



# Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt Heiligenhafen



# Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt Heiligenhafen

Stand: 15.11.23



**Stadt Heiligenhafen**  
Markt 4-5, 23774 Heiligenhafen  
Roland Pfündl, Sandra Hamer



Auftraggeberin:  
**BIG Städtebau GmbH**  
- ein Unternehmen der BIG-BAU -  
Treuhandischer Sanierungsträger der Stadt Heiligenhafen  
Drehbahn 7, 20354 Hamburg  
Thomas Berg, Victoria Liekefett, Lina Mehlis



Auftragnehmerin:  
Arbeitsgemeinschaft aus  
**Cappel + Kranzhoff Stadtentwicklung und Planung GmbH**  
Palmaille 96, 22767 Hamburg  
Peter Kranzhoff, Moritz Mücke, Kristina Lutterbeck, Kathrin Kleinfeld  
*verantwortlich für die Rahmenplanung*



und  
**arbos Freiraumplanung GmbH**  
**Team Material**  
Steindamm 105, 20099 Hamburg  
Peter Köster, Simon Altvater, Torben Ziesing  
*verantwortlich für das Material- und Gestaltungshandbuch*

Beratung Verkehr:  
**ARGUS Stadt und Verkehr**  
Pinnasberg 45  
20359 Hamburg

Die Fotos, Abbildungen und Pläne wurden, sofern nicht anders gekennzeichnet, von den beauftragten Büros erstellt.  
Wenn nicht anders gekennzeichnet, wurde folgende Kartengrundlage verwendet: @GeoBasis-DE/LVermGeo SH 2020).





# Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung und Vorbemerkungen</b> .....	<b>7</b>
1.1	Anlass zur Konkretisierung der Planung für die Innenstadt Heiligenhafen .....	7
1.2	Aufgabe der Rahmenplanung .....	8
1.3	Methodische Vorgehensweise .....	9
<b>2</b>	<b>Verortung und Veranlagung des Rahmenplangebietes</b> .....	<b>11</b>
2.1	Lage und Abgrenzung des Plangebietes .....	11
2.2	Struktureller Aufbau und Gliederung des Plangebietes.....	12
<b>3</b>	<b>Grundlagenermittlung und Aktualisierung der Bestandsanalyse</b> .....	<b>14</b>
3.1	Vorhandene Planungen, Untersuchungen und Entwicklungsabsichten.....	14
3.1.1	Bestehendes Planrecht .....	14
3.1.2	Potenziale und Missstände im Sanierungsgebiet .....	18
3.1.3	Rahmenbedingungen aus dem Verkehrskonzept (2021) .....	22
3.1.4	Veränderungen und aktuelle Planungsabsichten.....	24
3.1.5	Leitlinien, Entwicklungsziele und ihre Betonung im Rahmenplan.....	26
3.2	Zusammenfassung der für die Rahmenplanung wesentlichen Rahmenbedingungen und Entwicklungsgrundsätze .....	29
<b>4</b>	<b>Vorentwürfe als Denkmodelle für die weitere Planungsphase</b> .....	<b>31</b>
4.1	Wesentliche Grundgedanken der Vorentwürfe .....	31
4.2	Die Schwerpunkträume und ihre Entwurfsszenarien.....	33
<b>5</b>	<b>Die Beteiligungsphase als offener Dialog</b> .....	<b>48</b>
5.1	Die Beteiligungsformate im Überblick.....	48
5.2	Zusammenfassung der relevanten Aussagen und Erkenntnisse für die Rahmenplanung .....	49
<b>6</b>	<b>Der städtebauliche Rahmenplan</b> .....	<b>53</b>
6.1	Das räumliche Leitbild für die Innenstadt Heiligenhafens .....	53
6.2	Das Zielkonzept des Rahmenplangebietes .....	54
6.2.1	Verkehrskonzept .....	54
6.2.2	Öffentlicher Raum und Freiflächenkonzept .....	62
6.2.3	Stadt- und Baustruktur.....	65
6.2.4	Nutzungsverteilung .....	69
6.3	Die Zusammenfassung der Schwerpunkträume für die Innenstadtentwicklung.....	73
6.3.1	Schwerpunktraum 1: Marktplatz und Brückstraße.....	73
6.3.2	Schwerpunktraum 2: Am Kapitän-Willi-Freter-Platz .....	75
6.3.3	Schwerpunktraum 3: Hafenkante und Wilhelmsplatz .....	77
6.3.4	Schwerpunktraum 4: Am Stadtgraben und Thulboden .....	79
6.4	Maßnahmenübersicht .....	81
<b>7</b>	<b>Quellenangaben</b> .....	<b>88</b>
<b>8</b>	<b>Anhang</b> .....	<b>89</b>



# 1 Einleitung und Vorbemerkungen

## 1.1 Anlass zur Konkretisierung der Planung für die Innenstadt Heiligenhafen

Seit der Aufnahme in die Städtebauförderung, Programmsegment "Wachstum und nachhaltige Erneuerung" im Jahr 2017 setzt die Stadt Heiligenhafen ihren Stadtentwicklungsprozess kontinuierlich fort. Infolgedessen wurden Vorbereitende Untersuchungen (VU) in Verbindung mit einem Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (IEK) erarbeitet, um zunächst die funktionalen und substanzialen Missstände der Innenstadt zu identifizieren und die daraus resultierenden übergeordneten Leitlinien, Entwicklungsziele und entsprechenden Maßnahmenvorschläge abzuleiten. Als Folge des wirtschaftlichen, technologischen und demographischen Wandels leidet die Innenstadt Heiligenhafens unter teils erheblichen städtebaulichen Missständen, die mit hohen Funktionsverlusten hinsichtlich der stadträumlichen Vernetzung, gestalterischer und substanzialer Defizite im öffentlichen Raum, fehlender zentraler Einrichtungen sowie teils schlechten Zuständen der baulichen Substanz einher gehen (BIG Städtebau GmbH, 2021).

