



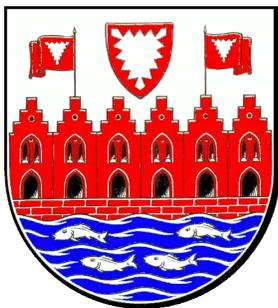
# Stadtentwicklungskonzept Heiligenhafen - Zukunft und dann?





# Inhalt

Vorwort	II
Kurzfassung	III
<b>1. Aufgabe und Rahmenbedingungen</b>	
1.1 Aufgabe des Stadtentwicklungskonzeptes	1
1.2 Prozessaufbau	2
1.3 Die Stadt Heiligenhafen	3
1.4 Soziodemografische Entwicklung	6
1.5 Vorhandene und übergeordnete Planungen	9
<b>2. Stärken und Herausforderungen</b>	
2.1 Bauen und Wohnen	17
2.2 Gewerbe	28
2.3 Einzelhandel	40
2.4 Altstadt	45
2.5 Räumliche Handlungsschwerpunkte	59
<b>3. Leitbild und Ziele</b>	
3.1 Leitlinien und Ziele	61
3.2 Räumlich-funktionales Leitbild	66
<b>4. Handlungsprogramm</b>	
4.1 Maßnahmenkatalog	69
4.2 Schlüsselprojekte	75
4.3 Empfehlung Fördergebietskulissen	91
4.4 Evaluierung und Erfolgskontrolle	93
Impressum	95



**Auftraggeber:**  
**Stadt Heiligenhafen**

Markt 4-5  
23774 Heiligenhafen  
Tel.: (04362) 906-6  
Fax: (04362) 6748  
E-Mail: [info@heiligenhafen.de](mailto:info@heiligenhafen.de)  
Internet: [www.heiligenhafen.de](http://www.heiligenhafen.de)



**Bearbeitung:**  
**CIMA Beratung + Management GmbH**

Glashüttenweg 34  
23568 Lübeck  
Tel.: (0451) 389 68-0  
Fax: (0451) 389 68-28  
E-Mail: [cima.luebeck@cima.de](mailto:cima.luebeck@cima.de)  
Internet: [www.cima.de](http://www.cima.de)

# Vorwort

Liebe Bürgerin, lieber Bürger,

Sie halten das umfangreiche Stadtentwicklungskonzept Heiligenhafen in den Händen, das im Jahr 2012 als Wegweiser für die Entwicklung der Innen- und Altstadt in Auftrag gegeben wurde.

Ich möchte mich an dieser Stelle bei allen herzlich bedanken, die zum Gelingen dieses Konzeptes beigetragen haben, allen voran bei der CIMA GmbH, die die Stadt Heiligenhafen als Planungsbüro während der gesamten Konzepterstellung professionell begleitet hat.

Wenn die Fertigstellung erst im April 2014 erfolgte, liegt es daran, dass das Thema „Stadtentwicklung“ im Zuge der Kommunalwahl 2013 in Abstimmung aller Parteien nicht zum Gegenstand des Wahlkampfes werden sollte und insofern wenige Monate ruhte. Dieses war sicherlich eine richtige und wichtige Entscheidung, die sich förderlich auf den Gesamtprozess auswirkte.

Ohne das ehrenamtliche Engagement der Selbstverwaltung, von Firmen, Vereinen, Verbänden aber auch Bürgerinnen und Bürgern hätten wir sicherlich nicht das Volumen an möglichen Maßnahmen und Ideen für das Konzept erhalten, wie es hier der Fall war. Hierfür gebührt Ihnen der Dank der Stadt Heiligenhafen!

Als Ergebnis aller Diskussionen, Gespräche, Onlinebeteiligungen, Sitzungen und Arbeitskreise haben sich 15 Schlüsselprojekte herauskristallisiert, die es nun in den nächsten Jahren umzusetzen gilt. Die Probleme in der Innen- und Altstadt sind bekannt und müssen tatkräftig angegangen werden. Ich bitte jedoch um Verständnis dafür, dass trotz hochgekrempelter Ärmel nicht morgen schon die „Bagger anrollen“ werden, um die vielfältigen Ideen und Wünsche zu realisieren.

Es bedarf jetzt weiterer Gespräche und Diskussionen der Politik, wenn es ans „Eingemachte“ geht, da nun Prioritäten der Projekte festgelegt und Haushaltsmittel für die Planungen und Umsetzungen bereitgestellt werden müssen. Wegen der begrenzten Ressourcen des städtischen Haushaltes kann dieses nur schrittweise erfolgen.

Sehen Sie das vorliegende Konzept nicht als abschließendes Papier an. Auch zukünftig wird es Entwicklungen, neue Ideen und Trends geben, die in das Konzept einfließen werden.

Die allgemeine Grundstimmung nach der öffentlichen Präsentation des Konzeptes ist erfreulicherweise sehr gut. Ich freue mich daher auf die Entwicklung in unserer Innen- und Altstadt, die Arbeit mit allen Beteiligten und hoffe, dass die vorgesehenen Maßnahmen zur Steigerung des Einkaufserlebnisses, der Aufenthaltsqualität und des Wohnwertes in Heiligenhafen beitragen.

Es grüßt Sie herzlich,

(Heiko Müller)  
Bürgermeister



## Kurzfassung

Das vorliegende Stadtentwicklungskonzept „Heiligenhafen - Zukunft und dann“ leitet auf Basis einer umfassenden Analyse, die Handlungsbedarfe und Ziele für die Stadt Heiligenhafen für die nächsten 10 bis 15 Jahre ab, um vorhandene Potenziale besser auszuschöpfen und bestehenden und drohenden Funktionsverlusten rechtzeitig zu begegnen. Basierend auf den Zielen werden Maßnahmen entwickelt, aus denen durch die projektbegleitende Lenkungsgruppe 15 Schlüsselprojekte ausgewählt wurden. Diese Schlüsselprojekte werden im Konzept vertiefend betrachtet und durch ein Handlungsprogramm operationalisiert.

Dem gesamten Planungsprozess liegt eine breite Bürgerbeteiligung zu Grunde, bei der alle Interessierten die Möglichkeiten hatten, Stärken und Schwächen zu benennen sowie Ziele und Maßnahmen vorzuschlagen, mit zu formulieren und zu bewerten. Die sehr gute Resonanz dieser Beteiligung zeigt, wie sehr den Bürgern das Wohl der Stadt am Herzen liegt. Es wird eine besondere Aufgabe der Stadtentwicklung sein, dieses Engagement auch in den Umsetzungsprozess der nächsten Jahre mitzunehmen.

Schrumpfungs- und Alterungsprozessen mit einem demografiefesten Wohnungs- und Infrastrukturangebot begegnen, die Energiewende erfolgreich und sozialverträglich umsetzen, die Altstadt und insbesondere den Markt als zentralen Mittelpunkt funktional und gestalterisch neu ordnen und neue Ausbildungs- und Beschäftigungsperspektiven schaffen sind die zentralen Herausforderungen für die Stadt Heiligenhafen.

Die Analyse zeigt, dass Heiligenhafen bereits heute über Stärken verfügt, mit denen noch viel offensiver um Einwohner, Betriebe und Touristen geworben werden kann. So verfügt Heiligenhafen über ein Infrastruktur- und Einzelhandelsangebot, das weit über die normale Ausstattung eines Unterzentrums hinausgeht, ohne dass die Stadt erforderliche Weichenstellungen für die Zukunft, z.B. in der Schullandschaft, außer Acht gelassen hat. Weiterhin hat man mit dem bereits 2012 beschlossenen integrierten Klimaschutzkonzept eine gute Grundlage geschaffen, um die Themen der Energiewende rechtzeitig anzugehen.

Darüber hinaus besitzt Heiligenhafen einige handfeste Potenziale, um neue Impulse in der Stadtentwicklung zu setzen. Hierzu zählen insbesondere die bereits angestoßenen touristischen Entwicklungen rund um den Steinwarder, die Entwicklungsmöglichkeiten am Hafen und die Impulse durch die feste Fehmarn-Belt-Querung. Aus dem gesamtgesellschaftlichen Trend zu Wellness und Gesundheit unter Berücksichtigung von Verstärkungseffekten

durch den demografischen Wandel und der vorhandenen Basiskompetenz am Standort sowie dem guten Basisangebot an Unternehmen aus der schleswig-holsteinischen Schlüsselbranche „maritime Wirtschaft“ könnten sich weitere Ausbildungs- und Beschäftigungseffekte ergeben.

Das gesamtstädtische räumliche Leitbild stellt die mögliche räumliche Entwicklung entsprechend der Ziele der Stadtentwicklung bis zum Jahr 2025 dar. Es verdeutlicht, dass die in der Analyse hergeleiteten Bedarfe an Wohn- und Gewerbeflächen unter Wahrung der bereits heute vorhandenen Nutzungszonierung im Stadtgebiet abgebildet werden können. Diese Entwicklungsherausforderungen müssen allerdings auch vor den landesplanerischen Zielen der vorrangigen Innenentwicklung sowie erforderlichen Qualifizierungsprozessen im Neubau und im Bestand gesehen werden.

Das räumliche Leitbild der Altstadt macht deutlich, dass es, um weiteren Funktionsverlusten vorzubeugen, erforderlich sein wird, sich von der altbekannten Nutzungszonierung zu lösen und zu akzeptieren, dass Nebenlagen sich künftig nutzungsstrukturell verändern werden. Das, nach Einschätzung der CIMA, größte Entwicklungspotenzial liegt hierbei in einer zeitgemäßen Entwicklung der Quartiere „Steinwarder“ mit touristisch geprägten Nutzungen, des „Hafens“ als modernes Mischgebiet, das Touristen und Bürger gleichermaßen anspricht und der „Altstadt“ als Kristallisationspunkt des öffentlichen Lebens. Wenn es gelingt, die Quartiere selbst und die Verknüpfung untereinander attraktiv auszubilden, kann dies zum Markenzeichen und Entwicklungsmotor der Gesamtstadt werden, der sich durch die kurzen Wege deutlich vom nahe gelegenen Konkurrenten Fehmarn abhebt.

Von den 15 ausgewählten Schlüsselprojekten fokussieren sich 12 räumlich auf die Altstadt. Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, sich um Mittel des Bund-Länder-Kommunen-Förderprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ zu bewerben und die Altstadt einschließlich des Stadtparks durch Beschluss als Fördergebiet festzulegen. Weiterhin wird empfohlen, nach Entwicklung eines vertiefenden Entwicklungskonzeptes für den Hafen und Klärung von Grundstücksverfügbarkeiten, sich mit diesem Bereich um Mittel des Bund-Länder-Kommunen-Programms „Stadtumbau West“ zu bemühen. Aber auch für alle anderen Maßnahmen zeigt das Handlungsprogramm Umsetzungswege auf, die aufgrund der vorhandenen Ressourcen (u.a. kommunaler Eigenanteil, Personal) jedoch vor einer für die Stadt handhabbaren Umsetzungsperspektive gesehen werden müssen.



## 1. Aufgabe und Rahmenbedingungen

### 1.1 Aufgabe des Stadtentwicklungskonzeptes

#### Stadtentwicklung vor großen Herausforderungen

Der demografische und wirtschaftliche Wandel und die damit verbundenen Konsequenzen machen auch vor der Stadt Heiligenhafen nicht halt. Ein steigender interkommunaler Konkurrenzkampf, infrastrukturelle Anpassungsnotwendigkeiten sowie ein erhöhter Profilierungsdruck auf die Innenstadt sind nur einige der Konsequenzen. Auf der anderen Seite bestehen gerade im touristischen Bereich u.a. mit dem im Jahr 2012 fertiggestellten Impulsprojekt Erlebnis-Seebrücke gute Chancen, eine Erneuerungsdynamik zu erzeugen. Die für Ende 2021 projektierte feste Fehmarn-Belt-Querung liefert ebenfalls gute Entwicklungsoptionen.

#### Aufgabe des Konzeptes: Strategische Leitlinie für die nächsten 10 bis 15 Jahre

Durch ein gesamtstädtisches Integriertes Entwicklungskonzept, besteht die Möglichkeit, sich diesen Themen auf einer strategischen Ebene mit einem Zeithorizont von mindestens 10 bis 15 Jahren zu nähern. Diese Betrachtung mündet in konkreten räumlichen und programmatischen Handlungsempfehlungen, die dann priorisiert im Rahmen eines Handlungsprogramms weiter vertieft und abgearbeitet werden können.

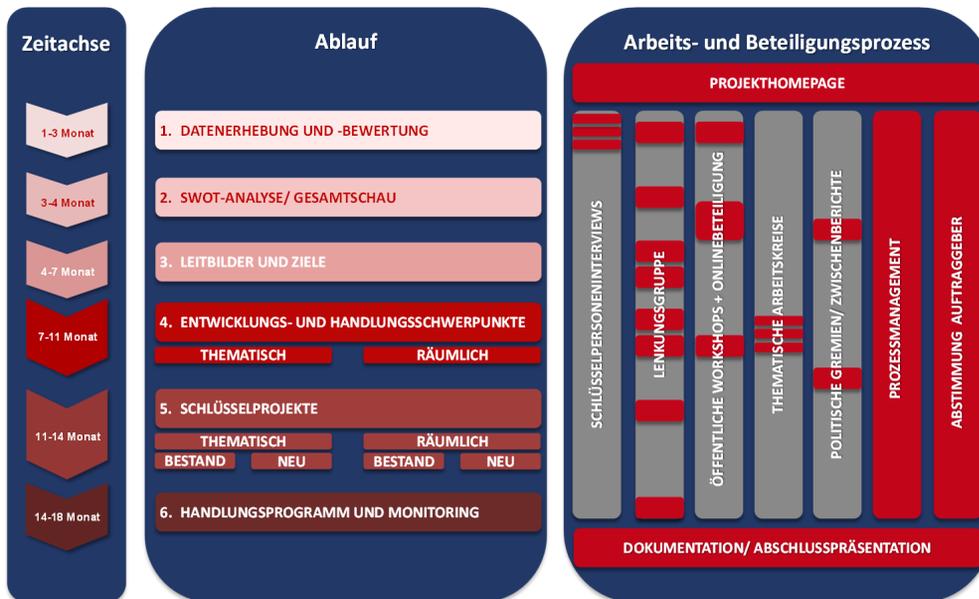
#### Integrative Betrachtung vorhandener Pläne

Das Stadtentwicklungskonzept startet nicht im luftleeren Raum. Es existieren gutachterliche, planerische und konzeptionelle Grundlagen, die es ermöglichen, den Analyseaufwand zu verschlanken und bereits im Voraus Handlungsfelder und Projekte zu identifizieren, die in einen Kontext zu anderen Themen der Stadtentwicklung gesetzt und integriert betrachtet werden müssen. Aufgrund dieser Datenlage und des erwarteten Handlungsdruckes hat die Stadt Heiligenhafen beschlossen, den Schwerpunkt des Stadtentwicklungskonzeptes bei den Handlungsfeldern „Demografischer Wandel“ (Querschnittsthema), „Bauen und Wohnen“, „Gewerbe und Einzelhandel“ sowie „Altstadt“ zu setzen.

#### Beteiligung als Chance begreifen

Eine Stärke, die kleinere Kommunen gegenüber den großen Städten besitzen, sind die ausgeprägten sozialen Netzwerke. Sie sind Informationsquelle aber auch Universalwerkzeug, um Lücken im Ausstattungskatalog zu schließen. Das Stadtentwicklungskonzept bedient sich dieser Voraussetzungen, indem es die Ideen der lokalen Akteure integriert aber auch Handlungsaufforderungen ausspricht. Mit der Vorlage des Abschlussberichtes ist die Arbeit allerdings nicht getan. In der Folge gilt es für Politik, Verwaltung, Bürger und Unternehmen, entsprechend der ausgearbeiteten Leitlinien, das Handlungsprogramm mit Leben zu erfüllen.

## 3 Prozessaufbau schematisch



## 1.2 Prozessaufbau

Der Aufbau des Prozesses lässt sich grob in die sechs Arbeitsschritte Datenerhebung und -bewertung, Stärken-Schwächen-Analyse (SWOT), Leitbilder und Ziele, Entwicklungs- und Handlungsschwerpunkte, Schlüsselprojekte sowie Handlungsprogramm und Monitoring gliedern.

Wichtigstes Legitimations- und Steuerungsgremium für die Konzeptentwicklung war die prozessbegleitende Lenkungsgruppe. Sie wurde besetzt mit Mitgliedern aus Politik und Verwaltung. Namentlich gehörten Herr Behncke, Herr Brandt, Herr Bürgermeister Müller, Frau Rübenkamp, Herr Karschnick, Herr Kinnert bzw. als Ersatz Herr Grönwald sowie Herr Poppendiecker und Herr Gaarz (beide nur stellvertretend) der Lenkungsgruppe an.

Die breite Öffentlichkeit hatte sowohl Online durch die prozessbegleitende Projekthomepage (<http://www.heiligenhafen-zukunft-und-dann.de>) als auch durch Auftakt-, Zwischenpräsentationen und einen Workshop zu unterschiedlichen Zeitpunkten Möglichkeiten, sich mit in das Projekt einzubringen und tat dieses auch mit herausragender Bereitschaft. Sämtliche Ergebnisse der Beteiligung wurden gesondert dokumentiert und der Lenkungsgruppe vorgelegt. Vorgeschlagene Stärken, Schwächen, Ziele und Projekte wurden mit in das Konzept integriert und die Bewertung der einzelnen Maßnahmen (fast 170 Vorschläge!) wurde der Lenkungsgruppe als Entscheidungskriterium zur Auswahl von Schlüsselprojekten mit vorgelegt.

In der konzeptionellen Phase fanden zu den Handlungsschwerpunkten „Bauen und Wohnen“, „Einzelhandel und Gewerbe“ sowie „Altstadt“ thematische Arbeitskreise mit lokalen Akteuren statt. Sie lieferten und vertieften Maßnahmenvorschläge, bewerteten bereits vorhandene und trugen zur Prioritätensetzung bei.

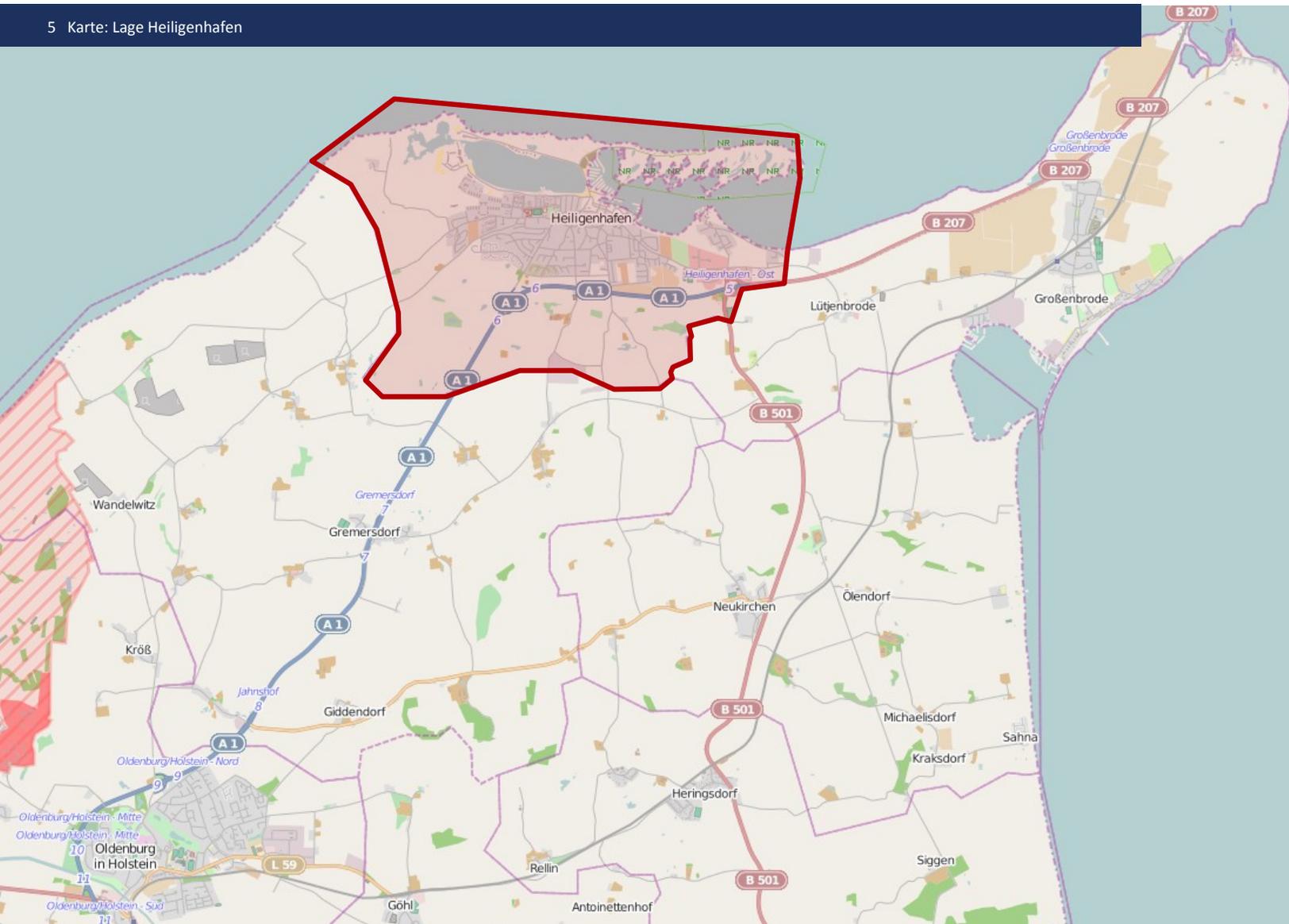
Die Ergebnisse wurden in der vorliegenden Dokumentation zusammengefasst und durch die Lenkungsgruppe zur Vorlage an die politischen Gremien legitimiert.

Darüber hinaus gab es prozessbegleitend zu ausgewählten Fragestellungen ergänzende Umfragen und Expertengespräche, z. B. um den ggf. vorhandenen Modernisierungsbedarf aus Sicht der Wohnungsunternehmen einzustufen.

## 4 Impressionen aus der Beteiligung



## 5 Karte: Lage Heiligenhafen



### 1.3 Die Stadt Heiligenhafen

#### Landschaftlich reizvolle Lage

Die rund 9.200 Einwohner zählende Stadt Heiligenhafen (Statistikamt Nord) liegt im Nordosten Schleswig-Holsteins in der Hohwachter Bucht im Kreis Ostholstein. Das ca. 1.832 ha (Statistikamt Nord) große Ostseeheilbad liegt landschaftlich reizvoll an der Ostseeküste und wird durch eine vorgelagerte Landzunge (Steinwarder/ Graswarder) geschützt.

#### Keine unmittelbare Konkurrenz durch Oberzentren

Heiligenhafen liegt rund 70 km von Lübeck und Kiel und rund 130 km von Hamburg sowie rund 200 km von Rostock entfernt. Die nächst größeren Ortschaften sind Burg auf der Insel Fehmarn im Norden, Großenbrode im Osten sowie Oldenburg i.H. im Süden.

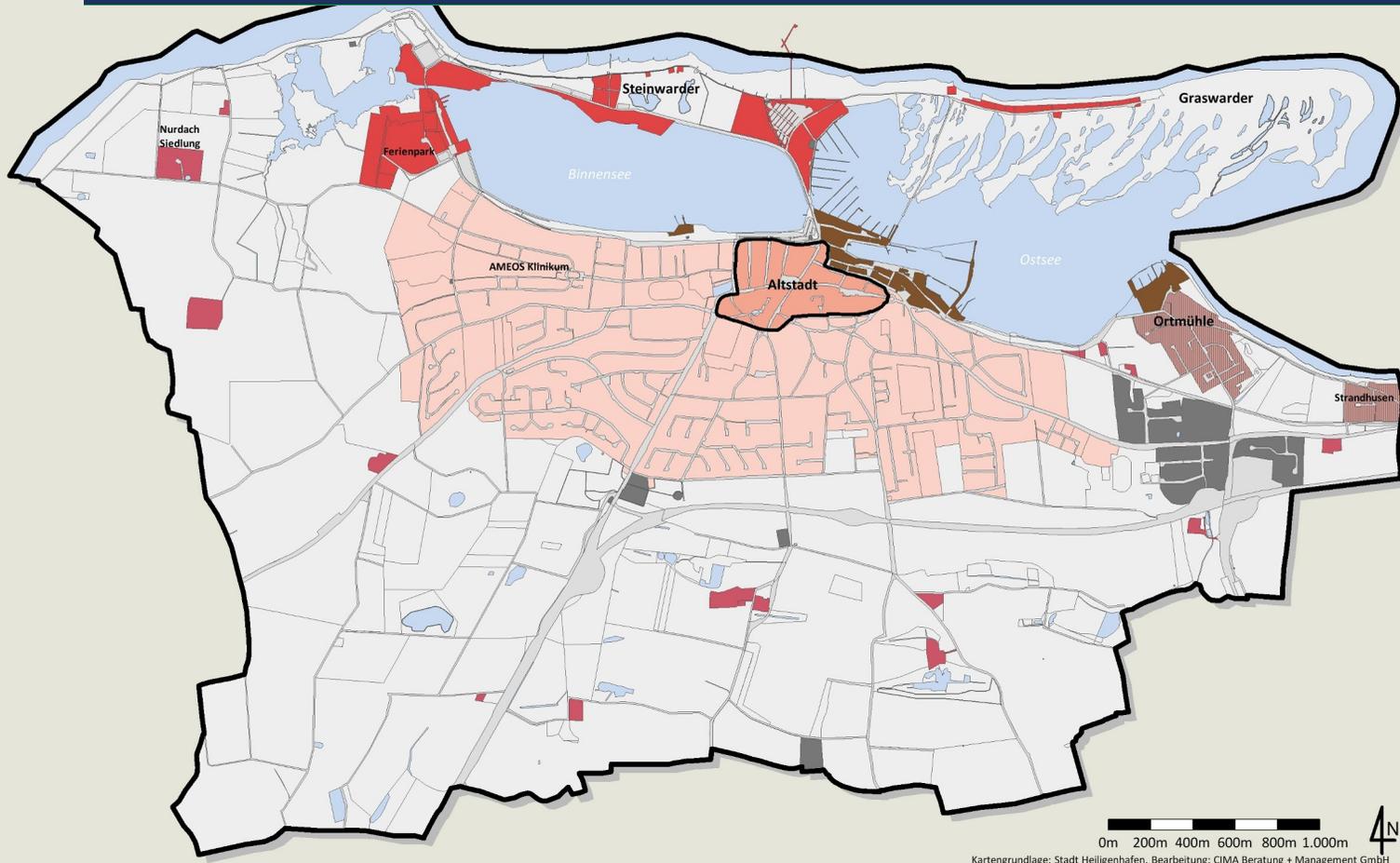
#### Anbindung vor allem im motorisierten Individualverkehr gut

Verkehrstechnisch ist Heiligenhafen durch die Bundesautobahn A1 mit den Anschlussstellen Heiligenhafen Mitte und Heiligenhafen Ost gut in das überregionale Straßennetz eingebunden. Mit der Bahn ist die Stadt über den Bahnhof in Oldenburg und die entsprechenden Anschlussbusse erreichbar. Die nächstgelegenen Flughäfen befinden sich in Lübeck (45 Minuten Fahrzeit) und Hamburg (95 Minuten Fahrzeit). Des Weiteren besteht eine direkte Fährverbindung zwischen Fehmarn und Rødby in Dänemark.

#### Bewegte Geschichte als Hafenstadt

Das wahrscheinlich als Hafenstadt um 1250 gegründete Heiligenhafen ist vermutlich aus einem Zusammenschluss der Dörfer Helerikendorp, Tulendorp, Kerstinbuerfeld, Kùsdorp

## 6 Karte: Siedlungsstruktur



Kartengrundlage: Stadt Heiligenhafen, Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH

## 6 Siedlungsstruktur

 Altstadtbereich	 Ortsteile	 Touristischer Nutzungsbereich	 Gewerbegebiet
 Hauptsiedlungsbereich	 Solitäre im Außenbereich	 Hafenbereich	

und Vrysgard entstanden. Urkundlich nachweisbar wurde Heiligenhafen 1305 durch den Grafen Gerhard II. auf seinem Schloss in Grube mit dem „Lübschen Rechte“ belehnt. Die Pest, Kriege, Feuersbrünste und Sturmfluten prägten über die Jahre eine wechselvolle Geschichte der Stadt. Auch die Auswirkungen des 2. Weltkrieges werden für die damalige Garnisonstadt deutlich spürbar. Im Zuge der großen Flüchtlingsbewegungen der Nachkriegszeit steigt die Einwohnerzahl sprunghaft von 3.800 auf fast 12.000 Einwohner an und pendelt sich im Laufe der Jahre auf die heutige Zahl ein.

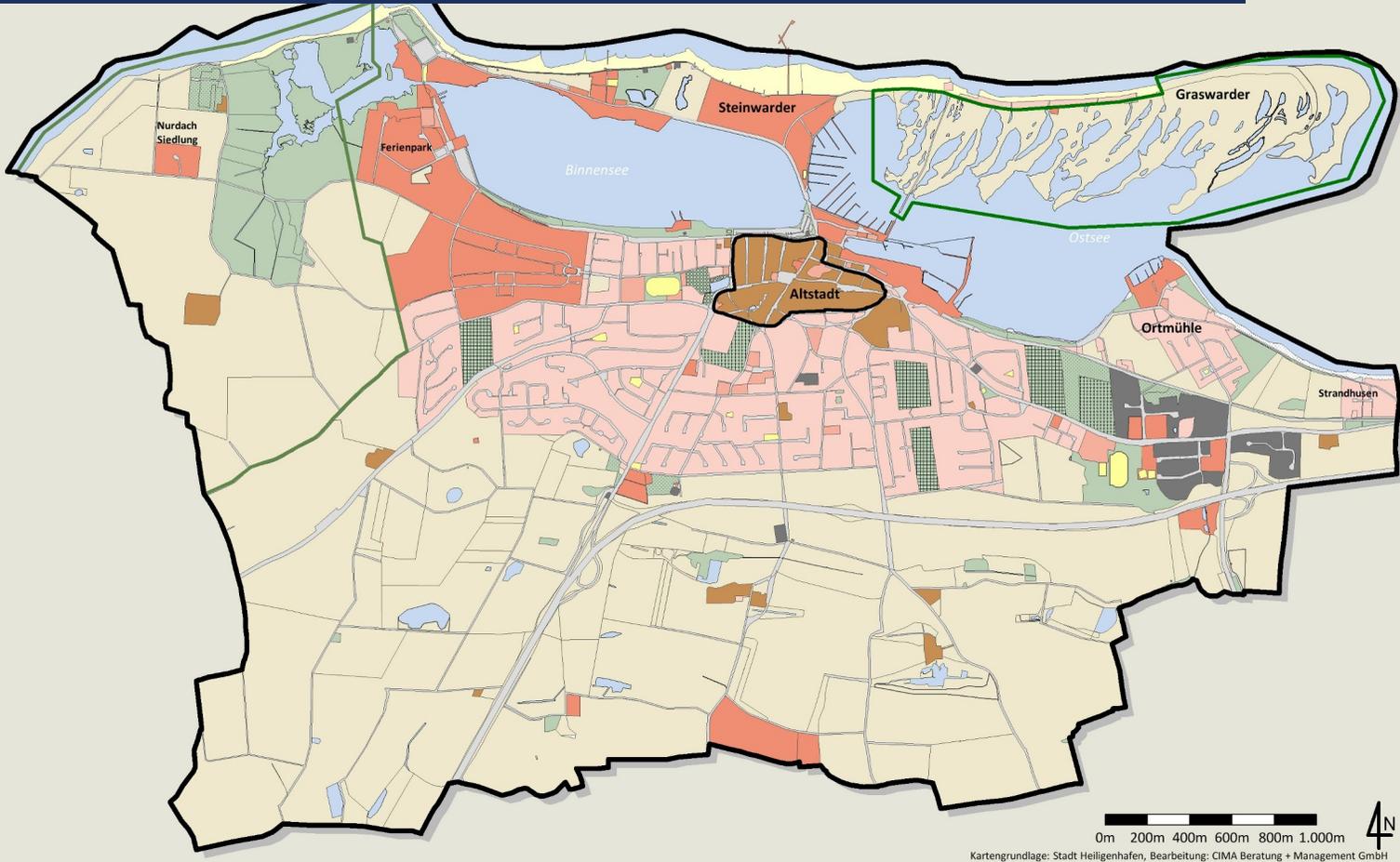
Die Siedlungsstruktur Heiligenhafens ist relativ kompakt und fast halbkreisförmig um den Kern der historischen Altstadt angelegt. Potenzielle Wohnbauflächen finden sich vor allem am südwestlichen und südöstlichen Rand dieses Halbkreises. Neben den Ortsteilen „Ortmühle“ und „Strandhusen“, die östlich durch Gewerbe und Freiflächen etwas abgetrennt vom Hauptsiedlungsbereich liegen, finden sich ausgenommen der „Nurdach-Siedlung“ im Westen der Stadt kaum Siedlungssplitter im Stadtgebiet.

Ähnlich gut geordnet zeigt sich die Nutzungsstruktur im Stadtgebiet. Um den mischgenutzten Kern der Altstadt erstrecken sich nach West, Süden und Südosten die Wohngebiete der Stadt. Das einzige Gewerbegebiet im engeren Sinne (vielfach auch durch Sondernutzungen überformt) findet sich im östlichen Teil des Stadtgebietes zwischen dem Haupt-

**Kompakte Siedlungsstruktur als Basis für kurze Wege**

**Sehr geordnete Nutzungsstrukturen**

7 Karte: Nutzungsstruktur



Kartengrundlage: Stadt Heiligenhafen, Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH

7 Nutzungsstruktur

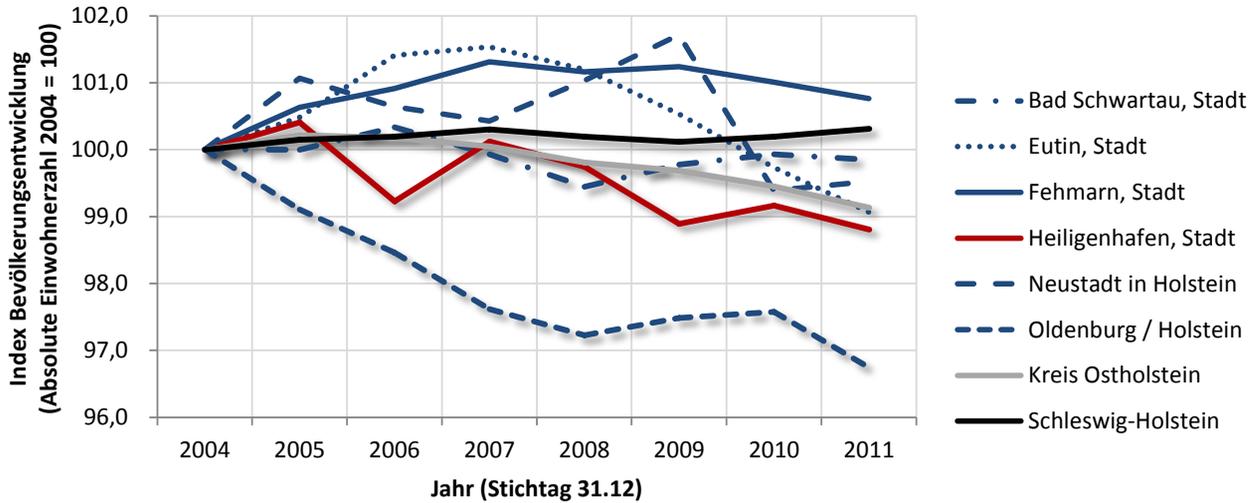
Wohnbauflächen	Sonderflächen	Abgrenzung Altstadt	Sport- / Spielplatz	Friedhof
Gemischte Bauflächen	Gemeinbedarfsflächen	Naturschutzgebiet	Grünland	Kleingärten
Gewerbliche Bauflächen	Landwirtschaft	Landschaftsschutzgebiet	Wald- / Baumflächen	Öffentl. Grün / Park

siedlungsbereich und dem Ortsteil Ortsmühle. Daneben existieren mit dem Hafengebiet im Nordosten der Altstadt, den touristischen Nutzungen auf dem Warder und rund um den Binnensee, dem Ameos-Klinikum westlich der Altstadt, dem Jachthafen im Bereich Ortsmühle, einer Einzelhandelsagglomeration an der Ausfahrt Heiligenhafen-Mitte sowie Entsorgungsflächen im Süden des Stadtgebietes zahlreiche Sondergebietsflächen. Insbesondere das kompakte Nebeneinander von Hafengebiet, Altstadt und touristischer Nutzungen ist hierbei als Standortvorteil zu unterstreichen.

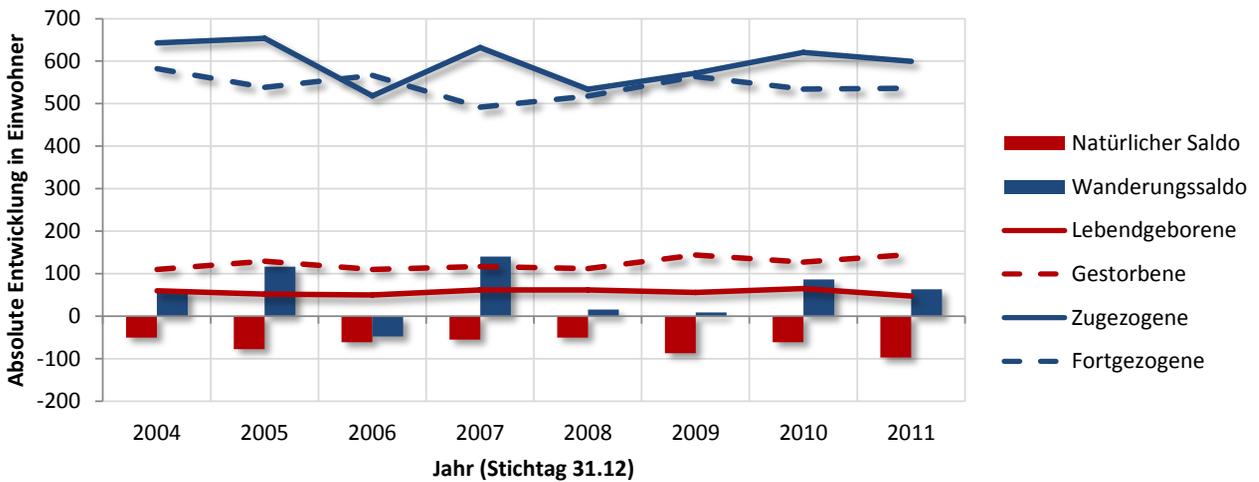
**Ortsentwicklung unter Wahrung der eigenen Identität**

Trotz der kompakten Strukturen ist der Versiegelungsgrad (Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche: 26%, Statistikamt Nord) in Heiligenhafen für eine kleinere Kommune vergleichsweise hoch (Kreis Ostholstein: 11 %, Landesdurchschnitt 13 %). Mit rund 49 % der Gesamtfläche nimmt die landwirtschaftliche Fläche den höchsten Nutzungsanteil im Stadtgebiet ein (im Landesdurchschnitt 70 %). Waldflächen spielen mit unter 2 % kaum eine Rolle. Den riesigen Binnensee ausgenommen, verfügt Heiligenhafen über wenig öffentliches Grün im Siedlungsbereich, lediglich einige Friedhöfe und Kleingartenanlagen könnten hier Kompensationsfunktionen übernehmen. Mit dem Naturschutzgebiet Graswarder im Nordosten und dem Landschaftsschutzgebiet „Küsten von Johannistal und Heiligenhafen einschließlich Salzwiesen“ im Westen befinden sich allerdings zwei größere Schutzgebiete im Stadtgebiet.

8 Vergleich Einwohnerentwicklung zwischen 2004 und 2011



9 Determinanten der Bevölkerungsentwicklung



## 1.4 Soziodemografische Entwicklung

Zum Stichtag 30.06.2012 lebten 9.184 Einwohner in der Stadt Heiligenhafen (SN SH), bei leicht erhöhtem weiblichen Bevölkerungsanteil. Der Anteil der Nicht-Deutschen Einwohner ist mit 2,3 % vergleichsweise niedrig.

Seit 2004 ist die Einwohnerzahl Heiligenhafens, entgegen der allgemeinen Entwicklung in Schleswig-Holstein, um ca. 1,2 % (SN SH) gesunken und folgt damit der Entwicklung im Kreis Ostholstein (-0,9 %). Vergleicht man die Entwicklung der Städte im Kreis miteinander hat nur Oldenburg eine ungünstigere Entwicklung genommen.

Maßgeblich verantwortlich für diesen Rückgang ist die natürliche Bevölkerungsentwicklung in Heiligenhafen. Während, ausgenommen das Jahr 2006, in jedem Jahr per Saldo Wanderungsgewinne verzeichnet werden konnten, waren die Sterbefälle seit 2004 kontinuierlich höher als die Zahl der Geburten.

Untersucht man die Struktur der Zu- und Abwanderer, zeigt sich, dass Heiligenhafen vor allem bei den sogenannten „Best Agern“ (Altersgruppe zw. 50 und 64 Jahren) per Saldo gewinnt, während Bildungswanderer und Hochaltrige im Saldo eher den Standort verlassen.

