellung eines Nutzungs- und Pflegekonzepts für die historischen Grünflächen der Kirchinsel ist aufgrund des bestehenden Denkmalstatus ein frühzeitiger Einbezug der Denkmalschutzbehörden erforderlich, um die angedachte Planung entsprechend abzustimmen.

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 baulicher Anlagen Dritter**Maßnahmenbeschreibung**

Für die Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter können gemäß B 2.2.1 StBauFR SH 2015 Städtebauförderungsmittel eingesetzt werden. Hierfür ist ein gesonderter Beschluss der Stadtvertretung 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 9 Gebäuden = 1,35 Mio. Euro. Förderquote ist noch nicht festgesetzt. Beispielwert Annahme von ca. 20% der Kosten werden voll gefördert = 270 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 Eigentümer:innen und Eigentümern überlassen. Eine Modernisierungsberatung ist im Vorfeld erforderlich. Sofern die zügige und zweckmäßige Durchführung durch Eigentümerschaft nicht gewährleistet ist, kann die Stadt 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) Ca. 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

49 Betriebsverlagerung Hafenkante (B 2.2.6)

50 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 Kooperationspartner:innen 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 sonstige Beauftragte 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 Eigentümer:innen über die Änderung von Erdgeschossnutzungen oder Grundrissanpassungen sowie die gezielte Ansprache von Nutzer:innen 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 Nutzer:innen 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 Bewohner:innen und Besucher:innen 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 Stadtpaziergängen 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 Wohnraumversorgungskonzepts (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.

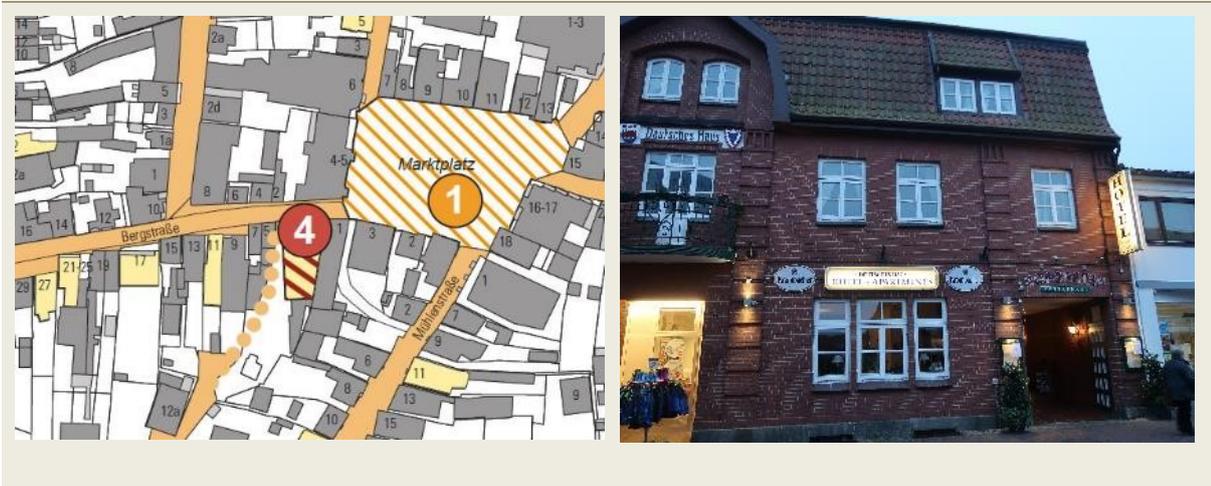
Im Zuge der Umsetzung sollen konkrete Beiträge zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z. B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität etc.).

Zuständigkeit Stadt Heiligenhafen

Kosten (geschätzt) N.N.

Maßnahme 62

GBF 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 Modernisierungskonzepts 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 (vgl. Maßnahme 8). 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 Altstadtzentrum 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 ist maßgeblich, vor allem um mehr frequenzbringende Nutzungen in der Altstadt zu verorten. Es wird angenommen, dass sich Teile der Maßnahme über Städtebauförderungsmittel finanzieren lassen. Darüber hinaus sollten ggf. anderwärtige Fördermöglichkeiten herangezogen werden.

Einzelmaßnahmen

- 62.1 GBF Bergstraße 3 (Grunderwerb) (B 2.1.1)
- 62.2 GBF Bergstraße 3 (B 2.2.5)
- 62.3 Betriebsverlagerung, Bergstraße 3 (B 2.2.6)
- 62.4 Verwaltungserweiterung (Bsp. Bergstraße 3; ohne Städtebauförderungsmittel)

Zuständigkeit Stadt Heiligenhafen

Kosten (geschätzt) 1,29 Mio. EUR

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 und der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde hieran zu empfehlen.