Die VU und das IEK wurden am 29.04.2021 politisch beschlossen und das Sanierungsgebiet der Innenstadt förmlich festgesetzt. Zusammen mit dem im Jahr 2021 erstellten Verkehrskonzept für das Sanierungsgebiet „Innenstadt“ bilden sie den derzeitigen Planungsstand und die entwickelten Leitlinien, Ziele und Maßnahmen die maßgebliche Grundlage für die Entwicklung der Innenstadt Heiligenhafen. Darauf bauen der Städtebauliche Rahmenplan und das Material- und Gestaltungshandbuch auf, die gemeinsam und eng aufeinander abgestimmt entwickelt werden und in direktem Zusammenhang zu betrachten sind.

Die Stadt Heiligenhafen zeichnet sich - in direkter Nähe zur Ostsee gelegen - durch ihre besondere Lagegunst als Stadt am Wasser aus und steht auch vor diesem Hintergrund vor der Herausforderung den Spagat zwischen Tourismushochburg und Beständigkeit hinsichtlich einer hohen Lebensqualität für die Einwohnenden sicherzustellen. Gleichzeitig zeigt sich auch in der Innenstadt Heiligenhafens ein bisher durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) stark dominierter und zu Lasten der Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit geprägter öffentlicher Raum und mithin die Notwendigkeit die Rahmenbedingungen für ein verändertes Mobilitätsverhalten zu schaffen. Dabei ist die Innenentwicklung im und mit dem bestehenden Altstadtgefüge sowie eine barrierefreie Sanierung der historisch gewachsenen öffentlichen Räume in Einklang mit den Anforderungen des Denkmalschutzes zu bringen. Wie in vielen anderen Innenstädten besteht auch in Heiligenhafen eine weitere Aufgabe darin, den schrumpfenden Einzelhandel zu revitalisieren und eine „neue“ Nutzungsvielfalt zu etablieren, die neben rein kommerziellen Angeboten nicht-kommerzielle Nutzungsangebote bietet und damit attraktive Anlässe für einen Besuch der Innenstadt bietet.

Neben der Altstadt bildet der Hafen - zentral in der Innenstadt gelegen - durch die nach wie vor aktive Nutzung einen wichtigen Standortfaktor der Stadt. Gleichzeitig sind für diesen Bereich Entwicklungsabsichten u.a. hinsichtlich des Ausbaus von Gastgewerbe, die teilweise mit wirtschaftlichen Umstrukturierungen der Bestandsbetriebe einher gehen, zu verzeichnen. Dabei bietet die perspektivische Entwicklung und Qualifizierung der Hafenkante eine einmalige Chance der Stadterweiterung im Sinne der Innenentwicklung und als spannender Gegenpol zum historischen Altstadtgefüge.

Prozessverlauf der städtebaulichen Gesamtmaßnahme „Innenstadt“	
2016/2017	Antragstellung und Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“
2018-2021 (Beschluss 04/2021)	Erarbeitung der Vorbereitenden Untersuchungen (VU) und des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (IEK)

2021	Festlegung der Abgrenzung des Sanierungsgebietes „Innenstadt“ durch Satzung	
2021	Erstellung des Verkehrskonzeptes für das Fördergebiet Innenstadt	
2021-2036	Erarbeitung konzeptioneller Grundlagen und Umsetzung baulicher Maßnahmen mit Städtebaufördermitteln	
2022-2023	Erarbeitung Rahmenplanung inkl. Material- und Gestaltungshandbuch Innenstadt	
	Januar 2023	Werkstattgespräch mit Eigentümer:innen
	März 2023	Öffentliches Werkstattgespräch
	Nov. 2023	Öffentliche Abschlussveranstaltung
	Dez. 2023	Politische Beschlussfassung

## 1.2 Aufgabe der Rahmenplanung

Mit Hilfe der Rahmenplanung soll sowohl die konzeptionelle als auch ordnende Grundlage für die räumliche und funktionale Entwicklung des Sanierungsgebietes geschaffen werden. Unter Berücksichtigung der bereits definierten Leitlinien, Entwicklungsziele und Maßnahmen für das Sanierungsgebiet soll durch städtebauliche sowie verkehrliche Neuordnungen und planerische Konkretisierungen der betroffene Stadtraum weiter qualifiziert und Teilräume im Sinne der integrierten Betrachtung untereinander in Abgleich gebracht werden.

### Der Städtebauliche Rahmenplan als Leitbild und Wegweiser

Der Städtebauliche Rahmenplan ist ein informelles Planungsinstrument, welches kooperativ und im Dialog mit den unterschiedlichen Akteuren der Stadtgesellschaft und Öffentlichkeit erarbeitet wurde. Dabei dient er als langfristiges Leitbild zur Steuerung und Ausgestaltung des Innenstadtentwicklungsprozesses. Ohne rechtsverbindlichen Charakter ist der Rahmenplan der verbindlichen Bauleitplanung vorgeschaltet und bildet als Wegweiser und Leitmotiv der Innenstadtentwicklung die Grundlage für weitere sanierungsrechtliche und planerische Schritte sowie die weitere Ausgestaltung baulicher Maßnahmen. Er gibt Hinweise zur Verbesserung der Erschließungssituation sowie zur Nutzungsverteilung und zur Belebung besonderer Adressen im Stadtraum. Er zeigt Freiraum- und Bebauungspotenziale unter Berücksichtigung bestehender Eigentumsverhältnisse, notwendiger Betriebsabläufe und besonderer stadträumlicher Gegebenheiten im Sanierungsgebiet auf. Im Sinne der Innenentwicklung werden bspw. Empfehlungen zum Schließen vorhandener Baulücken oder möglicher Aufstockungen im Bestand gegeben.