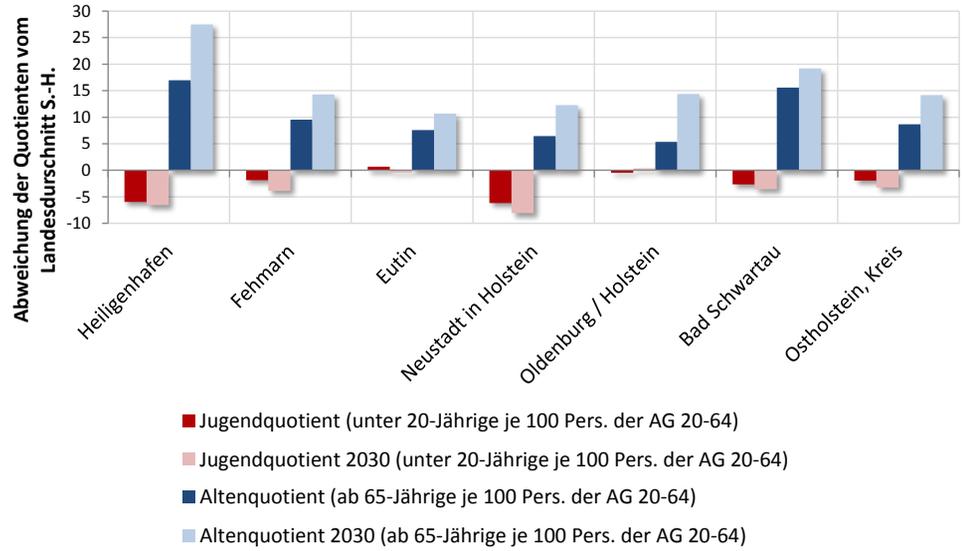
**9.184 Einwohner am 30.06.2012**

**Leichter Bevölkerungsrückgang in den letzten Jahren**

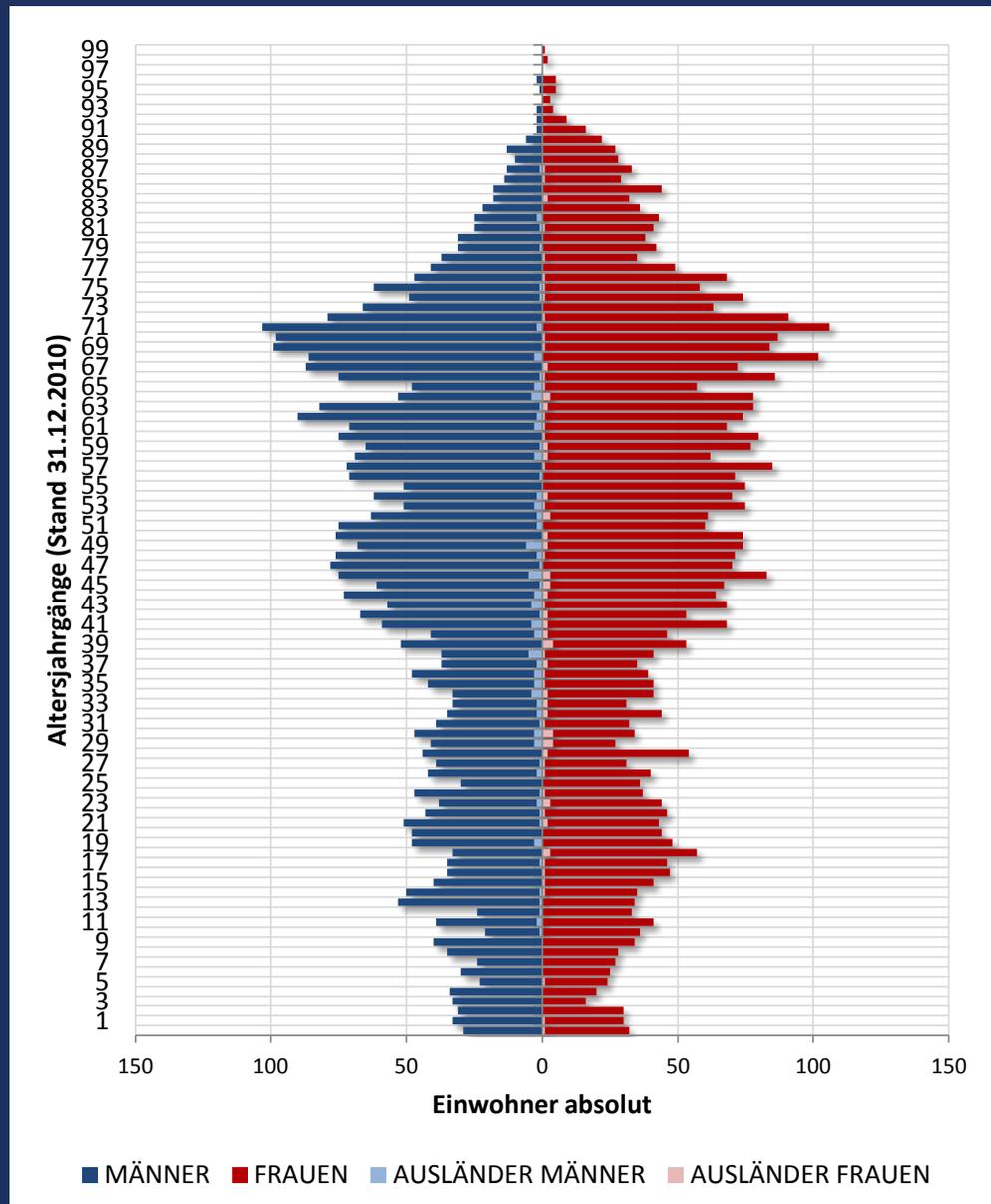
**Sterbeüberschuss maßgeblich verantwortlich für Rückgänge**

**Hohe Wanderungsgewinne beim Best Agern**

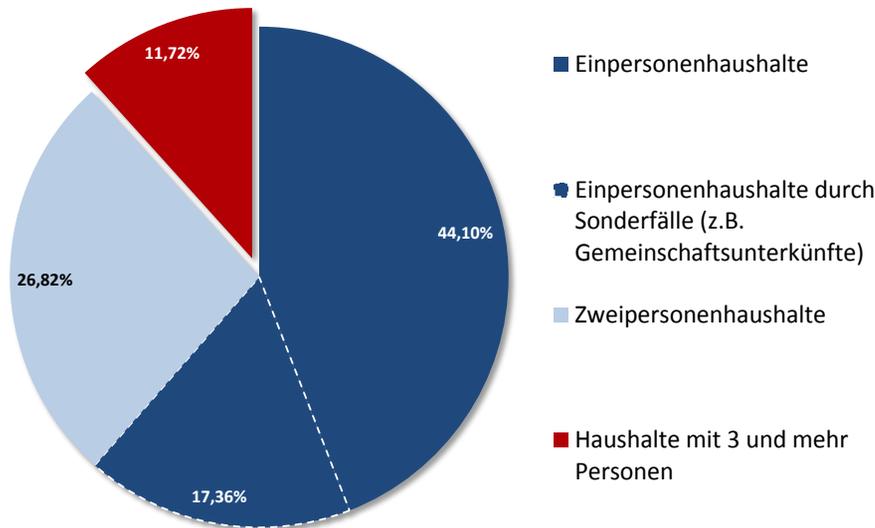
10 Alten- und Jugendquotienten heute



11 Alterspyramide 2011 Deutsche und Ausländer



12 Haushaltsstruktur in Heiligenhafen



Räumlich gesehen verliert Heiligenhafen per Saldo leicht an Einwohnern gegenüber dem Kreis Ostholstein (-69 zw. 2005 und 2011, SN SH), der Saldo gegenüber dem Land ist nahezu ausgeglichen (+6 zw. 2005 und 2011), aus dem übrigen Bundesgebiet gibt es hingegen deutliche Zugewinne (+443 zw. 2005 und 2011).

Betrachtet man die Alterspyramide der Stadt, fallen bereits 2011 (Stadt Heiligenhafen) die sehr stark vertretenen Altersjahre zwischen 67 und 71 und die gegenüber den jüngeren Altersjahrgängen deutlich stärkeren Jahrgänge zwischen 40 und 67 auf. Dieses Bild bestätigt sich, wenn man die Jugendquotienten, also dem Anteil der unter 20 Jährigen an den Personen im erwerbsfähigem Alter (20-64 Jahre) und die Altenquotienten, also dem Anteil der über 64-Jährigen an den Personen im erwerbsfähigem Alter, mit den anderen Städten im Kreis und dem Landesdurchschnitt vergleicht. Nur in Neustadt ist der Jugendquotient bereits heute noch niedriger als in Heiligenhafen (26,4, Wegweiser Kommune), der Altenquotient ist mit 53,9 der höchste aller Vergleichsstädte und liegt weit über dem Landesdurchschnitt. Die Bertelsmann-Stiftung prognostiziert weiter, dass sich der Altenquotient bis zum Jahr 2030 auf 81,3 erhöhen wird und die Zahl der Hochaltrigen (ab 80 Jahre) um 52,2 % zunehmen wird, während der Jugendquotient noch weiter abnimmt (24,4).

Sowohl die Einwohnerprognosen der Bertelsmann-Stiftung für die Stadt Heiligenhafen (-2,7 % bis 2025 und -3,7 % bis 2030) als auch die die Prognosen des Statistikamtes Nord für den Kreis Ostholstein (-3,6 % bis 2025) und Schleswig-Holstein insgesamt (-1,5 % bis 2025) sind negativ.

Ein weiterer demografischer Megatrend, der die Stadt, für ihre Größe und Lage bereits ungewöhnlich stark ergriffen hat, sind Singularisierungsprozesse. Über 60 % der Haushalte in Heiligenhafen sind Einfamilienhaushalte (Stadt Heiligenhafen). Zum Vergleich in Schleswig-Holstein lag der Anteil der Einfamilienhaushalte an allen Haushalten 2012 bei 39 % (SN SH). Erklären lassen sich diese Zahlen durch gemeldete Haushalte in den Fachkliniken, Haushalte die ihren Hauptwohnsitz in Ferienwohnungen gemeldet haben und Wohnungen in Gemeinschaftsunterkünften. Allein die Bewohner des Ameos-Klinikums machen hierbei rund 10 % der Einfamilienhaushalte aus, alle Sonderfälle zusammengenommen ca. 17 % (Stadt Heiligenhafen). Der dennoch erhöhte Anteil ist dann schließlich auf den hohen Anteil älterer Bevölkerungsgruppen zurückzuführen und ist bei Maßnahmen am Wohnungsmarkt künftig zu berücksichtigen.

**Kleinere Wanderungsverluste gg. dem Kreis, deutliche Gewinne außerhalb von S.-H.**

**Heiligenhafen muss sich auf Alterungsprozesse vorbereiten**

**Schrumpfungprozesse für Stadt und Umland wahrscheinlich**

**Hoher Singularisierungsgrad, allerdings teilweise durch Sonderfälle bedingt**



**Legende**

- Unterzentrum
- Landesentwicklungsachse
- Ländlicher Raum
- Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung
- Vorbehaltsraum für Natur und Landschaft
- Bahnstrecke (Bestand)
- Bundesautobahn (Ausbau geplant)
- Schwerpunkt für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe

## 1.5 Vorhandene und übergeordnete Planungen

Nachstehend werden zum einen übergeordnete Planungen und zum anderen auch gleichrangige informelle Planungen vorgestellt. Aus ihnen lassen sich wichtige Rahmenbedingungen für das Stadtentwicklungskonzept ableiten. Weiterhin sind die vorhandenen Konzepte wichtige, integriert zu behandelnde, inhaltliche Ergänzungen für die im Stadtentwicklungskonzept nachrangig behandelten Themen und verdeutlichen die erfolgte Schwerpunktsetzungen durch Politik und Verwaltung.

### 1.5.1 Landes- und Regionalplanung

Der Landesentwicklungsplan (LEP) Schleswig-Holstein 2010 in Kombination mit dem Regionalplan 2004 für den Planungsraum II Schleswig-Holstein Ost (Fortschreibung noch offen) stuft Heiligenhafen als Unterzentrum im strukturschwachen ländlichen Raum ein. Die Stadt- und Umlandbereiche in ländlichen Räumen sollen als regionale Wirtschafts-, Versorgungs- und Siedlungsschwerpunkte in den ländlichen Räumen gestärkt werden und dadurch Entwicklungsimpulse für den gesamten ländlichen Raum geben.

**Zentralörtliche Funktion als Unterzentrum**

**Lage an der Landesentwicklungsachse**

Heiligenhafen liegt an der Landesentwicklungsachse Hamburg-Lübeck-Puttgarden Richtung Kopenhagen und Malmö. Die Landesentwicklungsachsen sollen zur Verbesserung der räumlichen Standortbedingungen sowie zur Stärkung der Verflechtungsstrukturen im Land beitragen.

Zur generellen städtebaulichen Entwicklung beinhaltet der LEP u.a. folgende Zielaussagen:

**Integrierte Konzepte zur städtebaulichen Entwicklung**

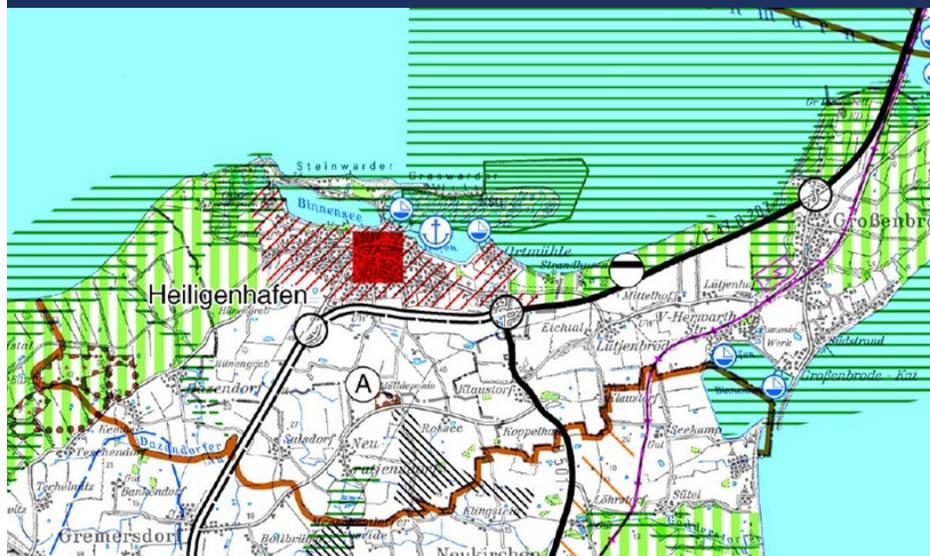
- Zur Verbesserung der Lebensverhältnisse in Städten und Dörfern (insbesondere in Zentralen Orten) und zur Stärkung von Stadt- und Ortsteilzentren sollen Maßnahmen der integrierten Stadt- und Dorfentwicklung durchgeführt werden.

**Städtebauliche Funktionsverluste vermeiden**

- Städtebauliche Maßnahmen sollen zur Behebung baulicher und sozialer Missstände in städtischen Problemlagen beitragen. Städtebaulichen Funktionsverlusten soll entgegengewirkt werden.

Zu den Schwerpunktthemen des Stadtentwicklungskonzeptes geben die Raumordnungspläne folgenden Entwicklungsrahmen für Heiligenhafen:

## 14 Auszug aus dem Regionalplan für Schleswig-Holstein Ost (Planungsraum II)



## Legende

- Unterzentrum
- ▨ Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet
- Nahbereichsgrenze
- ▨ Regionaler Grünzug
- ▨ Vorranggebiete für den Naturschutz
- ▨ Naturschutzgebiet
- ⚓ ⚓ Regional oder überregional bedeutsamer Hafen, größerer Sportboothafen

**Bauen und Wohnen**

- Schwerpunkte für den Wohnungsbau sind die Zentralen Orte und Stadtrandkerne sowie die Ortslagen auf den Siedlungsachsen
- Bedarfsgerechte Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum (Quantität und Qualität, wie Größe, Ausstattung, Lage, Gestaltung des Wohnumfeldes und Preis)
- Demografische Veränderungen beim Wohnraumangebot berücksichtigen (altengerechter Wohnraum, weniger Einfamilienhäuser)
- Die Bedürfnisse von Familien mit Kindern sollen besser berücksichtigt werden
- Entwicklung im Neubau und im Bestand unter möglichst geringer Flächeninanspruchnahme und unter Berücksichtigung der Aspekte des Klimaschutzes
- Innenentwicklung hat Vorrang vor der Außenentwicklung
- Die Ausweisung neuer Wohnbauflächen in Heiligenhafen kann aufgrund der verkehrlichen und naturräumlichen Gegebenheiten nur im Süden und Westen der Stadt Heiligenhafen erfolgen
- Die Errichtung von Zweitwohnsitzen ist zu begrenzen

**Gewerbe**

- Flächen für Gewerbe und Industrie, sind vorrangig in den Schwerpunkten auszuweisen. Schwerpunkte sind Zentrale Orte und Stadtrandkerne sowie Ortslagen auf den Siedlungsachsen
- Für die Festlegung von Gewerbebetrieben mit überregionaler Bedeutung sind zunächst der vorsorgende, überregionale Flächenbedarf und die Standortanforderungen der weiteren gewerblichen Entwicklung festzustellen
- Bei der Festlegung von Standorten für Gewerbegebiete von überregionaler Bedeutung an Landesentwicklungsachsen ist der Einzelhandel auszuschließen
- Zur Sicherung von Wachstum und Beschäftigung soll Schleswig-Holstein sich auf vorhandene und sich entwickelnde Stärken in den Kompetenzfeldern mit den größten Entwicklungspotenzialen konzentrieren und diese umwelt- und sozialverträglich ausbauen. Zurzeit sind dies Life Sciences, Maritime Wirtschaft, erneuerbare Energien, Informations- und Kommunikationstechnologie, Mikro- und Nanotechnologie, Tourismus, Ernährung, Chemie und Mineralölverarbeitung sowie Luftfahrt und Logistik
- Insbesondere soll die regionale und überregionale Zusammenarbeit zwischen Unternehmen, wirtschaftsnahen Einrichtungen, Hochschulen und Forschungs-



einrichtungen durch Kooperationsnetzwerke und Clustermanagements gefördert werden

- Neben der Unterstützung des Tourismus und des Ameos Klinikums Heiligenhafen ist eine Förderung des produzierenden und besonders des hafenbezogenen Gewerbes erstrebenswert. Zu diesem Zweck sind im Osten der Stadt Heiligenhafen Gewerbeflächen ausgewiesen
- Eine darüber hinausgehende gewerbliche Entwicklung auf der Halbinsel Wagrien ist interkommunal abzustimmen
- Im Zuge des Ausbaus der Fehmarn-Belt-Querung ist die Möglichkeit einer weiteren Gewerbeflächenentwicklung in interkommunaler Zusammenarbeit der Stadt Heiligenhafen und der Gemeinde Gremersdorf südlich der Europastraße 47/ Bundesautobahn 1 zu prüfen
- Der „Hafenstandort Heiligenhafen“ soll erhalten und im Rahmen eines Hafennutzungskonzepts regionalspezifisch weiterentwickelt werden (Fischereihafen, Fischanlandeplatz, Umschlagplatz Getreidehandel, Ausflugsverkehr und Hochseeangeln)
- Der Sportboot- und Kommunalhafen soll weiterentwickelt und qualitativ ausgebaut werden
- Der Schwerpunkt der touristischen Entwicklung liegt dabei in der Weiterentwicklung als „Maritimes Urlaubsland“
- 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 und die Wachstumspotenziale des Tourismus genutzt werden
- Das private touristische Angebot (Beherbergung, Gastronomie, Freizeiteinrichtungen usw.), die kommunale Infrastruktur sowie die Ortsbilder der Tourismusorte im Land sollen qualitativ und zielgruppengerecht aufgewertet werden. Hierbei sind auch in ihrer Bedeutung anwachsende Gruppen in den Blick zu nehmen, wie zum Beispiel ältere Menschen, Menschen mit Behinderung oder Menschen mit Migrationshintergrund
- Hochwertige Standorte, insbesondere in direkter Strand-, Wasser- oder Promenadenlage, für die die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich wird, sollen zur Stärkung des örtlichen und regionalen Tourismus hochwertigen Tourismuseinrichtungen und -angeboten vorbehalten werden

## 16 Feriencentrum Heiligenhafen



- Die Städte sollen durch Kultur- und Einkaufsangebote, städtebauliche Maßnahmen und eine gute verkehrliche Anbindung ihre Entwicklungschancen im Marktsegment Städtetourismus verbessern
- Die Funktion Heiligenhafens als Feriencentrum ist qualitativ auszubauen und aufzuwerten, Maßnahmen der Saisonverlängerung sind zu ergreifen
- Die Angebotsstruktur im Beherbergungsbereich ist durch höherwertige Hotelangebote mit Tagungseinrichtungen sowie Ferienhäuser zu ergänzen
- Im Ferienpark Heiligenhafen stehen vor allem Maßnahmen zur Erneuerung, Aufwertung und Ergänzung der Infrastruktureinrichtungen an

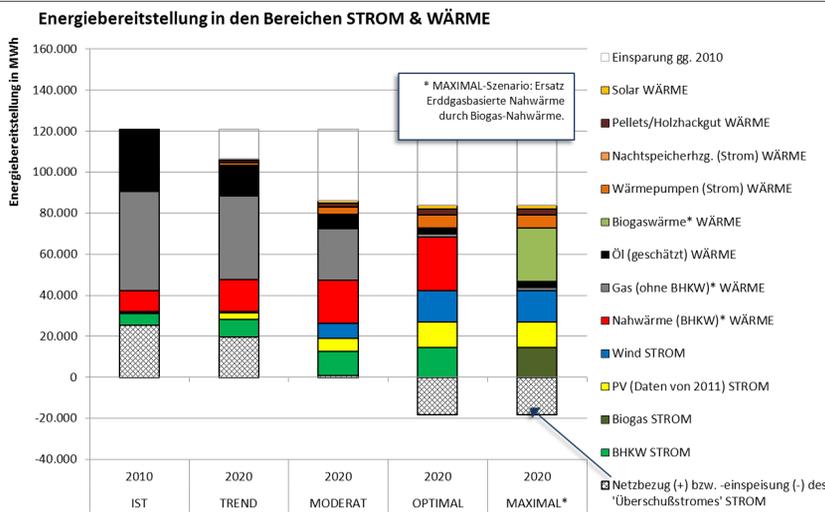
**Einzelhandel**

- Unterzentren stellen für die Bevölkerung ihres Verflechtungsbereichs die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des qualifizierten Grundbedarfs sicher. In dieser Funktion sind sie zu stärken und ihr Angebot ist bedarfsgerecht weiterzuentwickeln
- Nahbereich: Stadt Heiligenhafen, amtsfreie Gemeinde Großenbrode, vier Gemeindeteile der Gemeinde Gremersdorf (nördlicher Teil der Halbinsel Wagrien)
- Es gelten Beeinträchtungsverbot, Kongruenzgebot, siedlungsstrukturelles und städtebauliches Integrationsgebot
- Anpassung der Bauleitplanung zum Schutz des Versorgungssystems
- Die Vereinbarkeit von Ansiedlungsbegehren zur Einrichtung von Einzelhandelszentren außerhalb des Stadtgebietes sollte aus raumordnerischer, städtebaulicher und wirtschaftlicher Sicht unter besonderer Würdigung der Zentrenverträglichkeit im Rahmen eines Einzelhandelskonzepts für die Stadt Heiligenhafen geprüft werden

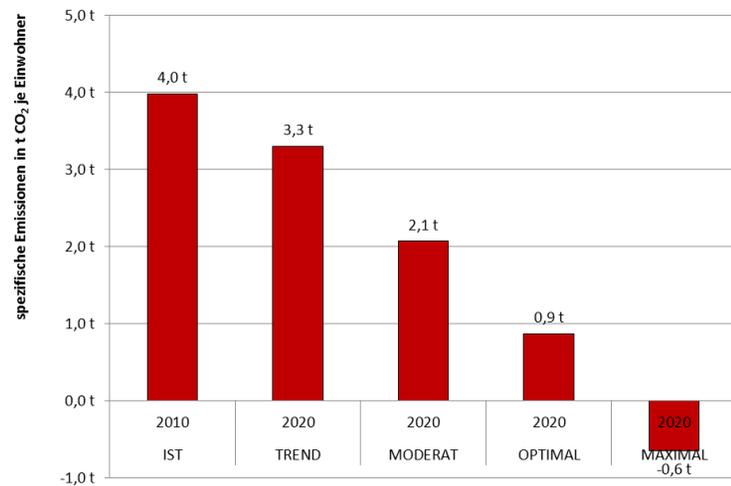
**Altstadt**

- Weiterentwicklung des zentralen Stadtkerns Heiligenhafens zu einem attraktiven Dienstleistungs- und Versorgungszentrum. Die vorhandenen Einzelhandelsbereiche in der Altstadt und am östlichen Ortseingang sollen erhalten werden
- Die Einkaufsfunktion der Altstadt soll durch verkehrs- und nutzungsbezogene Maßnahmen gestärkt und gefördert werden
- Zukünftig wird die Entwicklung von Handel und Dienstleistungen in Heiligenhafen zunehmend vom Wirtschaftszweig Tourismus und der damit verbundenen Standortgunst abhängen

17 Mögliche Einsparpotenziale im Bereich Energiebereitstellung



18 Mögliche Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen



### 1.5.2 Klimaschutzkonzept

**Beschlossenes Klimaschutzkonzept liegt vor**

Das Büro Energiemanufaktur Nord (EMN) hat 2012 ein Klimaschutzkonzept für die Stadt Heiligenhafen erarbeitet, das von der Stadtvertretung beschlossen wurde. Ziel des Klimaschutzkonzeptes ist es, Möglichkeiten zum Klimaschutz für die Stadt Heiligenhafen aufzuzeigen. Der Erfolg kann an der Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes gemessen werden.

**Szenarien verdeutlichen hohe Einsparpotenziale**

Hierzu wurden drei Szenarien (Trend/ Moderat/ Optimal) für den Zeitraum von 2010 bis 2020 aufgestellt, um mögliche Entwicklungen im Klimaschutz in Heiligenhafen darzustellen. In allen drei betrachteten Szenarien sind sowohl auf der Erzeugungsseite wie auch auf der Verbrauchsseite Optimierungs- und Veränderungsprozesse eingeflossen. In einem vierten MAXIMAL-Szenario werden die im Optimal-Szenario verbleibenden fossilen Energiemengen durch erneuerbare Energien substituiert: Biogas anstatt Erdgas für die BHKW. Anhand der Berechnungen und Modelle wird deutlich, dass bis zum Jahr 2020 im Trend-Szenario eine Energieeinsparung von jährlich rund 15.000 MWh, im Moderat-Szenario von jährlich rund 35.000 MWh und im Optimal-Szenario jährlich rund 55.000 MWh möglich wäre. In CO<sub>2</sub>-Emissionen ausgedrückt würde das bedeuten, dass die CO<sub>2</sub>-Emission im Trend-Szenario um 0,7, im Moderat-Szenario um 1,9 und im Optimal-Szenario um 3,1 t CO<sub>2</sub> pro Einwohner und Jahr gesenkt werden. Durch die weitere Substitution fossiler Energieträger im Maximal-Szenario könnte Heiligenhafen dann insbesondere wegen der hohen Stromerzeugungsüberschüsse zu einer „CO<sub>2</sub>-Senke“ werden.

**Maßnahmenkatalog mit Anschub- und Unterstützungswirkung**

Zur Zielerreichung für die Sektoren Wohnen, Gewerbe, Verkehr und städtische Liegenschaften und Einrichtungen wurde ein Katalog mit über 30 Einzelmaßnahmen erstellt. Die Einzelmaßnahmen wurden handlungsfeldübergreifend zu vier Maßnahmenpaketen zusammengefasst: „Print- und Onlineprodukte“, „Aktionen und Veranstaltungen“, „Analysen, Gutachten, direkte Aktivitäten“ sowie „Strukturen und Einrichtungen“. Als Schlüsselmaßnahmen für die Umsetzung werden die Einführung eines Energiemanagements in der Stadtverwaltung für die städtischen Liegenschaften mit öffentlichkeitswirksamer Begleitung sowie die Einrichtung einer Klimaschutzstelle zur Planung und Organisation der weiteren Vorgehensweise herausgearbeitet.

**Integration der Maßnahmenvorschläge**

Die Maßnahmen des Klimaschutzkonzeptes wurden als integrativer Baustein mit in den Maßnahmenkatalog des Stadtentwicklungskonzeptes übernommen.

## 19 Masterplan Tourismus für den Entwicklungsbereich Steinwarder



### 1.5.3 Masterplan Tourismus

Mit der Neugestaltung mehrerer Promenaden, der Eröffnung des Aktiv-Hus, der Strandaufspülung vor dem westlichen Steinwarder, der Errichtung der Seebrücke, der Anlegung eines Steinwarder-Südstrandes, der Verlagerung des Reisemobilstellplatzes, der Neugestaltung / Umbau der Stellplatzanlagen (Jachthafen), der städtebaulich-touristischen Entwicklung Dünenpark, der Ansiedlung von Hotels und Ferienhäusern sowie der Planung möglicher Einzelhandelsvorhaben im Kontext zum Hotel und zur Seebrücke werden bzw. wurden in kurzem Zeitraum sehr viele städtebaulich-touristisch relevante Projekte mit Schwerpunkt Steinwarder realisiert bzw. geplant.

Zur Sicherung einer nachhaltigen Entwicklung wurde es daher erforderlich, die verschiedenen Nutzungsbausteine und Handlungsfelder im Rahmen eines ganzheitlichen Entwicklungskonzeptes funktional und wirtschaftlich aufeinander abzustimmen und in das stadt-/naturräumliche Umfeld einzufügen. Die hcb hospitality concepts berlin GmbH wurde mit der Erarbeitung eines entsprechenden „Touristischen Masterplans“ beauftragt, der seit 2010 vorliegt.

Auf Basis einer Standort- und Grundlagenanalyse wurde der mögliche Entwicklungsrahmen gesteckt. Die Leitidee zielt darauf ab, die Entwicklung auf dem Steinwarder als eine gesamthafte und somit als eine Ressortentwicklung zu begreifen. Kernziel ist es hierbei, durch die Bündelung mehrerer Einzelbausteine in der Summe die erforderliche „kritische Masse“ und somit eine Gesamtattraktivität zu schaffen. Im Zuge dessen müssen die bestehenden Stärken Heiligenhafens – maritimer Charakter durch den Kommunal- und Jachthafen, Natur, historische Altstadt – konsequent herausgearbeitet, in das Konzept eingebunden sowie durch entsprechende Mittel, z.B. Städtebau und Architektur, erlebbar gemacht werden.

Zu den exemplarischen Bausteinen des Masterplans zählen ein 4-Sterne-(Superior-)Hotel, ein 3-Sterne-(Lifestyle-)Hotel, Hafen(ferien)häuser inkl. Handel, maritimes Gewerbe und Dienstleistungen sowie die Neuordnung der Stellplätze und der Erschließung.

Die anvisierten Impulse im Entwicklungsbereich Steinwarder wurden mit in den Maßnahmenkatalog des Stadtentwicklungskonzeptes übernommen.

**Sehr starke touristische Entwicklungsdynamik mit Schwerpunkt Steinwarder**

**Masterplan zur Koordination der Projekte**

**Grundidee: Kritische Masse für Investments über Ressortentwicklung erreichen**

**2 Hotels und Ferienhäuser nebst Infrastruktur in Planung**

**Integration der Entwicklungsimpulse**

20 Krippenneubau am Kurzen Kamp



21 Krippenneubau im Stadtpark



### 1.5.4 Schulentwicklungsplan/ Kindergartenkonzept

#### Schullandschaft wurde deutlich an veränderte Bedarfe angepasst

In der jüngeren Vergangenheit wurde die Schullandschaft in Heiligenhafen unter Priorisierung der pädagogischen Belange konsequent den wirtschaftlichen, demografischen und räumlichen Rahmenbedingungen angepasst. Die bis vor einigen Jahren für Sonderpädagogik vorgehaltene Gorch-Fock-Schule in der Feldstraße wurde nach erfolglosen Verkaufs- und Umnutzungsversuchen abgerissen. Die Fläche steht zum Verkauf. Im Jahr 2013 wurde mit der Theodor-Storm-Schule in der Weide das zweite von insgesamt vier Schulgebäuden aus der Nutzung genommen. Das Gelände soll ebenfalls verkauft werden.

#### Schulentwicklungsplan veraltet

Dennoch ist der eigentliche Schulentwicklungsplan der Stadt Heiligenhafen fortschreibungsbedürftig. Er stammt aus dem Jahr 2008 und basiert auf einem veralteten Angebots- und Nachfragebestand.

#### Kindergartenkonzept ermittelt Bedarf, jedoch veraltet

Vergleichbares gilt für das Kindergartenkonzept aus Anfang 2010. Hier kommt man zu der abschließenden Wertung, dass Erweiterungen im Angebot an Kindesbetreuung vorgenommen werden müssen, um ein bedarfsgerechtes Angebot vorzuhalten, dem Rechtsanspruch zu genügen, die Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu fördern, Chancengleichheit zu gewährleisten, eine Angebotsvielfalt zu sichern und bei der Wohn- und Lebensqualität für junge Familien wettbewerbsfähig zu sein.

#### 2 Krippenneubauten realisiert

Allerdings hat sich auch hier seither einiges in der Angebotsstruktur verändert. So wurden im Stadtpark in Anbindung an den Arche-Noah-Kindergarten ein Krippenneubau mit 20 Plätzen errichtet und am Kurzen Kamp auf dem Gelände des Martin-Luther-Kindergartens ein Krippenneubau mit 10 Plätzen einschließlich Neben- und Ruheräumen realisiert.

#### Weitere unterzentrale Bildungsangebote am Standort

Die Angebote der Regionalschule (ab 01.08.2014 Geimenschaftsschule), der VHS sowie das Aus- und Fortbildungsinstitut für Gesundheits- und Sozialberufe in Heiligenhafen des Amos-Klinikums komplettieren das Bildungsangebot des Unterzentrums.

## 22 Masterplan Tourismus für den Entwicklungsbereich Steinwarder



### 1.5.5 Feste Fehmarn-Belt-Querung

Am 18. Juni 2009 hat der Bundestag den Staatsvertrag mit dem Königreich Dänemark zum Bau einer Fehmarn-Belt-Querung (FBQ) ratifiziert. Geplant ist, dass der Verkehr über einen Absenktunnel zwischen Puttgarden und Rødbj ab 2021 fahren soll. Durch den Ausbau der B207 bzw. A1 zwischen Puttgarden und Heiligenhafen wird die Stadt optimal an diese transeuropäische Verbindung angeschlossen.

Es existieren inzwischen zahlreiche Gutachten zum Projekt, die Chancen und Risiken für die Region und damit auch die Stadt Heiligenhafen aufzeigen. Zu den möglichen Effekten von denen auch Heiligenhafen profitieren kann, gehören:

- Die Verkürzung der Reisezeit zwischen Skandinavien und Kontinentaleuropa. Für die Querung (aktuell 45 Minuten zzgl. Wartezeit) benötigen Reisende sieben Minuten im Zug bzw. etwa zehn Minuten im Pkw (Femern A/S)
- Einen Anstieg des Kraftfahrzeugaufkommens von heute ca. 5.400 auf 8.000 Fahrzeugen pro Tag. Zusätzlich werden rund 3.800 Fahrgäste pro Tag via Zug und 1.300 Güterwagen pro Tag prognostiziert (Femern A/S)
- Die mögliche Erhöhung des Bedarfs an Gewerbeflächen (Georg & Ottenströer), von dem auch interkommunale oder kommunale Gewerbegebiete Heiligenhafens profitieren könnten
- Die Erschließung neuer Standortfaktoren, z.B. neue Märkte und Zugriff auf das ausgezeichnete Akademiker- und Fachkräftepotenzial auf dänischer Seite
- Die Zunahme des touristischen Nachfragepotenzials von dem auch der Einzelhandel profitieren würde. Für Oldenburg i. H. wird unter idealtypischen Bedingungen beispielsweise von einer möglichen Zunahme von rd. 1,8 Mio. Nachfragern ausgegangen (Georg & Ottenströer)

Zu den Risiken Heiligenhafens gehören u.a. Auswirkungen auf Natur und Umwelt während der Bau- und Betriebsphase, steigende Verkehrs- und Lärmbelastungen aber auch eine wachsende Konkurrenz zu Fehmarn.

Damit Heiligenhafen die Chancen nutzen kann und die Risiken minimiert, ist es erforderlich, dass die Stadtentwicklung frühzeitig die richtigen Weichen stellt.

**Eröffnung für 2021 geplant, Erschließungssituation wird massiv aufgewertet**

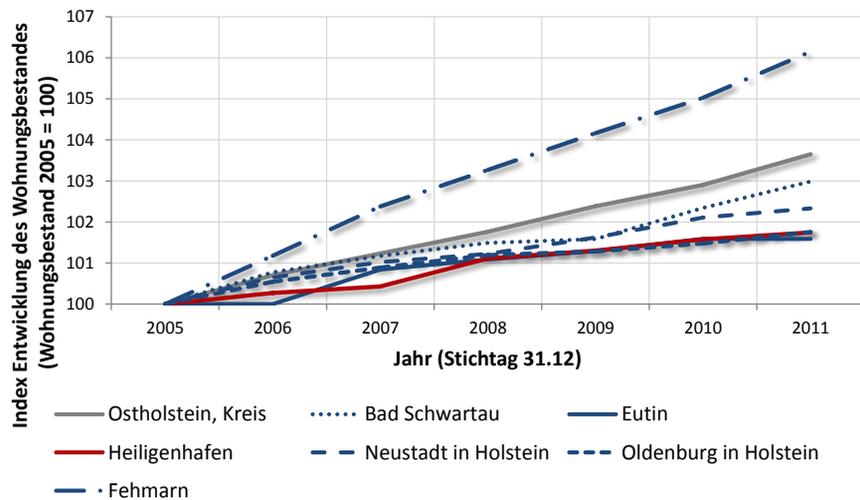
**Zahlreiche Gutachten zu den Effekten**

**Chancen durch höhere Frequenz, Nachfrage und grenzüberschreitende Zusammenarbeit**

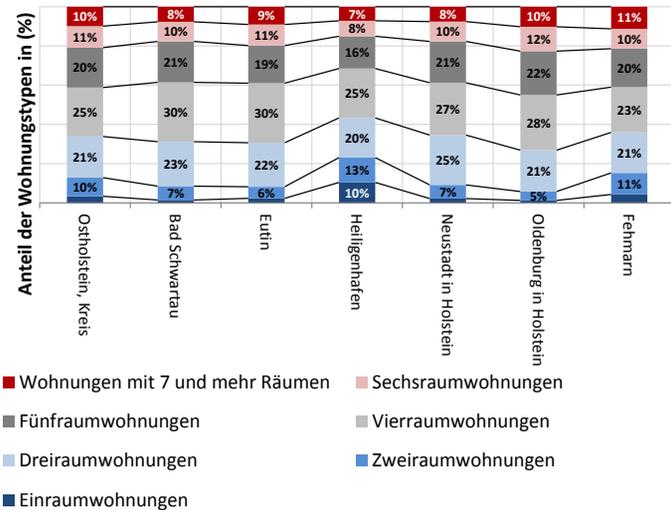
**Risiken sollten minimiert werden**

**Strategische Ausrichtung ratsam**

23 Entwicklung des Wohnungsbestandes im Vergleich



24 Wohnraumstruktur im Vergleich



## 2. Stärken und Herausforderungen

### 2.1 Bauen und Wohnen

**Lesehinweis**

Um die Lesbarkeit des Stadtentwicklungskonzeptes zu erhöhen, wurden weitere umfangreichen Daten und Definition für die Analyse in einem gesonderten Analysematerialband zusammengefasst, die Kernaussagen sind jedoch im Konzept enthalten. Die Ergebnisse können auf Wunsch bei der Stadt Heiligenhafen eingesehen werden.

**Hoher Ein- und Zweifamilienhausanteil**

Wie in kleineren ländlichen Kommunen üblich, ist der Gebäudebestand in Heiligenhafen durch einen hohen Ein- und Zweifamilienhausanteil geprägt (rd. 85 % des Gebäudebestandes, SN SH). Im Vergleich mit den anderen Städten im Kreis befindet man sich mit einem Mehrfamilienhausanteil von rd. 15 % im Mittelfeld, allerdings nimmt dessen Bedeutung aufgrund der Erhöhung des Ein- und Zweifamilienhausbestandes seit 2005 kontinuierlich ab.

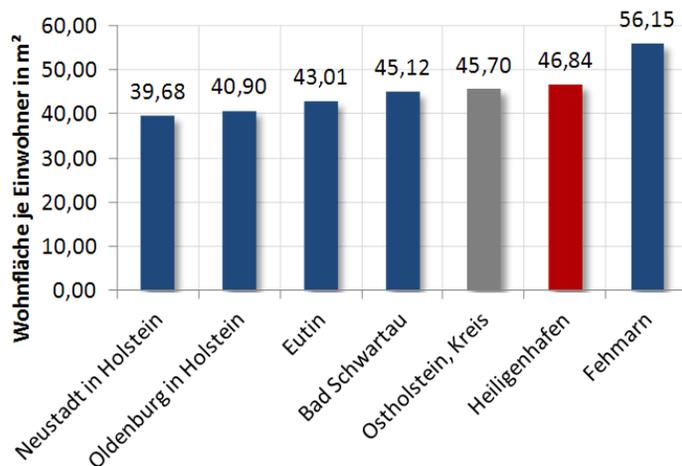
**Starker Modernisierungsbedarf im Bestand zu erwarten**

Über 60 % des Gebäudebestandes in Heiligenhafen stammen aus der Zeit zwischen 1945 und 1977, etwa drei Viertel aus der Zeit vor 1977. Dies deutet zum einen auf einen hohen Anteil von Wohnungen mit eher schlichtem Ausstattungsstandard und zum anderen auf einen hohen Anteil von Wohnungen hin, die ohne jegliche Wärmedämmung erbaut wurden (Abschätzung durch eigene Erhebung, EMN, Stadt Heiligenhafen). Die Ergebnisse der Expertengespräche (Wohnungsbaugesellschaften und Haus und Grund) bestätigten, dass es insbesondere bei der energetischen Sanierung und bei der Bereitstellung altengerechten Wohnraums Unterstützungsbedarf gebe, auch wenn das Handlungserfordernis vor allem bei den Eigentümern gesehen wird.

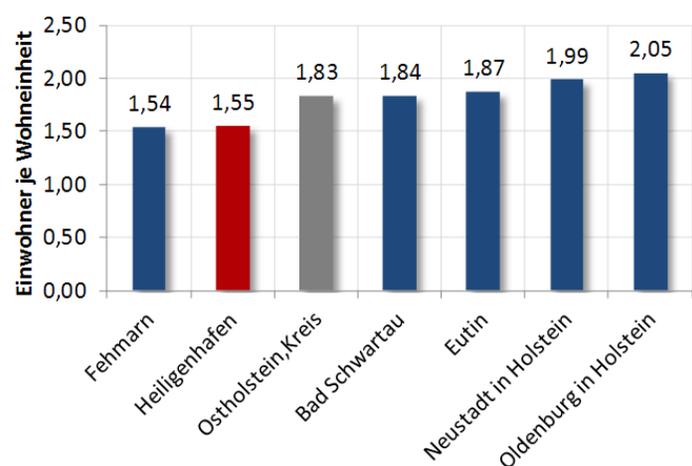
**Fördermittel werden durch Private eher zurückhaltend genutzt**

Die Betrachtung der Fördermittelnutzung auf Kreisebene (KfW Bankengruppe) zeigt, dass zwischen 2009 und 2011 die Zahl der geförderten Wohneinheiten rückläufig war (2.674 WE im Jahr 2009 gegenüber 1.426 WE im Jahr 2011). Unterschieden nach Förderschwerpunkten wurden hierbei insbesondere die Programme zum energieeffizienten Sanieren und Bauen weniger genutzt, während das Wohneigentumsprogramm und das Wohnraummodernisierungsprogramm etwas mehr genutzt wurden. Gerade aufgrund der Bestandsstruktur in Heiligenhafen sollte geklärt werden, ob die vorhandenen Angebote für die Eigentümer hinreichend transparent sind, oder ob sich hier ein Beratungsbedarf für die Zukunft ergibt.