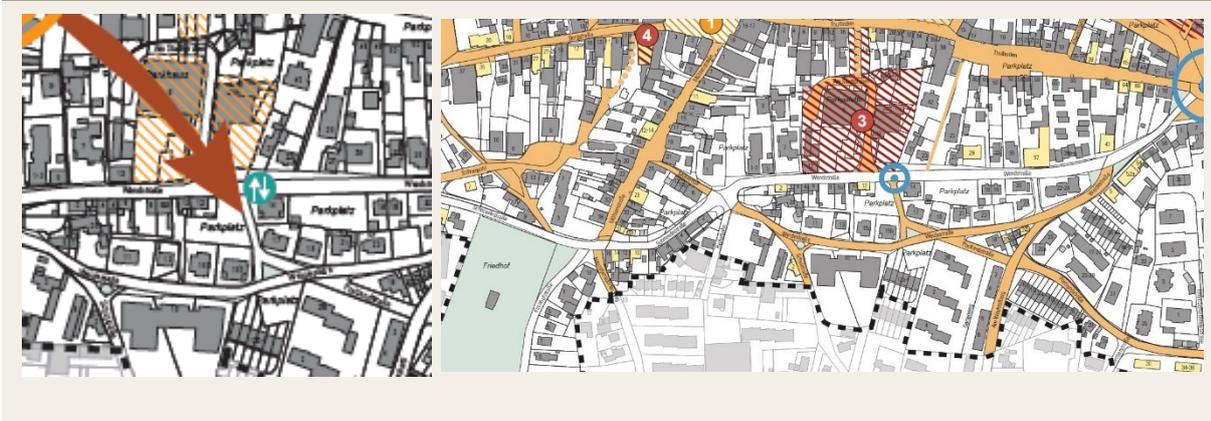
Im Zuge der Umsetzung sollen konkrete Beiträge zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z. B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität etc.).

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) 150 T - EUR

Maßnahme 64 Querung Wendstraße / Am Stadtgraben



Maßnahmenbeschreibung

Die Wendstraße ist zum Tausch an den Kreis vorgesehen. Vorab muss sichergestellt werden, dass im Zuge der Vorbereitung der Entwicklung der Flächen Am Stadtgraben / Wendstraße eine sichere Querung für Fußgänger auf der Höhe Am Stadtgraben hergestellt wird. Darüber hinaus sollten alle Maßnahmen die der Erhöhung der Verkehrssicherheit und Nutzungsqualität des Straßenzuges dienen inclusive des barrierefreien Ausbaus vor der Entlassung aus dem kommunalen Zugriff angestrebt werden.

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

Zuständigkeit Stadt Heiligenhafen

Kosten (geschätzt) 50 T - EUR

5.4. Kosten- und Finanzierungsübersicht

Die Kosten- und Finanzierungsübersicht (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