### Das Material- und Gestaltungshandbuch als Leitfaden für den öffentlichen Raum

Begleitend und auf Grundlage der Rahmenplanung wird ein Material- und Gestaltungshandbuch (MUG) als gestalterischer Leitfaden zur künftigen Qualitätssicherung eines ganzheitlich durchdachten und stimmigen Gesamtbildes für den innerstädtischen öffentlichen Raum erarbeitet (siehe Kapitel 8). Hierbei werden u.a. die öffentlichen Freiflächen und Straßenräume entsprechend ihrer quartiersbezogenen Zugehörigkeiten kategorisiert. Zudem werden ihre künftigen Anforderungen an Gestaltung und Ausstattung beschrieben bzw. definiert. Es werden Materialien, Ordnungsprinzipien sowie Möblierungen, Beschilderungen

rungen und Leitsysteme im Einklang mit dem Denkmalschutz und zu Gunsten einer barrierefreien/-armen Sanierung und Modernisierung geregelt.

### 1.3 Methodische Vorgehensweise

Die Erstellung des Städtebaulichen Rahmenplans und des Material- und Gestaltungshandbuchs für das Sanierungsgebiet Innenstadt erfolgt durch die interdisziplinäre Arbeitsgemeinschaft der Büros cappel + kranzhoff Stadtentwicklung und Planung GmbH und arbos Freiraumplanung GmbH. Dabei übernimmt cappel + kranzhoff die Federführung des städtebaulichen Rahmenplans, während arbos federführend das Material- und Gestaltungshandbuch erarbeitet. Das Büro Argus Stadt und Verkehr unterstützt hinsichtlich der Kategorisierung der Erschließungsanlagen sowie der Um- und Neugestaltung von Straßen und Knotenpunkten. Der Städtebauliche Rahmenplan und das Material- und Gestaltungshandbuch werden gemeinsam und eng aufeinander abgestimmt entwickelt und sind im direkten Zusammenhang zu betrachten.

Die Erarbeitung beider Konzepte unterliegt einer prozesshaften Entwicklung in mehreren Arbeitsschritten und im ständigen Austausch mit der Stadt Heiligenhafen unter Einbeziehung einzelner Fachämter, dem Sanierungsträger, den zuständigen Denkmalschutzbehörden sowie dem Behindertenbeauftragten. Darüber hinaus erfolgte die Planung unter aktiver Beteiligung der Öffentlichkeit sowie unmittelbar betroffenen Grundstückseigentümer:innen und Schlüsselakteuren.

#### Grundlagenermittlung und Bestandsaufnahme

Im Rahmen der Grundlagenermittlung und Bestandsaufnahme wird eine Sichtung und Auswertung vorangegangener Untersuchungen und Planungsergebnisse vorgenommen sowie die Rahmenbedingungen des geltenden Planrechts, vorhandener Planungsabsichten und aktuellen Bauanfragen zusammengestellt und im gegebenen Kontext eingeordnet. Durch eine Ortsbesichtigung der Fachplaner:innen und stetige Abstimmungsgespräche der Arbeitsgemeinschaft mit der Stadt und dem Sanierungsträger werden der aktuelle Status Quo ermittelt und ein Abgleich der Eindrücke vor Ort und der Aufgabe der Rahmenplanung erzielt. Nach Abgleich der Leit- und Entwicklungsziele werden Bereiche mit besonderem Handlungsbedarf und großen Entwicklungspotenzialen als so genannte Schwerpunkträume (siehe Kapitel 4.2) festgelegt, die für die Rahmenplanung vertiefend zu betrachten sind.

#### Vorentwurfsphase und Beteiligungsprozess

In der Vorentwurfs- und Beteiligungsphase (siehe Kapitel 4 und 5) werden erste Ideen und Lösungsansätze als städtebauliche Entwurfsszenarien im Sinne von Versuchsaufbauten entwickelt, um diese als Grundlage für Gespräche mit direkt betroffenen Schlüsselakteuren und zur Beteiligung der Öffentlichkeit zu verwenden. Es werden Einzel- und Werkstattgespräche zu festgelegten Schwerpunkträumen des Sanierungsgebietes mit den Betroffenen geführt. Der direkte Dialog ermöglicht die Identifikation von Anforderungen, Möglichkeiten und auch Grenzen der Planung, die sich für die Entwicklung der Innenstadt ergeben. In Form einer öffentlichen Bürgerwerkstatt werden Meinungen und Belange der Bürger:innen und Einwohner:innen Heiligenhafens angehört, diskutiert und dokumentiert. Die Hinweise und Anregungen werden planerisch reflektiert und daraus resultierende neue Erkenntnisse in die Rahmenplanung eingepflegt oder, falls notwendig, Entwurfsalternativen entwickelt.