## 25 Vergleich Wohnflächenversorgung



## 26 Vergleich Belegdichte



Der Wohnungsbestand in Heiligenhafen hat zwischen 2005 (5.835 Wohneinheiten) und 2011 (5.937 Wohneinheiten, SN SH) lediglich um 1,75 % zugenommen. Damit lag man deutlich unter dem Kreisdurchschnitt von rd. 3,7 %. Unter den Vergleichsstädten erreicht nur Eutin einen geringeren Wert. Hier spiegelt sich die moderate bzw. leicht rückläufige Bevölkerungsentwicklung in den letzten Jahren wider.

Bedingt durch die statistischen Sonderfälle (u.a. Ameos-Klinikum 650 Wohneinheiten, Ferienzentrum 300 Wohneinheiten, Seniorenzentrum 80 Wohneinheiten, Stadt Heiligenhafen) weicht die Wohnraumstruktur in Heiligenhafen deutlich von der Struktur der anderen Städte im Kreis ab. Bereinigt man die Zahl der Wohnungen um diese Sonderfälle (vor allem 1- und 2-Raumwohnungen), gleicht sich die Statistik sehr stark dem Durchschnitt des Kreises an (SN SH) und spiegelt dann sehr deutlich, den hohen Ein- und Zweifamilienhausbestand durch einen hohen Anteil von Wohnungen mit 4 und mehr Räumen wider (ca. zwei Drittel des Wohnungsbestandes).

Die durchschnittliche Wohnfläche je Einwohner hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen, während die Zahl der Einwohner je Wohnung abgenommen hat. Diese Trends des Wohnflächenwachstums und der Haushaltsgrößenverkleinerung sind keine Heiligenhafen spezifischen Phänomene. Allerdings bleibt festzuhalten, dass die durchschnittliche Wohnfläche je Einwohner, trotz der zahlreichen Sonderfälle, mit 46,84 m² im Jahr 2011 leicht oberhalb des Kreisdurchschnittes (45,7, SN SH) und die Belegungsichte mit 1,55 Einwohnern je Wohneinheit sehr deutlich unter dem Kreisdurchschnitt (1,83) lag. Nur auf Fehmarn wurden noch deutlich extremere Werte erreicht. Bereinigt um die Sonderfälle bestätigten sich zum einen die bereits heute vergleichsweise kleinen Haushalte und zum anderen die Ein- und Zweifamilienhaus-geprägte Marktstruktur. Betrachtet man Belegdichte und Wohnflächenversorgung in der zeitlichen Entwicklung, so hat die Wohnfläche je Einwohner seit 2005 um fast 4 % zugenommen, während im gleichen Zeitraum die Belegdichte um über 3 % abgenommen hat.

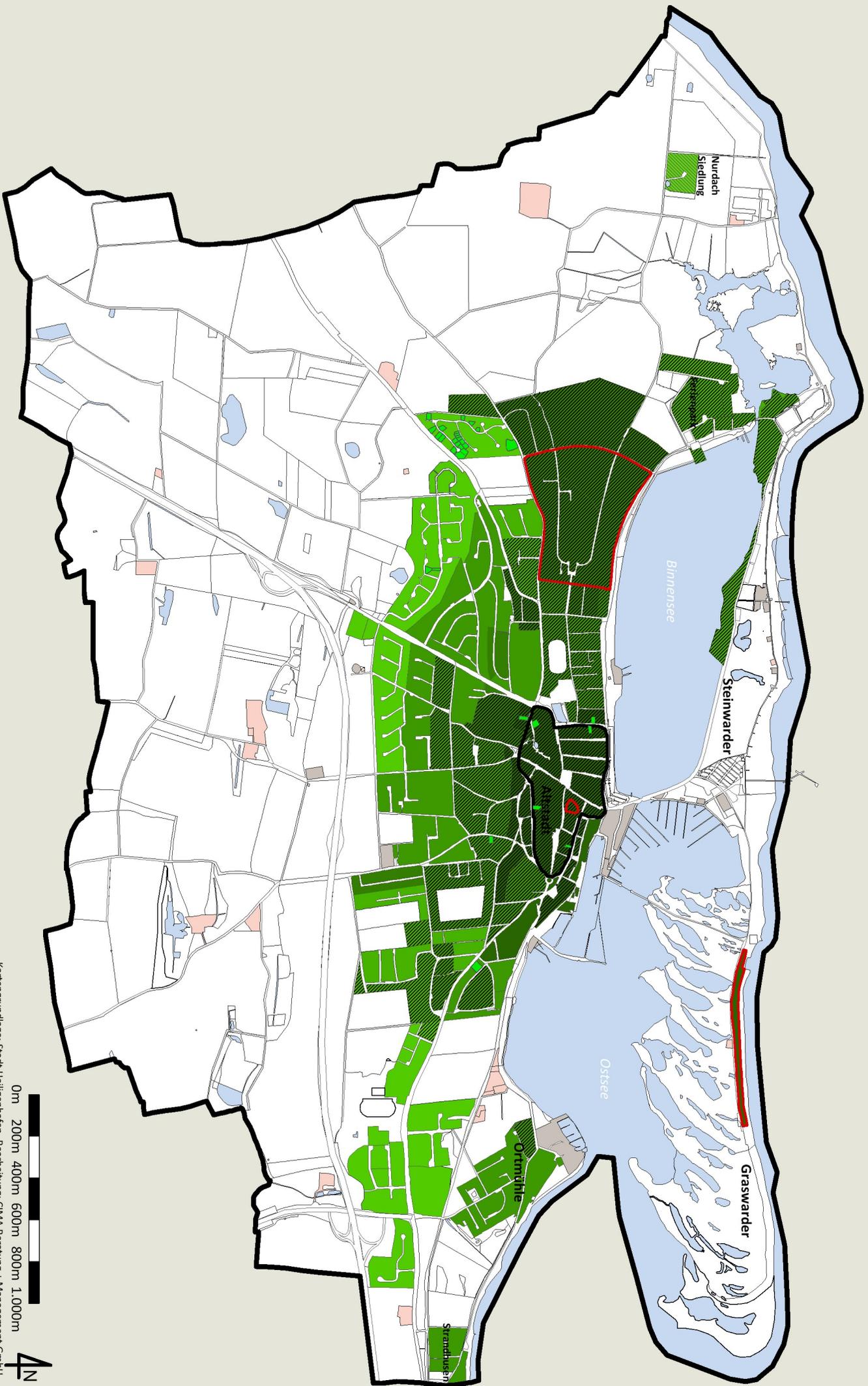
Aufgrund der allgemeinen demografischen Entwicklung und der demografischen Ausgangssituation speziell in Heiligenhafen ist davon auszugehen, dass diese Entwicklung beibehalten wird. Von besonderer Bedeutung dürfte hierbei insbesondere der so genannte „Remanenzeffekt“ sein und künftig auch noch an Relevanz zunehmen. Damit ist gemeint, dass insbesondere ältere Menschen, trotz starker Veränderungen der familiären Struktu-

**Sehr moderate Wohnbautätigkeit in den letzten Jahren**

**Wohnraumstruktur durch Sonderfälle überformt, eher große Wohnungen**

**Singularisierung und Wohnflächenwachstum deutlich am Heiligenhafener Markt ablesbar**

**„Remanenzeffekt“ von besonderer Bedeutung**



27 Baualtersklassen

- vor 1930
- 1930er bis 1940er
- 1950/60er

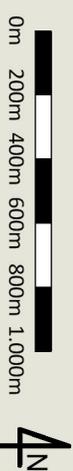
- 1970er
- nach 1980

- Mehrfamilienhausgebiete
- Baulücke / Baugrundstück

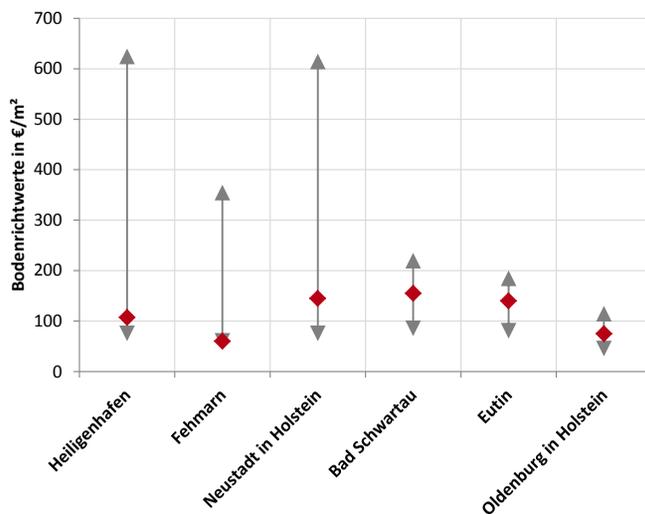
- Solitäre im Außenbereich

- Denkmalgeschütztes Ensemble
- Abgrenzung Altstadt

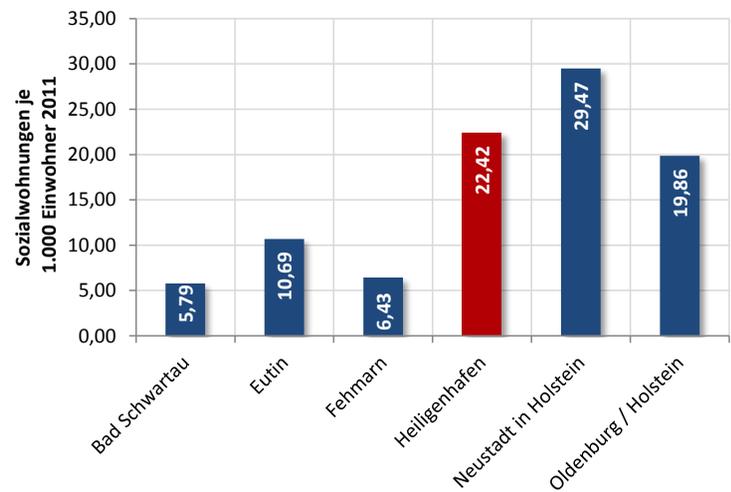
Kartengrundlage: Stadt Heiligenhafen, Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH



28 Bodenrichtwerte im Vergleich (Rot=Median)



29 Sozialwohnungsbestand im Vergleich



ren, in ihren objektiv zu großen und für sie kaum mehr unterhaltbaren Domizilen verbleiben. Ein typisches Beispiel wäre eine verwitwete Seniorin im großen Einfamilienhaus, in dem mal die ganze Familie lebte. Entsprechende Anpassungsstrategien auch außerhalb von Gemeinschaftsunterkünften werden künftig Aufgabe der Stadtentwicklung sein.

Dies darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass familiengerechter Wohnraum bzw. das Ein- und Zweifamilienhausangebot eine herausragende Qualität der Stadt Heiligenhafen sind. Zu dieser Qualität gehört u.a. ein ausreichendes Angebot an Bauland, auf dem die Heiligenhafener ihre ganz individuellen Wohnwünsche realisieren können, denn nicht jeder findet sich in Bestandsimmobilien wieder, anderenfalls drohen Abwanderungsverluste.

Ein Vergleich der Bodenrichtwerte für baureife Wohnbauflächen zeigt zum einen, dass Heiligenhafen neben Neustadt über die größte Streuung (von 60 bis 640 €/m<sup>2</sup>, Gutachterausschüsse SH) der Werte aller Städte in Ostholstein verfügt und zum anderen aber auch, dass Heiligenhafen mit einem Median von 107,50 €/m<sup>2</sup> zu den eher moderaten Kommunen im Kreis zählt. Allerdings erreichen ausgerechnet die nahegelegensten Nachbarstädte Fehmarn und Oldenburg mit 60 €/m<sup>2</sup> bzw. 75 €/m<sup>2</sup> im Median die deutlich günstigsten Werte und müssen somit als starke Konkurrenz für die Angebote am Heiligenhafener Wohnungsmarkt eingestuft werden.

Die vermeintlich auf Familien ausgelegte Wohnungsmarktstruktur in Heiligenhafen könnte nahelegen, dass das Angebot an preisgünstigem Mietwohnungsraum ein Problem auf dem Heiligenhafener Wohnungsmarkt darstellt. Allerdings zeigen sowohl die Expertengespräche mit Vertretern der Wohnungsunternehmen als auch die Beobachtung der Mietwohnungsangebote, dass es hier aktuell kaum Handlungsdruck gibt. So schwankt der Anteil der angebotenen kostengünstigen Wohnungen, gemessen an den Obergrenzen des Jobcenters Ostholstein für kostengünstigen Wohnraum zwischen 10 % und 37 % bei rund 20 bis 30 angebotenen Mietwohnungen insgesamt (eigene Erhebung). Lediglich bei den größeren Wohnungen für 4 und mehr Personen gab es zumindest temporär Angebotslücken.

Im Vergleich der Städte im Kreis zeigt zudem, dass Heiligenhafen mit 22,42 Sozialwohnungen je 1.000 Einwohner (Investitionsbank SH) zum oberen Drittel der Vergleichsstädte im Kreis gehört. Lediglich Neustadt verfügt mit 29,47 Sozialwohnungen je 1.000 Einwohner über einen noch günstigeren Wert. Diese komfortable Situation könnte sich allerdings zeit-

**Allein aus qualitativen Gründen, Neubau von EFH/ZFH weiterhin erforderlich**

**Bodenrichtwerte insbesondere durch benachbarte Städte unter Druck**

**Aktuell kein akuter Engpass für preisgünstigen Wohnraum erkennbar**

**Zahlreiche Bindungen für Sozialwohnungen laufen aus, erhöhter Beobachtungsbedarf**



nah ändern, da rund 2/3 der Bindungen im Jahr 2014 auslaufen. Statt 206 Sozialwohnungen stehen dem Markt dann nur noch 64 Wohnungen zur Verfügung (IB SH). Hier sollte zumindest kontinuierlich überprüft werden, ob die Entwicklungen auf dem freien Markt zu Engpässen beim preisgünstigen Wohnraum führen.

#### **Ausreichendes Angebot an Schlichtwohnungen**

Die Gespräche mit der Stadtverwaltung bestätigten ebenfalls, dass die Nachfrage nach Schlichtwohnungen für Obdachlose im Rahmen des vorhandenen Wohnungsangebotes gedeckt werden kann.

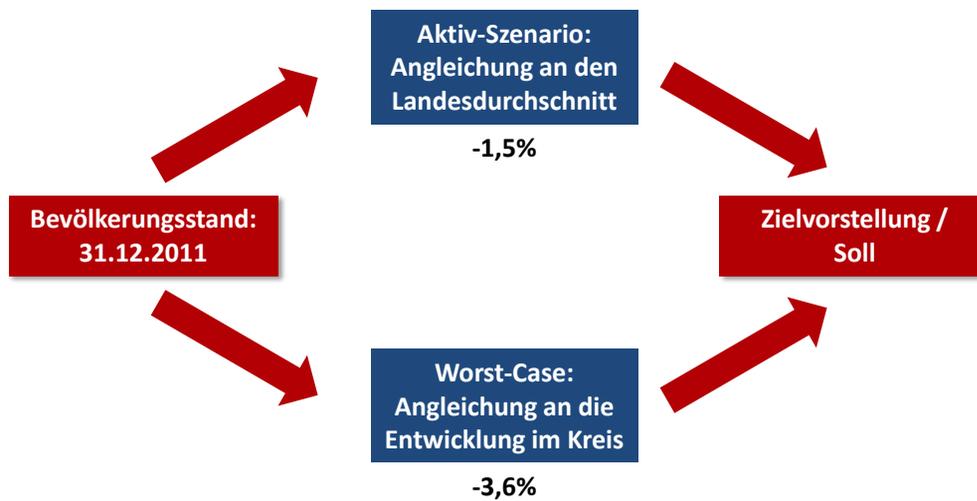
#### **Wohnungsbedarfsprognose auf Basis vorhandener Bevölkerungsprognosen in 2 Szenarien**

Auf Basis der Wohnungsmarktdaten und den Daten aus dem Kapitel Demografie wurde eine Wohnungsbedarfsprognose für die Stadt Heiligenhafen bis zum Jahr 2025 in zwei Szenarien erstellt (Basisjahr 2012). Das Aktiv-Szenario geht davon aus, dass alle realistisch möglichen Kraftanstrengungen unternommen werden, um den Auswirkungen des demografischen Wandels zu begegnen. In der Konsequenz würde sich die negativere Bevölkerungsprognose für Heiligenhafen (-2,7 %, Wegweiser Kommune) mehr der Prognose des Landesdurchschnittes angleichen (-1,5 %, SN SH). Im Worst-Case-Szenario würden hingegen alle Maßnahmen unterlassen und man würde gegenüber Wettbewerbern an Boden verlieren. In der Konsequenz würde sich die Bevölkerungsprognose mehr der noch ungünstigeren Entwicklung im Kreisdurchschnitt annähern (-3,6 %, SN SH).

#### **Haushaltsansatz als Basis, Annahme: Alterungsprozess weiter fortgeschritten als im Kreis**

Die Prognose wurde basierend auf dem Haushaltsansatz erstellt, denn insbesondere für Fragen des Wohnungsmarktes ist die Zahl der Haushalte in Heiligenhafen viel maßgeblicher, als die Einwohnerzahl, da nicht der einzelne Bürger, sondern immer ein Haushalt als Nachfrager auf dem Markt in Aktion tritt. Hierzu wurden die Haushaltsstatistik der Stadt Heiligenhafen um die Sonderfälle bereinigt und eine durchschnittliche Haushaltsgröße von rd. 1,7 Personen je Haushalt angenommen. Damit liegt die durchschnittliche Haushaltsgröße immer noch weit unterhalb des Kreisdurchschnittes, den bspw. im Wohnungsmarktbarometer 2011 für den Kreis annimmt (2,08 Personen je Haushalt, IB SH). Weiterhin wurde davon ausgegangen, dass der in Heiligenhafen schon fortgeschrittene Alterungsprozess dazu führt, dass die Zahl der Haushalte zwar auch steigt (Aktiv-Szenario 2,5 % und Worst-Case 2,75 %, da kaum Zuwanderung von Familien), jedoch nicht in dem Maße, wie dieses im Landes- oder Kreisdurchschnitt (3 %) der Fall ist.

Der prognostizierte Wohnungsbedarf setzt sich zusammen aus den drei Größen:



- Nachholbedarf: Dieser gibt an, in welchem Maße bereits heute Defizite am Wohnungsmarkt bestehen, die es abzubauen gilt. Er berücksichtigt auch eine erforderliche Fluktuationsreserve.
- Ersatzbedarf: Dieser berücksichtigt, dass es jedes Jahr, wenn auch im geringen Maße, Wohnungen gibt, die dem Wohnungsmarkt nicht mehr zugänglich sind. Hauptgründe hierfür sind Umnutzung, Abbruch oder Zusammenlegungen.
- Zusatzbedarf: Hier wird abgebildet, welcher Bedarf sich aus der demografischen Entwicklung einer Kommune bis zum Prognosejahr der Berechnung ergibt. Also wie viel Haushalte mehr oder weniger treten als Nachfrager für den Wohnungsmarkt künftig in Erscheinung.

Der Nachholbedarf (mit Reserve) für die Stadt Heiligenhafen wurde mit rund 101 Wohneinheiten ermittelt. Dabei wurde mit 2 % eine relativ angebotsfreundliche Fluktuationsreserve angesetzt. Zieht man diese ab (99 WE), ist der Heiligenhafener Wohnungsmarkt heute, rein quantitativ, nahezu ausgeglichen. Als Versorgungsnormen zur Ermittlung des Nachholbedarfes wurden auf Nachfrageseite, die erhöhende Zahl der Zweitwohnsitze, die reduzierende Zahl der Bevölkerung in Gemeinschaftsunterkünften, Untermieterhaushalte sowie ungewollte Untermieterhaushalte berücksichtigt.

Der Ersatzbedarf wurde pauschal mit einer für Westdeutschland üblichen Abgangsquote von 0,4 % des Wohnungsbestandes pro Jahr ermittelt und liegt für Heiligenhafen bei rund 34 Wohneinheiten bis zum Jahr 2025.

Unter Berücksichtigung der beim Nachholbedarf bereits genannten Versorgungsnormen, der Fluktuationsreserve sowie der bereits dargestellten Annahmen zur demografischen Entwicklung ergibt sich für die Stadt Heiligenhafen im Worst-Case-Szenario ein Zusatzbedarf von rd. 249 Wohneinheiten bis 2025, oder 19 Wohneinheiten pro Jahr bzw. im Aktiv-Szenario von rd. 266 Wohneinheiten bis 2025, oder 20 Wohneinheiten pro Jahr. Zum Vergleich, die durchschnittliche Zahl der Baugenehmigungen in Heiligenhafen in den Jahren 2002 bis 2011 lag bei 22 Wohneinheiten (SN SH).

In Fläche umgerechnet, würde dies im Worst-Case, abhängig davon, welchen Anteil auch

**Heute nahezu ausgeglichener Wohnungsmarkt**

**Jährliche Abgangsquote von 0,4 % des Wohnungsbestandes**

**Leicht geminderte Bautätigkeit für die kommenden Jahre zu erwarten**

## 32 Übersicht: Ermittelte Bedarfe im Worst Case und im Aktiv-Szenario



künftig der Einfamilienhausbau einnimmt, bedeuten, dass bei einem 80%igem Einfamilienhausanteil, ein Bruttowohnbaulandbedarf von 8,4 ha zwischen 2012 und 2025 bestünde. Dabei gingen folgende Basisgrößen in die Berechnung ein:

- eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,45 für Einfamilienhäuser und einer GRZ von 0,75 für Mehrfamilienhäuser
- 140 m<sup>2</sup> durchschnittliche Wohnfläche für Einfamilienhäuser und 80 m<sup>2</sup> durchschnittliche Wohnfläche für Mehrfamilienhauswohnungen
- 25% Erschließungsaufwand zur Ermittlung des Bruttowohnbaulandbedarfes

#### Im Worst-Case zw. 6,6 ha und 8,4 ha Bruttowohnbaulandbedarf

Würde man aufgrund der zu erwartenden Singularisierungsprozesse den Einfamilienhausanteil auf eine Größenordnung von rd. 65 % reduzieren und auch flächensparendere Bauweisen (z.B. EFH mit 120 m<sup>2</sup> Wohnfläche) verstärkt nutzen, könnte der Bruttowohnbaulandbedarf auf 6,6 ha sinken.

#### Flächenbedarf zw. 7 ha und 9 ha

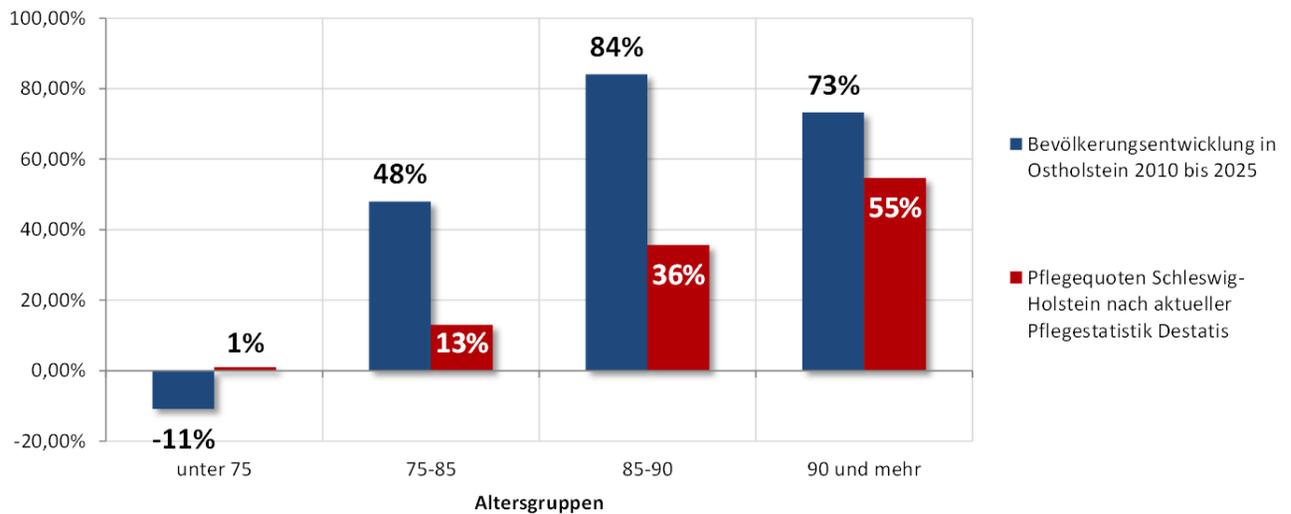
Im Aktiv-Szenario läge der benötigte Flächenbedarf zwischen 7 und 9 ha zwischen 2012 und 2025. Um die Flächeninanspruchnahme zu reduzieren ist bei allen Modellen zu berücksichtigen, dass diese Bedarfe auch durch Entwicklungen im Bestand (z.B. Umnutzung), zumindest teilweise, gedeckt werden können.

#### Qualitative Anpassungen im Neubau und im Bestand erforderlich

Neben der rein quantitativen Seite des Bedarfes gibt es eine Reihe qualitativer Komponenten, die bei der Entwicklung künftiger Wohneinheiten bedacht werden sollten. Dies betrifft auch die heute dominanten Einfamilienhausstrukturen im Neubau und im Bestand. So werden Megatrends, wie die weiter zunehmende Berufstätigkeit beider Elternteile, die steigenden Anforderungen an die Mobilität im Berufsleben, die fortschreitende digitale Vernetzung (z. B. auch Telearbeit), das Umsteuern bei Energie und Ressourcen oder ein stark zunehmendes Gesundheitsbewusstsein die Anforderungen an den Einfamilienhausbau in Heiligenhafen verändern. Kombiniert mit den Fragestellungen der Potenzialflächenbereitstellung lassen sich hieraus diverse Trends unter Beibehaltung des Grundstandards im Einfamilienhausbau (Garten, Stellplätze, Lärmdämmung...) ableiten:

- Zunehmende Akzeptanz kleinerer Grundstücksgrößen und flächensparender Einfamilienhaustypen (z. B. Kettenhausbebauung). Hierbei sollte allerdings auch weiterhin die Qualität des ländlichen Raumes erkennbar bleiben. Kleine Reihenhäuser mit

## 33 Entwicklung der älteren Bevölkerungsschichten und Auswirkungen auf den Pflegebedarf



Handtuchgrundstücken sollten daher eher den stärker verdichteten Kommunen vorbehalten bleiben.

- Steigende Ansprüche an den energetischen Standard, die Küche und das Bad. Die Nasszelle wird hierbei zum generationengerechten Wohlfühlbad mit Wohnraumtendenz und Designanforderungen.
- Gebäude die einen Mehrwert vermitteln, ohne deutlich mehr zu kosten, gewinnen an Marktfähigkeit. Dieser Mehrwert kann sich bspw. in einem zusätzlichen Arbeitsraum, Smart-Home-Komponenten oder einer seniorengerechten Ausstattung ausdrücken. Aber auch ein besonderes städtebauliches Umfeld/ Ensemble (vgl. Baukulturportal des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe) oder Dienstleistungen (z. B. Treppenhausreinigung oder Gartenpflege) können diesen Mehrwert bedeuten.
- Nischenprodukte gewinnen an Bedeutung, sollten aber authentisch sein. In Heiligenhafen wären bspw. Gebäude mit Bezug zum Wasser, Öko-Häuser, oder auch spezielle Angebote zum Wohnen mit Pferd (um das attraktive Hinterland zu nutzen) denkbare Varianten.

Aufgrund der zu erwartenden Singularisierungs- und Alterungsprozesse in Heiligenhafen wurde ergänzend zur Wohnungsmarktprognose, der Teilmarkt für altengerechten Wohnraum näher betrachtet. Leben heute noch rund 1.100 Einwohner im Alter von 75 und mehr Jahren in Heiligenhafen, werden es 2025 bereits rund 1.750 Einwohner sein. Besonders zu berücksichtigen ist hierbei, dass die Zahl der Hochaltrigen mit 85 und mehr Jahren deutlich (+80 %) zunehmen wird. Hieraus resultieren erhöhte Anforderungen an ein seniorengerechtes Wohnumfeld, differenzierte seniorengerechte Wohnraumangebote, auch ohne Pflegeleistungen und an die Pflegeinfrastruktur, da die Pflegefallwahrscheinlichkeit für diese Altersgruppen deutlich höher anzusiedeln ist.

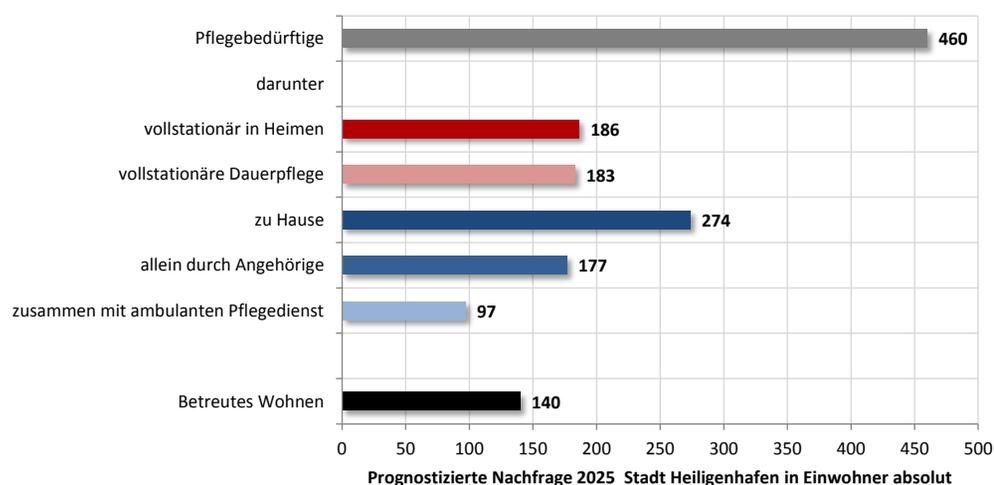
Als Grundvoraussetzung zur Beurteilung des Bedarfes altengerechter Wohnraumangebote und der Anforderungen an ein generationengerechtes Wohnumfeldes ist es dabei wichtig, zu akzeptieren, dass mit der Alterung kein Verlust an Individualität einhergeht. Die Bedürfnisse älterer Menschen mögen andere sein als in jungen Jahren, sind jedoch keineswegs über einen Kamm zu scheren. Dies gilt auch für die Wohnansprüche und das Wohnumfeld.

Neben der zunehmenden Zahl an älteren Menschen, gehören vor allem folgende Trends zu den Einflussfaktoren auf die sich (nicht nur) die Stadt Heiligenhafen einstellen muss:

**Nachfrage nach altengerechtem Wohnraum mit und ohne Pflegeleistungen wird zunehmen**

**Auch für Ältere braucht es ein differenziertes Angebotspektrum**

## 34 Prognose der Wohnformen mit Pflegeleistungen bis 2025 für Heiligenhafen



- Gerade in ländlichen Kommunen ist die familiäre, häusliche Pflege ein wichtiger Standortfaktor, wenngleich dies in Heiligenhafen aufgrund zahlreicher Alterswanderer ohne unmittelbaren Familienanschluss etwas abgeschwächt gelten mag. Wachsende Ansprüche an die berufliche Mobilität/ Flexibilität und zunehmend geringere Familiengrößen werden aber die Aufrechterhaltung dieses Potenzials erschweren.
- Die Zahl an gerontopsychiatrischen Erkrankungen (Demenz, Delir, Schizophrenie, Depressionen) nimmt gesamtgesellschaftlich zu. Damit geht häufig auch eine Überforderung der pflegenden Angehörigen einher.
- Die stationären Einrichtungen müssen sich zum einen auf Kunden mit einem höheren Eintrittsalter, bei denen die Pflegebedürftigkeit steigt, die Verweildauer jedoch abnimmt und zum anderen auf eine steigende Anzahl von Kunden mit gerontopsychiatrischen Erkrankungen mit einer längeren Verweildauer einstellen. Häufig sind die beiden Gruppen nur begrenzt gemeinschaftlich zu betreuen.
- Integrative und dezentralere Ansätze, die den Erhalt der Selbstständigkeit im Alter maximal fördern, gewinnen an Bedeutung. Neben den bedarfsgerechten Dienstleistungen spielen hierbei die Faktoren gesellschaftliches Umfeld, soziale Infrastruktur, bedarfsgerechte Wohnangebote, generationengerechte räumliche Infrastruktur sowie Beratung und Begleitung eine Rolle.

Auf Basis der Bevölkerungsprognosen für die Stadt und den Kreis und der Pflegestatistik der Länder wurde zudem untersucht, welche Auswirkungen die demografische Entwicklung älterer Menschen quantitativ auf den Wohnungsmarkt in Heiligenhafen haben wird.

**Zahl der Pflegeplätze heute gut, künftig aber mit Erweiterungsbedarf**

Nach dieser Prognose werden 2025 ca. 460 ältere Menschen mit Pflegebedarf in Heiligenhafen leben. Hiervon werden rund 180 vollstationär in Heimen betreut werden. Mit rund 170 Plätzen (Seniorenzentrum Cura und Pflegeheim Ameos) ist Heiligenhafen hier heute gut aufgestellt, muss sich aber künftig auf steigende Bedarfe (auch für den Nahbereich) einstellen. Dies bestätigen auch die Expertengespräche.

**Altengerechte Wohnformen vorhanden, jedoch ebenfalls Erweiterungsbedarf**

Vergleichbar sieht es bei Angeboten des betreuten Wohnens oder des altengerechten Wohnens, bei dem die Pflegeleistung im Bedarfsfalls ergänzt werden kann, aus. Hier gibt es Angebote im AVILA-Wohnpark (90 Wohnungen) und im kleinen Rahmen im CURA-Seniorenzentrum (8 Wohnungen). Allerdings wird der Bedarf allein bei den Personen mit

35 CURA-Seniorenzentrum



36 AVILA-Wohnpark (Am Lindenhof)



Pflegebedarf 2025 bei rund 140 Einwohnern liegen. Hinzukommen die „jungen Alten“ als Nachfragegruppe, die sich perspektivisch schon mal einen Alterswohnsitz zulegen möchten. Hier besteht bereits heute weiterer Handlungsbedarf, der sich auch darin ausdrückt, dass das gewohnte Wohnumfeld für die Selbstständigkeit im Alter eine große Rolle spielt. Hier ist das Quartier und nicht die Stadt die geeignete Handlungsebene. In Heiligenhafen konzentrieren sich die Bemühungen bisher eher auf klassische, zentrale Einrichtungen.

Hieraus und auch aus der vielfach vorhandenen Präferenz in den eigenen, gewohnten „vier Wänden“ zu verbleiben, ergeben sich auch die verstärkte Handlungserfordernisse für eigengenutzte Immobilien bzw. für Objekte in denen Angehörige zu Hause gepflegt werden. Dies bestätigen auch die Gespräche mit Akteuren des Wohnungsmarktes.

**Auch eigengenutzte Immobilien müssen altengerecht gestaltet werden**

Insgesamt lassen sich vor allem in folgenden Teilmärkten Handlungsbedarfe ableiten:

- Altengerechter Wohnraum im Bestand und im Neubau
- Familiengerechter Wohnraum im Bestand und im Neubau
- Energetisch optimierte Gebäude jeglicher Art
- Künftig zu beobachten: Preisgünstiger Wohnraum

## Stärken

- Baugrundstücke für den Neubau vorhanden bzw. erschließbar
- Wohnbauentwicklung (Neubau)
- Wohnumfeldqualität im Bereich Freizeit und Naturraum
- Bekanntheitsgrad als Ferienstandort
- Hoher Anteil an kleinen Wohnungen und gleichzeitig hohe Ein- und Zweifamilienhausquote
- Gutes Basisangebot an betreuten Wohnformen
- Ausreichendes Angebot an preisgünstigem Wohnraum
- Historische, identitätsstiftende Altstadt
- Wohnungsunternehmen als Akteure auf dem Wohnungsmarkt
- Flexiblerer Umgang mit Wohnungsbeständen (in ausgewählten Lagen) durch Bedeutung als Ferienort
- Erreichbarkeit des Wohnstandortes wird durch FBQ und A1 verbessert



37



38



39

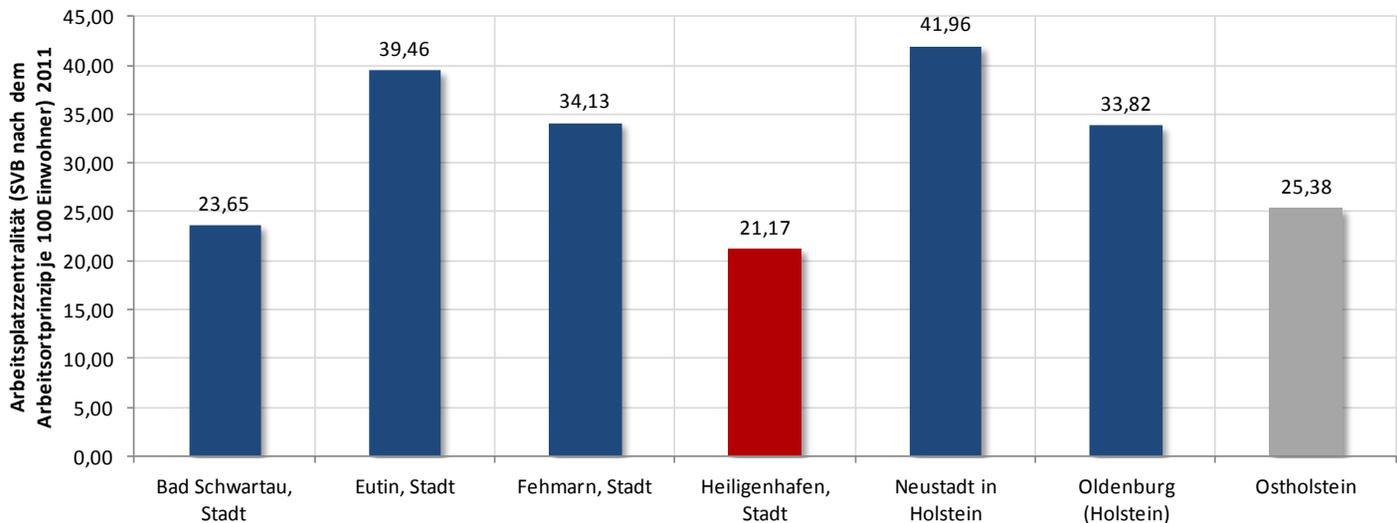


40

## Herausforderungen

- Bestehende Wohnungen altengerecht umbauen
- Energetische Erneuerung des hohen Anteils von Gebäuden aus der Zeit vor 1977
- Altengerechte Wohnraumangebote ausweiten (auch für den Nahbereich)
- Ausstattungsstandard im Neubau und im Bestand erhöhen
- Projekte mit mehr Baukultur umsetzen
- Verteilung von Wohnraum optimieren (Remanenzeffekt begegnen)
- Saisonale Unterbelegung/ Leerstände reduzieren
- Defizite als Schul-, Ausbildungs- und Arbeitsplatzstandort kompensieren
- Modernisierungsgrad des Ferienparks verbessern
- Wachsender Konkurrenz zu Fehmarn begegnen

## 41 Arbeitsplatzzentralität im Vergleich



## 2.2 Gewerbe

Gewerbesteuereinnahmen, Arbeitsplätze, Verkehrsaufkommen (Pendlerströme), attraktive Wohn- und Lebensbedingungen, Ausbildungsplätze, Kaufkraft oder wettbewerbsfähige, an den Standort ziehende Standortfaktoren (z.B. Cluster), all dies hängt von der gewerblichen Entwicklung in Heiligenhafen maßgeblich ab und muss daher in eine integrierte Gesamtbetrachtung einfließen.

Am 30.06.2011 arbeiteten 1.945 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SvB nach dem Arbeitsortprinzip) am Standort Heiligenhafen (Bundesagentur für Arbeit (BfA)). Seit 2003 ist diese Zahl der SvB in Heiligenhafen um fast 22 % gestiegen. Das ist die günstigste Entwicklung aller Städte im Kreis Ostholstein, der Kreisdurchschnitt liegt lediglich bei rd. 2 %.

Die Arbeitsplatzzentralität, also der Anteil der SvB je 100 Einwohner, relativiert jedoch diese günstigen Zahlen. Mit rd. 21,2 (BfA, eigene Berechnungen) erreicht Heiligenhafen den ungünstigsten Wert aller Städte im Kreis, der Kreisdurchschnitt liegt bei rd. 25,4, Neustadt i.H. erreicht einen Wert von fast 42. Die Entwicklung der letzten Jahre kann somit als dringend erforderlicher Nachholbedarf gewertet werden.

Das Verhältnis der geringfügig entlohnt Beschäftigten zu den SVB ist mit 0,44 in Heiligenhafen extrem hoch (Kreis: 0,34, BfA) und lässt sich vor allem durch das Saisongeschäft zahlreicher Unternehmen erklären. Zwischen 2007 und 2011 hat die Zahl der geringfügig entlohnt Beschäftigten zudem um 18 % zugenommen (Kreis: 11 %). Das ist die höchste Zunahme aller Vergleichsstädte.

Weiterhin spielt Heiligenhafen weder als Arbeits- noch als Wohnort für hochqualifizierte eine besonders starke Rolle. Der Anteil der SVB mit (Fach-)Hochschulabschluss an den SVB nach dem Arbeitsortprinzip lag 2011 bei 3,7 % (Kreis: 6,8 %, Wegweiser Kommune) und nach dem Wohnort bei 3,4 % (7,7 %). Nur Fehmarn und Oldenburg i. H. erreichen unter den Vergleichsstädten ähnlich schwache Werte.