Kostenarten	Kostenübersicht in T€								
	Maßnahmen- nummer	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
B 1	Maßnahmen der Vorbereitung								
B 1.1	Maßnahmen nach §140 BauGB								
	Vorbereitende Untersuchungen und integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept	1	70.000	100%	70.000	46.667	23.333		
	Anpassung bestehender Bauleitpläne	2	30.000	100%	30.000	20.000	10.000		
	Aufstellung neuer Bauleitpläne	3	45.000	100%	45.000	30.000	15.000		
	Fortschreibung Erhaltungs- und Ortsgestaltungssatzung	4	15.000	100%	15.000	10.000	5.000		
	Verkehrskonzept	5	60.000	100%	60.000	40.000	20.000		
	Material- und Gestaltungshandbuch Innenstadt	6	20.000	100%	20.000	13.333	6.667		
	Entwicklung Hafenkante (Rahmenplan)	7.1	250.000	100%	250.000	166.667	83.333		
	Zwischensumme		490.000		490.000	326.667	163.333		
B 2	Maßnahmen der Durchführung								
B 2.1	Ordnungsmaßnahmen								
B 2.1.1.	Erwerb von Grundstücken								
	Entwicklung Hafenkante (Erwerb Grundstücke)	7.2	300.000	100%	300.000	200.000	100.000		
	Neue Wegeverbindung Markt-Suhrenpohl (Erwerb Grundstücke)	8.1	8.400	100%	8.400	5.600	2.800		
	GBF Am Stadtgraben (Erwerb Grundstücke)	9.1	517.920	100%	517.920	345.280	172.640		
	GBF Bergstraße 3 (Grunderwerb)	62.1	390.000	100%	390.000	260.000	130.000		
	GBF Stadtbücherei (Erwerb Grundstücke)	10.1	345.000	100%	345.000	230.000	115.000		
	ZOB Wilhelmsplatz (Erwerb Grundstücke)	30.1	25.000	100%	25.000	16.667	8.333		
B 2.1.4.	Freilegung von Grundstücken								
	Entwicklung Hafenkante (Freilegung)	7.3	300.000	100%	300.000	200.000	100.000		
	GBF Am Stadtgraben (Freilegung kommunale Flächen)	9.2	60.000	100%	60.000	40.000	20.000		
	GBF Am Stadtgraben (Freilegung Ankauf)	9.3	40.000	100%	40.000	26.667	13.333		
	Alte Stadtbücherei (Freilegung)	10.2	100.000	100%	100.000	66.667	33.333		
B 2.1.6	Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen								
	Stadtspark	11	300.000	100%	300.000	200.000	100.000		
	Spielplatz Stadtspark	12	220.000	100%	220.000	146.667	73.333		
	Marktplatz (inklusive freiraumplanerischer Wettbewerb)	13	1.112.540	100%	1.112.540	741.693	370.847		
	Brückstraße	14	447.700	100%	447.700	298.467	149.233		
	Kattsund	15	491.260	100%	491.260	327.507	163.753		
	Kichenstraße	16	43.340	100%	43.340	28.893	14.447		
	Mühlenstraße	17	597.960	100%	597.960	398.640	199.320		
	Mühlentor	18	56.550	100%	56.550	37.700	18.850		
	Bergstraße (Achse)	19	410.740	100%	410.740	273.827	136.913		
	Thulboden (Achse)	20	1.346.180	100%	1.346.180	897.453	448.727		
	Schlamerstraße	21	279.000	100%	279.000	186.000	93.000		
	Achterstraße	22	455.040	100%	455.040	303.360	151.680		
	Fischerstraße	23	474.300	100%	474.300	316.200	158.100		
	Knoten Am Strande / Am Jachthafen / Kiekut	24	1.840.500	100%	1.840.500	1.227.000	613.500		
	Wegeverbindung Anschluss Binnensee	25	25.800	100%	25.800	17.200	8.600		

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
Knoten Lauritz-Maßmann-Straße / Eichholzweg / Am Strande	26	506.160	100%	506.160	337.440	168.720			
Eichholzweg	27	882.360	100%	882.360	588.240	294.120			
Knoten Bergstraße/ Schmiedestraße/ Lütjenburger Weg (Mobilitätsstation)	28	194.760	100%	194.760	129.840	64.920			
Bergstraße (K 42)	29	454.860	100%	454.860	303.240	151.620			
ZOB Wilhelmsplatz	30.2	1.008.154	100%	1.008.154	672.103	336.051			
Entwicklung Hafenkante (Freizeitfläche/-angebot Jugendliche)	7.4	108.000	100%	108.000	72.000	36.000			
Neue Wegeverbindung Markt-Suhrenpohl	8.2	28.000	100%	28.000	18.667	9.333			
Neue Wegeverbindung Am Stadtgraben-Thulboden	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	33	19.800	100%	19.800	13.200	6.600			
Promenade Am Jachthafen	34	816.420	100%	816.420	544.280	272.140			
Friedrich-Ebert-Straße	35	343.260	100%	343.260	228.840	114.420			
Kehrwieder	36	78.150	100%	78.150	52.100	26.050			
Schafsweide	37	85.050	100%	85.050	56.700	28.350			
Suhrenpohl	38	676.650	100%	676.650	451.100	225.550			
GBF Am Stadtgraben	9.4	294.300	100%	294.300	196.200	98.100			
Börsengang	39	7.950	100%	7.950	5.300	2.650			
Poststraße	40	121.140	100%	121.140	80.760	40.380			
Röwersgang	41	57.450	100%	57.450	38.300	19.150			
Wertstraße	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	681.300	100%	681.300	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			
Kirchinsel und Umfeld	47	50.000	100%	50.000	33.333	16.667			
Zwischensumme		17.971.154		17.971.154	11.980.769	5.990.385			
B 2.2 Baumaßnahmen									
B 2.2.1 Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter	48	2.000.000	100%	2.000.000	1.333.333	666.667			
B 2.2.4 Entwicklung Hafenkante (Neubau von Ersatzwohnungen und sonstigen Wohnungen Dritter)	7.5	1.000.000	100%	1.000.000	666.667	333.333			
B 2.2.5 GBF Stadtbücherei	10.3	800.000	50%	400.000	266.667	133.333	400.000		
B 2.2.5 GBF Am Stadtgraben (Kultur- und Bildungshaus)	9.5	2.500.000	50%	1.250.000	833.333	416.667	1.250.000		
B 2.2.5 GBF Bergstraße 3	62.2	800.000	50%	400.000	266.667	133.333	400.000		
B 2.2.6 Betriebsverlagerung Hafenkante	49	300.000	100%	300.000	200.000	100.000			
B 2.2.6 Betriebsverlagerung, Bergstr. 3	62.3	100.000	100%	100.000	66.667	33.333			
B 2.2.6 Betriebsverlagerung Am Stadtgraben	50	100.000	100%	100.000	66.667	33.333			
B 2.3 Sonstige Maßnahmen der Durchführung									
B 2.3.4 Verfügungsfonds	51	450.000	50%	225.000	150.000	75.000		225.000	Dritte (bspw. Immobilien-Standortgemeinschaften)
B 2.3.5 Kunst im öffentlichen Raum	52	50.000	50%	25.000	16.667	8.333		25.000	Dritte (bspw. Sparkasse)