#### Übersetzungs- und Ergebnisphase: Der Rahmenplan

Schließlich erfolgt nach Abwägung aller privater und öffentlicher Interessen die Ausarbeitung des finalen Rahmenplans (siehe Kapitel 6) für das Sanierungsgebiet in Abstimmung mit dem Material- und Gestaltungshandbuch. Ziel ist ein konsensfähiges, im offenen Dialog und ganzheitlich aufeinander abgestimmtes Leitbild zur Erreichung und Förderung der vereinbarten Entwicklungsziele für das Sanierungsgebiet der Innenstadt Heiligenhafen zu entwickeln. Dieser Entwurf wurde im August 2023 den Vertreter:innen der politischen Fraktionen vorgestellt und ein Feedback eingeholt. Im November 2023 folgte die abschließende öffentliche Vorstellung des Rahmenplanentwurfs. Die politische Beschlussfassung durch die Stadtvertretung wurde für den Dezember 2023 angesetzt.

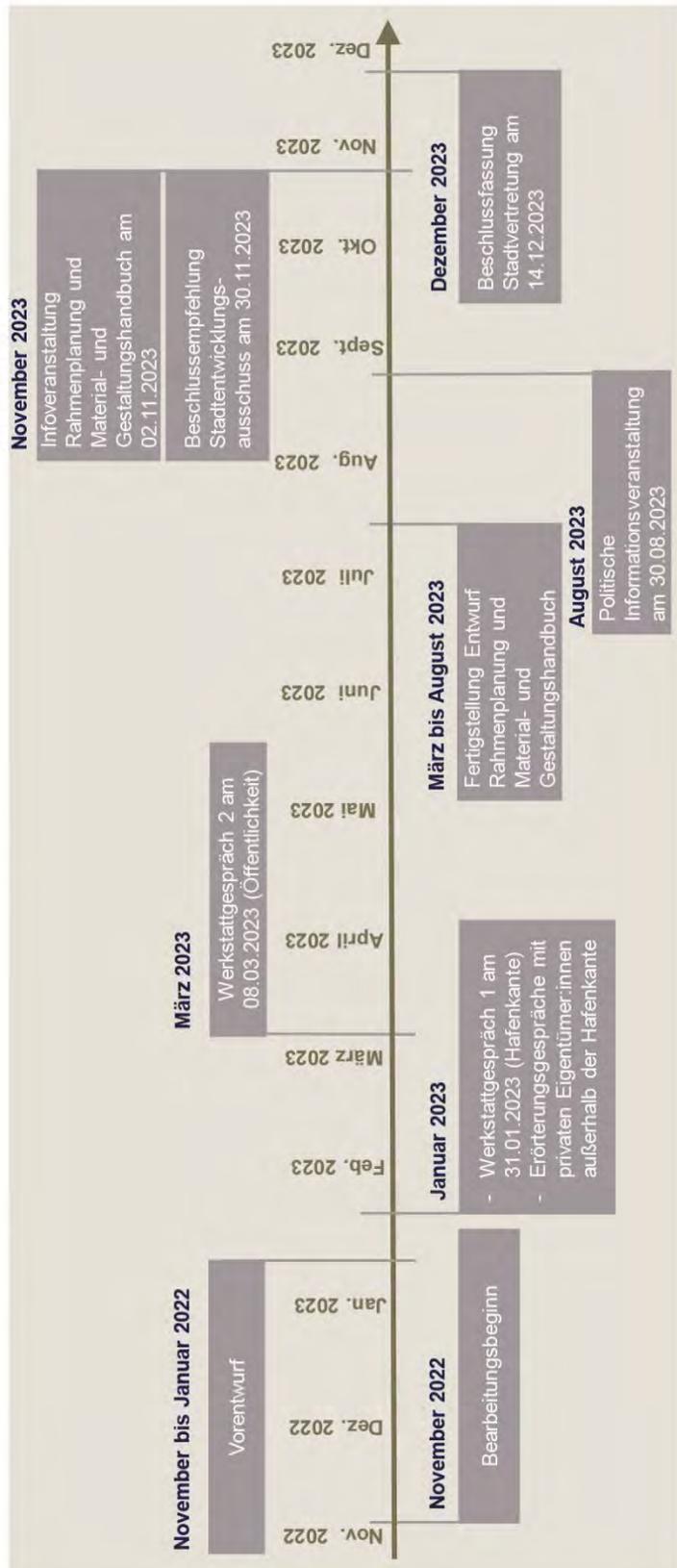


Abb. 1: Prozessablauf Rahmenplan und Material- und Gestaltungshandbuch (Quelle: BIG Städtebau GmbH)

## 2 Verortung und Veranlagung des Rahmenplangebietes

### 2.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes

Der Geltungsbereich des Rahmenplans für das Sanierungsgebiet Innenstadt (siehe Abb. 2) umfasst im Wesentlichen den gesamten Bereich der historisch gewachsenen Altstadt, die Bereiche der daran nach Norden angrenzenden und wasserbezogenen Hafen- und Uferareale an der Ostsee sowie am Binnensee, das seitlich der Altstadt nach Westen angrenzende Wohnquartier inklusive des dort befindlichen Stadtparks als wichtiger und zentral gelegener Frei- und Grünraum sowie die südlich an die Altstadt angelagerten Eingangs- und Übergangsbereiche in die weiteren Wohnquartiere der Stadt. Hierzu zählen vor allem die Bereiche entlang bzw. zwischen der Wend- und Weidestraße und insbesondere der Bereich südlich angrenzend an den Wilhelmsplatz als wichtiger Ankunfts- und Orientierungsort am östlichen Eingang der Altstadt und im Übergang zum Hafen. Insgesamt umfasst der Geltungsbereich des Plangebietes damit eine Fläche von rund 50 ha.