Die Arbeitslosenquote im Kreis ist zwischen 2008 und 2011 von 8,0 auf 7,0 (BfA) zurückgegangen und erreichte damit sogar günstigere Werte als der Landes- und Bundesdurchschnitt. Betrachtet man jedoch den Jahresdurchschnitt der Arbeitslosen aus dem Jahr

**Hohe Bedeutung der gewerblichen Entwicklung für die Stadtentwicklung insgesamt**

**Sehr gute Entwicklung der Beschäftigten in den vergangenen Jahren**

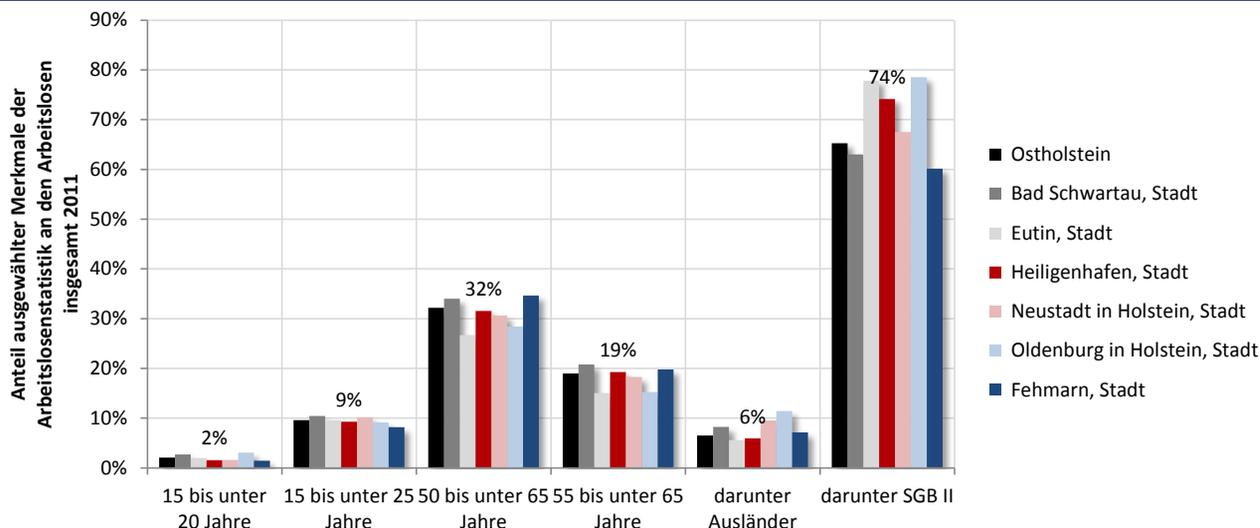
**Arbeitsplatzzentralität aber immer noch unterdurchschnittlich**

**Hoher Anteil geringfügig entlohnt Beschäftigter**

**Niedriger Anteil Hochqualifizierter**

**Arbeitslosenquote in der Region günstig**

## 42 Ausgewählte Merkmale der Arbeitslosenstatistik im Vergleich



### Heiligenhafen fällt etwas ab

2011 (390 Arbeitslose absolut) im Verhältnis zu den SvB am Wohnort, dann erreicht Heiligenhafen mit 15,3 % (BfA, eigene Berechnungen) eine eher ungünstige Quote. Der Kreisdurchschnitt liegt bei 10,8 % und unter den Vergleichsstädten weist nur Eutin (16,3 %) einen schwächeren Wert auf.

### Keine überhöhte Jugend- und Altersarbeitslosigkeit, hoher Anteil Hartz IV-Empfänger deutet auf erhöhten Wiedereingliederungsbedarf hin

Ausgewählte Merkmale in der Arbeitslosenstatistik verdeutlichen, dass trotz der bereits heute ablesbaren Alterungsprozesse in der demografischen Struktur der Stadt, keine ausgewiesene Altersarbeitslosigkeit am Standort existiert. Mit 32 % der Arbeitslosen im Alter zwischen 50 und unter 65 erreicht Heiligenhafen exakt den Wert des Kreisdurchschnittes (BfA). Bei der Jugend- und Ausländerarbeitslosigkeit werden sogar Werte leicht unterhalb des Kreisdurchschnittes erzielt. Deutlich erhöht ist hingegen der Anteil der Leistungsempfänger nach SGB II (Hartz IV). Der Anteil der Leistungsempfänger nach SGB II an den Arbeitslosen insgesamt lag 2011 in Heiligenhafen bei 74 % (Kreisdurchschnitt 65 %). Nur Eutin und Oldenburg erreichten unter den Vergleichsstädten noch ungünstigere Werte.

### Hohe Zahl von kleineren Unternehmen

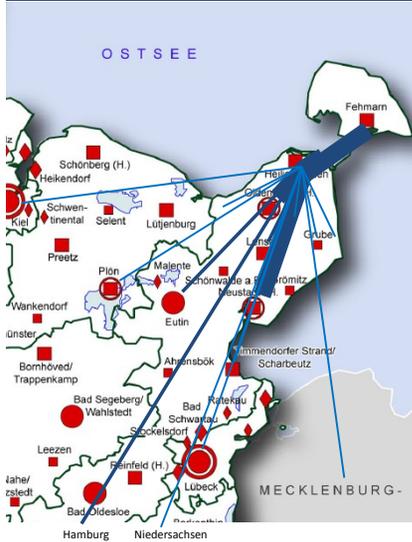
Setzt man die Betriebsstätdichte (Betriebsstätten je 100 SVB) in ein Verhältnis zur Beschäftigtendichte (SvB je Betriebsstätte), dann besitzt Heiligenhafen zum einen, den Wirtschaftsabschnitt Gesundheits- und Sozialwesen ausgenommen, in nahezu allen Abschnitten eine höhere Betriebsstätdichte als der Landesdurchschnitt und zum anderen eine niedrigere Beschäftigtendichte in allen Wirtschaftsabschnitten, ausgenommen dem Gesundheits- und Sozialwesen, als der Landesdurchschnitt. Dies deutet auf eine Vielzahl von Klein- und Kleinstunternehmen im Gewerbebesatz hin.

### Wertschöpfung und Lohnniveau in der Region deutlich unterdurchschnittlich

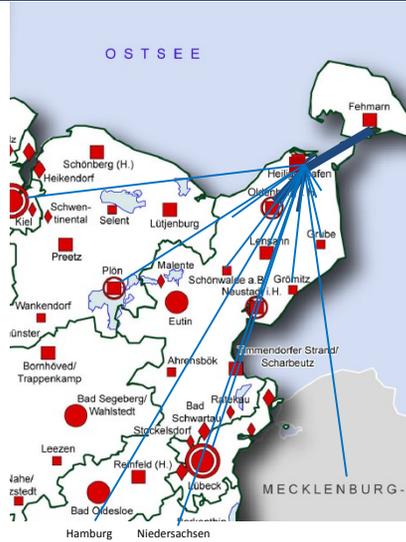
Die Beschäftigten- und Qualifizierungsstruktur spiegelt sich auch auf der Wertschöpfungs- und Einkommenseite wider. So lagen Bruttoinlandprodukt (47.709 je Erwerbstätigen) und Bruttowertschöpfung (42.604 je Erwerbstätigen) im Kreis fast 10.000 Euro je Erwerbstätigen unter dem Landesdurchschnitt und sogar fast 12.000 Euro je Erwerbstätigen unter dem Bundesdurchschnitt (Destatis). Zudem blieb die Entwicklung von BIP / BWS mit 6,9 % bzw. 6,0 % zwischen 2000 und 2009 deutlich hinter der Landes- (13,3 % und 12,4 %) und Bundesentwicklung (16,2 % bzw. 15,3 %) zurück. Die Bruttolöhne lagen 2009 mit durchschnittlich 22.470 Euro je Arbeitnehmer ebenfalls deutlich unter dem Durchschnitt des Landes (25.279 € je Arbeitnehmer) und des Bundes (27.663 € je Arbeitnehmer) und die Entwicklung blieb zwischen 2000 und 2009 mit einem Plus von ca. 4,2 % ebenfalls weit hinter Land (+8,8 %) und Bund (+12,2 %) zurück.

43 Auspendlerverflechtungen

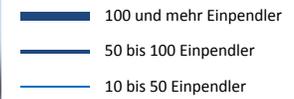
44 Einpendlerverflechtungen



Auspendler aus Heiligenhafen 2011



Einpendler nach Heiligenhafen 2011



Ein Blick in die Pendlerstatistik bestätigt die geringe Arbeitsplatzzentralität der Stadt. Der Pendlersaldo im Jahr 2011 war mit einem Auspendlerüberschuss von 602 (BfA) deutlich negativ. Unter den Vergleichsstädten im Kreis verzeichnet nur Bad Schwartau ebenfalls einen negativen Wert (-1.484).

Die Pendlerstatistik zeigt auch, dass sich seit 2003 der Auspendlerüberschuss um 318 verringert hat. Das ist die günstigste Entwicklung aller Vergleichsstädte und ist als Effekt der positiven Beschäftigtenentwicklung innerhalb der letzten Jahre zu werten.

Die räumliche Verteilung der Pendlerströme macht deutlich, dass weniger die oberzentralen Strukturen (HH, HL, KI) im weiteren Umfeld Auspendlerziele darstellen, sondern die Hauptströme eher nach Fehmarn, Oldenburg i.H., Neustadt i.H. und etwas untergeordnet nach Großbrode fließen. Die Region ist für die Heiligenhafener somit ein bedeutender Arbeitgeber. Dies bietet Heiligenhafen allerdings auch Chancen, sich in diesem Geflecht weiter positiv zu behaupten, wenn adäquate Beschäftigungsimpulse gesetzt werden.

Der Umfang der Einpendlerströme ist deutlich geringer und spielt sich in einem noch kleineren Radius ab. Die Hauptströme kommen hier aus Oldenburg i.H., Fehmarn und etwas untergeordnet Großbrode sowie Gremersdorf. Hier spiegelt sich ziemlich klar die unterzentrale Funktion der Stadt Heiligenhafen wider.

Eine Auswertung der Beschäftigtenstatistik nach Wirtschaftsabschnitten liefert wichtige Erkenntnisse zur Wirtschaftsstruktur. Die meisten der rd. 1.950 Beschäftigten sind in Heiligenhafen im Bereich Gesundheits- und Sozialwesen (34,7 %) tätig, gefolgt vom Handel inkl. Instandhaltung und Reparatur von Kfz (17,8 %), sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen (8,6 %), Gastgewerbe (7,9 %), Verkehr und Lagerei (7,5 %) sowie dem verarbeitenden Gewerbe (7,2 %).

Bei den insgesamt 257 Betrieben dominieren hingegen die Wirtschaftsabschnitte Gastgewerbe (19,5 %), Handel inkl. Instandhaltung und Reparatur von Kfz (19,1 %) sowie das Gesundheits- und Sozialwesen (13,6 %). Es wird deutlich, dass insbesondere die Unternehmen im Gastgewerbe zur kleinteiligen Betriebsstättenstruktur der Stadt führen.

Durch die Bildung von Lokalisationsquotienten wird die Beschäftigtenstruktur der Stadt in

**Negativer Pendlersaldo**

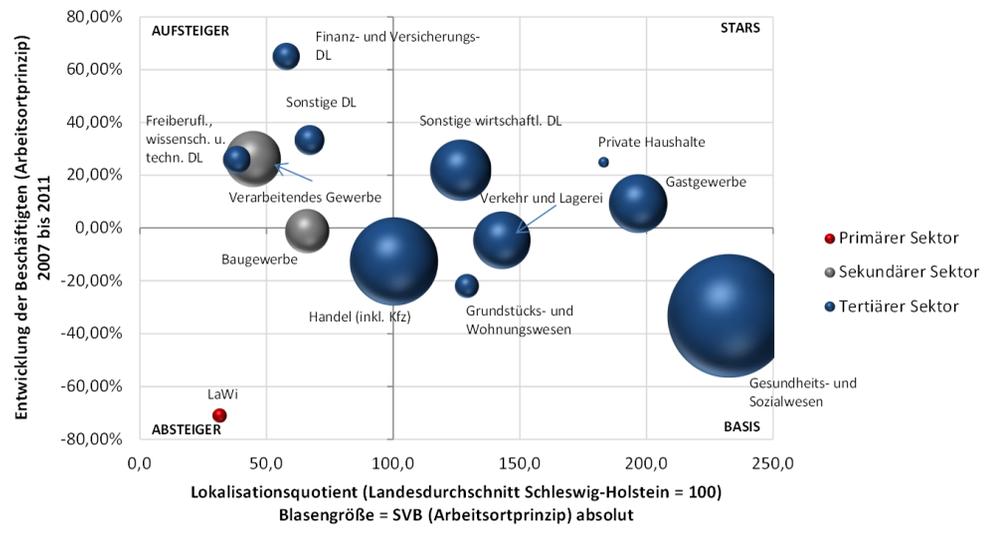
**Sehr positive Entwicklung des Pendlersaldos**

**Auspendlerströme stark auf die Region bezogen**

**Einpendlerströme spiegeln Funktion als Unterzentrum wider**

**Die meisten Beschäftigten im Gesundheits- und Sozialwesen sowie Handel**

**Die meisten Betriebe im Gastgewerbe und Handel**



### Lokalisation im Bereich Gesundheits- und Sozialwesen, Gastgewerbe und DL für private Haushalte besonders überdurchschnittlich

ein Verhältnis zur Beschäftigtenstruktur im Landesdurchschnitt gesetzt. Hierdurch lässt sich beurteilen, ob einzelne Wirtschaftsabschnitte (z.B. als Ansatz zur Clusterbildung) verhältnismäßig stark am Standort ausgebildet sind, oder eher dem normalen Durchschnitt entsprechen. Im Ergebnis für das Jahr 2011 wird deutlich, dass insbesondere das Gesundheits- und Sozialwesen, das Gastgewerbe aber auch Dienstleistungen für private Haushalte in Heiligenhafen deutlich überrepräsentiert sind. Leicht stärker als im Landesdurchschnitt lokalisiert sind die Wirtschaftsabschnitte Verkehr und Lagerei, Grundstücks- und Wohnungswesen sowie sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen, während der hohe Anteil der Beschäftigten im Handel (inkl. Kfz) eher dem Landesdurchschnitt entspricht. Deutlich unterrepräsentiert sind Beschäftigte aus den Wirtschaftsabschnitten Erbringung von sonstigen Dienstleistungen, Baugewerbe, Finanz- und Versicherungsdienstleistungen und vor allem verarbeitendes Gewerbe, freiberufliche, wissenschaftliche und technische Dienstleistungen sowie Land- und Forstwirtschaft, Fischerei.

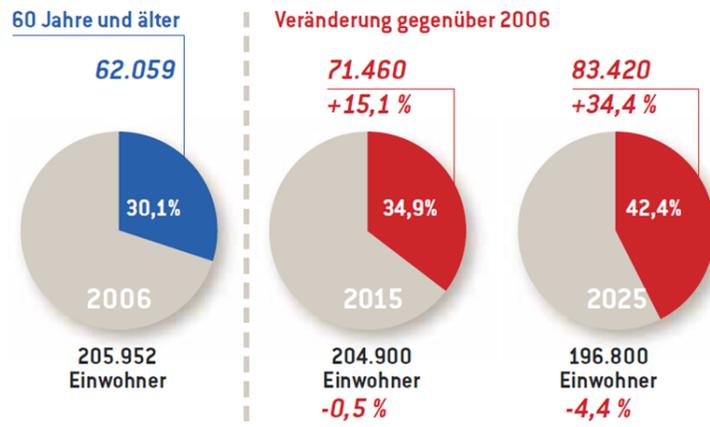
### Hinweis: Verzerrungen durch Statistik

Hierbei muss berücksichtigt werden, dass die Beschäftigtenstatistik bspw. Beamte, geringfügig Beschäftigte, Soldaten, Selbstständige und mithelfende Familienangehörige nicht erfasst. Hierdurch kommt es gerade in Wirtschaftsabschnitten wie dem Gastgewerbe oder der Land- und Forstwirtschaft, Fischerei zu Verzerrungen.

### Branchenportfolio offenbart Beschäftigungschancen für die künftige Entwicklung

Im Branchenportfolio der Stadt wird neben dem Lokalisationsquotienten noch die absolute Zahl der SvB (Blasengröße) und die Dynamik der Wirtschaftsabschnitte durch die Entwicklung der Zahl der Beschäftigten zwischen 2007 und 2011 in Beziehung gesetzt. Hier wird deutlich, dass das Gesundheits- und Sozialwesen sowie das Gastgewerbe die besonderen Stärken des Arbeitsmarktes der Stadt sind. Mit den sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen (Reisebüros, Vermietung von Gebrauchsgütern, beweglichen Sachen, Gebäudebetreuung, Garten- und Landschaftsbau...) und den Dienstleistungen für private Haushalte expandierten in den letzten Jahren Wirtschaftsabschnitte, die sich rund um die Themen „Dienstleistungen im Urlaub“, „Dienstleistungen ums eigene Heim oder die Zweitwohnung“ sowie „Dienstleistungen in den eigenen vier Wänden“ gruppieren lassen. Durch die angestrebten Entwicklungsimpulse im Masterplan Tourismus, könnte diese Dynamik und Clusterbildung noch weiter ausgenutzt werden. Ebenfalls hervorhebenswert ist, dass sich in den letzten Jahren nahezu alle Dienstleistungsbranchen deutlich positiv entwickelt haben. Der bereits stark vertretene Abschnitt „Verkehr und Lagerei“ könnte durch die feste Fehmarn-Belt-Querung eine neue Dynamik erfahren.

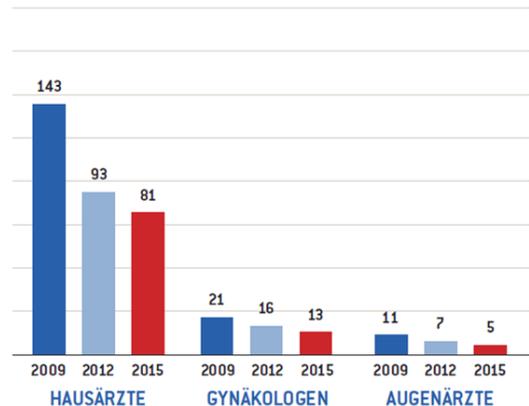
**DEMOGRAFISCHE ENTWICKLUNG**



QUELLE: Statistikamt Nord, November 2007

**ARZTZAHLPROGNOSE**

(Annahme: ohne Nachbesetzung, Ruhestand mit 62)



Exkurs: Die gute Positionierung im Wirtschaftsabschnitt Gesundheits- und Sozialwesen spiegelt sich auch in einer guten Ärzteversorgung am Standort wider. Dies sind gute Ausgangsbedingungen um sich insbesondere den weiteren demografischen Alterungsprozessen zu stellen. Laut Expertengesprächen wird allerdings bereits heute eine Abwanderung von Fachärzten am Standort festgestellt. Die Kassenärztliche Vereinigung Schleswig-Holstein prognostiziert zudem in ihrem Versorgungsbericht allein bei den Hausärzten in Ostholstein eine Abnahme von über 40 % bis 2015 (von 143 im Jahr 2009 auf 81 im Jahr 2015, Annahmen ohne Nachbesetzung und Ruhestand mit 62, KVSH). Es werden frühzeitig und interkommunal Strategien zu entwickeln sein, um sich den Herausforderungen Alterung und bedarfsgerechte Versorgungssituation zu stellen.

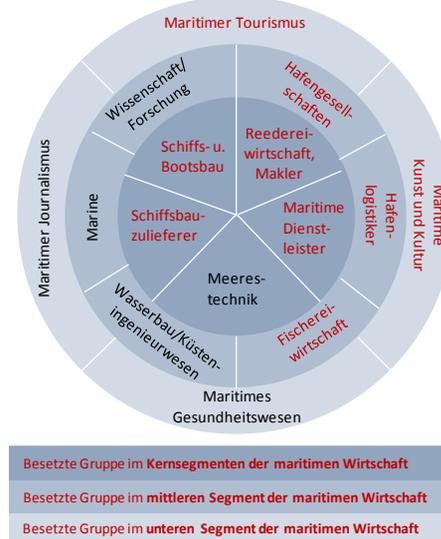
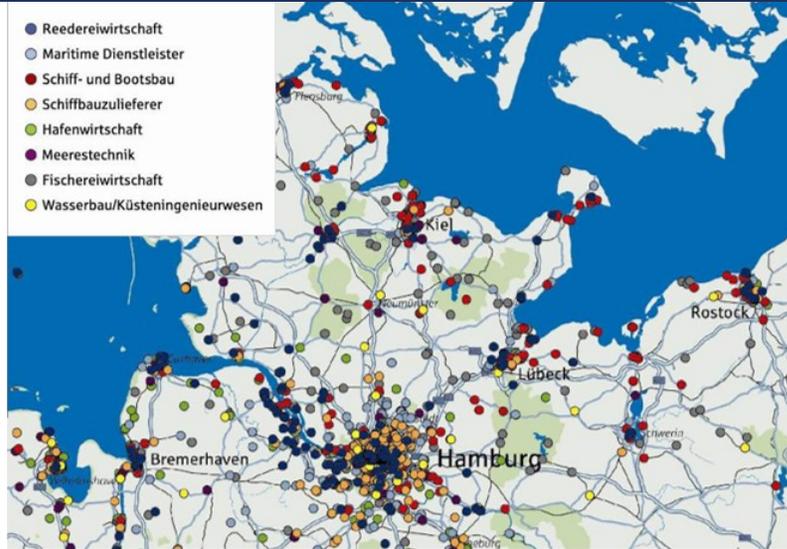
**Exkurs: Ärztemangel als zeitnahes Thema beachten**

Die vereinfachte Shift-Share-Analyse ist ein Instrument, um die Standortfaktoren und Branchenstruktur in einer Kommune zu beurteilen. Sie bedarf der weiteren Absicherung, dient jedoch als Anhaltspunkt. Für Heiligenhafen kommt man in der Shift-Share-Analyse zwischen 2007 und 2011 zu einem Regionalfaktor von 0,8 (BfA, eigene Berechnungen). Das bedeutet, dass die Beschäftigtenentwicklung der Stadt deutlich hinter der im Landesdurchschnitt (1,0) zurückgeblieben ist. In der Faktoranalyse wird hierbei deutlich, dass die grundsätzliche Branchenstruktur (Strukturfaktor = 1,02) am Standort nicht die Ursache für diese Entwicklung ist. Im Vergleich zu vielen anderen Unterzentren hinkt Heiligenhafen nicht der Tertiärisierung hinterher und verfügt über einige Branchen, die in den letzten Jahren Wachstumsprozesse zu verzeichnen hatten. Hingegen erreichen die Standortfaktoren in der Stadt nur eine Wert von 0,78 in der Analyse und lassen Defizite bei den lokalen Standortfaktoren erwarten. Real drückt sich dies bspw. darin aus, dass erst durch die feste Fehmarn-Belt-Querung, die Anbindungssituation ins überregionale Verkehrsnetz optimiert wird, dass keine direkte Bahnanbindung besteht, dass durch Wasserflächen die regionalen Absatzmärkte, die gerade für Unterzentren wichtig sind, begrenzt sind, dass die Wirtschaftskraft der Region eher strukturschwach ist oder dass das Aus- und Weiterbildungsangebot ebenso wie das Humankapital an Hochqualifizierten begrenzt sind.

**Shift-Share-Analyse deutet insbesondere auf Defizite bei den Standortfaktoren hin**

Umso wichtiger wird es sein, zum einen die vorhandenen Stärken, wie die weichen Standortfaktoren im Zusammenspiel mit einem starken Cluster rund um das Gastgewerbe auszuspielen und zum anderen die vorhandenen Standortnachteile durch den sukzessiven Ausbau von Netzen (Straßen- und ÖV-Anbindungen) und Netzwerken (Aus- und Weiterbildungs-, Forschung, Kooperationen) zu minimieren.

**Stärken stärken und Schwächen minimieren**



### Maritime Wirtschaft als Beschäftigungschance

Aufgrund der Wasserlage, dem regionalplanerischen Ziel den „Hafenstandort Heiligenhafen“ zu erhalten, der herausragenden Chancen zur Netzbildung im weiteren regionalen Umfeld (vgl. Studie NORD/LB/ EBP/ MR (2008)) sowie dem erklärten landesplanerischen Ziel das Kompetenzfeld „maritime Wirtschaft“ zu stärken und zu erhalten wurde der Unternehmensbesatz der Stadt dahingehend untersucht, inwieweit hier Anknüpfungspunkte im Besitz bestehen. Im Ergebnis wird deutlich, dass viele Kernsegmente der maritimen Wirtschaft in Heiligenhafen bereits mit Unternehmen besetzt sind, Teilbereiche wie das maritime Gesundheitswesen, trotz hervorragender Synergiepotenziale aber beispielsweise noch nicht. Wenn es gelingt, die Potenziale besser zu strukturieren, Netzwerke zu knüpfen und ausreichend Entwicklungsmöglichkeiten bereitzustellen, könnten sich in diesem Kompetenzfeld und am Rande dieses Kompetenzfeldes weitere Beschäftigungseffekte generieren lassen, die, sollte kein größeres Leuchtturmprojekt für den Standort gewonnen werden, aber eher kleinteilig ausfallen werden.

### Angebot an wettbewerbsfähigen Gewerbeflächen wichtiger Standortfaktor

Ein wichtiger Standortfaktor für den Erhalt und die Entwicklung von wettbewerbsfähigen Unternehmen und Clustern ist die lokale Gewerbeflächenstruktur sowie die Verfügbarkeit von Neuansiedlungs- und Erweiterungsflächen in wettbewerbsfähiger Qualität. Heiligenhafen verfügt hier neben dem mischgenutzten Kern der Altstadt über eine Vielzahl spezialisierter Sondergebiete und ein Gewerbegebiet im Osten der Stadt.

### Einziges echtes Gewerbegebiet stark durch großflächigen Einzelhandel geprägt und mit wenig Flächenpotenzialen

Das Gewerbegebiet im Osten wird durch eine Bundes- und eine Kreisstraße in die drei Teilbereiche „Tollbrettkoppel“, „Industrie-/ Gewerbestraße“ und „Osterweide“ segmentiert. Die Lagequalität des Standortes zeichnet sich vor allem durch die unmittelbare Nähe zur Autobahnanschlussstelle Heiligenhafen-Ost aus. Trotz einiger Anbieter aus dem Bereich der maritimen Wirtschaft, besitzt der Standort selbst keinen direkten Hafenananschluss. Gerade vor dem Hintergrund möglicher Qualitätsoffensiven im Bereich Altstadt/ Kommunalhafen, sollten Entwicklungs-, Verlagerungs- und Vernetzungspotenziale im östlichen Teil der Stadt, ggf. auch für störende Betriebe mit Wasseranschluss berücksichtigt werden. Der Besatz im Gewerbegebiet heute ist wenig adressbildend und wird vor allem durch Betriebe aus dem Grenz-, Einzel- und Kfz-Handel (inkl. Reparatur) geprägt. Eingestreute Wohngebiete und Betriebswohnungen setzen die nutzungsstrukturelle Qualität weiter herab. Positiv hervorzuheben ist die starke Bündelung großformatiger, verkehrsinduzierender, tlw. lärmintensiver Betriebe an einem Punkt im Stadtgebiet. Von den 6 bis 8 (je nach Teilung) freistehenden Gewerbeflächen im Gewerbegebiet, sind aufgrund bekannter Planungen



nur noch 3 bis 6 real verfügbar. Zu den Sonderstandorten im Stadtgebiet zählen:

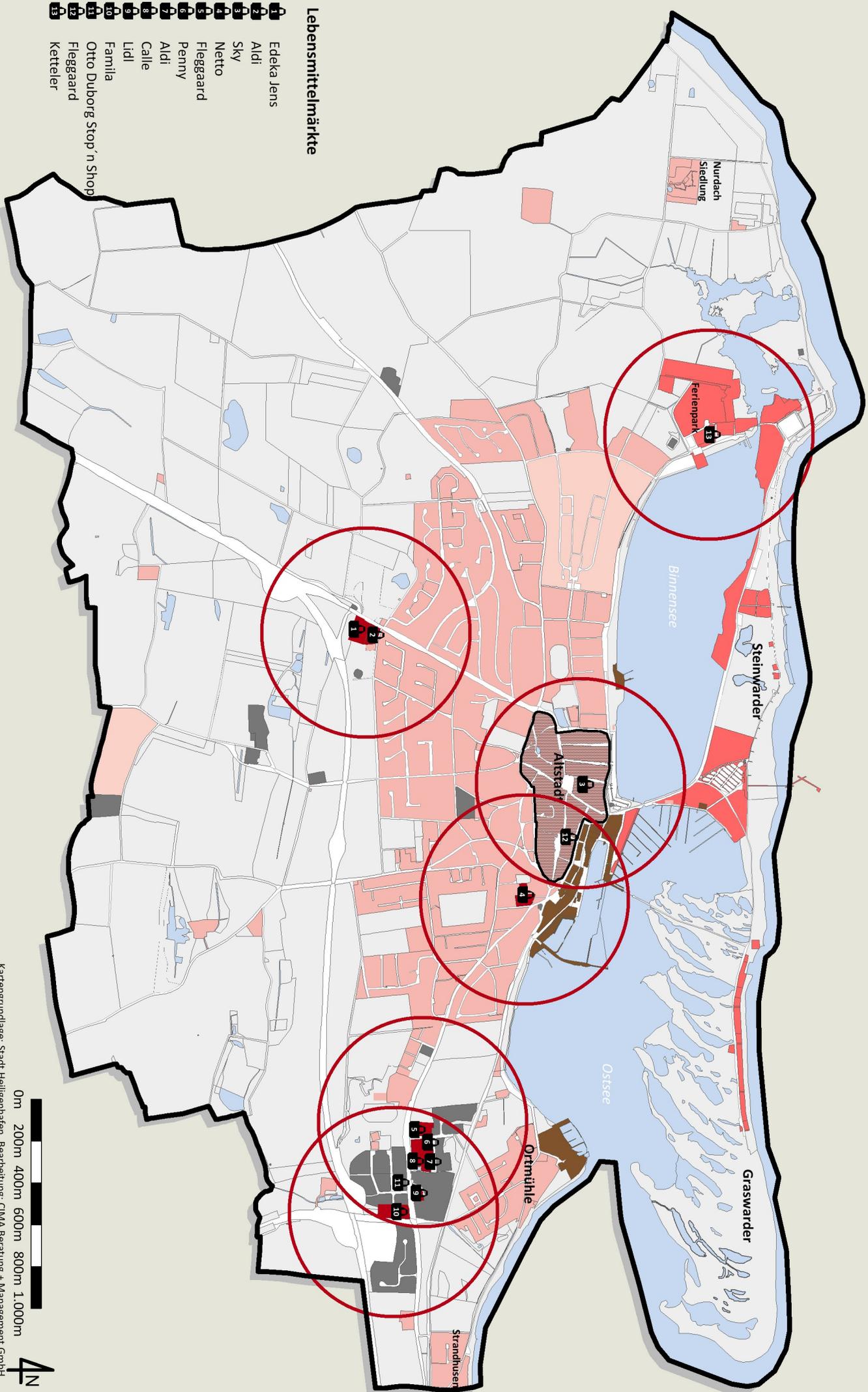
- Große Teile in Steinwarder bis zum Jachthafen einschließlich des Ferienparks. Hier ist der Großteil der vorhandenen und geplanten touristische Basisinfrastruktur der Stadt lokalisiert. Durch den Masterplan Tourismus werden die erforderlichen Flächen für die geplante Qualitätsoffensive geschaffen. Sie beinhaltet auch Reserveflächen. Darüber hinaus existieren allerdings keine verfügbaren Gewerbeflächenpotenziale, vor allem nicht für störende Nutzungen. Der Ferienpark hat zwar mit dem Aktiv-Hus eine Aufwertung bekommen, benötigt aber weitere Modernisierungsimpulse, die aufgrund der schwierigen Eigentumssituation (größte Eigentümergemeinschaft in Deutschland) vor allem privatwirtschaftlich zu lösen sind.
- Der Gesundheitsstandort rund um das Ameos-Klinikum. In dem weitgehend denkmalgeschützten Ensemble können der Betrieb und die aktuell bekannten Planungen des Klinikums abgewickelt werden. Ein Bedarf an zusätzlichen Flächen ist nicht bekannt. Erwähnenswert ist, dass trotz der räumlichen Nähe von touristischer und gesundheitswirtschaftlicher Infrastruktur bisher kaum Synergieeffekte (Gesundheitstourismus) generiert werden konnten, was u.a. durch die Schwerpunktsetzung des Klinikums auf psychische Erkrankungen und die eher zurückhaltende Investitionspolitik, auch künftig erschwert wird. Eine Bereitschaft der Ameos Gruppe ihre Aktivitäten am Standort in Richtung Gesundheitstourismus oder maritimem Tourismus auszuweiten konnte im Rahmen des Konzeptes nicht festgestellt werden.
- Flächen für den Recyclinghof Nord im Süden der Stadt an der Grenze zu Neuratjensdorf, der seinen offiziellen Sitz in der Nachbarkommune hat. Ein Entwicklungserfordernis für den interkommunalen Standort zeichnet sich nicht ab.
- Ein Fachmarktstandort für den Lebensmitteleinzelhandel am Höhenweg. Dieser übernimmt Versorgungsfunktionen für das südliche Stadtgebiet und den südlich und westlich angrenzenden Nahbereich der Stadt. Obwohl der Standort noch relativ jung ist, existieren bereits Expansionspläne, die allerdings in den ausgewiesenen Sondergebietsflächen realisiert werden könnten.
- Die diversen Hafenstandorte für Jacht- und Kommunalhäfen. Sie ziehen sich vom

**Steinwarder wichtiges Potenzial für die touristische Entwicklung, Ferienpark als Zukunftsaufgabe**

**Keine nennenswerte Vernetzung des Klinikums mit den übrigen Kompetenzfeldern der Stadt, keine Dynamik erkennbar**

**Interkommunaler Recyclinghof Nord**

**Autogerechter Fachmarktstandort**



- Lebensmittelmärkte**
- 1 Edeka Jens
  - 2 Aldi
  - 3 Sky
  - 4 Netto
  - 5 Fleggard
  - 6 Penny
  - 7 Aldi
  - 8 Calle
  - 9 Lidl
  - 10 Famila
  - 11 Otto Duborg Stop 'n Shop
  - 12 Fleggard
  - 13 Ketteler

- 50 Gewerbe- und Einzelhandelsstruktur**
- Altstadtbereich
  - Haupt siedlungsbereich
  - Sondergebiet Hafen
  - Touristischer Nutzungsbereich
  - Gewerbetflächen
  - Sondernutzung
  - Einzelhändler
  - 500m Versorgungsradius

Om 200m 400m 600m 800m 1.000m  
 Kartengrundlage: Stadt Heiligenhafen, Bearbeitung: CIM A Beratung + Management GmbH

51 Boomender Jachthafen



52 Defizitärer Kommunalhafen



Steinwarder entlang der Altstadt bis zum Ortsteil Ortühle. Hinsichtlich der Entwicklung sind die Standorte deutlich zu differenzieren. Der Kommunalhafen hat in den letzten Jahren an Bedeutung verloren. Er übernimmt wichtige Funktionen als Fischereistandort und ist Ausgangspunkt für die Ausflugsschifffahrt (nach dem Wegfall von „Duty Free“ fast ausschließlich Hochseeangeln). Durch den Umbruch in der ehemaligen Sowjetunion (damals subventioniertes Getreide), der zunehmenden Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße und der gestärkten Position der großen Logistikports (u.a. Hamburg) befindet sich der Güterumschlag am Standort Heiligenhafen auf einem niedrigen Niveau und der Betrieb des Hafens ist stark defizitär. Die wichtige strategische Position im Zusammenspiel der drei Quartiere „Altstadt“, „Steinwarder“ und „Hafen“, insbesondere der Flächen im Bereich Werftstraße und die guten Umnutzungsmöglichkeiten zu einem modernen Mischgebiet könnten Anlass sein, durch die Verlagerung des Güterumschlages, z.B. ins weiter östlich gelegene Stadtgebiet, wertvolle Restrukturierungsimpulse (z.B. Arbeitsplätze, Stadtgestalt/ Beseitigung von städtebaulichen Funktionsverlusten in Form von Leerständen und Unternutzung, Entlastung des kommunalen Haushalts, Image) auszulösen. Durch die unmittelbare Lage am Rande der Altstadt bestehen für die vorhandenen Betriebe keine nennenswerten Erweiterungsflächen.

Komplett gegensätzlich verlief die Entwicklung des Jachthafens. Heute ist die größte Charterflotte Europas im Jachthafen von Heiligenhafen beheimatet. Jährlich laufen über 9.000 Gastschiffe den Jachthafen an und die Auslastung der Dauerliegeplätze liegt bei nahezu 100 %. Es ist erklärtes Ziel der beteiligten Akteure die Angebote im Bereich des Wassersporttourismus in den nächsten Jahren weiter auszubauen und qualitativ zu stärken. Die Qualitätsoffensive im Rahmen des Masterplans Tourismus spielt auch vor diesem Hintergrund eine gewichtige Rolle.

Die Betrachtung der einzelnen Gewerbe-/ Sonderstandorte offenbart, dass es nur wenige verfügbare Entwicklungsflächen gibt. Klammert man die Projekte des Masterplan Tourismus aus, befindet sich lediglich eine der gewerblichen Bauflächen mit rd. 3.200 m<sup>2</sup> in städtischem Eigentum. Die weiteren 5 Flächen mit zusammen 1,28 ha sind in privatem Eigentum. Durch diese ungünstige Verteilung läuft man Gefahr Flächenspekulationen in Kauf zu nehmen. Unter diesen Rahmenbedingungen ist die mittelfristige Nutzbarkeit der privaten Potenzialflächen (u.a. aufgrund überzogener Preisvorstellungen) zu reduzieren, so dass

**Kommunalhafen in der Krise, Flächen aber auch große Entwicklungschance für die Stadt**

**Jachthafen mit größter Charterflotte Europas ist Erfolgsprojekt**

**Nur wenig verfügbare Gewerbeflächen**

## 53 Aufbau der Gewerbeflächenbedarfsprognose (Trendbasierter GIFPRO-Ansatz)



dem Markt real etwa 0,7 ha gewerbliche Bauflächen zur Verfügung stehen.

### Sehr moderate Gewerbeflächenentwicklung in den vergangenen Jahren

Zwischen 2002 und 2013 wurden in Heiligenhafen unbebaute gewerbliche Bauflächen im Umfang von insgesamt rd. 16.500 m<sup>2</sup> verkauft und bebaute Flächen im Umfang von rd. 6.600 m<sup>2</sup> weiter veräußert (Gutachterausschuss für Grundstückswerte im Kreis Ostholstein). Dies entspricht einem sehr moderaten jährlichen Durchschnitt von zusammen 0,19 ha. Die Flächenverkäufe beziehen sich auf 6 (unbebaut) bzw. 3 (bebaut) Verkaufsfälle. Damit liegt die durchschnittlich verkaufte Flächengröße unbebauter Grundstücke bei 2.764 m<sup>2</sup> bzw. 2.197 m<sup>2</sup> bei bebauten Grundstücken. Diese Werte beziehen sich allein auf gewerbliches Bauland, umfassen also keine Hafenbereiche.

### Erläuterung GIFPRO-Modell

Mit Hilfe des trendbasierten GIFPRO-Ansatzes wurde der künftige Gewerbeflächenbedarf der Stadt bis zum Jahr 2025 prognostiziert. Hierbei ergibt sich der absolute Flächenbedarf aus dem Bedarf durch Wachstum bestehender Betriebe, dem Bedarf durch Neuansiedlungen und Neugründungen sowie dem Bedarf durch innerörtliche Verlagerungen, abzüglich des Flächenpotenzials aus zu erwartenden Schließungen.

### Beschäftigtenprognose in zwei Varianten reicht von Stagnation bis zu deutlichen Impulsen

Als Ausgangsbasis für das Modell dient eine Prognose der Beschäftigtenzahl in zwei Szenarien. Im Trendszenario wird von einer konstanten Beschäftigtenentwicklung der letzten Jahre ausgegangen. Sonderfälle, wie starke Beschäftigteneinbrüche im Gesundheits- und Sozialwesen, die sich u.a. durch Auslagerungen erklären lassen, finden hierbei Berücksichtigung. Im Impulsszenario finden vor allem die Entwicklungsimpulse durch die Fehmarn-Belt-Querung, den Masterplan Tourismus und auch die Alterungsprozesse und der Trend zu Wellness- und Gesundheitsprodukten mit Auswirkungen auf Beschäftigte im Gesundheits- und Sozialwesen stärker Berücksichtigung. Im Ergebnis steht eine stagnierende Beschäftigtenentwicklung im Trendszenario (- 41 Beschäftigte bis 2025) und eine deutlich positive Entwicklung im Impulsszenario (+ 173 Beschäftigte bis 2025).

Auf Basis der Realnutzung (Inanspruchnahme gewerblicher Bauflächen heute), als auch der (teilweise abweichenden) betrieblichen Standortanforderungen wurde eine gewichtete Verteilung auf die gewerbliche Standorttypen „klassische Gewerbegebiete“, „Sondergebiet Hafen“ und „sonstige Sondergebiete“ (Altstadt...) vorgenommen. Mit Hilfe von Wiedernutzungsquoten und Flächenkennziffern wurde anschließend branchenspezifisch der künftige absolute Flächenbedarf ermittelt. Ohne die stark von Investitionsimpulsen abhän-

## 54 Zusätzliche Gewerbeflächenbedarfe (in ha) bis zum Jahr 2025 nach GIFPRO-Modell

Trendszenario	Gewerbegebiete	Sondergebiet Hafen	Sonstige (Zentrum, Stadtteile)	SUMME (mit Sonstige)	SUMME ohne Sonstige
<b>Bedarf (bis 2025)</b>	<b>1,6</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>1,8</b>	<b>1,6</b>
<b>Angebot Innenentwicklung (2013)</b>	<b>0,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,7</b>	
<i>potenzielle Reserveflächen</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	
<b>Summe Potenzialflächen insgesamt</b>	<b>0,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,7</b>	
<b>Entwicklungsbedarf</b> (- = zusätzlicher Bedarf; + = Bedarf gedeckt)	<b>-0,8</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-1,1</b>	

Impulsszenario	Gewerbegebiete	Sondergebiet Hafen	Sonstige (Zentrum, Stadtteile)	SUMME (mit Sonstige)	SUMME ohne Sonstige
<b>Bedarf (bis 2025)</b>	<b>2,6</b>	<b>0,3</b>	<b>1,4</b>	<b>4,3</b>	<b>2,8</b>
<b>Angebot Innenentwicklung (2013)</b>	<b>0,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,7</b>	
<i>potenzielle Reserveflächen</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	
<b>Summe Potenzialflächen insgesamt</b>	<b>0,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,7</b>	
<b>Entwicklungsbedarf</b> (- = zusätzlicher Bedarf; + = Bedarf gedeckt)	<b>-1,9</b>	<b>-0,3</b>	<b>-1,4</b>	<b>-3,5</b>	

gige Entwicklung in den Sondergebieten resultiert hieraus im Trendszenario ein Bedarf an klassischen Gewerbeflächen von 1,6 ha (netto), was einem Durchschnittsbedarf von 0,12 ha/a entspricht. Die bisherige Flächennachfrage lediglich in der Kategorie GE belief sich auf 0,14 ha/a. Im Impulsszenario würde dieser Bedarf auf 2,6 ha steigen. Die deutlichen Investitionsimpulse in die touristische Infrastruktur würden sich auf einen steigenden Bedarf an Sondergebietsflächen auswirken (bis zu 1,7 ha Hafen und sonstige). Der Masterplan Tourismus zeigt allerdings bereits Wege auf, wie große Teile dieser Flächen bereitgestellt werden können.

Um den zusätzlichen Gewerbeflächenbedarf bis zum Jahr 2025 zu erhalten und dem landesplanerischen Ziel der Innenentwicklung Rechnung zu tragen, muss der absolute Bedarf um gewerbliche Flächenreserven im FNP (in Heiligenhafen nicht vorhanden) und Innenentwicklungspotenziale (0,7 ha) minimiert werden. Der erforderliche Korridor neuer Gewerbeflächen läge dann zwischen 0,8 ha und 1,9 ha im Impulsszenario bis zum Jahr 2025.