Kostenarten		Kostenübersicht in T€								
		Maßnahmen- nummer	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
	Zwischensumme		8.100.000		5.800.000	3.866.667	1.933.333	2.050.000	250.000	
B 3	Maßnahmen der Abwicklung									
B 3.1	Sanierungsträger	53.2	1.500.000	50%	750.000	500.000	250.000	750.000		
B 3.2	Zentrumsmanagement	54	250.000	50%	125.000	83.333	41.667	125.000		
B.3.4	Sonstige Beauftragte	53.1	25.000	100%	25.000	16.667	8.333	0		
B 3.5	Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung	55	80.000	50%	40.000	26.667	13.333	40.000		
	Zwischensumme		1.855.000		940.000	626.667	313.333	915.000		
	Weitere Maßnahmen aktuell ohne Förderung geltender STBauFR SH 2015 (ASO-Kulisse)									
	Fortschreibung Klimakonzept	56	25.000	N.N.				25.000		KFW
	Ärztehaus	57	N.N.	N.N.				N.N.		Investoren
	Parkraumkonzept und -leitsystem	58	50.000	N.N.				50.000		
	Übergeordnetes Informations- und Orientierungssystem	59	40.000	N.N.				40.000		
	Fortschreibung Wohnraumversorgungskonzept	60	20.000	N.N.				20.000		
	Aktivierung Wohnbauflächen	61	N.N.	N.N.				N.N.		Investoren
	Verwaltungserweiterung (Bsp.Bergstr. 3.)	62.4	N.N.	N.N.				N.N.		
	Heimattmuseum (Modernisierung und Instandsetzung)	63	150.000	N.N.				75.000	75.000	Fielmannstiftung
	Querung Wendstraße / Am Stadtgraben	64	50.000	N.N.				50.000		
	Zwischensumme		335.000		0	0	0	260.000	75.000	
	Gesamtkosten		28.751.154		25.201.154	16.800.769	8.400.385	3.225.000	325.000	

5.4.2. Finanzierungsübersicht

Finanzierungsübersicht

Konten gem. StBauFR	Einnahmeart	Einnahmen €	Summe €
	Maßnahme bedingte Einnahmen		1.800.000
A 6.2.5 (2) Nr. 1	Ausgleichsbeträge gemäß § 154 BauGB (Schätzwert)*	1.500.000	
	Einnahmen aus Pacht und Miete (Hafenkante etc.)	300.000	
	Fördermittel		15.600.769
A 6.1 (1)	Städtebaufördermittel Bund / Land	15.600.769	
	Gemeindliche Eigenmittel		11.025.385
A 6.2.2	Städtebaufördermittel Komplementärmittel Gemeinde	7.800.385	
A 7.3 (1) Nr. 5	Eigenmittel für begrenzten Fördermitteleinsatz nach B3 StBauFR SH (Sanierungsträger, Öffentlichkeitsarbeit; Zentrumsmanagement)	915.000	
	zusätzliche Eigenanteile (Bsp. GBF Kultur- und Bildungshaus, KITA, Stadtbücherei, Bergstr.3)	2.050.000	
	Eigenmittel für weitere Maßnahmen: Klimakonzept, Parkraumkonzept, Fußgängerleitsystem, Wohnraumentwicklung, Ärztehaus, Heimatmuseum etc.)	260.000	
	Mittel Dritter		325.000
	Mittel Dritter für Verfügungsfonds**	250.000	
	Mittel weiterer Investoren, bsp. Fielmannstiftung etc.	75.000	
		Gesamt	28.751.154