Abb. 2: Abgrenzung Sanierungsgebiet (rot)

## 2.2 Struktureller Aufbau und Gliederung des Plangebietes

Der ursprüngliche Siedlungsschwerpunkt der Stadt Heiligenhafen liegt zwischen dem historischen Zentrum in der Altstadt um den Marktplatz und im Bereich des heutigen Kommunalhafens. Der Kommunalhafen in direkter Nachbarschaft zur Altstadt bildet dabei einen wesentlichen Teil der Innenstadt und ist mit seiner nach wie vor aktiven Nutzung an der deutschen Fischereistraße ein wichtiger Standortfaktor. Als historisch gewachsene Stadt am Wasser lassen sich im Aufbau des Stadtkörpers noch heute klar die Struktur der Altstadt sowie die der wasserwirtschaftsbezogenen Hafenbereiche ablesen und abgrenzen. Besonders die Altstadt ist in ihrer baulichen Substanz und städtebaulichen Konfiguration gut erhalten. Gleichzeitig ist die Stadt Heiligenhafen aufgrund des direkten Zugangs zur Ostsee und der zunehmenden Entwicklung der Flächen in Strandlage ein touristischer Anziehungspunkt. Dazu tragen nicht zuletzt auch die zusätzlichen Natur- und Freiraumqualitäten des weitläufigen Binnensees im Nordwesten der Altstadt sowie die Anziehungskraft des Naturschutzgebietes Graswarder im Nordosten bei.



Abb. 3: Luftbild (Quelle: Stadt Heiligenhafen 2019; bearbeitet)

Das Sanierungsgebiet Innenstadt lässt sich strukturell in verschiedene Bereiche mit einzelnen Quartieren und freiraumbezogenen Abschnitten gliedern. Hierfür lassen sich übergeordnet die Altstadt, die Wasserkante sowie die Anlieger- und Wohnquartiere identifizieren (siehe Abb. 4).

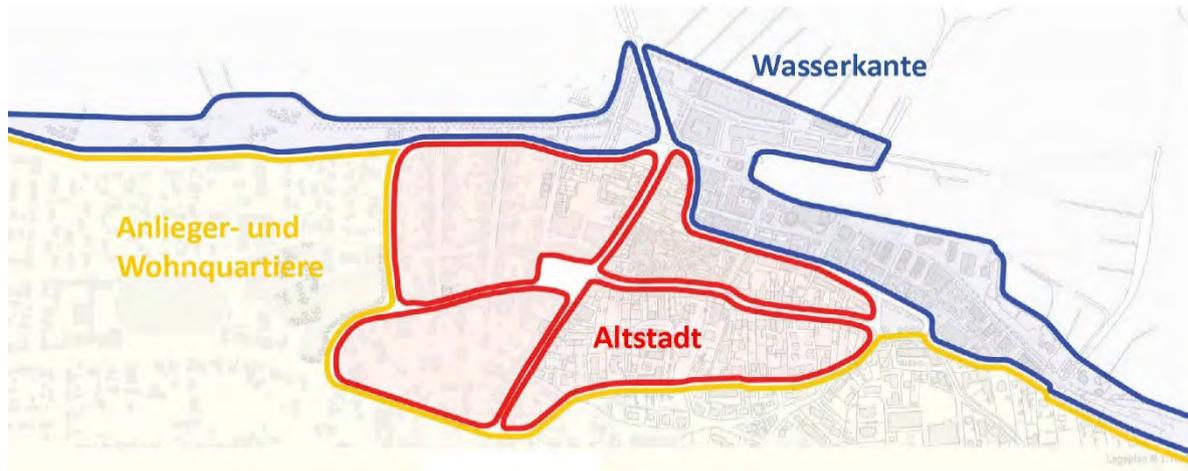


Abb. 4: Gliederung des Stadtkörpers – Altstadt / Wasserkante / Wohn- und Anliegerquartiere

Die **Altstadtviertel** werden primär durch vier Hauptläufe kreuzartig gegliedert, die an den Rändern die vier Haupteingänge definieren und in der Mitte am Marktplatz zusammenlaufen. Der historische Marktplatz bildet dabei den zentralen Ort und damit auch das Herzstück der Altstadt.

Die **Wasserkante** besteht aus verschiedenen Hafenquartieren und Uferabschnitten an Ost- und Binnensee. Hier prägen Wasser und Schifffahrt das maritime Stadtbild und tragen zur besonderen Atmosphäre der Stadt bei. Insgesamt lässt sich der Bereich der Wasserkante in drei Quartiere unterteilen: die Uferpromenade am Binnensee inklusive der Parklandschaft nördlich des Eichholzwegs und dem Abschnitt mit Stellplatzflächen Am Strande, die Hafenquartiere am Yachthafen und Kommunalhafen sowie den Übergang zum begrünten Ostufer der Ostsee mit Bootsbauern und Segelschulen.

Die **Anlieger- und Wohnquartiere** umgeben den Altstadtkörper und sind zum Teil in Nachbarschaft zu besonderen Freiraumadressen wie dem Stadtpark mit dem weiter nach Westen angrenzenden Schul- und Sportareal der Theodor-Storm-Schule gelegen. Im Süden der Altstadt befindet sich außerdem der alte Friedhof. Südlich des Wilhelmsplatzes findet sich außerdem ein kleiner Einzelhandelsschwerpunkt, der für Anwohner:innen ein zusätzliches Angebot an Nahversorgung darstellt.