Aus Gutachtersicht sind die Werte des Impulsszenarios absolut für die Stadt erreichbar, da sowohl die Projekte des Masterplans als auch die Fehmarn-Belt-Querung eine realistische Umsetzungsperspektive besitzen bzw. sich teilweise schon in der Umsetzung befinden. Durch diese Impulse werden wichtige Aufholprozesse einer bisher strukturschwachen Region befördert. Durch zusätzliche Maßnahmen, die bspw. eine Clusterbildung im Bereich der maritimen Wirtschaft unterstützen oder der Entwicklung eines modernen Mischgebietes im Bereich des Kommunalhafens könnte die Entwicklung noch positiver ausfallen. Dann müssten weitere gewerbliche Entwicklungsflächen bereitgestellt werden.

Neben der rein quantitativ ausreichenden Bereitstellung von gewerblichen Entwicklungsflächen, wird die behutsame qualitative Optimierung des Gewerbeflächenangebotes eine langfristige Herausforderung für die Stadtentwicklung in Heiligenhafen. Hierzu zählt u.a. die Bündelung der touristischen Projekte rund um den Steinwarder, aber auch die nutzungsverträgliche Lokalisierung von produzierenden Betrieben, das nach Möglichkeit geclusterte Angebot an Gewerbeflächen mit Wasseranschluss für Impulse im Bereich der maritimen Wirtschaft oder die Anordnung von Betrieben mit hohem Verkehrsaufkommen im Bereich der Autobahnanschlussstellen bzw. in einem interkommunalen Gewerbegebiet.

**Absoluter Flächenbedarf für klassische Gewerbegebiete zw. 1,6 ha und 2,6 ha**

**Vorhandene Flächenpotenziale berücksichtigen (Innenentwicklung)**

**Impulsszenario realistisch, ggf. sogar ausbaufähig**

**Zukunftsaufgabe: Qualitative Strukturierung des Gewerbeflächenangebotes**

## Stärken

- Bedeutung im Bereich Tourismus und massive Qualitätsoffensive
- Ameos-Fachklinik + Ameos-Institut, Demografischer Wandel kann Gesundheitskompetenz weiter befördern
- Fischerei- und Hafenstandort, viele Zweige der maritimen Wirtschaft am Standort bereits vertreten, Jachthafen als Leuchtturm
- Positive Entwicklung der Beschäftigten und Pendlerströme in den letzten Jahren
- Zahlreiche kleine und mittlere Unternehmen
- Verbesserung der Erreichbarkeit durch Fehmarn-Belt-Querung und Ausbau A1/B207
- Interkommunales Gewerbegebiet mit Gremersdorf, ggf. Großenbrode als Potenziale
- Auspendler bewegen sich im Kreis (hier konkurrenzfähiger Arbeitsmarktstandort)
- Kommunalhafen als großes Entwicklungspotenzial



55



56



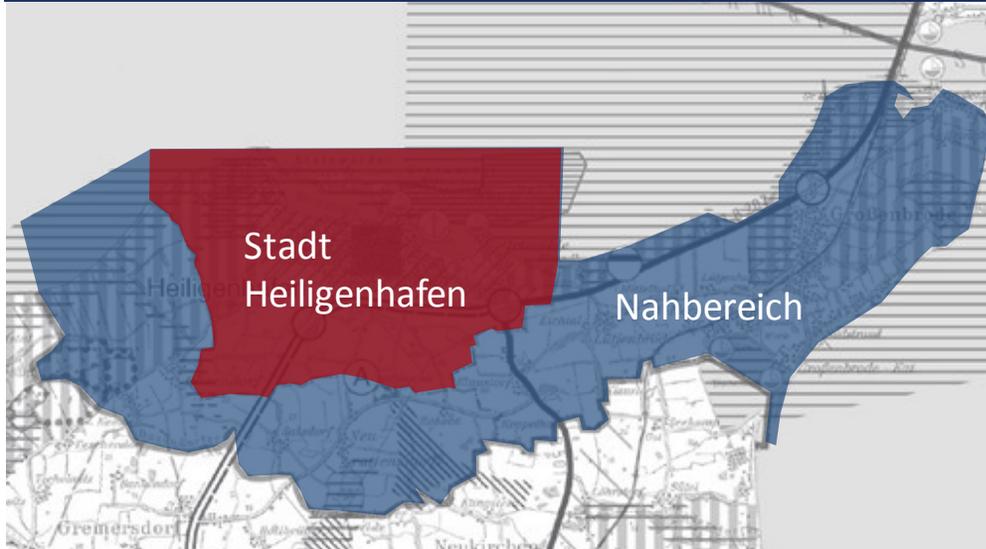
57



58

## Herausforderungen

- Bedeutung als Arbeitsplatzstandort bei wachsender interkommunaler Konkurrenz sichern und ausbauen
- Gemengelagen in Gewerbegebieten stärker profilieren
- Verfügbarkeit von qualifizierten Gewerbeflächen erhöhen
- Gewerbeflächennachfrage steigern
- Wasserlage (eingeschränktes Hinterland) kompensieren
- Fehlenden Gleisanschluss (teil-)kompensieren
- Lohn-, Qualifizierungs- und Wertschöpfungsniveau erhöhen
- Arbeitslosigkeit bekämpfen
- Kommunalhafen marktfähig aufstellen
- Entwicklung moderner Mischgebiete an Bestandsstandorten
- Positionierung als Standort, auch gg. der Metropolregion HH
- Fachkräftemangel insbesondere in der Gesundheitswirtschaft begegnen



## 2.3 Einzelhandel

Gemäß Landes- und Regionalplanung kommt dem Unterzentrum Heiligenhafen die Aufgabe zu, die Versorgung der eigenen Bevölkerung und der Bevölkerung des Verflechtungsbereichs mit Gütern und Dienstleistungen des qualifizierten Grundbedarfs zu sichern. Zum Nahbereich der Stadt Heiligenhafen gehören die Gemeinde Großenbrode sowie die vier Ortsteile Dazendorf, Sulsdorf, Neuratjensdorf, Kembs der Gemeinde Greimersdorf. Aufgrund alternativer Nahversorgungsmöglichkeiten vor allem auf der Insel Fehmarn und in Oldenburg i.H. ist das reale Marktgebiet eng auf diesen Nahbereich begrenzt. Abweichungen existieren vor allem in südöstliche Richtung, da die attraktiven, gut erreichbaren Kopplungsstandorte der Stadt auch Kaufkraft aus Neukirchen und Heringsdorf binden.

Viel gravierender als diese Zuflüsse aus dem erweiterten Marktgebiet wirken sich die Kaufkraftpotenziale aus, die sich aus der Bedeutung als Tourismus- und Grenzhandelsstandort ergeben. Zahlreiche der örtlichen Händler geben an, bis zu 70 % ihrer Einnahmen aus dieser Kaufkraft zu decken. Auch die für Berufspendler verkehrsgünstige Lage in Kopplungsstandorten wirkt sich insbesondere für die Nahversorger an den Autobahnabfahrten nachfragesteigernd aus.

Die einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer der Stadt Heiligenhafen liegt mit 93,0 % (MB Research) deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 100 %. Keine der Vergleichskommunen im Umfeld weist eine niedrigere Kaufkraftkennziffer auf. Hier spiegeln sich die schwachen Wirtschaftsdaten, eine hohe Arbeitslosigkeit und die starken Alterungsprozesse in den Kaufkraftdaten wieder. Auch in den Gemeinden im Nahbereich liegt die Kaufkraft mit Werten zwischen 95,8 % und 96,5 % deutlich unter dem Bundesdurchschnitt. Der zur Verfügung stehende Ausgabesatz im Einzelhandel pro Einwohner und Jahr liegt in der Stadt Heiligenhafen für 2012 bei 5.120,58 € (Bundesdurchschnitt 5.506 €).

Anhand der Einwohnerzahl ergibt sich hieraus einzelhandelsrelevantes Nachfragepotenzial der Heiligenhafener Bevölkerung in Höhe von 47,0 Mio. € ohne Nahbereich und in Höhe von 60,3 Mio. € unter Berücksichtigung des Nahbereichs. Davon entfallen rund 31,6 Mio. € auf den für ein Unterzentrum besonders wichtigen periodischen Bedarf (Produkte der alltäglichen Grundversorgung) und 28,7 Mio. € auf den aperiodischen Bedarf (mittel- und langfristige Versorgung).

**Unterzentrum mit Nahbereich, Marktgebiet im Südosten real etwas größer als der formale Nahbereich**

**Touristen, Pendler und Grenzhandel sorgen für deutliche Kaufkraftzuflüsse**

**Kaufkraftniveau in Stadt und Umland weit unter dem Bundesdurchschnitt**

**Nachfragepotenzial von rd. 47,0 Mio. € in der Stadt selbst**

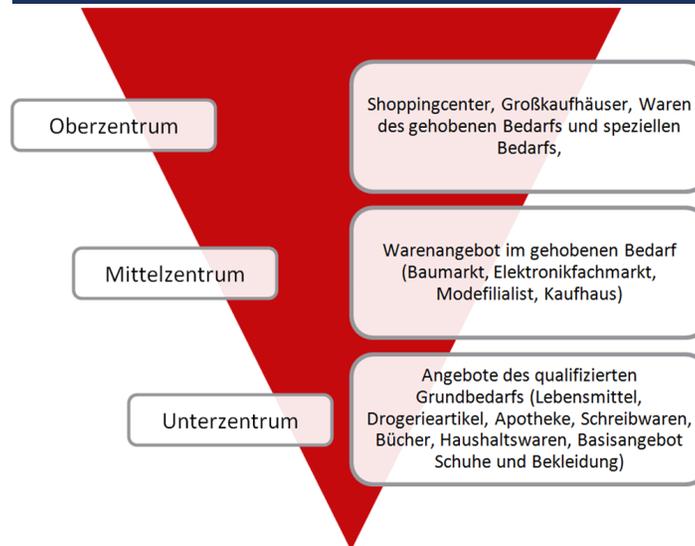
## 60 Einzelhandelsrelevantes Nachfragepotenzial nach Warengruppen in Heiligenhafen und im Nahbereich

CIMA Warengruppe	Heiligenhafen	Summe einschließlich Nahbereich
<b>Periodischer Bedarf insgesamt</b>	<b>24,6</b>	<b>31,6</b>
Lebensmittel, Reformwaren	17,4	22,4
Gesundheit und Körperpflege	6,5	8,3
Zeitschriften, Schnittblumen	0,8	1,0
<b>Aperiodischer Bedarf insgesamt</b>	<b>22,4</b>	<b>28,7</b>
<b>Persönlicher Bedarf insgesamt</b>	<b>7,0</b>	<b>9,0</b>
Bekleidung, Wäsche	4,1	5,3
Schuhe, Lederwaren	1,2	1,5
Uhren, Schmuck, medizinisch-orthopädischer Bedarf	1,7	2,2
<b>Medien und Technik insgesamt</b>	<b>5,3</b>	<b>6,9</b>
Bücher, Schreibwaren	1,1	1,4
Elektroartikel, Foto, Unterhaltungselektronik	4,2	5,4
<b>Spiel, Sport, Hobby insgesamt</b>	<b>2,2</b>	<b>2,8</b>
Sportartikel, Fahrräder	1,2	1,6
Spielwaren	0,5	0,6
Hobbybedarf, Zooartikel	0,5	0,6
<b>Glas, Porzellan, Keramik, Hausrat</b>	<b>0,8</b>	<b>1,0</b>
<b>Einrichtungsbedarf insgesamt</b>	<b>3,3</b>	<b>4,3</b>
Möbel, Antiquitäten	2,6	3,4
Heimtextilien	0,7	0,9
<b>Baumarktartikel, Gartenbedarf</b>	<b>3,7</b>	<b>4,8</b>
<b>Einzelhandel insgesamt</b>	<b>47,0</b>	<b>60,3</b>

## 61 Angebotsstruktur (Betriebe, Verkaufsflächen, Umsatz) in der Stadt Heiligenhafen ohne Grenzhandelsmärkte (Stand April 2013)

CIMA Warengruppe	Anzahl der Betriebe (Hauptsortiment)	Anteil der Betriebe	Verkaufsfläche in m <sup>2</sup>	Anteil der Verkaufsfläche	Umsatz in Mio. €	Anteil am Umsatz
<b>Periodischer Bedarf insgesamt</b>	<b>34</b>	<b>38,6%</b>	<b>10.426</b>	<b>42,5%</b>	<b>52,9</b>	<b>57,6%</b>
Lebensmittel, Reformwaren	25	28,4%	8.506	34,7%	41,3	44,9%
Gesundheit und Körperpflege	5	5,7%	1.570	6,4%	10,4	11,3%
Zeitschriften, Schnittblumen	4	4,5%	350	1,4%	1,2	1,3%
<b>Aperiodischer Bedarf insgesamt</b>	<b>54</b>	<b>61,4%</b>	<b>14.110</b>	<b>57,5%</b>	<b>39,0</b>	<b>42,4%</b>
<b>Persönlicher Bedarf insgesamt</b>	<b>35</b>	<b>39,8%</b>	<b>6.975</b>	<b>28,4%</b>	<b>24,1</b>	<b>26,2%</b>
Bekleidung, Wäsche	24	27,3%	5.785	23,6%	19,8	21,5%
Schuhe, Lederwaren	5	5,7%	825	3,4%	2,3	2,5%
Uhren, Schmuck, medizinisch-orthopädischer Bedarf	6	6,8%	365	1,5%	2,0	2,2%
<b>Medien und Technik insgesamt</b>	<b>6</b>	<b>6,8%</b>	<b>1.205</b>	<b>4,9%</b>	<b>4,0</b>	<b>4,4%</b>
Bücher, Schreibwaren	1	1,1%	430	1,8%	1,5	1,6%
Elektroartikel, Foto,	5	5,7%	775	3,2%	2,6	2,8%
<b>Spiel, Sport, Hobby insgesamt</b>	<b>5</b>	<b>5,7%</b>	<b>1.785</b>	<b>7,3%</b>	<b>4,4</b>	<b>4,8%</b>
Sportartikel, Fahrräder	3	3,4%	1.030	4,2%	2,9	3,2%
Spielwaren	0	0,0%	305	1,2%	0,6	0,7%
Hobbybedarf, Zooartikel	2	2,3%	450	1,8%	0,9	1,0%
<b>Glas, Porzellan, Keramik, Hausrat</b>	<b>4</b>	<b>4,5%</b>	<b>1.490</b>	<b>6,1%</b>	<b>2,4</b>	<b>2,6%</b>
<b>Einrichtungsbedarf insgesamt</b>	<b>3</b>	<b>3,4%</b>	<b>2.025</b>	<b>8,3%</b>	<b>3,0</b>	<b>3,3%</b>
Möbel, Antiquitäten	3	3,4%	930	3,8%	1,0	1,1%
Heimtextilien	0	0,0%	1.095	4,5%	2,1	2,2%
<b>Baumarktartikel, Gartenbedarf</b>	<b>1</b>	<b>1,1%</b>	<b>630</b>	<b>2,6%</b>	<b>1,0</b>	<b>1,1%</b>
<b>Einzelhandel insgesamt</b>	<b>88</b>	<b>100,0%</b>	<b>24.536</b>	<b>100,0%</b>	<b>91,9</b>	<b>100,0%</b>

## 62 Ausstattungsmerkmale im zentralörtlichen System



Dieser Nachfragesituation stehen auf der Angebotsseite 88 Einzelhandelsbetriebe mit einer Gesamtverkaufsfläche von rd. 24.500 m<sup>2</sup> gegenüber (Dienstleistungsbetriebe wie Reisebüros, Friseure oder Kreditinstitute zählen nicht zum Einzelhandel). Der von der CIMA errechnete Einzelhandelsumsatz dieser Betriebe liegt bei rund 91,9 Mio. € (brutto p.a.).

Der Schwerpunkt der Umsätze liegt im periodischen Bedarfsbereich. Hier werden insgesamt 52,9 Mio. € erwirtschaftet, das sind ca. 58 % des gesamten Umsatzes. Die Warengruppe Lebensmittel und Reformwaren erwirtschaftet auch ohne Berücksichtigung des Grenzhandels 41,3 Mio. € (45 % Umsatzanteil bei 42,5 % Verkaufsflächenanteil). Im aperiodischen Bedarfsbereich sticht vor allem die Warengruppe Bekleidung und Wäsche mit den höchsten Verkaufsflächen- und Umsatzanteile hervor.

Die Nahversorgung am Standort wird im Kern durch zwei Lebensmittelanbieter (Discounter und Vollsortimenter) in bzw. am Rande der Altstadt, mehrere Anbieter im Gewerbegebiet im Osten der Stadt (3 Discounter und ein Vollsortimenter) sowie einen modernen Kopplungsstandort (Vollsortimenter und Discounter) direkt an der Autobahnausfahrt Heiligenhafen-Mitte gewährleistet. Wie die Übersichtskarte zu den Gewerbestrukturen zeigt (vgl. Abb. 50), kann hierdurch keine flächendeckende Nahversorgung bereitgestellt werden, jedoch existieren Angebote für die Altstadt und leicht erreichbare Angebote für den östlichen und südlichen Nahbereich. Bemängelt werden muss, dass die landesplanerisch gewollte bauleitplanerische Steuerung des Einzelhandel, mangels Einzelhandelskonzept nur bedingt gewährleistet werden kann.

In der Kaufkraftstromanalyse (Abb. 63) wird deutlich, dass im Saldo deutlich Kaufkraft nach Heiligenhafen zufließt (14 Mio. € Abfluss gegenüber 58,9 Mio. € Zufluss).

Die Einzelhandelszentralitäten nach Warengruppen (Abb. 64) verdeutlicht, dass ausgenommen die Warengruppen „Elektroartikel, Foto, Unterhaltungselektronik“, „Möbel, Antiquitäten“ und „Baumarktartikel, Gartenbedarf“ überall Werte über 100 % erzielt werden. Das bedeutet, dass per Saldo in fast allen Warengruppen Kaufkraft insbesondere durch Touristen, Umlandbewohner und Pendler zufließt. Die durchschnittliche Einzelhandelszentralität über alle Warengruppen liegt bei 196 %. Und auch wenn saisonale Einschränkungen berücksichtigt werden müssen, ergibt sich hieraus eine sehr gute Versorgungsstruktur für die Bevölkerung, die fast schon mittelzentralen Charakter hat.

**88 Betriebe ohne klassische Bordershops mit rd. 92 Mio. € Umsatz**

**Sehr gute Werte bei Lebensmittel und Reformwaren und Bekleidung/ Wäsche**

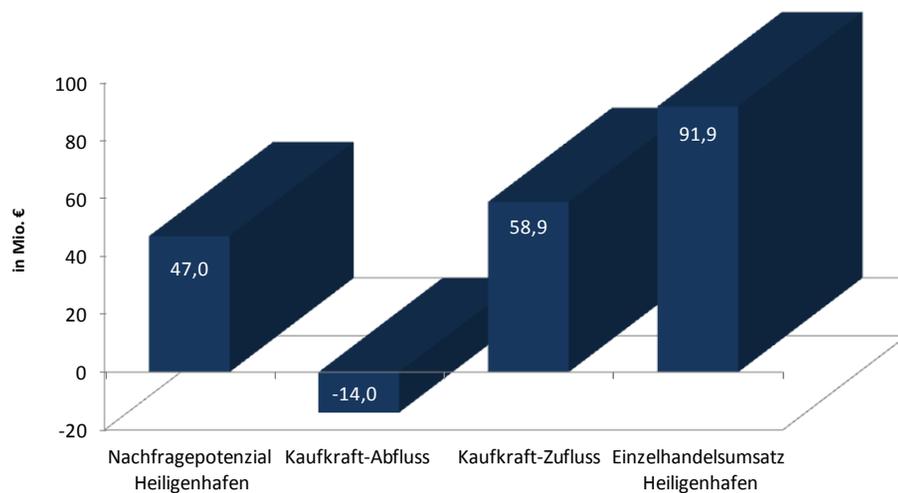
**Keine flächendeckende Nahversorgung aber gute funktionale Verteilung**

**Kein Einzelhandelskonzept vorhanden**

**Im Saldo deutliche Kaufkraftzuflüsse**

**Fast schon mittelzentrale Versorgungsqualitäten durch Kaufkraft von Touristen (einschließlich Grenzhandel), Umlandbewohnern und Pendlern**

63 Kaufkraftstromanalyse für die Stadt Heiligenhafen (ohne Grenzhandel)

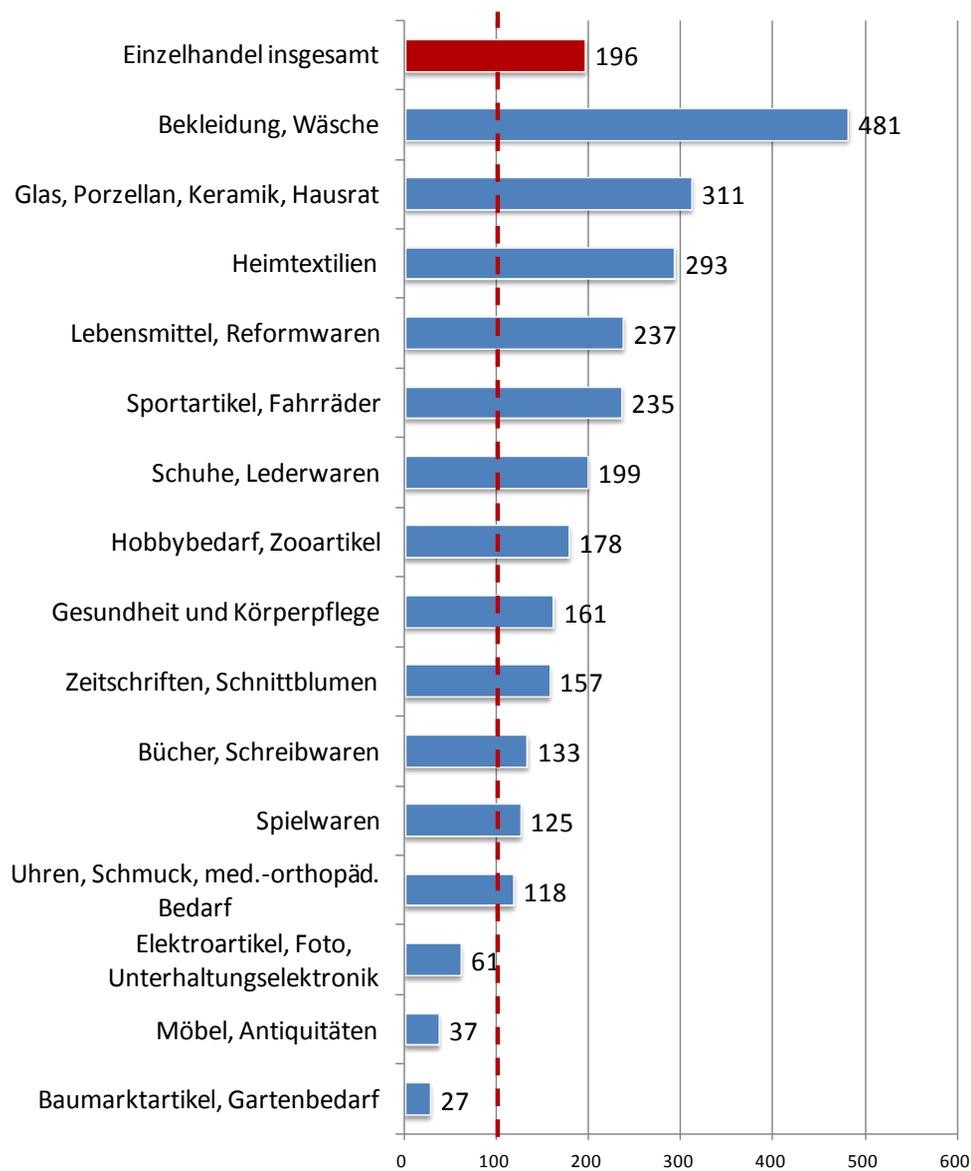


64 Einzelhandelszentralität in der Stadt Heiligenhafen nach Warengruppen

Einzelhandelszentralität von 196 %

Sehr gute Versorgung im periodischen Bedarfsbereich

Im aperiodischen Bedarfsbereich nur in den Warengruppen Elektroartikeln, Möbeln und Baumarktartikeln/ Gartenbedarf Zentralitäten unter 100%



## Stärken

- Nahbereich größer als das Gemeindegebiet
- Marktgebiet größer als Nahbereich
- Saisonale hohe Zusatzkaufkraft durch Touristen, Pendler
- Quantitativ gutes Angebot im Bereich der Nahversorgung
- Gutes Angebot in der Warengruppe Bekleidung
- Altstadt als zentraler Einkaufsstandort
- Starke Fachmarktstandorte am Stadtrand
- Wochenmarkt in der Altstadt
- Kaufkraftpotenziale durch Fehmarn-Belt-Querung und Ausbau A1/B207
- Grenzhandelsstandort
- Große Entfernung zum nächsten Oberzentrum (Touristen und Einwohner versorgen sich in der Region)
- Werbegemeinschaft Partner mit Herz



65



66



67



68

## Herausforderungen

- Kaufkraftniveau der eigenen Bevölkerung steigern
- Ladenlokale in der Altstadt zeitgemäß aufstellen
- wohnortnahe Grundversorgung durch Services verbessern und vorhandene Strukturen nicht weiter konzentrieren
- Eingeschränktes Marktgebiet durch naturräumliche Lage durch touristische Reize kompensieren
- B-Lagen revitalisieren bzw. umstrukturieren (insb. oberer Thulboden und obere Bergstraße)
- Einzelhandelskonzept erarbeiten
- Eigentümer zur Mitwirkung animieren
- Maßnahmen zur Saisonverlängerung
- Kaufkraftpotenziale durch Grenzhandel und Tourismus noch besser binden



## 2.4 Altstadt

### Bedeutung der Heiligenhafener Altstadt

Auch für ein kleines Unterzentrum wie Heiligenhafen gilt, dass die Altstadt als Abbild der Innenstadt der zentrale Kristallisationspunkt innerhalb des Stadtgefüges ist. Hier spiegeln sich die bewegte Geschichte mit zahlreichen Zerstörungen des kleinen Fischerstädtchens ebenso wie das kulturelle Erbe und politische und gesellschaftliche Auseinandersetzungen wider. Die Nutzungsmischung, der soziale Austausch, die Vielfalt und Lebendigkeit sind Garanten dafür, dass die Altstadt Ort der Kreativität ist und Impulse für die gesamte Stadt setzt, aber auch selbst einem ständigen Transformationsprozess unterliegt, um den vielfältigen und teilweise auch schwierig zu vereinbarenden Ansprüchen zeitgemäß Rechnung zu tragen. Insbesondere der Heiligenhafener Markt als Mitte der Altstadt befindet sich in diesem Spannungsfeld aus Emotionalität, Funktionalität und sozialem Diskurs, denn er ist gewissermaßen das „öffentliche Wohnzimmer“ aller Heiligenhafener und der Gäste, die sie empfangen.

### Abgrenzung und integrierte Betrachtung des Stadtparks

Die räumlichen Abgrenzung der Altstadt reicht im Westen bis zur Berg- und Lauritz-Maßmann-Straße, im Norden bis zu den Straßen Am Strande und Hafenstraße, im Osten bis zur Weidestraße und wird im Süden durch Wend- bzw. die Schmiedestraße begrenzt. Da die Altstadt selbst kaum Bereiche mit Natur- und Landschaft beinhaltet, wurde im Rahmen der Analyse deutlich, dass insbesondere der westlich angrenzende Stadtpark aufgrund seiner Funktionen als urbanes Grün und Naherholungsraum integriert mit betrachtet werden muss.

### Zusammenspiel von Steinwarder, Hafen und Altstadt Alleinstellungsmerkmal und großes Potenzial

Die auf den ersten Blick ungünstige Verkehrslage der Altstadt, abseits der Autobahn und ohne Bahnanschluss birgt auch Vorteile für die Heiligenhafener, die in Zukunft großes Potenzial auf weitere Steigerungen bieten. Durch das direkte Nebeneinander der Quartiere Altstadt, Hafen und Steinwarder können auf kurzem Weg attraktive, voneinander abgrenzbare Quartiere ausgebildet werden, die zum langen und wiederkehrenden Verbleib einladen und im Zusammenspiel als Alleinstellungsmerkmal fungieren. Grundvoraussetzung ist allerdings, dass alle drei Quartiere an moderne Gestaltungs- und Nutzungserfordernisse angepasst und sinnvoll miteinander vernetzt werden.

Neben der hohen Bedeutung für die Entwicklung der Gesamtstadt sind städtebauliche Funktionsverluste in der Altstadt Ursache dafür, dass dem Handlungsfeld auch in Heiligen-

## 70 In die Jahre gekommene Marktplatzgestaltung



hafen eine hohe Priorität eingeräumt wird. Diese Funktionsverluste lassen sich vor allem durch folgende Entwicklungen begründen:

- Die alte Nord-Süd- (Brückstraße/ Mühlenstraße) und Ost-West-Achse (Bergstraße/ Thulboden) haben an Bedeutung verloren. 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 Ursachen liegen u.a. in einem veränderten, zumindest für den Versorgungseinkauf, zunehmend autoaffinen Einkaufsverhalten, einem verstärkten Ausbau dezentraler Standorte innerhalb und außerhalb der Stadt, der wachsenden Konkurrenz der Zentren untereinander, der mangelnden Flexibilität der gewachsenen Altstadtstrukturen (z.B. im Bezug auf Ladenlokalgrößen) und der zunehmenden Bedeutung des Onlinehandels.
- Die Gestaltung des Marktplatzes ist in die Jahre gekommen und höchst umstritten. Dies ist kein heiligenhafentypisches Problem, sondern Ausdruck veränderter Gestaltungsansprüche in unserer Gesellschaft. Allein eine Betrachtung der Städte mit Fußgängerzonen verdeutlicht, dass inzwischen fast jede zweite Stadt das Modernisierungserfordernis erkannt und eine sogenannte Fußgängerzone der zweiten Generation realisiert hat.
- Die mangelnde Verknüpfung vorhandener und zukünftiger Stärken. Faktoren, die Kunden in die Stadt ziehen, wie der Grenzhandel, vorhandene und neue touristische Attraktionen und auch sinnvoll zu kombinierende Angebote des Hafens müssen stärker mit der Altstadt und ihren Nutzungen vernetzt werden. Auf der anderen Seite müssen sich die Anbieter der Altstadt auf die Bedürfnisse dieser Kundenklientel mehr einlassen und entsprechende Angebote schaffen.
- Das Verkehrskonzept läuft der realen Entwicklung der Alt- und der Gesamtstadt hinterher und ist nur noch bedingt funktional. So ist die Verknüpfung mit dem Schienenverkehr in Oldenburg i.H. defizitär, es besteht der Ruf nach Parkplätzen bei gleichzeitigen Kapazitäten an anderen Stellen in der Altstadt, es bestehen Barrieren bei der Verkehrsführung oder der Schwerlastverkehr wird durch die wichtigsten „Scharniere“ der Altstadt gelenkt.

### Funktionsverluste in der Altstadt

#### Nord-Süd- und Ost-West-Achse mit Frequenzverlusten

#### Gestaltung des Marktplatzes als Mitte nicht mehr zeitgemäß

#### Mangelnde Verknüpfung mit den übrigen Stärken

#### Veraltetes Verkehrskonzept



Auf Basis dieser Ursachenanalyse wurde die Situation in der Altstadt detailliert erhoben und fotodokumentiert, um den aktuellen Grad der städtebaulichen Funktionsverluste beurteilen zu können. Weiterhin flossen die Ergebnisse der Beteiligung und damit das lokale Problemempfinden mit in die Bewertung ein.

#### **Baualterstruktur/ Stadtbild:**

##### **Historischer Gebäudebestand**

Der überwiegende Teil der Gebäude in der Altstadt stammt aus der Zeit vor 1930 und verleiht dem Fischerstädtchen seinen besonderen Charme, dessen Erhalt sowohl Bewohnern als auch Touristen sehr am Herzen liegt.

##### **Charmantes Fischerstädtchen**

Der dominierende Bautyp sind die charakteristischen Bürger- und Fischerhäuschen aus dem 19. Jh. meist sehr schmal mit 1,5 bis 2,5 Geschossen und sehr tief parzellierten Grundstücken in direkter Straßenrandbebauung. Aufgeweicht wird dieser geschlossene Gesamteindruck insbesondere am Rande der südlichen und westlichen Altstadt.

##### **Stadtbildprägende und denkmalgeschützte Objekte als besondere Akzente**

Es existieren rund ein Dutzend stadtbildprägende Gebäude sowie weitere denkmalgeschützte Objekte. Diese eignen sich durch ihre Geschichte und/ oder ihren Baustil in besonderer Weise, um Besuchern als Attraktion in der Altstadt zu dienen. Eine besondere Häufung dieser Objekte befindet sich rund um den Markt und die Stadtkirche.

##### **„Fremdkörper“ und Baumängel besonders im Marktplatzumfeld störend**

Daneben existieren allerdings auch elf Gebäude im Altstadtbereich die aufgrund ihres Baustils und/ oder baulichen Zustandes, wie ein Fremdkörper im Stadtgefüge wirken. Besonders kritisch ist die Häufung derartiger Objekte am und im direkten Umfeld des Marktplatzes als Mitte der Altstadt zu bewerten. Im Zusammenspiel mit den Modernisierungsrückständen im öffentlichen Raum ergibt sich hier ein erhöhter Aufwertungsbedarf.

#### **Unternutzungen/ Leerstände**

##### **Leerstandshäufungen in den Nebenlagen**

Durch Erhebungen vor Ort konnten dreizehn Gewerbe- und sieben Wohnungsleerstände ausgemacht werden. Eine besondere Häufung ist insbesondere entlang der südlichen Seite der Straße Thulboden auszumachen. Zusammengenommen mit Modernisierungsrückständen und größeren Baulücken auf der gegenüberliegenden Seite der Wendstraße und unter Berücksichtigung des Aufwertungsbedarfes der Parkpalette zwischen diesen beiden Stra-

72 Beispiel für Leerstand in der Altstadt



73 Beispiel für Unternutzung in der Altstadt



ßenseiten, deutet sich hier ein erhöhtes Handlungserfordernis und -potenzial an, zumal das Areal rund um die Stadtkirche eine hohen Attraktionswert für die Altstadt besitzt.

Im direkten Umfeld des Marktplatzes gibt es zwei eingeschossige Immobilien, die auch aufgrund ihres Modernisierungsgrades Nachverdichtungsmöglichkeiten eröffnen.

Die anderen Leerstände, Baulücken und untergenutzten Grundstücke befinden sich eher an den Rändern der Altstadt. Sie bieten kleinere Potenziale, den Altstadt kern städtebau lich zu definieren und könnten ggf. für innenstadtaffine Wohnformen genutzt werden.

Die tiefen Grundstücke bieten ebenfalls Nachverdichtungspotenziale innerhalb der Blöcke, sollten aber insbesondere vor dem Hintergrund der Sicherung zeitgemäßer Umfeldqualitäten für die vorhandenen Nutzungen betrachtet werden.

**Modernisierungsgrad**

Zur Beurteilung der Modernisierungsrückstände wurde ein festgelegter Kriterienkatalog nach folgendem Schema angewandt:

Gebäudezustand	gut	mittel	schlecht
Fassaden	je 0 Punkte	je 2 Punkte	je 4 Punkte
Fenster			
Hauseingangsbereiche			
Dächer (soweit einsehbar)			
Werbung (soweit vorhanden)			

Klassifizierung	3 Kriterien	4 Kriterien	5 Kriterien
kein Modernisierungsbedarf	0-2 Punkte	0-2 Punkte	0-4 Punkte
mittlerer Modernisierungsbedarf	4-6 Punkte	4-10 Punkte	6-12 Punkte
erhöhter Modernisierungsbedarf	8-12 Punkte	12-16 Punkte	14-20 Punkte

Im Ergebnis wird deutlich, dass 21 Gebäude innerhalb der Altstadt einen erhöhten Modernisierungsaufwand besitzen und dass es insbesondere in der für die Adressbildung der Stadt besonders wichtigen nördlichen Hälfte der Altstadt kaum einen Straßenabschnitt

**Unternutzung im Marktplatzumfeld**

**Blockinnenbereiche mit Nachverdichtungspotenzialen, sollten aber auch zur Wohnumfeldverbesserung genutzt werden**

**21 Gebäude im Altstadtbereich mit erhöhtem Modernisierungsbedarf**



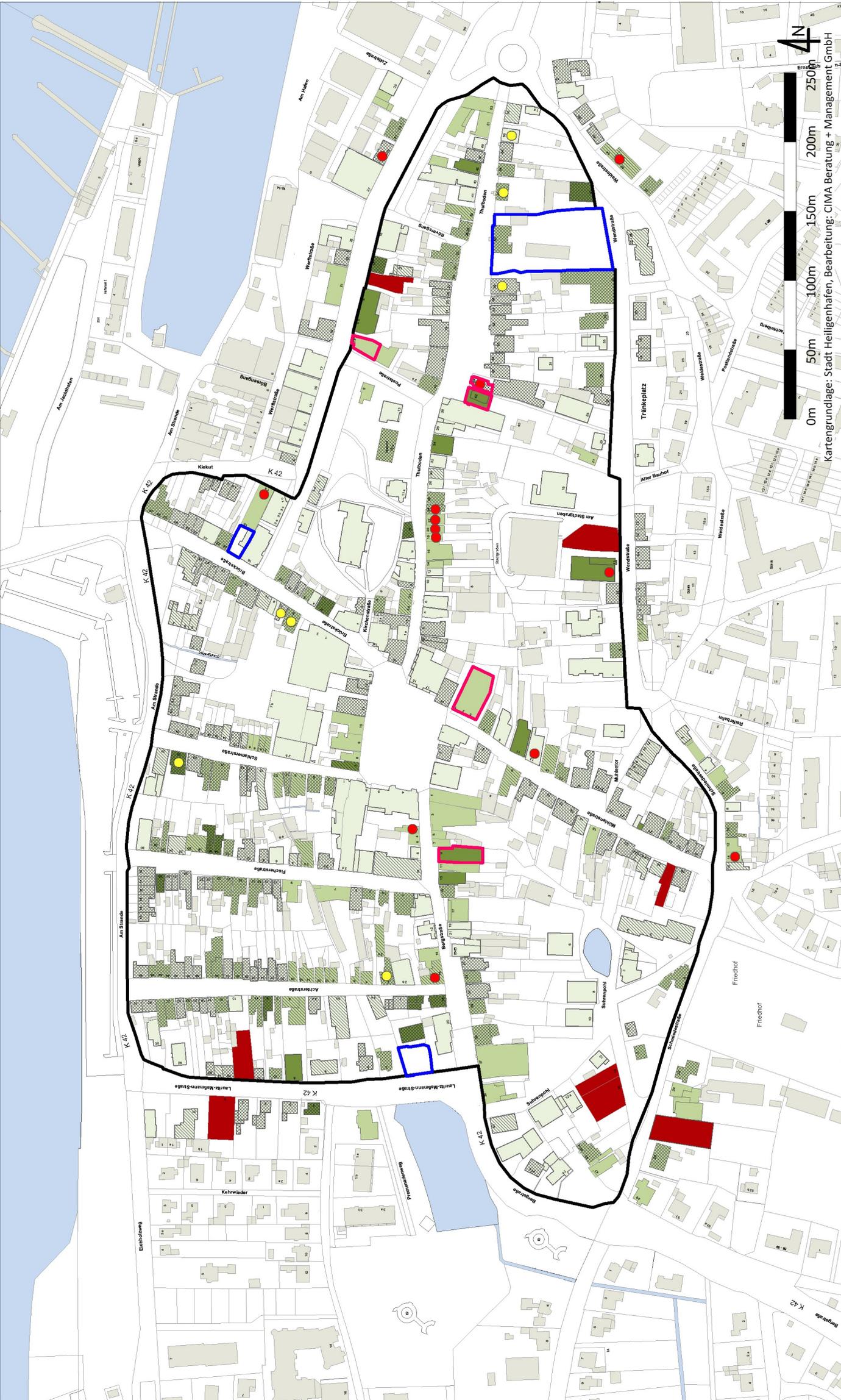
74 Baualtersklassen (Altstadtbereich)

- vor 1930
- 1930/40er Jahre
- 1950/60er Jahre
- 1970er Jahre
- nach 1980
- Abgrenzung Altstadt

- Denkmalschutz
- i positiv Stadtbildprägend
- i negativ Stadtbildprägend

Kartengrundlage: Stadt Heiligenhafen, Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH

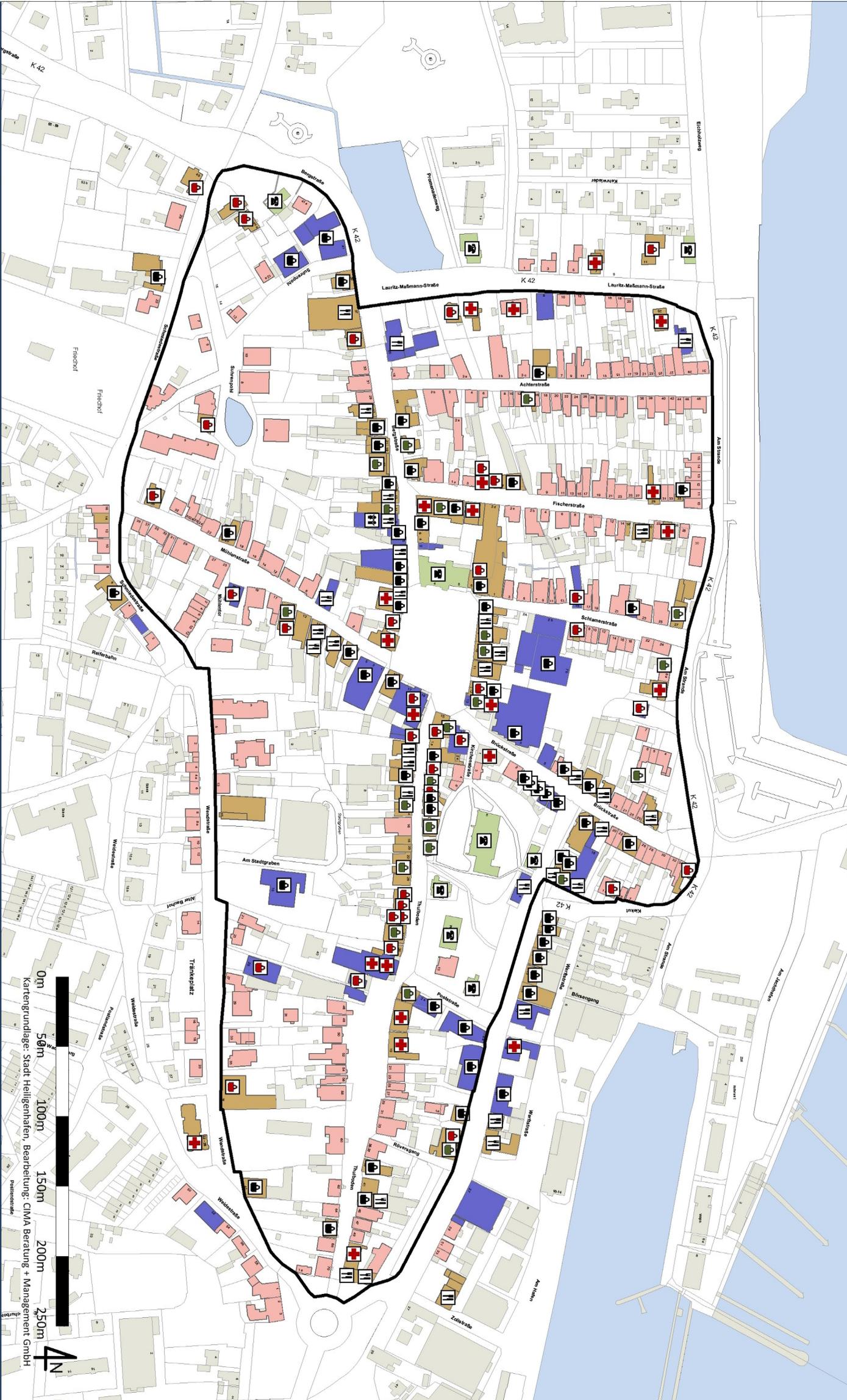




### 75 Funktionsmängel und Barrieren

- kein Modernisierungsbedarf
- mittlerer Modernisierungsbedarf
- erhöhter Modernisierungsbedarf
- Eingangsbereich nicht barrierefrei
- Eingangsbereich eingeschränkt barrierefrei (max. 1 Stufe)
- Eingangsbereich barrierefrei
- Abgrenzung Altstadt
- Schlecht ausgenutztes Grundstück
- Eingeschossiger Baukörper
- Leerstand Gewerbe
- Leerstand Wohnen
- Baulücke