*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 Entwicklungskonzepts 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 Missstands“. 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 Besucher:innen und Bewohner:innen belegen weitere Missstände (§ 136 Abs. 3 Nr. 2a). Die Verkehrsanlagen sind durch die in weiten Bereichen einseitige Ausrichtung auf den motorisierten Individualverkehr für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen 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 substanzuelle 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 Eigentümer:innen eines im förmlich festgelegten Sanierungsgebiets 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 Eigentümer:innen 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 Eigentümer:innen 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 eingriffintensiver als die Sanierungsmaßnahme, andererseits bereits aufgrund der Gebietstypik hier ungeeignet. Sie zielt auf den weiträumigen Durchgangserwerb von Brach- und Konversionsflächen ab.

Die Rechtsinstrumente des Stadtumbaugebiets (§ 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 Stadtumbaugebiets nicht die erforderlichen Rechtsgrundlagen für die Sicherung der Ordnungsmaßnahmen.

Die Festlegung eines Maßnahmengebiets 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 Gebiets, 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 Untersuchungsgebiets. 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 Sanierungsgebiets sind nicht auszuschließen.

Das vorgeschlagene Sanierungsgebiet umfasst eine Fläche von 49 ha, die Sanierungsgebietsgrenze ist im Plan 15 „Abgrenzung Sanierungsgebiet“ eingezeichnet.

6.2.5. Rechtliche Begründung zur Abgrenzung des Sanierungsgebiets

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

Bei der Größe des Sanierungsgebiets 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 Sanierungsgebiets 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 27.02.2018 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 Bewohner:innen, Eigentümer:innen, 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 Entwicklungskonzepts 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 Sanierungsgebiets informiert und an der Erstellung des städtebaulichen Entwicklungskonzepts beteiligt. Abwägungsrelevante Belange wurden an den entsprechenden Stellen in den Untersuchungen berücksichtigt. Eine tabellarische Übersicht der Ergebnisse der Beteiligung befindet sich im Anhang (Anlage 3).

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 Gebiets 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.

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

i. Anlagenverzeichnis

Anlage 1 Unterlagen zum Monitoring

Anlage 2 Dokumentation der Informations- und Beteiligungsveranstaltungen

Anlage 3 Ergebnisse der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Anlage 4 Ergebnisse der Befragung der Eigentümer:innen

ii. Quellenverzeichnis

ALP Institut für Wohnen und Stadtentwicklung GmbH (2017): **Wohnraumbedarfsanalyse Heiligenhafen**. Bericht. Hamburg.

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).

Bundesrepublik Deutschland & Bundesländer der Bundesrepublik Deutschland (2020): **Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung 2020 über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104 b des Grundgesetzes zur Förderung städtebaulicher Maßnahmen (VV Städtebauförderung 2020) vom 19.12.2019 / 07.05.2020**. Online verfügbar unter: https://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/SharedDocs/Publikationen/StBauF/VVStaedtebaufoerderung2020_Liste.pdf;jsessionid=58D9946FCDC5AB749AF40BE8B160E2C6.live11292?_blob=publicationFile&v=3 (19.01.2021).

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

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

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

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

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

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

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).

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).

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

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

Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration Schleswig-Holstein (2010): **Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein**. Kiel.

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

Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten Schleswig-Holstein (2015): **Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein. StBauFR SH 2015 in der Fassung vom 01.01.2015**. Kiel.

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

Stadt Heiligenhafen (1988): **Erhaltungssatzung**. Heiligenhafen.

Stadt Heiligenhafen (1967): **Flächennutzungsplan**. Heiligenhafen.

Stadt Heiligenhafen (2015): **Gestaltungssatzung**. Heiligenhafen.

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).

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 (Ausbaubeitragsatzung)**. Heiligenhafen.

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

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

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

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2018): **Regionaldaten für Heiligenhafen**. Online verfügbar: <http://region.statistik-nord.de/detail/001000000000101000/1/0/763/> (17.03.2020).

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

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