## 3 Grundlagenermittlung und Aktualisierung der Bestandsanalyse

### 3.1 Vorhandene Planungen, Untersuchungen und Entwicklungsabsichten

Die VU und das IEK sowie das 2021 erstellte Verkehrskonzept für das Fördergebiet Heiligenhafen bilden den derzeitigen Planungsstand und die maßgebliche Grundlage, auf denen die Rahmenplanung aufbaut, um die bereits definierten Leitlinien und Entwicklungsziele für eine weitere Umsetzung zu differenzieren. Hinzukommen die in den Konzepten bereits empfohlenen Maßnahmen sowie die Belange des bestehenden Planrechts und Anforderungen des Denkmalschutzes.

Seit Erstellung der VU und des IEK sowie des Verkehrskonzeptes haben sich darüber hinaus Veränderungen im Sanierungsgebiet ergeben, wie bspw. bereits vollzogene bauliche Maßnahmen, vorliegende Veränderungs- oder Planungsabsichten aber auch konkrete Bauanfragen einzelner Grundstückseigentümer:innen, die es in der Rahmenplanung zu berücksichtigen gilt. Die unterschiedlichen Rahmenbedingungen werden im Folgenden zusammenfassend behandelt und im Hinblick auf den weiteren Planungsprozess ausgewertet und eingeordnet.

#### 3.1.1 Bestehendes Planrecht

##### Flächennutzungsplan

Der gültige Flächennutzungsplan (FNP) aus dem Jahr 1967 (siehe Abb. 5) bildet den Rahmen für die geordnete städtebauliche Entwicklung der Stadt Heiligenhafen. Als zentrales koordinierendes Instrument der Bauleitplanung regelt der FNP die Art der Bodennutzung für das gesamte Stadtgebiet.

Das überwiegende Siedlungsgebiet der Stadt ist als Wohnbaufläche festgesetzt. Neben der Wohnnutzung in den Randbereichen des Sanierungsgebietes unterteilt sich das Gebiet in eine gemischte Baufläche (südlich der Straßen Am Strande und der Hafenstraße sowie nördlich der Schmiedestraße und Wendstraße), die darin befindliche Fläche der Stadtkirche (Fläche für Gemeinbedarf), das Hafengebiet nördlich der Hafenstraße, das als Sonderbaufläche "Sportboothafen" sowie "Hafen" festgesetzt ist und die als Grünfläche ausgewiesenen Flächen der Promenaden westlich der Straße Am Yachthafen. Seit der Aufstellung wurden 49 Änderungen des FNPs durchgeführt.

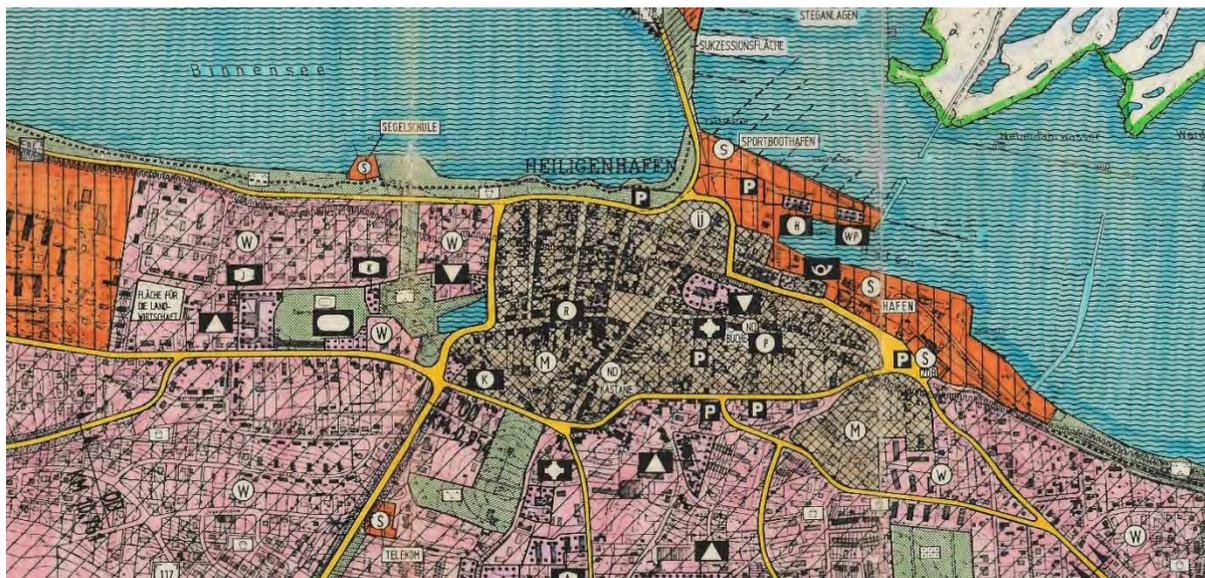


Abb. 5: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Heiligenhafen von 1967 (Quelle: Stadt Heiligenhafen)