Kartengrundlage: Stadt Heiligenhafen, Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH



### 76 Erdgeschossnutzungen

Gewerbe/Einzelhandel

Wohnen

Mischnutzung

Öfftl./soziale Nutzung

Gastronomie und Hotellerie

Freizeitunternehmen

Einzelhandel

Einzelhandelsnahe Dienstleistung

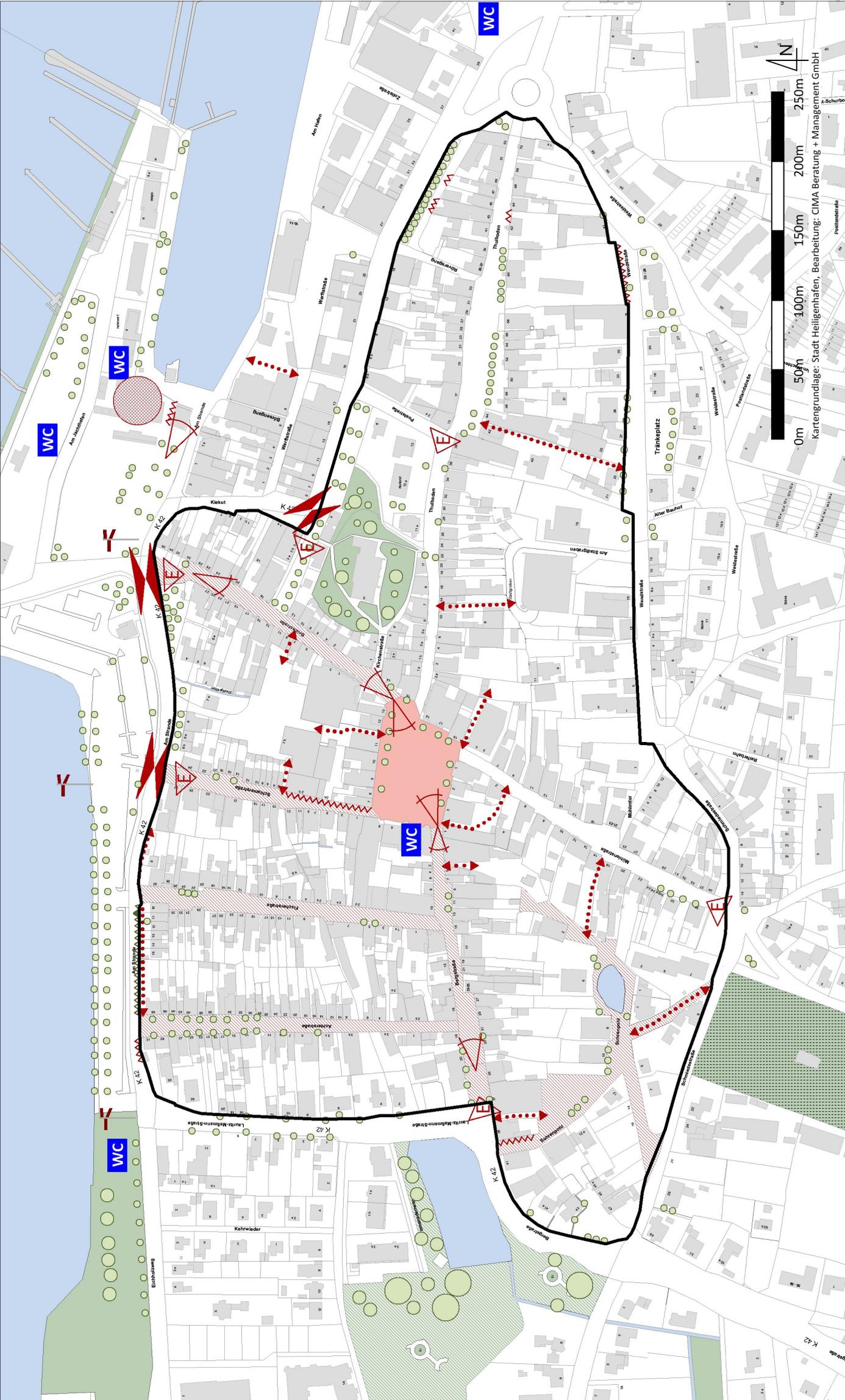
Einzelhandelsferne Dienstleistung

Öfftl., soziale, kult. Einrichtung

Gesundheitswesen

Abgrenzung Altstadt





77 Öffentlicher Raum

- öfftl. Grünfläche
- Friedhof
- öfftl. Platz
- mangelnde soz. Kontrolle
- wichtiger Eingangsbereich
- Bereiche mit Barrierewirkung
- öfftl. Toilette
- Wegeleitsystem
- unattraktive/ unzureichende Wegegestaltung
- karge Mauer
- unattraktive Rückseiten
- wichtige Sichtachsen
- unzureichend gestaltete öfftl. Straßenräume
- unzureichend gestaltete öfftl. Grünfläche
- Abgrenzung Altstadt

Kartengrundlage: Stadt Heiligenhafen, Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH



**Insbesondere im nördlichen Altstadtteil zeichnet sich perspektivisch Handlungsbedarf ab**

**Völlige Barrierefreiheit Illusion, Heiligenhafen aber auch gutem Weg zur barrierearmen Stadt**

**Bunter, vitaler Nutzungsmix**

**Konzentration frequenzbringender Nutzungen am Markt, Besatz nimmt zu den Rändern hin ab**

gibt, der nicht über einen erhöhten Anteil von Gebäuden mit mindestens mittlerem Modernisierungsbedarf verfügt. Die zeitgemäße Erhaltung der imagegebenden Bebauung in der Altstadt wird daher eine Zukunftsaufgabe sein, bei der vor allem auch die privaten Eigentümer als Akteure sensibilisiert und unterstützt werden müssen.

#### **Barrierefreiheit**

Die überwiegende Teil der Häuser in der Altstadt ist nicht barrierefrei oder nur eingeschränkt barrierefrei (max. 1 Stufe). Der Abbau dieser Barriere ist sowohl im Um- wie auch im Neubau ein Handlungsfeld für alle Altstadtakteure. Mit dem speziellen Stadtführer „Heiligenhafen barrierefrei“ werden Menschen mit Behinderungen aber bereits heute Wege aufgezeigt, zumindest Teile des Stadtgebietes barrierearm zu entdecken. Ein Behindertenbeauftragter setzt sich für die stetige Berücksichtigung der Belange der Menschen mit Behinderung in der Stadtentwicklung ein. Zudem wurde im März 2014 mit der Lebenshilfe Ostholstein eine Kooperationsvereinbarung zur Umsetzung der EU-Behindertenrechtskonvention geschlossen

#### **Nutzungsstruktur**

Eine bunte Nutzungsmischung ist prägendes Merkmal einer vitalen Innenstadt. Die genauere Betrachtung der Heiligenhafener Altstadt zeigt, dass es auch hier einen breiten Mix innenstadttypischer Nutzungen gibt. Neben dem Einzelhandel finden sich hier eine Reihe einzelhandelsnaher (z.B. Reisebüro, Friseur) und einzelhandelsferner Dienstleister (z.B. Rechtsanwälte, Steuerberater) sowie Gastronomiebetriebe, Freizeiteinrichtungen, Betriebe aus dem Gesundheitswesen sowie öffentliche, kulturelle und soziale Infrastruktur.

In der räumlichen Verteilung wird deutlich, dass sich diese Betriebe vor allen entlang der alten Nord-Süd- (Brück- und Mühlenstraße) und Ost-West-Achse (Bergstraße und Thulboden) sowie entlang der Hafenstraße konzentrieren. Der übrige Teil der Altstadt ist eher durch Wohnnutzungen geprägt. Weithin nimmt der Unternehmensbesatz vom Marktplatz ausgehend zu den Rändern hin, auch an den Hauptachsen, deutlich ab, dies gilt vor allem für die Mühlenstraße.

Die baukulturell ansprechende Kleinteiligkeit ist nutzungstechnisch differenzierter zu be-

## 79 Fehlendes Gestaltungskonzept in der Altstadt



werten. Mit einer Struktur von drei Vierteln der Ladenlokale unter 100 m<sup>2</sup> und nur knapp 7 % der Ladenlokale über 800 m<sup>2</sup> bietet die Altstadt kaum Eignungsflächen, um zeitgemäßen Filialisten, z.B. aus der Warengruppe Elektroartikel, ansiedeln zu können. Hier wird es eine Zukunftsaufgabe der Stadtentwicklung sein, den Spagat zwischen Erhaltung des Stadtbildes und Schaffung zeitgemäßer Nutzungsstrukturen zu schaffen.

Aufgrund der generell eher kritischen Entwicklung von Nebenlagen ist jedoch davon auszugehen, dass ein Quartier „Altstadt“ nicht ganzheitlich mit Frequenzlagen zu entwickeln sein wird. Gerade vor dem Hintergrund der übrigen Entwicklungen am Hafen und auf Steinwarder scheint eine verstärkte Konzentration von Ansiedlungsbemühungen frequenzbringender Nutzungen auf den Markt sowie ausstrahlende Achsen in nördliche und nordöstliche Richtung die umsetzbarere Strategie.

### Öffentlicher Raum

Ausgenommen dem Marktplatz und dem Freiraum rund um die Stadtkirche gibt es keine größeren öffentlichen Freiflächen in der Altstadt. Die meist engen Straßenräume bieten wenig Fläche für Bepflanzungen. Die Promenade und der im Westen angrenzende Stadtpark übernehmen hier wichtige Ergänzungsfunktionen für die Altstadt. Während die Promenade neu gestaltet wurde und als Stärke der Stadt herausgestellt werden muss, ist der Stadtpark deutlich in die Jahre gekommen. Von Teilen der Bevölkerung wird er mangels Bepflanzung und der damit verbundenen sozialen Kontrolle sogar als Angstraum wahrgenommen.

Im Rahmen des Gesamtprozesses hat sich die Nutzung und Gestaltung des Marktplatzes als zentrales Scharnier in der Altstadt als Kernanliegen nahezu aller Heiligenhafener herausgestellt. Die mangelnde Belebung, die nicht mehr zeitgemäße Gestaltung, das exponierte Parken, Barrieren sowohl für Fußgänger als auch Autofahrer oder fehlende Möblierung und Beleuchtung sind zentrale Kritikpunkte.

Innerhalb der Altstadt existieren zahlreiche Wege und Gassen, die so genannten Twieten. Sie haben hohes Potenzial, den historischen Charme Heiligenhafens in besonderer Weise zu transportieren. Damit dieses gelingt, sind allerdings deutliche Aufwertungsmaßnahmen und eine Sensibilisierung der anliegenden Eigentümer/ Nutzer erforderlich.

**Mangelnde Differenzierung der Ladenlokalgrößen**

**Veränderung der Frequenzlagen zu erwarten und erforderlich**

**Wenig öffentliche Grünflächen innerhalb der Altstadt, Stadtpark mit Gestaltungs- und Nutzungsdefiziten**

**Marktplatz mit Funktionsverlusten, Kernanliegen der Heiligenhafener**

**Twieten als Gestaltungspotenzial**



#### **Fehlendes modernes Leitsystem in der Altstadt**

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. Die Eingangsbereiche zur Altstadt sind kaum akzentuiert und wichtigen Verbindungsachsen, insbesondere der Brückstraße fehlt es an Lenkungswirkung.

#### **Heterogener Zustand des öffentlichen Raums. Barrierefreie Komponenten fehlen, Sanierungsstau im Straßenbelag vor al-**

Der Zustand des öffentlichen Raums in der Altstadt ist sehr heterogen. Während Straßen wie die Brückstraße oder der Marktplatz mit dem robusten Kopfsteinpflaster eine relativ widerstandsfähige, zeitlose und stadtbildprägende Grundstruktur besitzen, die es durch barrierefreie Komponenten (ausreichend breite Bereiche im Bodenbelag, Handläufe, Rampen, breite Zugangsbereiche...), sowie Elemente der Begrünung, Möblierung, Lenkung, Bespielung und Beleuchtung zeitgemäß auszugestalten gilt, gibt es andere Straßenabschnitte und Gehsteige (u.a. Suhrenpohl, Fischerstraße, vgl. Abb. 77) in und am Rande der Altstadt, die einen deutlichen Sanierungsstau aufweisen.

#### **Wenig Vandalismusspuren**

Im Vergleich zu anderen Städten befindet sich das Ausmaß an Vandalismusspuren (Graffiti etc.) in Heiligenhafen auf einem relativ geringen Niveau. Ein akuter Handlungsbedarf ist nicht erkennbar.

#### **Kein einheitliches Gestaltungskonzept zur Quartiersbildung**

Der Heiligenhafener Altstadt fehlt es an einem einheitlichen Gestaltungskonzept, wodurch das prinzipiell vorhandene Flair besser transportiert werden könnte. Dies betrifft Möblierung, Beleuchtung und Begrünung im öffentlichen Raum aber auch die private Gestaltung von Sondernutzungen und Werbeanlagen. Die existierende Gestaltungssatzung kann hier allenfalls unterstützende Dienste leisten.

#### **Events wenig „schlagfertig“**

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

#### **Verkehr**

#### **Verkehrslenkung überprüfen**

Der Hauptverkehrsstrom des motorisierten Individualverkehrs inklusive Lastverkehr wird bogenförmig am nördlichen und westlichen Rand der Altstadt über die Kreisstraße Am Strande bzw. die Lauritz-Maßmann-Straße geführt. Der südliche Rand der Altstadt wäre

82 Licht und Schatten bei der Beschilderung



83 Mängel im Straßenbelag innerhalb der Altstadt



durch den bereits erfolgten Ausbau der Wendstraße zumindest zur Aufnahme eines Teils des Verkehrs geeignet. Die aktuelle Verkehrslenkung betont die Kreisstraße und verzichtet zu Gunsten der Anwohner am südlichen Altstadtrand auf andere Maßnahmen der Verkehrslenkung. Gerade unter dem Aspekt der Vernetzung der Quartiere „Altstadt“, „Steinwarder“, und „Hafen“ und der ggf. bestehenden Barrierewirkung, muss beobachtet werden, ob dieses Konzept, zumindest in Teilen unter Einhaltung zulässiger Immissionswerte, modifiziert werden muss.

Die viele Einbahnregelungen in Kombination mit einem mangelhaften Parkleitsystem erschweren die Orientierung für den Individualverkehr innerhalb der Altstadt. Es existieren sehr viele, wenn auch häufig reglementierte (zeitlich begrenzt oder Kundenparkplatz) Parkplätze im Süden der Altstadt, vielfach in direkter Randlage, während die frequenzintensiven Nutzungen eher im nördlichen Teil der Altstadt liegen. Mangels Park- und Besucherleitsystem kommt es zum Nebeneinander von Unternutzung, sehr exponierten, die Aufenthaltsqualität einschränkenden Parkverkehr und einem gleichzeitigen Mangel an Parkplätzen zu Stoßzeiten im nördlichen Teil der Altstadt.

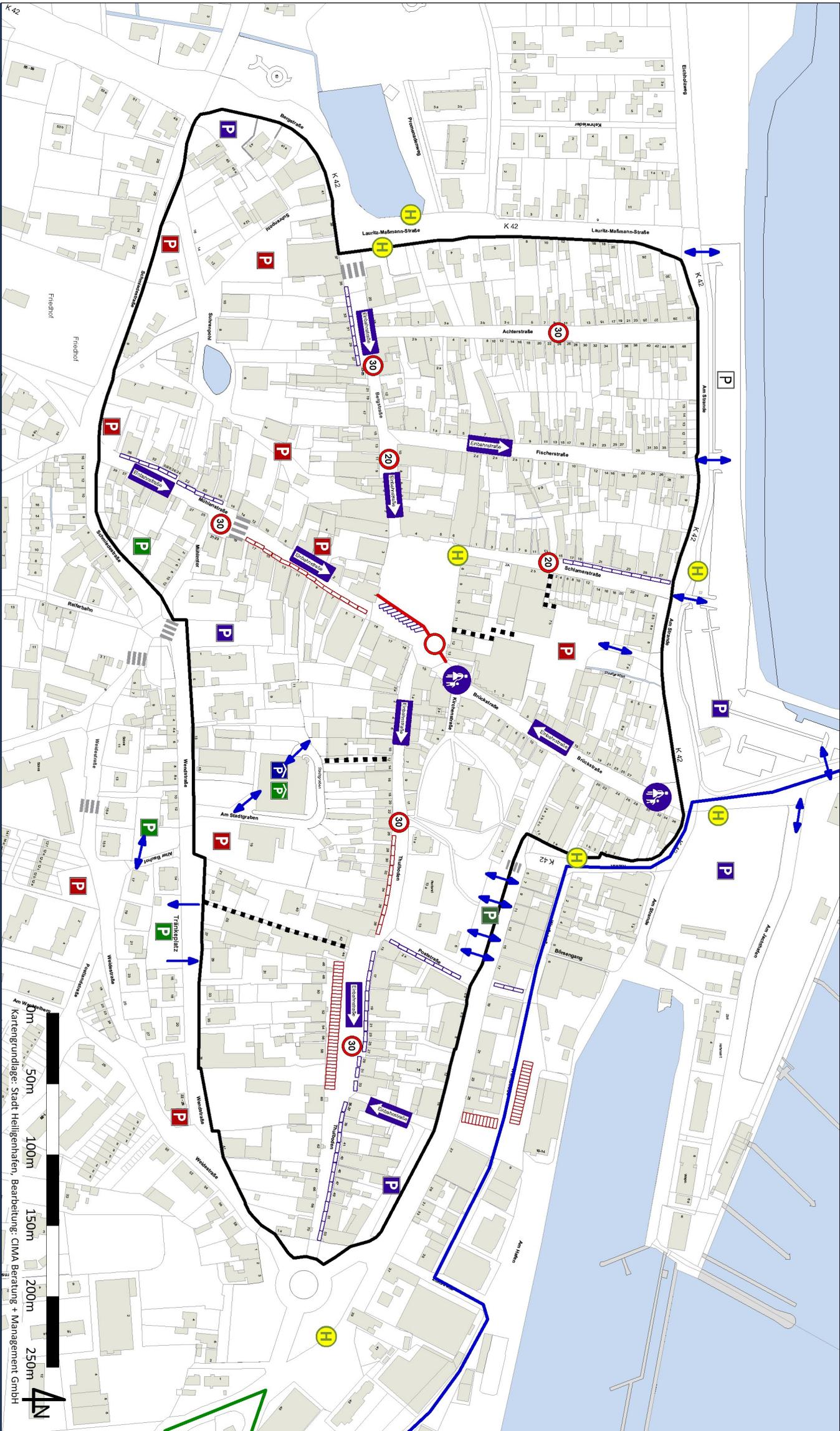
Das ÖV-Haltstellennetz ist vor allem im nördlichen Teil der Altstadt sehr gut. Vor den absehbaren Entwicklungen auf Steinwarder, wird es ggf. kleinere Anpassungen in der Linienführung geben müssen. Zu bemängeln ist insbesondere die Vernetzung mit dem Schienenverkehr bzw. dem Bahnhof in Oldenburg. Takt, Vernetzung, Information und ggf. Alternativeangebote sind nicht auf einem zeitgemäßen Stand.

Der Ostseeküstenradweg führt strategisch günstig entlang des nördlichen Altstadtrandes, jedoch mangelt es an Vernetzung, Lenkung, Service und zeitgemäßen Abstellanlagen innerhalb der Altstadt.

**Fehlende bzw. veraltete Leitsysteme für den Individualverkehr**

**Vernetzung mit dem Bahnhof in Oldenburg defizitär**

**Fahrradfreundlichkeit fördern**



84 Verkehr

-  Einbahnstraße
-  Zufahrtsmöglichkeit
-  Fußgängerüberweg
-  Öffentl. Parkplatz/-haus
-  Geschwindigkeitsbegrenzung
-  Ostseeküstenradweg
-  Fußwegeverbindung
-  Privat-/Kundenparkplatz/-haus
-  Bushaltestelle
-  Abgrenzung Altstadt
-  Parken mit Parkschein
-  Parkplatz/-haus (zeitl. begrenzt)
-  Fußgängerzone
-  keine Durchfahrtsmöglichkeit
-  Zeitl. begrenztes Parken
-  Gemeinschaftsparkplatz



AN  
Kartengrundlage: Stadt Heiligenhafen, Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH

## Stärken

- Historischer Gebäudebestand, Ambiente des Fischerstädtchens
- Geschlossener Gesamteindruck, solide Grundsubstanz
- Belebung und Kaufkraft durch Tourismus
- Vorhandene Nutzungsmischung
- Vernetzbarkeit mit den Quartieren Steinwarder und Hafen
- Prinzipiell vorhandene Eventkultur
- Wochenmarkt als Nutzung vorhanden
- Bereits begonnene Ausrichtung auf die Belange älterer und behinderter Menschen



85



86

## Herausforderungen

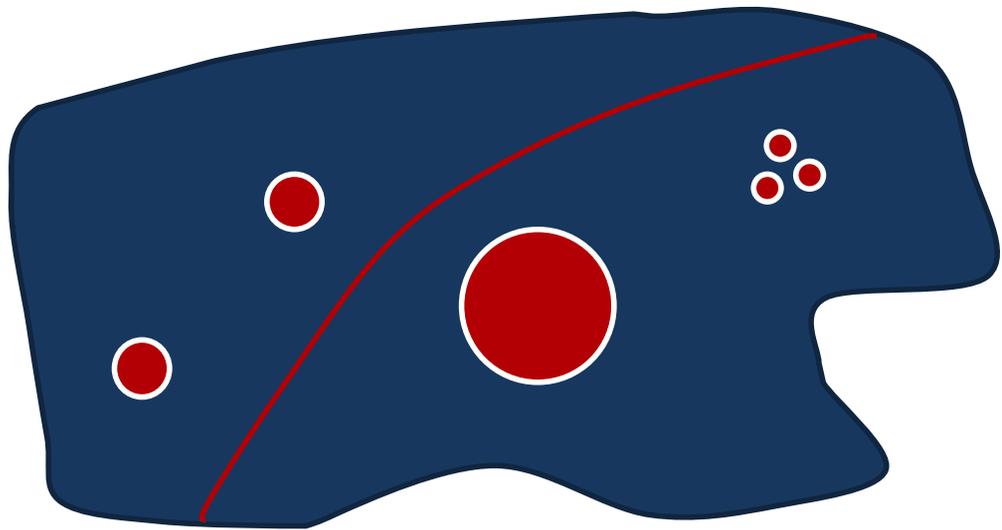
- Zeitgemäße Gestaltung des Wochenmarktes
- Modernisierungsrückständen begegnen
- Verkehrslenkung verbessern, Leitsysteme umsetzen
- Ladenlokalstruktur diversifizieren
- Parkverkehr an exponierten Stellen reduzieren
- Modernisierungsrückstände im öffentlichen Raum beseitigen
- Stadtpark revitalisieren
- Nutzungskonzept zur Betonung von Frequenzlagen und Gestaltung von Nebenlagen etablieren
- Erscheinungsbild durch höhere Gestaltqualitäten verbessern
- Events mit regionaler Schlagkraft entwickeln
- Maßnahmen zur Saisonverlängerung ergreifen
- Vernetzung mit dem Schienenverkehr verbessern



87



88



## 2.5 Räumliche Handlungsschwerpunkte

Als Essenz der Analyse aller Themen einschließlich der existierenden Konzepte und Rahmenbedingungen lassen sich folgende räumliche Handlungsschwerpunkte ableiten:

### **Bauen und Wohnen**

1. Suchräume altengerechte Wohnraumangebote (im Nahbereich der Nahversorger)
2. Umstrukturierung Thulboden - Wendstraße
3. Schaffung bedarfsgerechter Neubaugebiete
4. Umstrukturierung Theodor-Storm-Schule
5. Modernisierung Ferienpark
6. Umstrukturierung Gelände Gorch-Fock-Schule

### **Gewerbe**

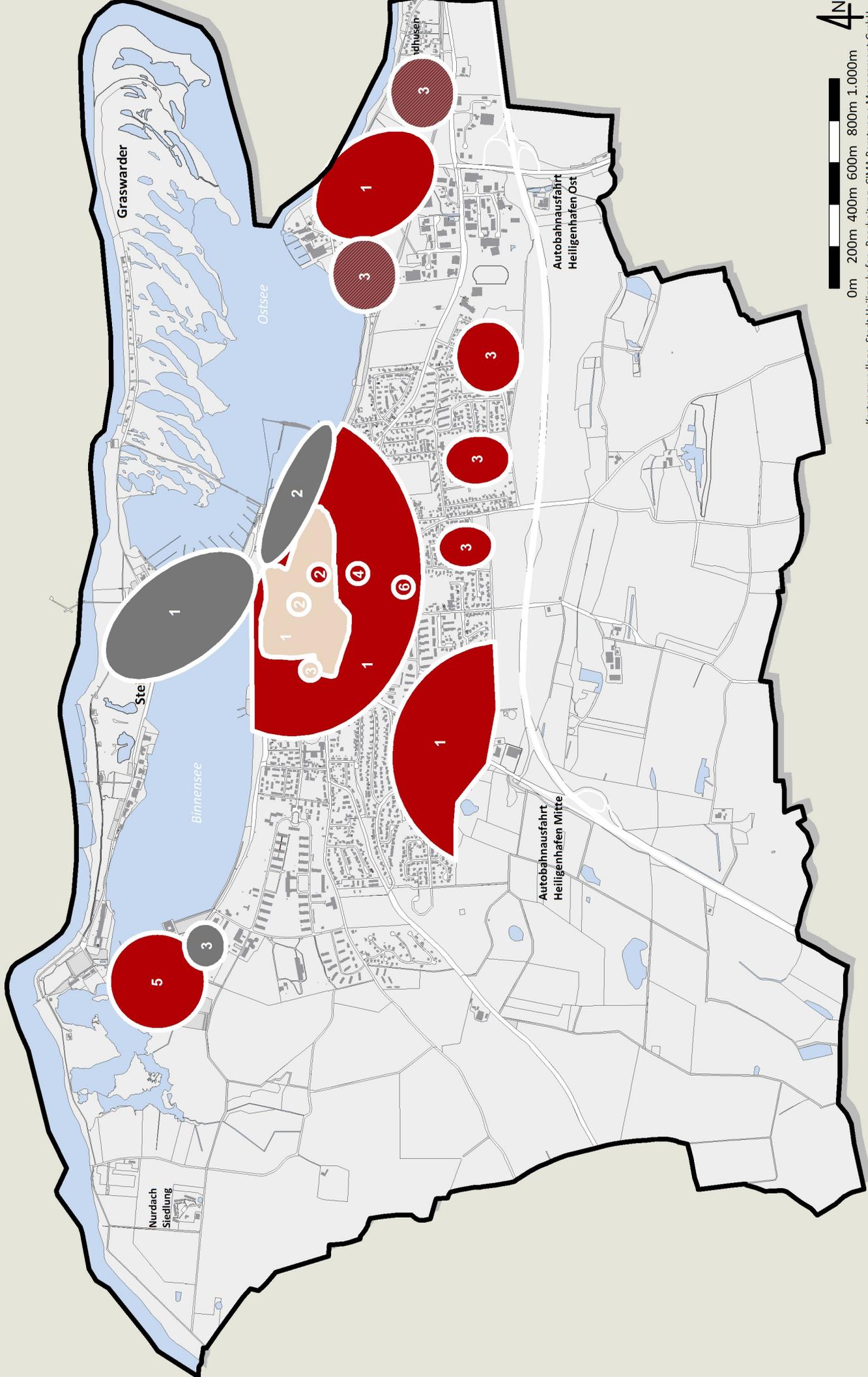
1. Qualitäts- und Investitionsoffensive Tourismus
2. Modernes Mischgebiet Hafen/ Maritime Wirtschaft
3. Gewerbliche Entwicklungsflächen bereitstellen und qualifizieren

### **Einzelhandel/ Altstadt**

1. Aufwertung der Altstadt als Quartier, Umstrukturierung in Teilen
2. Handlungsschwerpunkt Marktplatz
3. Stadtpark revitalisieren

Daneben existieren eine Reihe von **weiteren Schwerpunktthemen**, die allerdings keinen klaren räumlichen Schwerpunkt besitzen. Hierzu zählen:

- Die energetische Sanierung des Gebäudebestandes
- Die barrierefreie Gestaltung von Gebäuden und öffentlichem Raum
- Der Ausbau altengerechter Dienstleistungen und Services
- Der Fachkräftemangel und die Schaffung von Arbeitsplätzen
- Die Ausnutzung der Potenziale der Fehmarn-Belt-Querung
- Die Erhöhung der Wertschöpfung aus der Basiskompetenz im Gesundheitswesen
- Die bessere Verknüpfung der Cluster Gesundheit und Tourismus
- Die verbesserte Anbindung an den Schienenverkehr, insbesondere in der Altstadt
- Die Erhöhung der Wertschöpfung aus den Grenzhandelspotenzialen
- Die Aufrechterhaltung des medizinischen Versorgungsstandards
- Die Belegung außerhalb der Saison bzw. Maßnahmen zur Saisonverlängerung



0m 200m 400m 600m 800m 1.000m

Kartengrundlage: Stadt Heiligenhafen, Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH



**89 Räumliche Handlungsschwerpunkte**

**Bauen und Wohnen**

- 1. Fokusräume altgerechte Wohnraumangebote
- 2. Umstrukturierung Thulboden - Wendstraße
- 3. Schaffung bedarfsgerechter Neubaugelände
- 4. Umstrukturierung Theodor-Storm-Schule
- 5. Modernisierung Ferienpark
- 6. Umstrukturierung Gelände Gorch-Fock-Schule

**Gewerbe**

- 1. Qualitäts- und Investitionsoffensive Tourismus
- 2. Modernes Mischgebiet Hafen/ Maritime Wirtschaft
- 3. Gewerbliche Entwicklungsflächen bereitstellen und qualifizieren

**Einzelhandel/ Altstadt**

- 1. Aufwertung der Altstadt als Quartier, Umstrukturierung in Teilen
- 2. Handlungsschwerpunkt Marktplatz
- 3. Stadtpark revitalisieren

## 3. Leitbild und Ziele

### Lesehilfe

Im Folgenden werden basierend auf der Ausgangssituation Leitlinien und Ziele für die vier Schwerpunktbereiche „Bauen und Wohnen“, „Gewerbe“, „Einzelhandel“ sowie „Altstadt“ des Stadtentwicklungskonzeptes dargestellt. Im Leitbild wird anschließend dargestellt, wie sich die künftige räumlich-funktionale Struktur im Sinne des Stadtentwicklungskonzeptes zusammenfassen lässt.

### 3.1 Leitlinien und Ziele

#### Ziele haben Querschnittswirkung

Es liegt im Wesen der integrierten Betrachtung, dass die sektoralen Ziele trotzdem eine Querschnittswirkung für die gesamte Stadtentwicklung entfalten.

#### Integrative Einbeziehung vorhandener Ziele

Neben den Zielen des Stadtentwicklungskonzeptes existieren bestehende Ziele der unter den Rahmenbedingungen dargestellten Planungen. Die Ziele des Stadtentwicklungskonzeptes wurden mit den dort formulierten Zielen abgestimmt und bauen integrativ hierauf auf.

#### Anspruch einer langlebigen Vision für die Gemeindeentwicklung

Sowohl die Leitlinien und Ziele als auch das räumliche Leitbild wurden hierbei bewusst sehr plakativ gehalten. Im Gegensatz zu einzelnen Maßnahmen, die aus unterschiedlichsten Gründen (Finanzierung, Grundstücksverfügbarkeit, alternative Umsetzungsmöglichkeiten, neue Investorenanfrage...) verworfen werden können, haben Ziele einen langlebigen Charakter. Und selbst wenn eine Maßnahme noch nicht im Handlungsprogramm des Stadtentwicklungskonzeptes verhaftet ist, liefert es eben durch diese Art von Zielformulierung die Leitlinien anhand derer die Stadt entscheiden kann, ob eine Planung im Sinne ihrer künftigen Entwicklung ist.

#### Möglichkeit der Ergänzung und Fortschreibung

Der dargestellte Zielkatalog ist nicht als abschließend zu betrachten. Die Stadt Heiligenhafen hat die Möglichkeit, das Stadtentwicklungskonzept künftig durch weitere Schwerpunktbereiche zu ergänzen und den hier festgelegten Zielkatalog fortzuschreiben.

## Leitlinie Bauen und Wohnen:

### *Die authentische Urlaubsregion lädt zum Wohnen ein*

#### Heiligenhafen bietet Wohnraum und ein Wohnumfeld für alle Generationen in möglichst vielen Preisklassen

#### Oberziel

Der Trend der Alterung wird sich nach allen Prognosen für Heiligenhafen weiter verstärken. Wir wollen den Wohnungsmarkt so gestalten, dass sowohl für ältere Menschen als auch für Familien attraktive Angebote in allen Preisklassen vorhanden sind. Unterstützt wird dies durch eine bestehende gute Infrastrukturausstattung für Alte und Kleinkinder, sowie im Freizeitbereich. Diese Qualitäten gilt es zu erhalten und offensiv zu vermarkten.

#### Generationenübergreifendes Wohnen in Nähe zur Nahversorgung

#### Unterziele

Die Verfügbarkeit von altengerechtem Wohnraum in der Nähe zu den Versorgungsinfrastrukturen wird aufgrund des demografischen Wandels an Bedeutung gewinnen. Hierzu sollen bedarfsgerechte Angebote, die Generationen verbinden, vorrangig in Gebieten mit ausreichender Nahversorgung geschaffen werden.

#### Moderate Wohnbaulandentwicklung

Individualität und Freiheit zeichnet die Wohngebiete von Heiligenhafen aus. Um künftige Bedarfe zu befriedigen soll im moderaten Rahmen weiter Bauland bereit gestellt werden. Flächen zur Nachverdichtung und Arrondierung werden dabei bevorzugt. Unterstützt wird die Vermarktung durch gezielte Projekte mit Baukultur. Diese Vorgehensweise dient dazu, neue Zielgruppen anzusprechen und zum anderen ggf. neue touristische Anziehungspunkte zu schaffen.

#### Modernisierte Miet- und Ferienwohnungen

Zeitgemäße Mietwohnungen bilden das Rückgrat des Wohnungsmarktes. Heiligenhafen muss in diesem Bereich noch aufholen. Durch bereits abzusehende Entwicklungen im touristischen Bereich wird ggf. eine Modernisierung des Bestandes an Ferienwohnungen notwendig. Potenziale ergeben sich auch durch eine Umnutzung zu altengerechtem Wohnraum.

#### Punktueller Sanierung von Gebäuden und Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes

Heiligenhafen verfügt über eine Vielzahl Flair schaffender und schützenswerter Gebäude. Um die Wirkung für das Stadtbild zu stärken sind punktuell Modernisierungsmaßnahmen von Gebäuden und Fassaden zu unterstützen. Aufgrund der steigenden Bedeutung der Nebenkosten sind insbesondere Maßnahmen des Klimaschutzkonzeptes weiterzuerfolgen.

#### Schaffung von modernen Mischgebieten

Obwohl sich Heiligenhafen durch einen historischen Gebäudebestand auszeichnet, sind heutzutage auch moderne Angebote für Wohnen und Gewerbe gefragt. Insbesondere Flächen in Hafennähe bieten sich für eine solche Entwicklung an. Die Kombination von modernem Wohnraum mit nicht störendem Gewerbe maritimer Art ist anzustreben.

## Leitlinie Gewerbe:

### *Standort für Wellness- und Wassersport-tourismus sowie die maritime Wirtschaft*

#### Oberziel

##### **Entwicklung von Hafen und Schlüsselbranchen insbesondere Tourismus**

Die maritime Wirtschaft, insbesondere der Bereich Segeln und Yachten, prägt den Gewerbe und Hafenstandort Heiligenhafen ebenso wie die Kompetenzen im Gesundheits- und Wellnessbereich. Durch die erfolgte und geplante Qualitätsoffensive im Bereich Tourismus sind die größten Beschäftigungseffekte in der Stadt zu erwarten. Im Sinne der Profilierung des Standortes und der Schaffung von Synergien sind Rahmenbedingungen zu schaffen, unter denen die Branchen ihre bestmögliche Wertschöpfung entfalten können.

#### Unterziele

##### **Bedarfsgerechte Gewerbeflächenvorsorge**

Zur Neuausweisung von Gewerbegebieten stehen derzeit keine Flächen zur Verfügung. Mit Eröffnung der Fehmarn-Belt-Querung sind zusätzliche Nachfragepotenziale für Heiligenhafen absehbar. Bemühungen neue Gewerbeflächen in Autobahnnähe oder mit Wasseranschluss (maritime Wirtschaft) zu schaffen stehen im Vordergrund.

##### **Konzentration von Gewerbeflächen und Betrieben**

Gewerbeflächen in Heiligenhafen sind knapp. Durch Umstrukturierungen in den Hafengebieten, der Entzerrung von Gemengelagen in unprofilierten Gewerbegebieten sowie der Konzentration von Nutzungen sind neben Synergien und Attraktivitätssteigerungen auch zusätzliche Flächen in Hafennähe möglich.

##### **Schulungs- und Ausbildungskompetenz stärken**

Zur Unterstützung der Schlüsselbranchen und der Bekämpfung des Fachkräftemangels werden moderne bedarfsorientierte Schulungs- und Ausbildungsangebote angestrebt.

##### **Bestandsentwicklung und Standortprofilierung**

Zur Profilierung des Standortes und zur Stärkung vorhandener Schlüsselbranchen, wie z.B. der maritimen Wirtschaft und dem Gesundheits- und Wellnessbereich, werden Vermarktung und Infrastrukturanpassungen an diesen Schlüsselbranchen orientiert um Wertschöpfungsketten auszubauen und Arbeitsplatzpotenziale zu generieren.

## Leitlinie Einzelhandel:

### *Rundum Versorgung mit maritimem Stil*

#### Vernetzte Angebotsqualität

Für ein Unterzentrum verfügt Heiligenhafen über eine überdurchschnittliche Versorgungsqualität. Vor allem im aperiodischen Bedarf wird ein Angebot vorgehalten, was im Vergleich nur wenig Wünsche offen lässt. Dieses Angebot unterliegt jedoch einer starken Abhängigkeit vom Tourismus. Um die Versorgungsqualität zu erhalten, sind weitere Attraktionen aber auch die Vernetzung bestehender Angebote in Heiligenhafen von eminenter Bedeutung.

#### Oberziel

#### Zeitgemäß angepasste Einzelhandelsangebote

Der Einzelhandel lebt vom Wandel. Es gilt die heutigen Erwartungen der Kunden zu treffen. Hierbei handelt es sich vor allem um die Elemente Schaufenstergestaltung und Warenpräsentation. Zukunftsfähiger Einzelhandel ist zudem auf gewisse Verkaufsflächengrößen angewiesen, die es vor allem in der Altstadt noch zu schaffen gilt.

#### Unterziele

#### Attraktive Angebote für Touristen und skandinavische Gäste

Der Tourismus ist für Heiligenhafen das Standbein von Einzelhandel und Gewerbe. Angebote zur Saisonverlängerung und Unterhaltung der Touristen sind von äußerster Wichtigkeit für die Zukunft von Heiligenhafen. Zudem sind durch den Bau der Fehmarn-Belt-Querung weitere touristische Potenziale für Heiligenhafen zu erwarten. Spezielle Angebote für skandinavische Bedürfnisse können Heiligenhafen zu einem attraktiven (Zwischen-) Stop machen.

#### Gemeinschaftliches Engagement der Einzelhändler fördern und fordern

Qualitätsmerkmale werden von Kunden und Gästen nicht für einzelne Betriebe wahrgenommen. In Erinnerung bleibt stets das gesamte Einkaufserlebnis Heiligenhafens. Durch gemeinschaftliche Aktionen, angegliche Serviceangebote und Kundenfreundlichkeit soll das Ansehen der Stadt in der Gunst der Kunden weiter gesteigert werden.

#### Abgrenzung gegenüber Burg, Fehmarn (Profilierung in der Region)

Um Heiligenhafen wirkungsvoller in der Region zu positionieren, werden Alleinstellungsmerkmale herausgearbeitet, bzw. zeitnah entwickelt. Vorrangig ist dem interkommunalen Wettbewerb, insbesondere mit Burg, Fehmarn, mit Entschlossenheit und Mut zu begegnen.

## Leitlinie Altstadt:

### *Ankerplatz des Meeres*

#### Oberziel

##### **Ganzjährig attraktives Aufenthaltserlebnis**

Die Altstadt ist Dreh- und Angelpunkt in der Touristensaison. Außerhalb der Saison mangelt es der Altstadt an attraktiven Zugpunkten und Belebung. Einhergehend mit Bemühungen zur Attraktivierung der Altstadt sind Maßnahmen zur Ausweitung der touristischen Saison. Aber auch Angebote für Einheimische sind zu berücksichtigen.