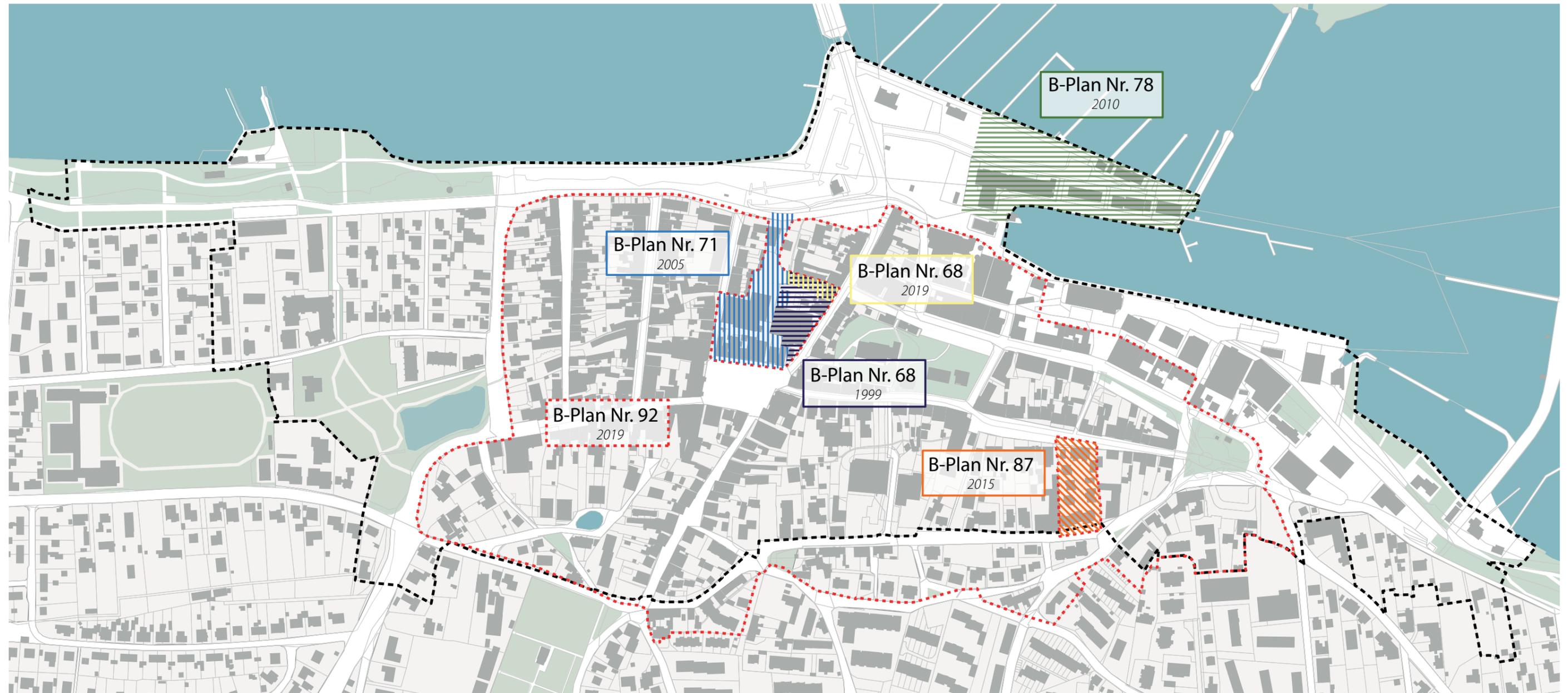
## Bebauungspläne und Satzungen

Im Sanierungsgebiet liegen vier rechtskräftige Bebauungspläne. Diese sowie die gültigen Satzungen werden im Folgenden tabellarisch aufgelistet. Die Geltungsbereiche der Bebauungspläne sind im Plan „Bebauungspläne im Sanierungsgebiet“ (Seite 17) dargestellt.

Bezeichnung	rechtsverbindlich seit	Ziele der Planung
<b>Rechtskräftige Bebauungspläne im Sanierungsgebiet</b>		
Bebauungsplan Nr. 68	2019 (1. Änderung)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Steuerung der Zulässigkeit von Ferienwohnungen durch Festsetzung zu Art und Maß der baulichen Nutzung</li> <li>- Ausschluss bzw. Feinsteuerung der Nutzungsart „Ferienwohnungen“</li> </ul>
Bebauungsplan Nr. 71	2005 (1. Änderung)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Festsetzung über die Veränderungssperre für das Gebiet zur Steuerung der Zulässigkeit von Ferienwohnungen</li> </ul>
Bebauungsplan Nr. 78 „Hafenspitze“	Nr. 2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erweiterung der Bebauungsstruktur auf der Hafenspitze und Ausbau zu einem „Wassersportzentrum“ (steht in Zusammenhang mit Neuausrichtung zu einem touristischen Schwerpunktbereich der 27. Änderung des FNPs)</li> </ul>
Bebauungsplan Nr. 87	2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wiedernutzbarmachung von unbebauten Gartenbrachen am Thulboden.</li> <li>- Geplant sind Ferienhäuser und Ferienwohnungen sowie eine Wohnbebauung.</li> </ul>
Bebauungsplan Nr. 92 „Innenstadtbereich“	2019	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Steuerung der Zulässigkeit von Ferienwohnungen durch Festsetzungen zur Art und ggf. Maß der baulichen Nutzung</li> <li>- weitgehender Ausschluss bzw. Feinsteuerung der Nutzungsart „Ferienwohnungen“ nach den §§ 1 Abs. 5 bis 9 BauNVO</li> </ul>