#### Unterziele

##### **Der Markt ist das zeitgemäße gestaltete Zentrum der Stadt**

Der Marktplatz als Mittelpunkt der Altstadt fungiert mehr als jeder andere Punkt in der Stadt als Visitenkarte. Er lenkt und orientiert die Besucher. Die Gestaltung des Marktplatzes einschließlich der Randnutzungen und Verknüpfungen ist so auszuprägen, dass sie allen, tlw. konkurrierenden Nutzungsansprüchen zeitgemäß gerecht wird, ohne den Charme des Fischerstädtchens zu verlieren.

##### **Attraktiv gestaltete öffentliche Räume laden zum Verweilen ein**

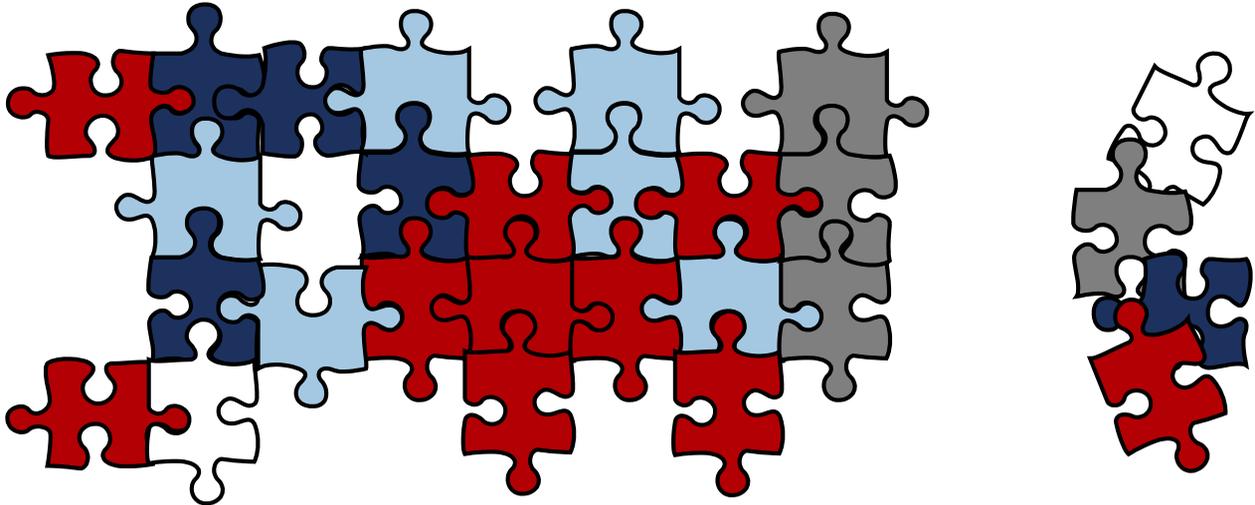
Eine Anpassung des öffentlichen Raumes an heutige Bedürfnisse beschränkt sich in Heiligenhafen nicht nur auf den Marktplatz. Auch die übrigen Aufenthaltsbereiche und Wegeverbindungen sind in gleichartiger Qualität zu entwickeln. Dabei sollen auch die Bedürfnisse von Kindern und Senioren berücksichtigt werden.

##### **Inwertsetzung der Potenziale der Altstadt**

Heiligenhafen ist heute noch als Fischereistädtchen bekannt. Dieses Image gilt es zu stärken und mit gestalterischen und baulichen Maßnahmen zu untermauern. Dennoch ist Heiligenhafen mehr als nur Fischerei- und Hafenstadt. Tourismus und Grenzhandel stellen für die Altstadt weitere wichtige Push-Faktoren dar.

##### **Funktionierende Anbindung an die Außenbereiche**

Zur besseren Integration der Altstadt in das Gesamtgefüge der Stadt sind die Verbindungen zu den übrigen Anziehungsfaktoren aufzuwerten. Insbesondere die Anbindung von Grenzhandel, Hafen und Tourismus stehen dabei im Vordergrund.



## 3.2 Räumliches Leitbild

Auf den zwei folgenden Seiten wird das angestrebte Strukturkonzept 2025 dargestellt. Hierbei wird die Altstadt aufgrund des Handlungsdruckes und ihrer Bedeutung detaillierter betrachtet. Das räumliche Leitbild stellt ein idealisiertes Maximalszenario dar. Wie in der Bestandsanalyse und den Zielen aufgezeigt, ist der Bedarf an künftigen Wohn- und Gewerbeflächen begrenzt und sollte immer auch vor dem Hintergrund von Innenentwicklungspotenzialen gesehen werden. Eine Ausschöpfung der im räumlichen Leitbild dargestellten Flächen würde den Bedarf der Stadt Heiligenhafen um ein vielfaches überschreiten. Dennoch ist es aus strategischen Gründen ratsam, ausreichend Entwicklungsmöglichkeiten darzustellen, um Umsetzungschancen und Verhandlungspositionen zu verbessern.

Das Leitbild für die Gesamtstadt zeigt, dass sich aus den Entwicklungen auf dem Steinwarder und am Hafen wesentliche Impulse und Vernetzungserfordernisse ergeben können. Wohnraum kann neben einigen Innenentwicklungspotenzialen vor allem im Süden und Westen am heutigen Stadtrand entwickelt werden. Die Flächen im Bereich Ortmühle bieten aufgrund ihrer Wasserlage sowohl für attraktive Wohngebiete als auch für die maritime Wirtschaft Potenziale. Die übrige Gewerbeentwicklung kann vor allem rund um die bestehenden Gewerbegebiete im Osten mit direktem Bezug zur Autobahnanschlussstelle Heiligenhafen-Ost und möglichst geclustert zur Ameos-Klinikum erfolgen. Interkommunale Lösungen (Gremersdorf und/ oder Großenbrode) sollten vor allem für regional bedeutsame Gewerbegebiete genutzt werden. Den wenigen Grünflächen im Innenbereich ist gemein, dass sie durch Restrukturierung und Aufwertung besser mit dem Stadtgefüge vernetzt werden können, um ihre Freiraumfunktionen zeitgemäß zu entfalten.

Das Gesicht der Altstadt wird sich auch künftig weiter verändern. Hierfür sind gesamtgesellschaftliche Kräfte verantwortlich (z.B. verändertes Einkaufsverhalten, ökonomische Rationalisierungsprozesse etc.), die nur bedingt durch die lokalen Akteure beeinflusst werden können. Eine der Konsequenzen ist das Schrumpfen der Nebenlagen. Das Leitbild zeigt, wie eine Nutzungszonierung der Altstadt künftig aussehen könnte (Präferenznutzungen, kein Ausschlussprinzip), um Funktionsverlusten entgegenzuwirken. In Zukunft werden weniger Rundläufe innerhalb der Altstadt und mehr die Beziehungen zwischen den Quartieren „Steinwarder“, „Hafen“ und Altstadt“ im Mittelpunkt stehen. Gestaltungsfragen sollten immer auch vor diesem räumlich-funktionalen Geflecht bewertet werden.

**Leitbild stellt Maximalszenario dar, um Umsetzungschancen zu erhöhen**

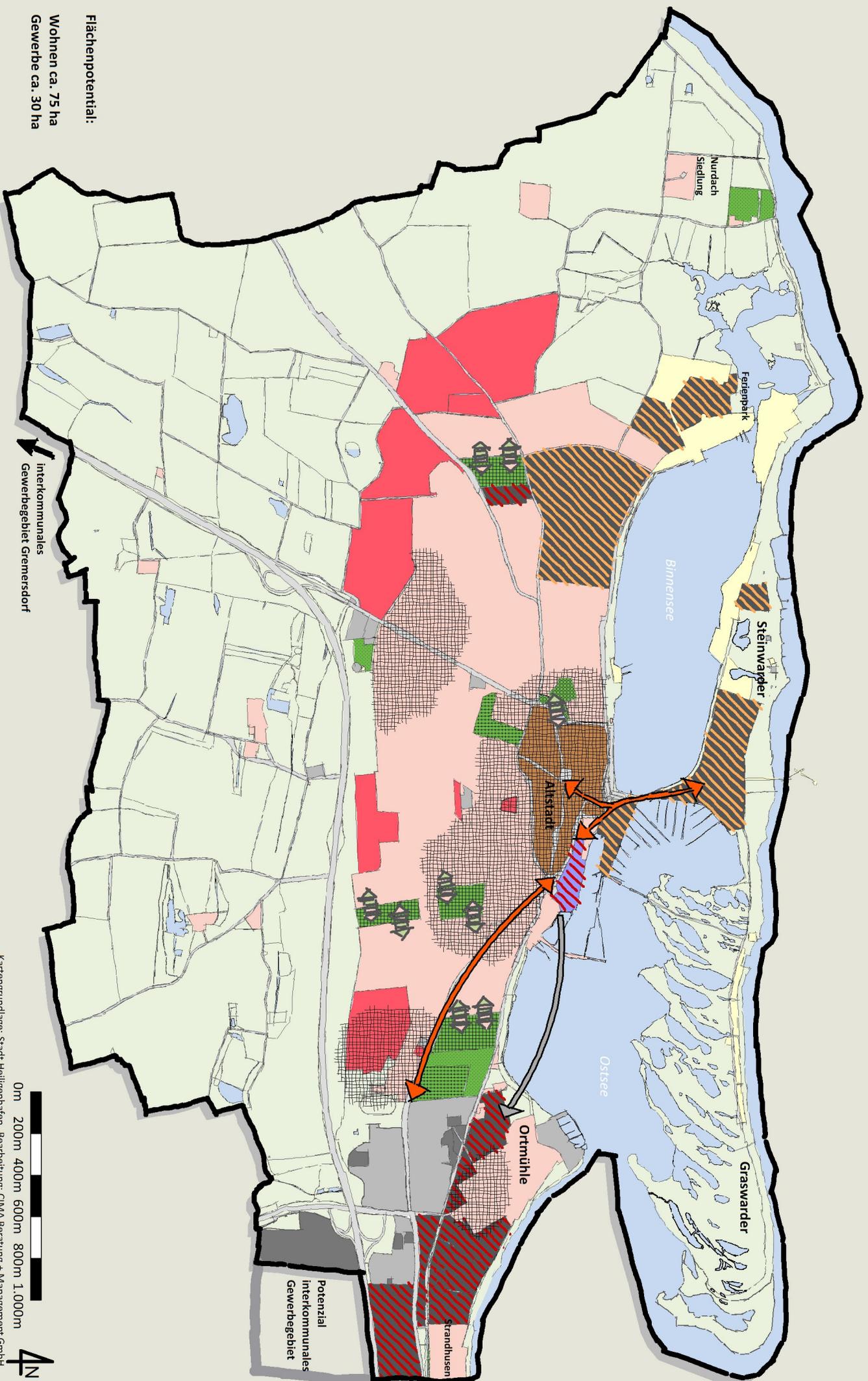
**Steinwarder und Hafen von eminenter Bedeutung**

**Relativ klare Nutzungszonierung für künftige Entwicklung**

**Grünflächen müssen funktionalisiert werden**

**Nutzungszonierung der Altstadt wird sich verändern**

**Vernetzung der Quartiere „Steinwarder“, „Hafen“ und „Altstadt“ wichtig für die Zukunft**



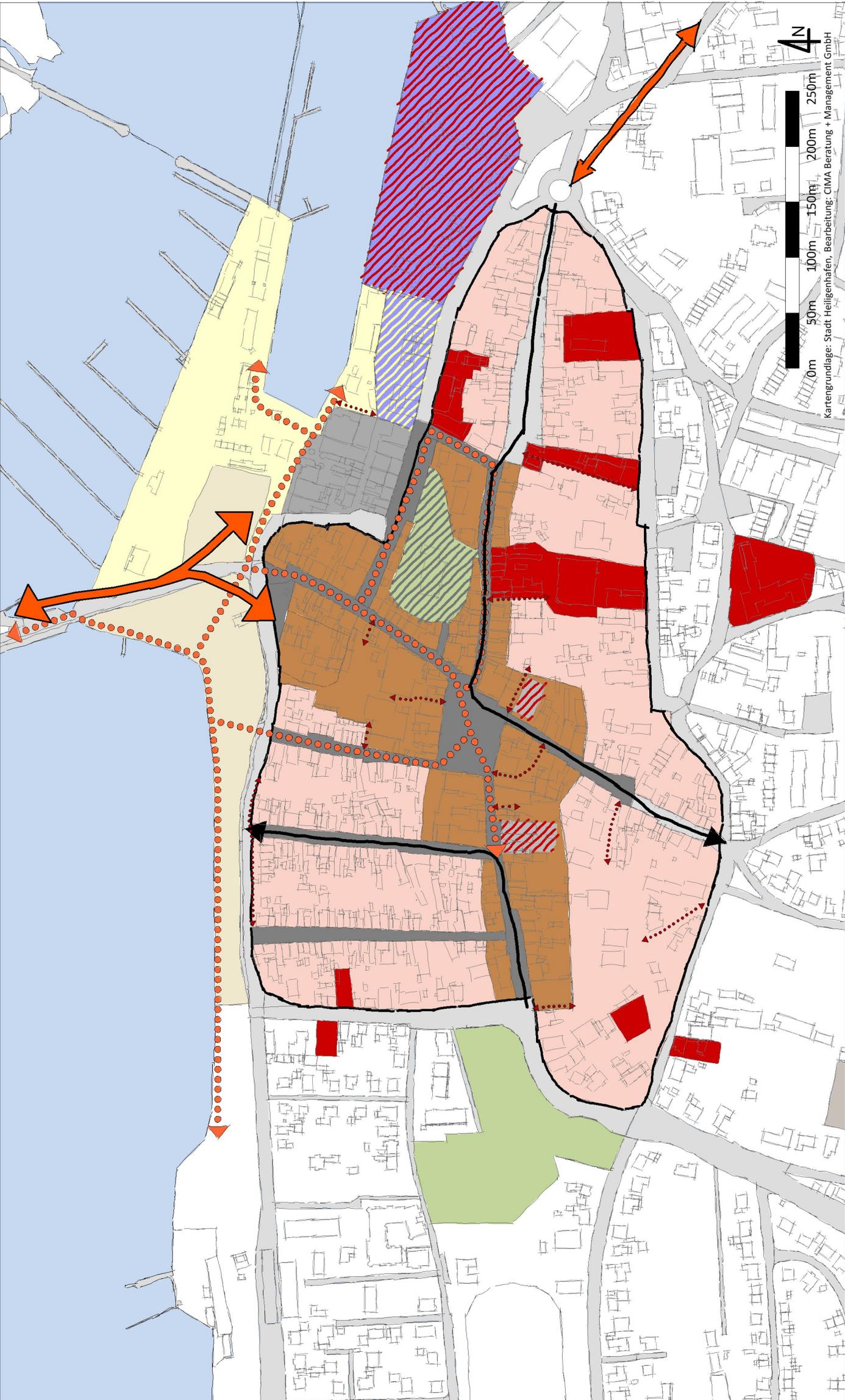
Flächenpotential:  
 Wohnen ca. 75 ha  
 Gewerbe ca. 30 ha

Interkommunales  
 Gewerbegebiet Gremsersdorf

90 Leitbild Gesamtstadt

- Altstadt
- Wohnbauflächen (Bestand/Potenzialflächen)
- Gewerbeflächen (Bestand/Potenzialflächen)
- Tourismus
- Landwirtschaft/Grünland
- Präferenzgebiet altengerechtes Wohnen
- Bündelung Gewerbe
- Wichtige Bezugsachsen
- Optimierung Grünanbindung
- Potenziale SO
- Potenziale modernes Mischgebiet
- Potenziale WO/GE
- Park/Wald
- Kleingärten/Friedhof

Kartengrundlage: Stadt Heiligenhafen, Bearbeitung: CIM A Beratung + Management GmbH



**91 Leitbild Altstadt**

- Quartier: Wohnen
- Quartier: EZH/GE
- Quartier: Mischgebiet mit EZH-Schwerpunkt

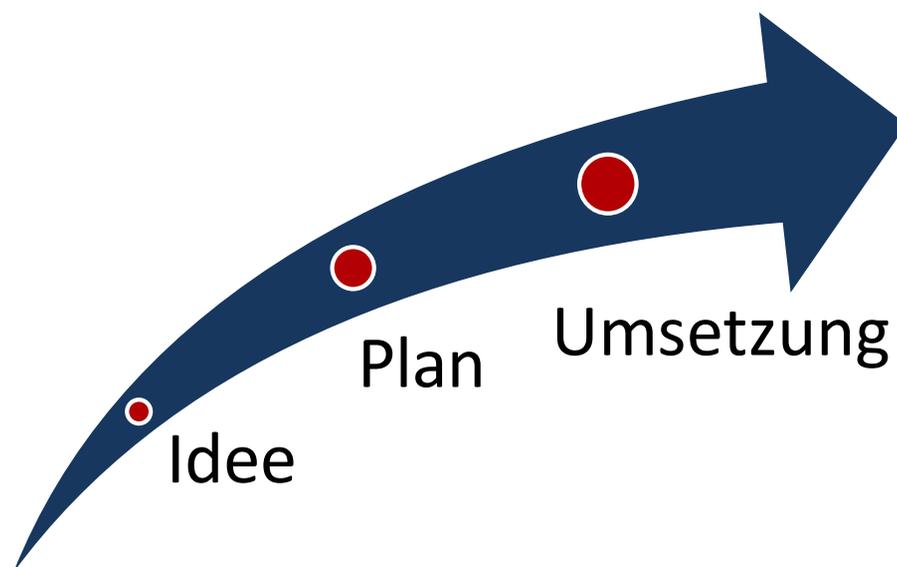
- Touristische Entwicklungen
- Abgrenzung Altstadt
- Aufwertung öffentl. Raum

- Flächenpotenzial Wohnen
- Flächenpotenzial WO/Mar. WI
- Flächenpotenzial TOU/Mar. WI

- Flächenpotenzial WO/GE
- Twietenentwicklung
- Aufwertung Kirchberg

- Funktionale Bezugsachsen
- PKW-Haupterschließung Altstadt
- Haupterschließung Fußgänger

0m 50m 100m 150m 200m 250m  
 Kartgrundlage: Stadt Heiligenhafen, Bearbeitung: CIMA.Beratung + Management GmbH



## 4. Handlungsprogramm

### Lesehilfe

Im Handlungsprogramm werden die im Prozess gesammelten und durch die Lenkungsgruppe legitimierten Maßnahmen in einem Maßnahmenkatalog gemäß den gesetzten Zielen operationalisiert. Aus diesem Gesamtkatalog wurden von der Lenkungsgruppe Maßnahmen ausgewählt, die im Kapitel „Schlüsselprojekte“ in Form von Projektsteckbriefen mit Projektbeschreibung, nächsten Schritten zur Umsetzung, Planungshorizont, Akteuren, Kostenschätzung und Hinweisen zur Projektfinanzierung weiter vertieft werden. Ein wichtiges Kriterium für die Auswahl der Schlüsselprojekte war die Gewichtung der Maßnahmen in der Onlinebeteiligung. Im Kapitel „Empfehlung Fördergebietskulissen“ werden mögliche Gebietskulissen vorgeschlagen, die es, nach politischer Beschlussfassung, ermöglichen, sich um Fördermittel zur Umsetzung der Schlüsselprojekte zu bewerben. Im abschließenden Kapitel „Evaluierung und Erfolgskontrolle“ wird ein Monitoringkonzept aufgezeigt, das den Projektfortschritt forciert und Wege aufzeigt, den Umsetzungserfolg zu beurteilen.

### 4.1 Maßnahmenkatalog

Aufgrund der integrierten Betrachtung besitzen einige der Maßnahmen eine deutliche Querschnittswirkung. So dienen beispielsweise Maßnahmen zur Gestaltung des öffentlichen Raumes in der Altstadt auch der Verbesserung von Wohnumfeldqualitäten. Um Doppelungen zu vermeiden, wurden diese Maßnahmen jeweils nur einem Handlungsfeld zugeordnet.

Der Maßnahmenkatalog gliedert sich in sechs Spalten. In den ersten beiden Spalten werden die Maßnahmen anhand einer fortlaufenden Nummer je Handlungsfeld den einzelnen Zielen zugeordnet und benannt. Die Nummerierung stellt hierbei keine Gewichtung dar, sondern dient lediglich der leichteren Orientierung. In der dritten Spalte erfolgt eine Einordnung der Maßnahmen in Themenbereiche. Diese Themenbereiche orientieren sich an der Förderdatenbank des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (Übersicht aller Förderprogramme des Bundes, der Länder und der EU) und sollen eine Zuordnung der Maßnahmen zu Fördertöpfen auch über die aktuell existierenden Programme hinaus gewährleisten. Die Einstufung der Spalte Priorität basiert auf der Empfehlung der Lenkungsgruppe und gibt an, für welche Projekte zum Stand der Konzepterarbeitung ein vordringlicher Handlungsbedarf gesehen wird. In den letzten beiden Spalten erfolgen Einschätzungen zur möglichen Projektdauer nach Umsetzungsbeginn und dazu, ob die Kosten der Maßnahme eher öffentlich, privat oder in Kooperation anfallen.











## 4.2 Schlüsselprojekte

Entsprechend der Prioritätensetzung durch die Lenkungsgruppe wurden Schlüsselprojekte zur weiteren Ausarbeitung ausgewählt. Dabei handelt es sich um die Projekte:

### Übersicht der ausgewählten Schlüsselprojekte

- 1a Aufwertung des Marktplatzes
- 1b Erarbeitung eines Stadtmöblierungskonzeptes
- 1c Erarbeitung eines Eventkonzeptes
- 1d Erarbeitung eines Besucherleitsystems
- 1e Erarbeitung eines Pflanz- und Begrünungskonzeptes
- 2a Modellprojekt „Selbstständigkeit im Quartier“
- 2b Mehrgenerationenhaus ehem. Theodor-Storm-Schule
- 3 Neuplanung Thulboden - Wendstraße
- 4 Parkraumkonzept inkl. Parkleitsystem
- 5 Aufwertung Achse Marktplatz-Seebrücke
- 6 Durchlässigkeit des Stadtkerns erhöhen/ Twieten
- 7 Neugestaltung des Stadtparks
- 8 Modernes Mischgebiet am Hafen
- 9 Illuminationskonzept
- 10 Verbesserung der Anbindung von Bus und Schiene

### Beschreibung des Aufbaus der Projektsteckbriefe

Die nachstehenden Projektsteckbriefe fassen die Ergebnisse dieser Ausarbeitung zusammen. Im Kopfteil der Steckbriefe finden sich Varianten der möglichen Planungen (keine Umsetzungsplanung), Best-Practice-Beispiele oder sonstige Illustrationen zum Projekt. In der Projektbeschreibung werden kurz Inhalte und Ziele des Projektes skizziert. Der zweite Teil des Steckbriefes enthält Angaben zum Handlungsprogramm. Im Feld „Nächste Schritte/ grober Projektablauf“ werden die nächsten Schritte benannt, um das Projekt auf die Umsetzungsebene zu heben. Im Feld „Planungshorizont“ erfolgt eine Einschätzung der zu kalkulierenden Projektdauer. Im Feld „Akteure“ werden die Akteure benannt, die im Rahmen des weiteren Umsetzungsprozesses beteiligt werden sollten. Das Feld „Projektkostenschätzung“ kalkuliert grob die anfallenden Projektkosten, sofern dieses zum heutigen Zeitpunkt möglich ist. Darüber hinaus gibt das Feld „angestrebte Projektfinanzierung“, Hinweise auf mögliche Finanzierungsmöglichkeiten. Hierbei sollte insbesondere bei Förderprogrammen beachtet werden, dass immer auch ein kommunaler Eigenanteil zu leisten ist.

92 Abbildung: Ein mögliches Szenario für die Umgestaltung des Marktplatzes, Promenade Heiligenhafen (m.o.), Spielelemente Playfit (r.u.), Best Practice (r.o.)



## 1a Aufwertung des Marktplatzes

Der Marktplatz der Stadt Heiligenhafen ist zentraler Dreh- und Angelpunkt der Altstadt. Letzte umfassende Gestaltmaßnahmen sind allerdings mehr als 20 Jahre her und durch erforderliche neue Impulse an anderen Stellen (u.a. Hafenpromenade, Seebrücke) fällt die Gestaltungsqualität inzwischen deutlich ab. Eine bald auslaufende Veränderungssperre aus früheren Förderungen sollte Anlass sein, den Marktplatz an moderne Gestaltungserfordernisse anzupassen, um weitere Funktionsverluste zu vermeiden.

In einer ersten Vorplanung wurden vor allem folgende Elemente als bedeutsam identifiziert: Randbegrünung des Platzes, Verwendung von beweglichen Begrünungselementen auf der Platzfläche, Nutzbarkeit des Platzes für Veranstaltungen und Wochenmarkt, Verzicht auf strandnahe Vegetation (Gegenpol zu Stranderlebnis), ausdifferenzierte Ruhe- und Aktivitätsbereiche, mehr Außengastronomie auf den Platz, barrierefreie Fußwege zum Schaufensterbummel, gestalterische Aufwertung der Randnutzungen, gestalterische Besucherlenkung (ebenfalls barrierefrei) aus Brückstraße in Bergstraße und Thulboden, Überarbeitung von Illumination, Stadtmöblierung und Sondernutzungskonzept sowie Neuordnung der (Kurz-)Parkmöglichkeiten, Belag nur in Schwerpunktbereichen erneuern.

### Beschreibung

#### Nächste Schritte/ Grober Projektablauf

- Klärung der Fördermöglichkeiten bereits vor Ablauf der Sperrfrist mit dem Ministerium
- Bekenntnis der Politik für angeregte Grobplanung und Briefing für den Planer
- Abstimmung mit anderen Maßnahmen (u.a. Illuminationskonzept, Beschilderung,...)
- Durchführung einer mehrtägigen Planungswerkstatt vor Ort

### Handlungsprogramm

#### Planungshorizont

- Vorbereitungszeit: für Planungswerkstatt ca. 5 Monate
- Umsetzung: Planung: ca. 1 Jahr, Bau: ca. 1-2 Jahre

#### Akteure

Bürgermeister, Politik, Bau- und Ordnungsamt, externe Dienstleister

#### Projektkostenabschätzung

- Planung: 40.000 - 75.000 €
- Bau: z.B. nach vorgestellter Grobplanung: rd. 400.000 € (ohne Überarbeitung Randnutzung und Maßnahme zur Besucherlenkung)

#### Angestrebte Projektfinanzierung

Stadt Heiligenhafen, Städtebauförderung insbesondere Aktive Stadt- und Ortsteilzentren (1/3 kommunaler Eigenanteil)

## 93 Exemplarischer Ansatzpunkt für ein Stadtmöblierungskonzept



## 1b Erarbeitung eines Stadtmöblierungskonzeptes

### Beschreibung

Ein Möblierungskonzept kann wesentlich zur Identitätsbildung in der Altstadt von Heiligenhafen beitragen. Im Idealfall werden die Quartiere „Steinwarder“, „Altstadt“ und „Hafen“ hierdurch herausgearbeitet und in eine gemeinsame „Klammer“ gesetzt. Hierbei sollten öffentliches und privates Mobiliar in ein Gesamtkonzept gesetzt werden.

Absolute Grundvoraussetzung ist eine freiwillige Selbstverpflichtung der Altstadtakteure (inkl. Hafen und Tourismus rund um Steinwarder). Sie müssen schon bei der Planung im Boot sein, es muss für jeden Geldbeutel machbar sein und es sollte Beratungs- und Anreizsysteme (z.B. Gestaltungsfond für kleinere bauliche Maßnahmen oder Auszeichnungen für gelungene Umsetzung) auf Seiten der Stadt geben.

Zu empfehlende Elemente sind Dächer (sofern einsehbar), Fassaden, Türen & Fenster, Witterungsschutz, Außenmobiliar, Werbeanlagen, Sondernutzungen und Beleuchtung.

### Handlungsprogramm

#### Nächste Schritte/ Grober Projektablauf

- Abstimmung Förderfähigkeit mit Ministerium
- Mitwirkungsbereitschaft der Altstadtakteure einfordern (Stadtmarketing und PmH)
- Abgrenzung des Fördergebietes durch Beschluss der Stadt
- Erarbeitung oder Beauftragung eines Gestaltungshandbuchs
- Ggf. Anpassung und Ergänzung Gestaltungssatzung

#### Planungshorizont

- Nur wenn Mitwirkungsbereitschaft da ist, Mittel einsetzen
- Reine Planung mit Beteiligung ca. 6 Monate
- Umsetzung (Übergang) bis zu 4 Jahre

#### Akteure

Stadtmarketing, Partner mit Herz, Gastronomie, Dienstleister und Handel, Bau- und Ordnungsamt, Politik, HVB, ggf. externer Dienstleister

#### Projektkostenabschätzung

- Planung je nach Umfang 4.000 € bis 8.000 €
- Gestaltungsfond mit jährlich 25.000 € für kleinere Bauvorhaben mit bis zu 2.500 € Zuschuss

#### Angestrebte Projektfinanzierung

Förderprogramm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren (2/3 Bund und Länder, kein privates Mobiliar!), Kommunale Mittel, Private



## 1c Erarbeitung eines Eventkonzeptes

Neben den Heiligenhafener Hafenfesttagen sollten maximal 2 bis 3 weitere TOP-Veranstaltungen platziert, weiterentwickelt und intensiv (besonderer Schwerpunkt Ostseurlaub bis Hamburg) vermarktet werden. Die gezielte Inszenierung der drei Innenstadtquartiere (z.B. Hafen über Hafenfest, Tourismus über Seebrücken-Strandfest und Altstadt über Altstadtfest, welches sich von anderen „Altstadtfesten“ abhebt) wäre hierbei besonders empfehlenswert. Events von eher lokaler Bedeutung sollten in ihrer Authentizität geschärft werden.

Ein Eventkonzept für die Innenstadt sollte die TOP-Events definieren und inhaltlich weiterentwickeln (Qualität vor Quantität), in den regionalen Kontext setzen, die Vernetzung von Aktivitäten unterschiedlicher Akteure in der Innenstadt mit den Events überprüfen (z.B. Midnight-Shopping, Kunst- und Musikaktionen), Instrumente zur zeitgemäßen, multimedialen Informationspräsentation beinhalten, hinsichtlich wirtschaftlicher Möglichkeiten beim „Einkauf“ von Events beraten und Instrumente der Qualitätssicherung ausarbeiten.

### Beschreibung

#### Nächste Schritte/ Grober Projektablauf

- Prüfung ob Eventkonzept in Eigenleistung der Stadt bewältigt werden kann, ggf. Beauftragung eines externen Dienstleisters zur gezielten punktuellen Unterstützung
- Ggf. Ausschreibung Eventkonzept (Stadtmarketing/ HVB)
- Einbindung der Akteure vor Ort und terminliche Abstimmung mit Nachbarkommunen
- Umsetzung der Empfehlungen/ Sicherung des Finanzierungsbedarfs

#### Planungshorizont

- Reine Planung mit Beteiligung ca. 6 Monate
- Umsetzung 1 bis 2 Jahre

#### Akteure

Stadtmarketing, Partner mit Herz, Gastronomie, Dienstleister und Handel, Bau- und Ordnungsamt, HVB, LTO, externer Dienstleister

#### Projektkostenabschätzung

- Planung Eigenleistung der Stadt (Tourismus-Service, Stadtmarketing) ggf. externer Dienstleister ca. 10.000 €
- Kosten für die Umsetzung, den Einkauf je nach Event

#### Angestrebte Projektfinanzierung

Stadt Heiligenhafen, Akteure Innenstadt, HVB  
Förderung zur Schaffung ggf. erforderlicher baulicher Voraussetzung (Präsentationsbecken, feste Bühne...) denkbar

### Handlungsprogramm

## 95 Erarbeitung eines Besucherleitsystems, Beispiel Stelen (m.), Wegweiser (r.o.), App (l.u.)



## 1d Erarbeitung eines Besucherleitsystems

### Beschreibung

Mit den Quartieren „Altstadt“, „Hafen“ und „Steinwarder“ verfügt die Stadt Heiligenhafen über drei attraktive Quartiere, welche durch die Installation eines Besucherleitsystems optimal miteinander verknüpft werden sollen. Ziel des Besucherleitsystems sollte eine übersichtliche und gezielte Lenkung der Besucher vom Allgemeinen zum Speziellen sein. Neben einem geschlossenem großräumigen Rundlauf zwischen den Hauptquartieren, sollten innerhalb der einzelnen Quartiere Schilder und Stelen auf spezielle Einzelziele hinweisen.

Im Zuge der Detailplanung sollte eine kritische Analyse des bisherigen Beschilderungskonzeptes erfolgen sowie über mögliche Instrumente, einzelne Elemente und über die Standorte entschieden werden. Ein modularer Aufbau des Besucherleitsystems würde eine fortlaufende Ergänzung bzw. Aktualisierung des Systems ermöglichen. Zusätzlich sollte eine kostenlose App zur Verfügung gestellt werden, die die Touristen zielsicher durch Heiligenhafen leitet und über die Sehenswürdigkeiten der Stadt informiert.

### Handlungsprogramm

#### Nächste Schritte/ Grober Projektablauf

- politische Beschlussfassung
- Abgrenzung der Gebietskulisse durch Beschluss der Stadt
- Abstimmung mit Fördermittelgebern
- Detailplanung

#### Planungshorizont

- reine Planung mit Beteiligung ca. 6 Monate
- Umsetzung ca. 1 Jahr

#### Akteure

Stadtmarketing, Bau- und Ordnungsamt, Politik, HVB, ggf. externer Dienstleister, Partner mit Herz, Gastronomie, Dienstleister und Handel

#### Projektkostenabschätzung

- Detailplanung ca. 10.000 €
- Entwicklung einer App je nach Umfang 5.000 bis 15.000 €
- Wegweiser ab 80 €, Stele 1.000 bis 2.500 €, Schild 2.000 € jeweils pro Stück

#### Angestrebte Projektfinanzierung

Förderprogramm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren, Stadt Heiligenhafen, Akteure aus den drei Quartieren, HVB

96 Pflanz- und Begrünungskonzept, Beispiel Blumenkübel (l.), Promenade (r.)



## 1e Erarbeitung Pflanz- und Begrünungskonzept

Ein einheitliches Pflanz- und Begrünungskonzept kann ebenfalls zur Identitätsbildung Heiligenhafens beitragen. Vor allem die drei Quartiere „Altstadt“, „Steinwarder“ und „Hafen“ sollten durch wiederkehrende Gestaltungselemente einen hohen Wiedererkennungswert aufweisen. Um eine ganzheitliche einheitliche Gestaltung des Stadtbildes garantieren zu können, ist die freiwillige Selbstverpflichtung der Innenstadtakteure (inkl. Hafen und Tourismus rund um den Steinwarder) unabdingbar. Mit Hilfe eines durch die Stadt oder einen externen Dienstleister erstellten Gestaltungshandbuchs sollten Grundregeln für die Gestaltung festgelegt werden. Dieses Handbuch kann insbesondere Festsetzungen hinsichtlich Baumarten, Kübelpflanzungen, Blumenampeln etc. machen.

Für die Finanzierung sowie die Betreuung und Pflege sollte über entsprechende Partnerschaften nachgedacht werden, welche auch im übrigen Stadtgebiet Anwendung finden können.

### Beschreibung

#### Nächste Schritte/ Grober Projektablauf

- Abstimmung Förderfähigkeit mit Ministerium
- Beschlussfassung
- Abgrenzung der Fördergebietskulisse durch Beschluss der Stadt
- Erarbeitung oder Beauftragung eines Gestaltungshandbuchs

#### Planungshorizont

- reine Planung mit Beteiligung ca. 6 Monate
- Umsetzung ca. 1 Jahr

#### Akteure

Stadtmarketing, Bau- und Ordnungsamt, Politik, HVB, ggf. externer Dienstleister, Partner mit Herz, Gastronomie, Dienstleister und Handel

#### Projektkostenabschätzung

- Detailplanung ca. 10.000-15.000 €
- kleine Blumenkübel ca. 2.500 €, Blumenampeln ca. 300 € je Stück zzgl. Bepflanzungs- und Pflegekosten

#### Angestrebte Projektfinanzierung

Förderprogramm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren, Stadt Heiligenhafen, Akteure aus den drei Quartieren, HVB

### Handlungsprogramm



### Bedarfsgerechte Wohnangebote

Wohnortnahe Beratung und Begleitung

Bedarfsgerechte Dienstleistungen und Angebote

Generationengerechte räumliche Infrastruktur

Tragende soziale Infrastruktur

Wertschätzendes gesellschaftliches Umfeld

## 2a Modellprojekt „Selbstständigkeit im Quartier“

### Beschreibung

Altengerechte Wohnraumangebote sind mehr als ausreichend Plätze in mehr oder weniger betreuten Wohneinrichtungen. Und auch wenn die Ansprüche älterer Menschen sehr unterschiedlich sind, das Ideal vieler ist zugleich auch das nachhaltigste, der möglichst lange Erhalt der Selbstständigkeit im gewohnten Umfeld. Das eigene Einfamilienhaus ist hierfür vielfach nicht praktikabel, aber der Wechsel in eine kleinere Wohnung innerhalb des gewohnten Quartiers, der den Erhalt aller Netzwerke ermöglicht und bei Bedarf durch Services und Dienstleistungen ergänzt wird, könnte es sein.

Mit der Qualitätsoffensive „Übernachtungsangebote“ werden rund um den Steinwarder zahlreiche neue Übernachtungsmöglichkeiten geschaffen. Dies könnte Auswirkungen auf bestehende Ferienwohnungen in zweiter und dritter Lage haben. Durch ein Modellprojekt „Selbstständigkeit im Quartier“ könnte dieses Angebot, durch Umbaumaßnahmen die bezuschusst werden, genutzt werden, in vielen Quartieren der Stadt ein Basisangebot an altengerechten Kleinwohnungen zu schaffen.

### Handlungsprogramm

#### Nächste Schritte/ Grober Projektablauf

- Erarbeitung eine Projektexposés
- Umfrage bei Ferienwohnungsbesitzern zur Umbaubereitschaft
- Runder Tisch mit Infrastruktur und Dienstleistungsanbietern
- Förderanfrage bei Ministerium bzw. Stiftungen

#### Planungshorizont

- Vorbereitungszeit: ca. 6 Monate
- Umsetzung: Förderangebot für 5 Wohnungen pro Jahr über 4 Jahre, danach Evaluation

#### Akteure

Bau- und Ordnungsamt, Behindertenbeauftragter, Ferienwohnungsbesitzer, Anbieter sozialer Infrastruktur und von Dienstleistungen/ Services für Ältere, Politik, ggf. externer Dienstleister

#### Projektkostenabschätzung

- Planung je nach kommunaler Eigenleistung ca. 6.000 €
- Umbaufond mit jährlich mind. 25.000 €

#### Angestrebte Projektfinanzierung

Stadt Heiligenhafen, Förderung Modellprojekt ggf. durch Anfrage beim Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend oder Stiftung „Lebendige Stadt“

98 Ansicht mögliches Mehrgenerationenhaus auf dem Gelände der Theodor-Storm-Schule (Investorenvorschlag)



## 2b Mehrgenerationenhaus ehem. Theodor-Storm-Schule

### Beschreibung

Durch die Neuordnung der Schullandschaft in Heiligenhafen ist das Schulgebäude an der Schulstraße/ Weidestraße brach gefallen. Das innenstadtnahe Gelände bietet gute Voraussetzungen, weiteren generationengerechten Wohnraum, mit oder ohne Pflegedienstleistungen, in der Stadt Heiligenhafen zu entwickeln. Angebotslücken, die sich perspektivisch noch vergrößern werden, kann hierdurch begegnet werden.

Erste Investorenanfragen bspw. zur Entwicklung von Senioren-Wohngemeinschaften, Wohnungen und Reihenhäusern liegen bei der Stadt bereits vor. Hier gilt es, ein für die Stadt finanziell und inhaltlich optimiertes Konzept zu ermitteln (z.B. über ein Investorenauswahlverfahren) und umzusetzen.

### Nächste Schritte/ Grober Projektlauf

- Investorenauswahlverfahren
- Politische Beschlussfassung
- Schaffung von Bau- und Planungsrecht
- Städtebaulicher Vertrag mit Investor

### Handlungsprogramm

#### Planungshorizont

- Vorbereitungszeit: ca. 18 Monate
- Umsetzung: 1 bis 2 Jahre Bauzeit

#### Akteure

Politik, Bau- und Ordnungsamt, Investor, ggf. externer Dienstleister

#### Projektkostenabschätzung

- Planung: interne Planung oder Investor, ggf. externes Wettbewerbsmanagement (10.000 bis 15.000 €)
- Bau: Sogar Einnahmen durch Grundstücksveräußerung

#### Angestrebte Projektfinanzierung

Investor

## 99 Neuplanung Thulboden—Wendstraße (l), Umsetzungsbeispiel Umbau mit Baukultur (r.)



### 3 Neuplanung Thulboden - Wendstraße

#### Beschreibung

Der Bereich Thulboden-Wendstraße ist ein wesentlicher Bestandteil des Quartiers „Altstadt“ und unterliegt somit einer besonderen Bedeutung. Aufgrund der vorhandenen Leerstände und Modernisierungsrückstände und den damit einhergehenden Funktionsverlusten empfiehlt die CIMA eine Neuplanung in diesem Bereich. Attraktive Wohn- und Geschäftshäuser, welche die typische Heiligenhafener Baukultur (alt- und kleinstädtisch, Fischerhütten) aufweisen sollten, würden zur Stärkung und Revitalisierung des Bereichs beitragen. Durch die Verlängerung der Straße Am Stadtgraben bis zum Thulboden könnte zudem die Durchlässigkeit erhöht und die Erschließung innerhalb der Innenstadt über den Thulboden verbessert werden. Darüber hinaus sollte die Fassade der Parkpalette überarbeitet werden, damit sie sich besser in das Stadtbild integriert. Zusätzlich könnten die an der Wendstraße angrenzenden Grundstücke mit einbezogen werden. Hier wäre auch eine Bestandslösung durch Umbau des existierenden Wohngebäudes z.B. in kleinteilige Wohneinheiten, die über einen großzügig gestalteten Garten verfügen und somit besonders für junge Familie attraktiv sind, denkbar.

#### Handlungsprogramm

##### Nächste Schritte/ Grober Projektablauf

- Kontaktaufnahme mit betroffenen Eigentümern
- Abstimmung Förderfähigkeit mit Ministerium
- Abgrenzung der Gebietskulisse durch Beschluss der Stadt
- konkreter Entwurf durch Architekten
- Schaffung von Bau- und Planungsrecht

##### Planungshorizont

- reine Planung mit Beteiligung ca. 3-5 Jahre
- Umsetzung ca. 1 Jahr

##### Akteure

Stadt Heiligenhafen, Bau- und Ordnungsamt, Politik, ggf. externer Dienstleister, Eigentümer, ggf. Investor

##### Projektkostenabschätzung

- Kostenabschätzung erst nach Detailplanung möglich

##### Angestrebte Projektfinanzierung

ggf. Förderprogramm Stadtumbau West, Stadt Heiligenhafen, Eigentümer, ggf. Investor

## 100 Projektskizze für innenstadtnahe Stellflächen, Formen von Parkleitsystemen



## 4 Parkraumkonzept inkl. Parkleitsystem

Grundlegender Standortnachteil des Einzelhandelsstandorts Altstadt ist die Erschließungs- und Parkplatzsituation. Insbesondere die Parkpalette und alle weiteren Stellplätze in der Wendstraße werden derzeit noch nicht ausreichend von den Besuchern der Altstadt genutzt. Hintergrund ist neben der fehlenden Sichtbarkeit attraktiver Angebote auch die unzureichende Verkehrslenkung.

Mittels eines Parkraumkonzepts und einer angepassten Verkehrslenkung sollen Möglichkeiten für zusätzliche Stellflächen (z.B. im Suhrenpol - siehe Projektskizze oder Harde-Scheune) herausgearbeitet, die Breite der Parkplätze und eine mögliche Bewirtschaftung (insbesondere Binnenseeparkplatz) überprüft sowie die Erreichbarkeit vorhandener Parkplätze mittels einer optimierten Ausschilderung verbessert werden.

### Beschreibung

#### Nächste Schritte/ Grober Projektablauf

- Räumliche Abgrenzung des Fördergebiets
- Abstimmung Förderfähigkeit mit den zuständigen Ministerien
- Ausschreibung eines Parkraumkonzepts
- Abstimmung möglicher Synergien mit dem Projekt Aufwertung Thulboden
- Abstimmung mit Projekt Aufwertung des Marktplatzes

#### Planungshorizont

- Vorbereitungszeit: ca. 4 Monate
- Umsetzung: abhängig von Neubaubedarf, reines Leitsystem innerhalb weniger Monate möglich

#### Akteure

Bürgermeister, Politik, Bau- und Ordnungsamt, HVB

#### Projektkostenabschätzung

- Planung: ca. 15.000 € (externer DL)
- Bau: ggf. bei notwendiger Neuplanung von Stellflächen im Suhrenpol ca. 170.000 € + Baufreimachung und Begrünung

#### Angestrebte Projektfinanzierung

Stadt Heiligenhafen, HVB, Förderprogramm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren (2/3 Bund und Länder; nur Anteil förderfähig, der nicht von Anliegern (Erschließungs- und Ausbaubeiträge) zu tragen ist

### Handlungsprogramm

## 101 Mögliche Aufwertung der Achse Marktplatz-Seebrücke durch Maßnahmen in der Brückstraße (l.), Akzentuierungsbeispiele (r.)



## 5 Aufwertung Achse Marktplatz-Seebrücke

### Beschreibung

Neben der stärkeren Herausarbeitung der drei Quartiere „Altstadt“, „Steinwarder“ und „Hafen“ in der Heiligenhafener Innenstadt ist die Vernetzung dieser Qualitäten von herausragender Bedeutung für die Stadt.

Wichtige Funktionen hierfür nimmt bereits heute die Brückstraße ein. Sie ist Bindeglied zwischen Steinwarder und dem Markt als Kristallisationspunkt der Altstadt. Um dieser Funktion künftig zeitgemäß Rechnung zu tragen, sollte die Straße in eine Fußgängerzone umgewandelt werden, der Eingangsbereich als „Tor zur Altstadt“ gestalterisch akzentuiert werden, das Mobiliar entsprechend eines Stadtmöblierungskonzeptes angepasst werden, Begrünungs- und Beleuchtungsmaßnahmen zur Abgrenzung gg. Achsen von geringerer Bedeutung durchgeführt werden und der Bedeutung im Rahmen von Veranstaltungskonzepten Rechnung getragen werden. Ergänzend sollte ein Element mit Lenkungswirkung, vorzugsweise im Bodenbelag, installiert werden. Dies kann bspw. ein Wasserlauf, ein Lichtband oder wiederkehrende Ornamente sein.

### Handlungsprogramm

#### Nächste Schritte/ Grober Projektablauf

- Abstimmung Förderfähigkeit mit Ministerium
- Abstimmung mit den Anliegern (Stadtmarketing und PmH)
- Abgrenzung des Fördergebietes durch Beschluss der Stadt
- Gestaltungskonzept erarbeiten und beschließen
- Umsetzung der Maßnahme

#### Planungshorizont

- Planung ca. 12 Monate
- Umsetzung: 1 Jahr Umbauzeit

#### Akteure

Stadtmarketing, Partner mit Herz, Anlieger, Bau- und Ordnungsamt, HVB, Politik, ggf. externer Dienstleister

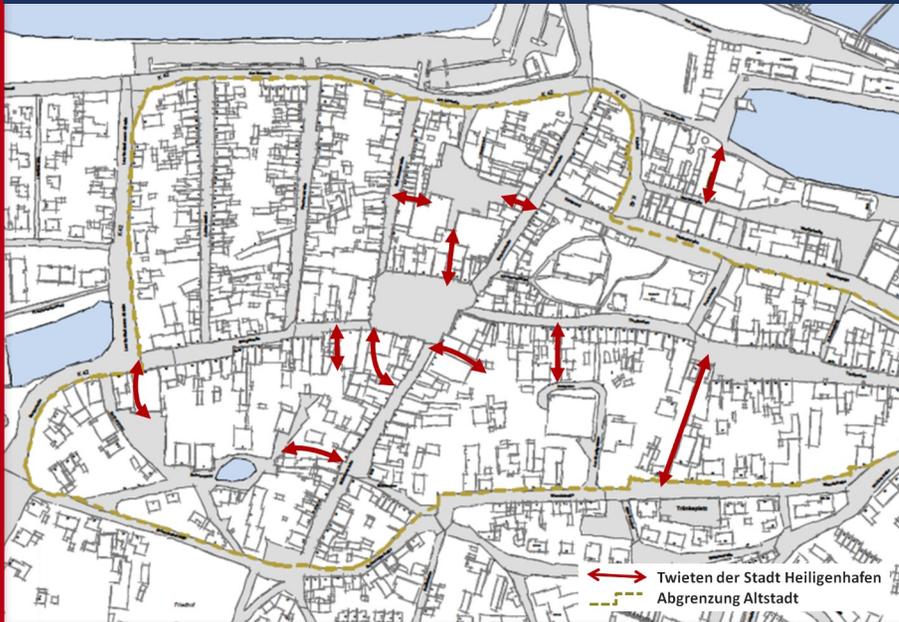
#### Projektkostenabschätzung

- Planung: rd. 25.000 € (falls extern)
- Bau (ohne Lenkungselement): ca. 160.000 € (Bäume, Mobiliar, Beleuchtung, Beschilderung insb. Eingang)

#### Angestrebte Projektfinanzierung

Förderprogramm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren (2/3 Bund und Länder, kein privates Mobiliar!), Kommunale Mittel, Private

102 Abbildung: Plan bestehender und historischer Twieten in der Altstadt, Beispielimpressionen



## 6 Durchlässigkeit des Stadtkerns erhöhen/ Twieten

Der altstädtische Charme Heiligenhafens spiegelt sich auch in einer Vielzahl von kleinen Gassen und Wegen wieder. Einige dieser historischen Wege sind heute nicht mehr nutzbar und andere sind zwar zugänglich, weisen aber gestalterische Defizite auf. Es gilt die Twieten Heiligenhafens in Wert zu setzen, sie zu einem Alleinstellungsmerkmal im näheren Umfeld zu entwickeln und umfassend zu vermarkten.

### Beschreibung

Die Twieten sollten dabei voneinander unterscheidbar gestaltet werden. Sie sollen dabei zu Entdeckungen anregen. Mögliche gestalterische Themen umfassen z.B.:

- Historie: Gestaltung wie im 18.-19. Jahrhundert
- Spielen: spielerische Elemente an den Gassenwänden
- Akustik: Bespielung mit wechselnden Klängen
- Fischerei: „Überdachung“ mit einem Fischernetz in dem Treibgut und Fische zu finden sind (z.B. für Twiete in Hafennähe)
- Grüne Oase: waldartige Begrünung

### Nächste Schritte/ Grober Projektlauf

- Räumliche Abgrenzung des Fördergebiets
- Abstimmung Förderfähigkeit mit den zuständigen Ministerien
- Konkretisierung der Konzeptplanung für die Twieten (Welche Twieten sind, bzw. sollen in welcher Form nutzbar sein)
- Offensive Vermarktung der Twieten als neues Highlight in Heiligenhafen

### Handlungsprogramm

#### Planungshorizont

- Vorbereitungszeit: 2 Monate
- Umsetzung: je nach Aufwand

#### Akteure

Bürgermeister, Politik, Bau- und Ordnungsamt, Private

#### Projektkostenabschätzung

- Planung: entweder Stadt oder externer Dienstleister (5.000 - 10.000 €)
- Umsetzung: je nach Aufwand zwischen 2.000 - 10.000 € je Twiete

#### Angestrebte Projektfinanzierung

Stadt Heiligenhafen, Förderprogramm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren (1/3 kommunaler Eigenanteil)

## 103 Neugestaltung des Stadtparks, Beispiel Minispielfeld (r.o.), Gestaltung Grünfläche (r.u.)



## 7 Neugestaltung des Stadtparks

### Beschreibung

Der seit Ende des 19. Jahrhunderts bestehende Stadtpark bedarf einer grundlegenden Überarbeitung, da er seiner Funktion als innenstadtnahe Naherholungsfläche nicht mehr ausreichen gerecht wird. Im Zuge der Entwicklung der drei zentralen Quartiere „Altstadt“, „Hafen“ und „Steinwärd“ sollte auch der Stadtpark neu geplant und gestaltet werden, sodass er im neu aufgestellten Besucherleitsystem als ein Highlight (z.B. Erlebnispark) innerhalb eines Rundlaufs ausgewiesen werden kann.

Bei der Neuplanung des Stadtparks ist darauf zu achten, dass der Stadtpark die Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen bedient. So sollten neben Aktiv- auch Ruhezonen eingerichtet werden, welche bspw. mit Fußballfeldern, einem Bouleplatz, einem Erwachsenen-Bewegungspark sowie Spielgeräten ausgestattet werden, während die Ruhezonen über attraktive Sitzgelegenheiten verfügen. Auch besondere Bereiche für Hunde sind denkbar.

### Handlungsprogramm

#### Nächste Schritte/ Grober Projektablauf

- Abstimmung Förderfähigkeit mit Ministerium
- Abgrenzung der Fördergebietskulisse durch Beschluss der Stadt
- öfftl. Workshop mit Bürgern und Landschaftsarchitekten
- konkreter Entwurf durch Landschaftsarchitekt

#### Planungshorizont

- reine Planung mit Beteiligung ca. 6 - 12 Monate
- Umsetzung ca. 6 Monate

#### Akteure

Stadt Heiligenhafen, Bau- und Ordnungsamt, Politik, ggf. externer Dienstleister

#### Projektkostenabschätzung

- Planungskosten ca. 15.000 €
- Umgestaltung Grünfläche 40 bis 50 €/m<sup>2</sup>, Wege 120 €/m<sup>2</sup>, Baum ca. 2.500 €/Stück, Spielgeräte ca. 1.000 €/Stück, Minispielfeld ca. 25.000 €

#### Angestrebte Projektfinanzierung

Förderprogramm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren, Stadt Heiligenhafen, ggf. Investor oder „Bürgerbäume“

104 Ein mögliches Szenario für die Entwicklung am Kommunalhafen, Investitionsimpuls Fischhalle (r.o.), LEV als wichtiges Unternehmen (r.u.)



## 8 Modernes Mischgebiet am Hafen

Das direkte Nebeneinander der Quartiere „Altstadt“, „Steinwarder“ und „Hafen“ ist ein Alleinstellungsmerkmal. Durch die zeitgemäße und aufeinander abgestimmte Entwicklung dieser Quartiere können nachhaltige Impulse in Form von Wohnraum, Kaufkraft, Übernachtungszahlen, zusätzlichen Attraktionen, Unternehmen und Arbeitsplätzen gesetzt werden. Mit der neu gestalteten Fischhalle gibt es bereits erste Investitionen, an die angeknüpft werden kann und einige der erforderlichen Flächen liegen brach bzw. sind verfügbar. Zudem ist mit der HVB bereits ein starker Partner mit im Boot. Für eine Entwicklung im Bereich des Hafens müssen allerdings noch zahlreiche Eigentumsfragen und Befindlichkeiten geklärt werden, allen voran ein möglicher Ersatzstandort für die LEV oder die Vereinbarkeit von Logistik/ Lagerung mit sensibleren Hafennutzungen. Das Stadtentwicklungskonzept stellt mit dem möglichen Gewerbeband mit Wasseranschluss im Osten der Stadt, ein Verlagerungsszenario, das durch ein Umsetzungskonzept in Stufen eine Perspektive erhalten könnte. Ziel muss es sein, die 1A-Lage optimal für die Gesamtstadt zu nutzen und Funktionsverlusten und Nutzungskonkurrenzen nachhaltig vorzubeugen.

### Beschreibung

#### Nächste Schritte/ Grober Projektablauf

- Klärung von Grundstücksverfügbarkeiten
- Rahmenbedingungen für eine perspektivische Verlagerung klären, Stufenkonzept entwickeln
- Städtebauliches Entwicklungskonzept „Kommunalhafen“
- Investorensuche

### Handlungsprogramm

#### Planungshorizont

- Vorbereitungszeit: ca. 12 Monate
- Umsetzung: abhängig von Grundstückverfügbarkeit, ggf. Stufenkonzept

#### Akteure

Bürgermeister, Politik, Bau- und Ordnungsamt, HVB, LEV, Investoren, ggf. externer Dienstleister

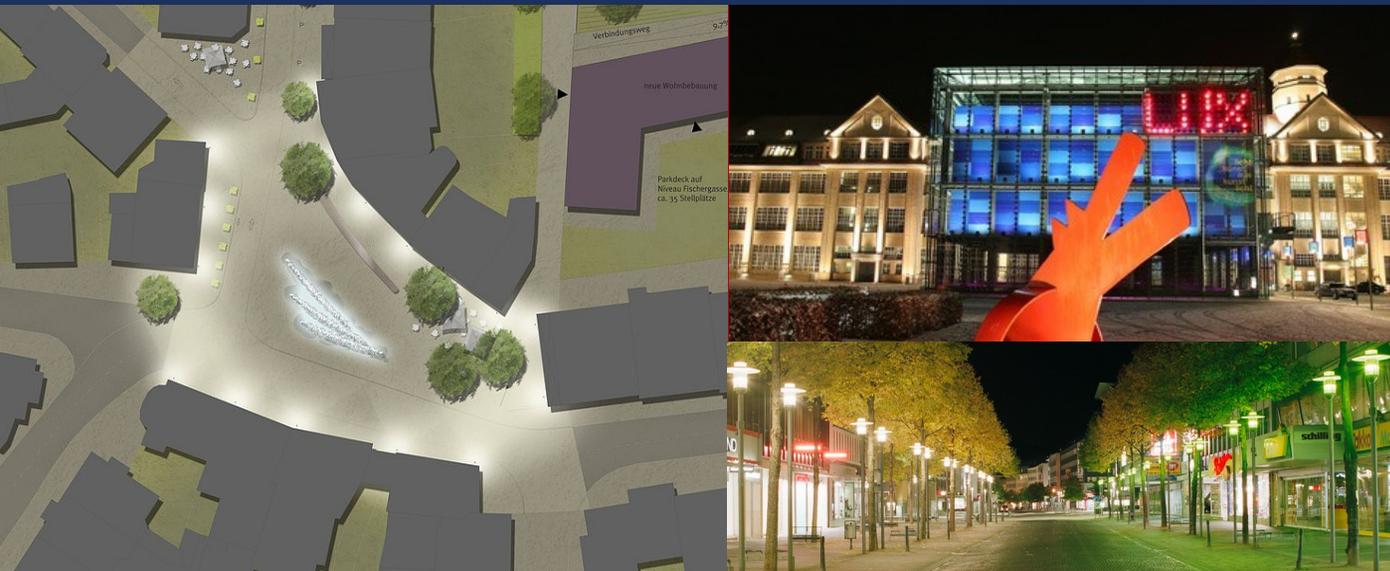
#### Projektkostenabschätzung

- Planung: Bei Beauftragung eines externen Dienstleisters ca. 30.000 bis 40.000 €, ggf. HVB
- Bau: Auf Basis des städtebaulichen Entwicklungskonzept zu kalkulieren

#### Angestrebte Projektfinanzierung

Stadt Heiligenhafen, HVB, Städtebauförderung (Stadtumbau West, Aktive Stadt- und Ortsteilzentren (2/3), Investoren, ggf. Förderung von kommunalen Hafenbaumaßnahmen (bei Szenario Verlagerung LEV)

## 105 Beispiel eines Beleuchtungskonzepts aus Treuchtlingen, Illuminationsbeispiele (r.)



## 9 Illuminationskonzept

### Beschreibung

Mit einem hohen Anteil historischer Bausubstanz ist die Heiligenhafener Altstadt eine Sehenswürdigkeit für sich. Der Charme des Fischerstädtchens ist derzeit in seiner Gänze nur in den Tagesstunden und an hellen Sommerabenden zu erfahren. Durch gezielte Beleuchtung können städtische Besonderheiten hervorgehoben werden und somit Flair und Nutzungen des öffentlichen Raums verdeutlicht, bzw. unterstützt werden. Mit einer Beleuchtung zentraler Gebäude und weiterer stadtbildprägender Elemente wird darüber hinaus in Ergänzung zu weiteren saisonverlängernden Maßnahmen eine zusätzliche Belebung der Altstadt erreicht. Wünschenswert ist dabei eine funktionale Begleitung der Maßnahme, z.B. Anpassung der Öffnungszeiten der Gastronomie in den beleuchteten Bereichen.

Als mögliche Highlights eignen sich so u.a. folgende stadtbildprägende Gebäude: Marktplatz und anliegende Gebäude, Weberhaus und Kirche, altes Ärztehaus Brückstraße, Alter Salzspeicher (Kattsund), Heimatmuseum, ... . Auch die zentralen Wegebeziehungen sollten abgestuft nach ihrer Bedeutung doppel-, bzw. einreihig beleuchtet werden.

### Handlungsprogramm

#### Nächste Schritte/ Grober Projektablauf

- Räumliche Abgrenzung des Fördergebiets
- Abstimmung Förderfähigkeit mit den zuständigen Ministerien
- Ausschreibung eines Illuminationskonzeptes für die Altstadt
- Prüfung der Verwendung energiesparender Leuchtmittel und dies bezogen der Förderfähigkeit bei der Umsetzung

#### Planungshorizont

- Vorbereitungszeit: ca. 4 Monate
- Umsetzung: abhängig von Priorität finanzieller Mittelverfügbarkeit - ggf. Stufenkonzept

#### Akteure

Bürgermeister, Politik, Bau- und Ordnungsamt, ggf. HVB sowie externer Dienstleister

#### Projektkostenabschätzung

- Planung: ca. 10.000 - 20.000 €
- Bau: Auf Basis des Beleuchtungskonzepts zu kalkulieren
- Betrieb: Je nach Anzahl und Leuchtmittelwahl

#### Angestrebte Projektfinanzierung

Stadt Heiligenhafen, HVB, Förderprogramm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren (1/3 kommunaler Eigenanteil)

106 Bedienungsbereich Anrufbus Ostholstein, Bürgerbus Ronsdorf (r.o.), immermobil Forschungsprojekt (r.u.)



## 10 Verbesserung der Anbindung von Bus und Schiene

Heiligenhafen verfügt über eine unzureichende Verbindungsqualität im ÖPNV. Gemäß landesweiten Nahverkehrsplan 2013-2017 wird in den regionalen Nahverkehrsplänen eine Zusammenfassung der wichtigsten Busverbindungen zu einem Hauptnetz angestrebt. Der dritte regionale Nahverkehrsplan für Ostholstein befindet sich noch in der Aufstellung. Bereits im abgelaufenen Plan war eine Schnellbuslinie (S10) zwischen Neustadt-Oldenburg i.H. -Heiligenhafen-Burg (Fehmarn) angedacht. Diese gilt es vorrangig weiter zu verfolgen.

Darüber hinaus ist ein integriertes Gesamtkonzept zu erstellen, welches Maßnahmen für Heiligenhafen beleuchtet, die die Mobilität der Bevölkerung weiter verbessern können. Insbesondere sollten dabei Information und Kommunikation (z.B. mittels Echtzeitinformationen, Apps...), Technologie (z.B. automatisierter Betrieb, webbasierte Routenplanung...) bedarfsorientierte Bedienformen (Sammeltaxis, Bürgerbusse, ...) sowie die Koordination und Vernetzung bestehender Angebote Berücksichtigung finden. Schwerpunkt könnte z.B. die Einrichtung eines Bürgerbusvereins sein.

### Beschreibung

#### Nächste Schritte/ Grober Projektablauf

- Aufstellung einer Liste der Zugverbindungen und ihrer Anschlussverbindungen
- Termine mit LVS und Kreis Ostholstein zu zukünftigen Planungen für Heiligenhafen
- Konzepterstellung unter Einbezug der Bürger und des Stadtverkehrs
- Klärung des Zuschussbedarfs durch die Stadt

#### Planungshorizont

- Vorbereitungszeit: abhängig von externen Planungen (Kreis OH, LVS) und ca. 3 Monate für externen Dienstleister
- Umsetzung: ca. 6 Monate für z.B. neue bedarfsorientierte Bedienformen

#### Akteure

Bürgermeister, Politik, LVS, Kreis Ostholstein, Private

#### Projektkostenabschätzung

- Planung: Konzept 15.000 - 20.000 €
- Umsetzung: z.B. Anschaffung eines Bürgerbusses 20.000 - 25.000 € (Betrieb jährlich ca. 10.000 €)

#### Angestrebte Projektfinanzierung

Stadt Heiligenhafen, Land Schleswig-Holstein, Kreis OH, im Fall Bürgerbus zusätzlich: Sponsoren und Fahrteinnahmen, ggf. Förderfonds Hamburg/Schleswig-Holstein (50 %) inkl. Konzept

### Handlungsprogramm



**Räumlicher und inhaltlicher Schwerpunkt im Bund-Länder-Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“**

### 4.3 Empfehlung Fördergebietskulissen

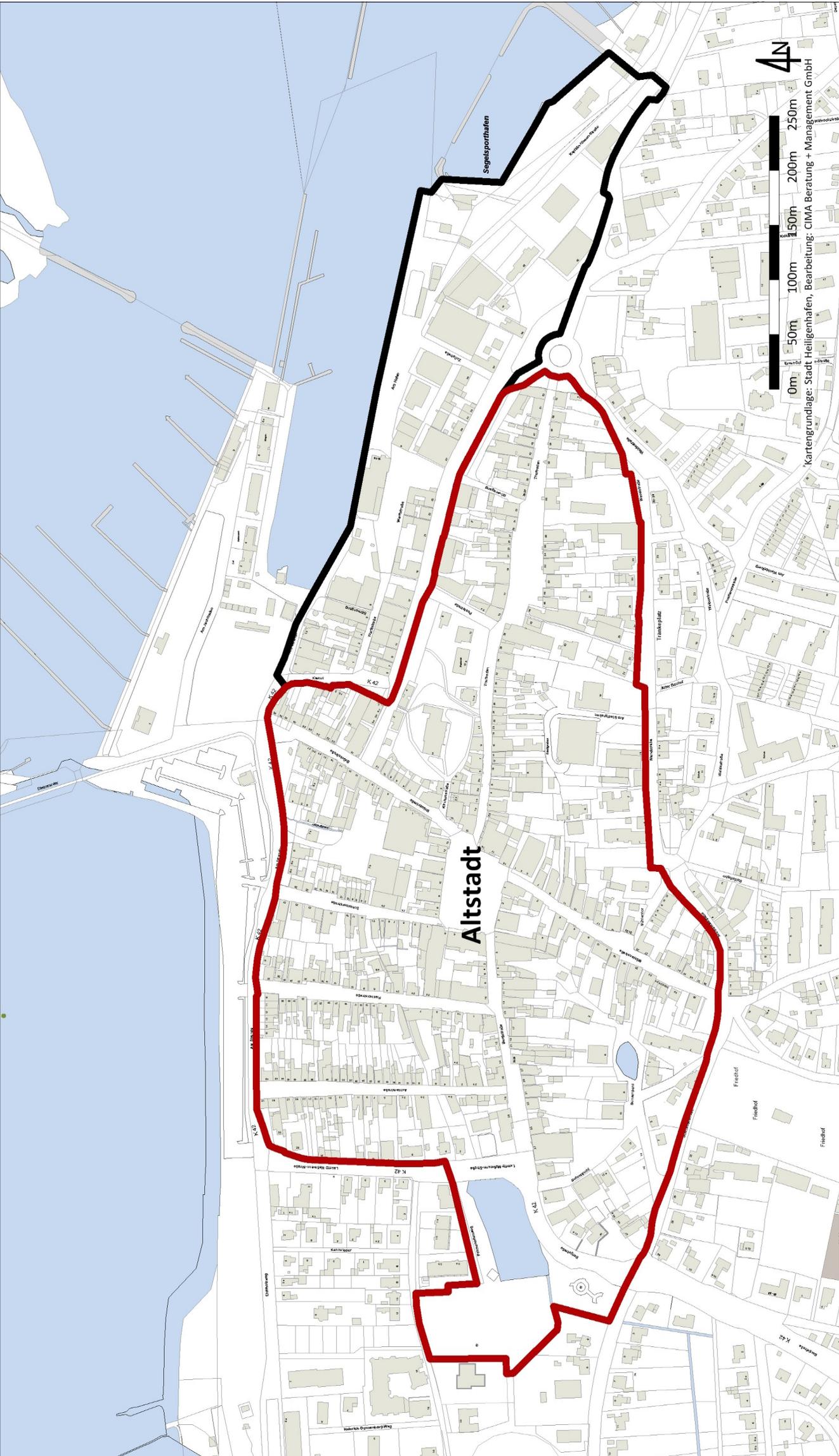
Von den ausgewählten 15 Schlüsselprojekten tangieren, wenn man den Stadtpark und die Verbindungsachsen sinnvoller Weise mit einschließt, 12 die Altstadt. Diese räumliche Konzentration kombiniert, mit dem vielfach vorhanden inhaltlichen Schwerpunkt auf der Gestaltung des öffentlichen Raumes einschließlich der dafür erforderlichen Vertiefungskonzepte, legt eine Bewerbung um Mittel aus dem Bund-Länder-Gemeinden-Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ nahe. Gemäß Verwaltungsvereinbarung über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104b des Grundgesetzes zur Förderung städtebaulicher Maßnahmen (VV Städtebauförderung 2013) vom 21. Dezember 2012/21. März 2013 ist das Fördergebiet räumlich abzugrenzen. Die räumliche Abgrenzung kann als Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB, städtebaulicher Entwicklungsbereich nach § 165 BauGB, Erhaltungsgebiet nach § 172 BauGB, Maßnahmegebiet nach § 171b oder § 171e BauGB, Untersuchungsgebiet nach § 141 BauGB oder durch Beschluss der Stadt erfolgen.

**Empfehlung zur Festlegung durch Beschluss unter Einbeziehung des Stadtparks**

Die CIMA empfiehlt der Stadt Heiligenhafen, den gesamten Altstadtbereich einschließlich des Stadtparks als Fördergebiet für das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ zu beschließen. Das vorliegende Konzept wurde unter intensiver Beteiligung der Bürger erarbeitet und bettet die Ziele für den Altstadtbereich in einen gesamtstädtischen Kontext ein. Es sollte als Grundlage für die weitere Umsetzung der Schlüsselprojekte genutzt werden.

**Empfehlung Hafenebereich zeitlich losgelöst, gesondert als Stadtumbaugebiet zu beschließen, wenn Grundvoraussetzungen geklärt sind**

Aufgrund des noch unklaren Umsetzungshorizontes und der inhaltlichen Schwerpunktsetzung auf städtebauliche Neuordnung und Revitalisierung regt die CIMA weiterhin an, den Bereich „modernes Mischgebiet Hafen“ in einer gesonderten Gebietskulisse, vorzugsweise dem Bund-Länder-Gemeinden-Programm „Stadtumbau West“ zu beschließen. Die räumliche Festlegung erfolgt als Stadtumbaugebiet nach § 171b BauGB. Sie könnte alternativ auch, soweit erforderlich, als Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB, als städtebaulicher Entwicklungsbereich nach § 165 BauGB oder – sofern für Maßnahmen der Aufwertung und Sicherung – als Erhaltungsgebiet nach § 172 BauGB erfolgen. Der Beschluss des Stadtumbaugebietes sollte zeitlich losgelöst vom Altstadtbereich nach Ausarbeitung eines vertiefenden, ggf. gestuften Konzeptes und der Klärung von Grundstücksverfügbarkeiten für das mögliche Stadtumbaugebiet erfolgen.



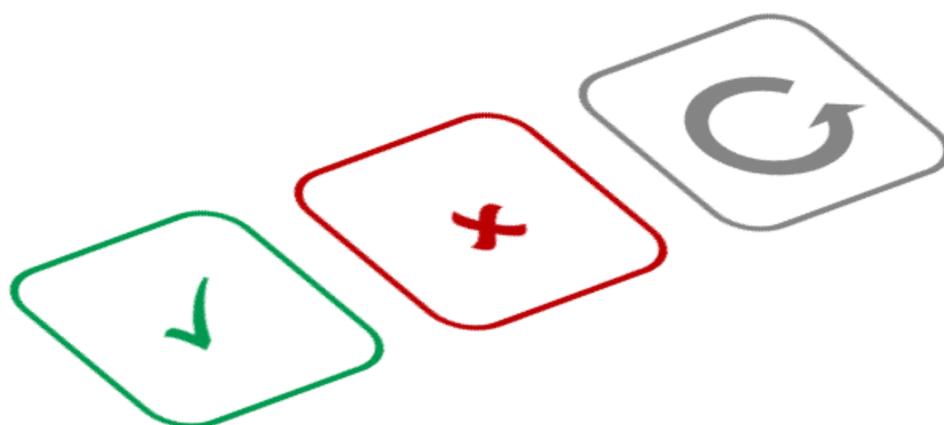
0m 50m 100m 150m 200m 250m

4N

Kartengrundlage: Stadt Heiligenhafen, Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH

108 Fördergebietskullissen

-  Fördergebiet Aktive Stadt- und Ortsteilzentren
-  Perspektivisch Stadumbauegebiet



#### 4.4 Evaluierung und Erfolgskontrolle

##### Kontinuierliche Überprüfung erforderlich, um Prozess im Gang zu halten

Das Stadtentwicklungskonzept hat den Anspruch, den handlungsstrategischen Rahmen für die Stadt in den nächsten 10 bis 15 Jahre zu stellen. Innerhalb dieses Rahmen gibt es eine Reihe von Maßnahmen, die einer kontinuierlichen Überprüfung und ggf. Fortschreibung bedürfen.

##### Aufgabe der Akteursgruppen

Im Rahmen des Handlungsprogrammes wurden den einzelnen Schlüsselprojekten Akteursgruppen zugeordnet. Ihre Aufgabe wird es sein:

- die vorgeschlagenen Maßnahmen im Sinne der darüber stehenden Ziele voranzutreiben.
- über wichtige Erfolge aber auch Misserfolge gegenüber der Lenkungsgruppe zu berichten.
- Gründe für ein Gelingen oder Scheitern bei den Beteiligten zu hinterfragen, um anschließend eine Entscheidungsgrundlage zu haben, ob eine wiederholte oder veränderte Vorgehensweise einen Mehrwert ergeben würde.
- anhand der vorgeschlagen Fördermöglichkeiten, Finanzierungsmöglichkeiten zu überprüfen und die Augen nach neuen Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten offen zu halten. Dies schließt mögliche Initiativen privater Investoren mit ein. Die erfolgte Strukturierung der einzelnen Maßnahmen nach Themenbereichen, kann hierbei die Suche erleichtern.

##### Verfahren der Erfolgskontrolle

Als Verfahren empfiehlt sich, dass die Akteursgruppen bei jeder wichtigen Entwicklung, positiv wie negativ, das Stadtmarketing (aktuell besetzt durch Herrn Behncke) zeitnah informieren. Dem Stadtmarketing obliegt im Anschluss die Aufgabe, alle anderen Lenkungsgruppenmitglieder zu informieren und ggf. eine Lenkungsgruppensitzung zur Stadtentwicklung anzuberaumen.

##### Zwischenbilanz durch Lenkungsgruppe

Darüber hinaus sollte jedes Jahr mindestens eine turnusmäßige Lenkungsgruppensitzung stattfinden, in der Zwischenbilanz zu allen Projekten gezogen, Maßnahmen ggf. modifiziert

oder ergänzt werden. Es ist Aufgabe der Stadtmarketings, die erforderlichen Informationen als Grundlage für die Sitzung bei den Akteursgruppen zu erfragen. Als Gradmesser für die Erfolgskontrolle sollten die Ziele und das räumliche Leitbild der Stadtentwicklung angesetzt werden. Darüber hinaus sollte kontinuierlich überprüft werden, ob das Stadtentwicklungskonzept um weitere Handlungsfelder ergänzt werden muss und ggf. eine Empfehlung an die Stadtvertretung gegeben werden. Sollten Informationslücken bei der Evaluierung auftreten, ist es Aufgabe des Stadtmarketings, innerhalb der Akteursgruppen gezielt nachzuhaken und die Lenkungsgruppe zu informieren.

Aufgrund der Prognoseunsicherheiten hinsichtlich der Einwohnerentwicklung empfiehlt es sich im Rahmen der turnusmäßigen Lenkungsgruppensitzungen auch einen kurzen Sachstand zum Wohnungsmarkt zu erfragen. Anhand der Entwicklung der Zahl der zur Verfügung stehenden Wohnungen kann so relativ unkompliziert eine vereinfachte kommunale Wohnungsmarktbeobachtung erfolgen, bei der aber auch die Teilmärkte preisgünstige und altengerechte Wohnungen mit berücksichtigt werden sollten.

Nach ca. fünf bis zehn Jahren (abhängig von der Geschwindigkeit der Entwicklungen und der Abarbeitung des Handlungsprogramms) empfiehlt es sich, das Stadtentwicklungskonzept insgesamt fortzuschreiben.

Die Ergebnisse des Stadtentwicklungskonzeptes zeigen, dass der Informationsaustausch eine grundlegende Basis für die Stadtentwicklung ist. Die Erkenntnisse der turnusmäßigen Lenkungsgruppensitzungen sollten daher auch nach außen kommuniziert werden, um so mögliche Multiplikatoreffekte wie bspw. Folgeinvestitionen oder Netzwerkbildungen auszulösen oder bei Misserfolgen neue Ideen oder Verbündete zu finden.

Die Beteiligungsbereitschaft der Heiligenhafener Bürger im Prozess war sehr groß. Alle Bürger der Stadt Heiligenhafen sind aufgefordert, sich auch nach Abschluss des Konzeptes mit in den Prozess einzubringen. Sie können zum Gelingen der Projekte beitragen und auch neue Ideen mit in den Prozess einbringen. Als Ansprechpartner stehen das Stadtmarketing in Person von Herrn Behncke aber auch alle anderen Mitglieder der Lenkungsgruppe zur Verfügung!

**Ziele und räumliches Leitbild als Gradmesser, Ergänzung weiterer Handlungsfelder als Prüfauftrag**

**Etablierung einer Wohnungsmarktbeobachtung auch für Teilmärkte**

**Fortschreibung nach 5 bis 10 Jahren**

**Kommunikation der Erkenntnisse nach Außen, um Multiplikatoreffekte auszulösen**

**Auch künftig alle Bürger aktiv in die Gemeindeentwicklung mit einbeziehen**

# Impressum

## **Herausgeber**

Stadt Heiligenhafen  
Markt 4-5  
23774 Heiligenhafen  
Tel. 04362-906810  
Fax: 04362-6748  
E-Mail: [info@heiligenhafen.de](mailto:info@heiligenhafen.de)

## **Projektsteuerung und Redaktion**

Stadt Heiligenhafen:  
Herr Bürgermeister Müller, Herr Behncke, Herr Brandt  
Lenkungsgruppe:  
Herr Grönwald/ Herr Kinnert, Herr Karschnick, Frau Rübenkamp  
Stellvertretend: Herr Gaarz, Herr Poppendiecker

CIMA Beratung + Management GmbH:  
Martin Hellriegel, Nils Meyer (Projektbearbeitung)  
Uwe Mantik (Projektleitung)  
Sebastian Bresser, Jens Thiel (Projektassistenz)

## **Erarbeitung**

**CIMA.**

CIMA Beratung + Management GmbH  
Glashüttenweg 34  
D- 23568 Lübeck  
Tel.: 0451-389 68 0  
Fax: 0451-389 68 28  
Mail: [mantik@cima.de](mailto:mantik@cima.de)

## **Layout und Satz**

CIMA Beratung + Management GmbH

### Bildnachweis

CIMA GmbH: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 49, 50, 53, 54, 57, 58, 60, 61, 62 (auf Basis LROP Niedersachsen und LEP Schleswig-Holstein), 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92 (l.), 92 (m.o.) 93, 95 (l.), 96 (r.), 97, 99 (l.), 100 (l.), 101 (l.), 102, 103, 104 (l.), 108

Stadt Heiligenhafen: Titel, Wappen, Kartengrundlagen anderweitig nicht genannt, 51

Sonstige Dritte: Website Kunstverein Wagrien: Portrait Bürgermeister Müller ■ Open Street Map: 5 ■ Landesplanung Schleswig-Holstein: 13, 14, 59 (Kartengrundlage, Hervorhebungen CIMA GmbH) ■ Energiemanufaktur Nord: 17, 18 ■ hospitality concepts berlin gmbh: 19, 55 ■ Website Femern: 22, 56 ■ Kassenärztliche Vereinigung Schleswig-Holstein: 46 ■ NordLB/ EBP/ MR (Hervorhebungen CIMA GmbH): 47 ■ Website Meinstadt, Fotograf Kyster: 52 ■ Website Planorama: 92 (r.o.) ■ Website Playfit: 92 (r.u.) ■ Website Schleswig-Holstein Tourismus: 94 (l.) ■ Website Heiligenhafen Touristik 94 (r.) ■ Panoramio, Fotograf Radler 17: 95 (m.) ■ Website Mindener Tagesblatt: 95 (r.o.) ■ Website dako pr: 95 (r.u.) ■ 96 (l.) Website Stahlkuebel ■ Lübecker Nachrichten: 98 ■ Website LWL Baukulturportal: 99 (m.o.), 99 (r.) ■ Website Fourrichon, wost architects: 99 (m.u.) ■ Website Homesolute, Bild Hahn: 99 (r.u.) ■ Verkehrsmanagement Zentrale Niedersachsen: 100 (m.o.) ■ Website Hyperraum TV: 100 (m.u.) ■ Website Spiegel, Marie de Toulouse: 100 (r.o.) ■ Website Düsseldorf: 101 ■ Kulturpfad Essen: 101 (m.u.) ■ ST raum a.: 101 (r.) ■ Website Holidaycheck: 102 (m.o.) ■ Panoramio, Fotograf Picotuna: 102 (r.) ■ Website Regiomaris: 102 (m.u.) ■ Website WAZ, Fotograf Bernd Maus: 103 (r.o.) ■ Website Projekt Green: 103 (r.u.) ■ Website LEV Ostholstein: 104 (r.u.) ■ Website Lars Winter: 104 (r.o.) ■ Hackl-Hofmann: 105 (l.) ■ Website Lebendige Stadt: 105 (r.o.) ■ Website Stadtbeleuchtung Hagen: 105 (r.u.) ■ Website Bahn: 106 (l.) ■ Website Westdeutsche Zeitung: 106 (r.o.) ■ Fraunhofer IML: 106 (r.u.) ■ Website Regierung Oberpfalz in Bayern: 107

### Quellenverzeichnis und Datengrundlage für Abbildungen

Bertelsmann-Stiftung: Website Wegweiser Kommune ■ Bundesagentur für Arbeit: Statistik ■ Destatis: Statistik ■ DWIF: Verbrauchsausgaben Tourismus ■ Energiemanufaktur Nord: Integriertes Klimaschutzkonzept ■ Georg & Ottenströer + Regionomica: Regionales Entwicklungskonzept in Folge der festen Fehmarnbeltquerung ■ Gutachterausschuss für Grundstückswerte im Kreis Ostholstein: Grundstücks- und Bodenrichtwerte ■ hospitality concepts berlin gmbh: Masterplan Tourismus ■ Innenministerium Schleswig-Holstein: Landes- und Regionalplanung ■ Kassenärztliche Vereinigung Schleswig-Holstein: Versorgungsbericht 2009 ■ KfW Bankengruppe: Fördermittelstatistik ■ MB Research: Kaufkraftkennziffern ■ N.I.T: Einflussanalyse Tourismus FBQ ■ NORD LB/ EBP/ MR: Studie zur Weiterentwicklung des gemeinsamen maritimen Clusters der Metropolregion Hamburg und Schleswig-Holstein ■ Stadt Heiligenhafen: Denkmalkartei, Flächennutzungsplan und Änderungen, Kartengrundlagen, Kindergartenkonzept, Schulentwicklungskonzept, Stadtführer „Heiligenhafen barrierefrei“, Statistik ■ Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (SN SH): Statistik ■ Website Femern A/S: Informationen zur festen Fehmarnbeltquerung ■ Website immoscout24.de: Wohnungs- und Immobilienangebot

### **Haftungserklärung**

Dieser Bericht fällt unter § 2 Abs. 2 sowie § 31 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutze der Urheberrechte (D) und sind auch durch europäisches Recht geschützt.

Es wurden möglicherweise Fotos, Grafiken u.a. Abbildungen zu Layoutzwecken oder als Platzhalter verwendet, für die keine Nutzungsrechte für einen öffentlichen Gebrauch vorliegen. Jede Weitergabe, Vervielfältigung oder gar Veröffentlichung kann Ansprüche der Rechteinhaber auslösen.

Entwurfsvorlagen und Ausarbeitungen der CIMA können gutachterliche Ausführungen und Bewertungen enthalten, die bei unsachgemäßer Verwendung (z.B. Weitergabe, Vervielfältigung oder Veröffentlichung) einen Vermögensschaden verursachen können. Wer diese Unterlage – ganz oder teilweise – in welcher Form auch immer weitergibt, vervielfältigt oder veröffentlicht übernimmt das volle Haftungsrisiko gegenüber den Inhabern der Rechte, stellt die CIMA Beratung + Management GmbH von allen Ansprüchen Dritter frei und trägt die Kosten der ggf. notwendigen Abwehr von solchen Ansprüchen durch die CIMA Beratung + Management GmbH.

Dieser Bericht darf ohne gesonderte schriftliche Genehmigung weder ganz noch ausschnittsweise in Dokumentationen oder Protokollen wiedergegeben werden. Veranstalter von Vorträgen und Seminaren erwerben keinerlei Rechte am geistigen Eigentum der CIMA und ihrer Mitarbeiter.