## Satzungen im Sanierungsgebiet

Gestaltungssatzung	1990/2015 (Änderung)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schutz der städtebaulichen Eigenarten aufgrund ihrer besonderen städtebaulichen Gestalt.</li> <li>- Die Satzung enthält Angaben zur Gestaltung der Baufluchten, Flurstücke, Dächer, Dachaufbauten, Regenrinnen und Fallrohre, Außenwände, Fenster, Türen und Tore, Markisen, Rollläden, Werbeanlagen und Einfriedungen.</li> <li>- Durch die Änderung der Gestaltungssatzung können Ausnahmen der Regelung in Kraft treten, wenn Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung und Belebung der Alt- und Innenstadt beitragen.</li> </ul>
Erhaltungssatzung	1998	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Für den Bereich Altstadt dient die Erhaltungssatzung der städtebaulichen Erhaltung der Eigenart des Gebiets sowie der Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung.</li> </ul>
Erschließungssatzung	2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Erschließungsbeitragssatzung erlaubt der Stadt Heiligenhafen Erschließungsbeiträge nach den Bestimmungen des BauGB (§§ 127 ff.) zur Deckung ihres anderweitig nicht gedeckten Aufwandes für Erschließungsanlagen zu erheben.</li> </ul>
Ausbaubeitragssatzung	2005/2020 (Änderung)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Ausbaubeitragssatzung dient der Erhebung von Beiträgen für die Herstellung, den Ausbau, die Erneuerung sowie den Umbau von Straßen, Wegen und Plätzen.</li> <li>- Die Änderung aus dem Jahr 2020 lässt die Beitragspflicht für zukünftige beitragsfähige Maßnahmen entfallen.</li> </ul>
Baumbestandssatzung	1992	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Für die Bereiche der Kapitän-Nissen-Straße und Am Ufer sowie die Südseite des Sundweges und der Theodor-Storm-Straße bis zur Nordseite der Bergstraße greifen die Vorgaben der Baumbestandssatzung zur Vermeidung und schädlicher Einwirkungen auf den Baumbestand.</li> </ul>



Bebauungspläne im Sanierungsgebiet

Legende

-  Grenze Sanierungsgebiet
-  Gebäude
-  Flurstücke
-  Straßen
-  Wasser

### Belange des Denkmalschutzes

Im Zuge der anstehenden Altstadtsanierung sind außerdem die Belange und Anforderungen an den Denkmalschutz zu berücksichtigen. Hierbei sind für die Innenstadt von Heiligenhafen neben den unter Denkmalschutz stehenden Gebäuden insbesondere die denkmalgeschützten Straßenzüge der Schlammer- und Achterstraße von Bedeutung (siehe Abb. 7). Im Prozessverlauf wurden hierzu Abstimmungen mit den zuständigen Behörden hinsichtlich der beabsichtigten Planungsvorschläge geführt (siehe Kapitel 5.1).

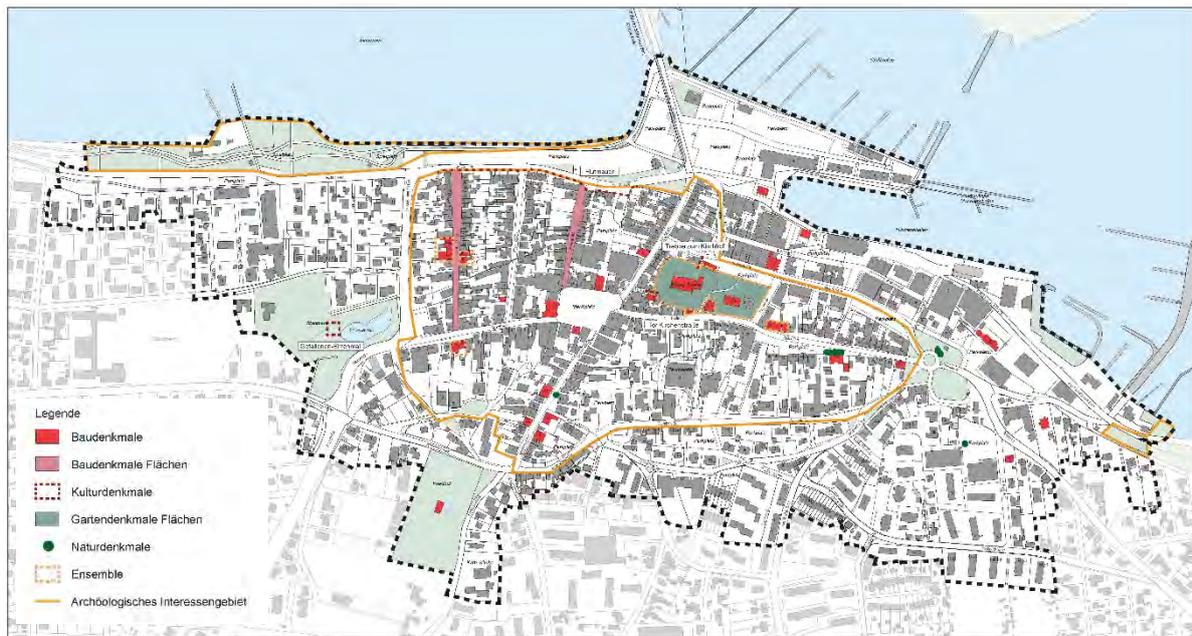


Abb. 7: Übersicht denkmalgeschützter baulicher Anlagen und Flächenausweisungen (Quelle: BIG Städtebau GmbH, 2021)

### 3.1.2 Potenziale und Missstände im Sanierungsgebiet

Im Sanierungsgebiet finden sich weiterhin die bereits in den Vorbereitenden Untersuchungen (VU) (BIG Städtebau GmbH, 2021) formulierten Mängel und Konflikte sowie Stärken und Potenziale. Im Folgenden werden die relevanten Erkenntnisse thematisch zusammengefasst dargestellt.

#### Potenziale und Begabungen des Sanierungsgebietes

*Gut erhaltene baukulturelle Substanz und ortsbildprägende Strukturen als wesentliches Standortpotenzial*

- Eine Vielzahl erhaltenswerter, geschichtsträchtiger und teilweise denkmalgeschützter Gebäude findet sich insbesondere um den Marktplatz und im historischen Straßengefüge der Altstadt mit Twieten.
- Das Nebeneinander von großmaßstäblicher und kleinteiliger Bebauung am Hafen zeugt von vielfältigen Einflüssen und bildet einen spannungsvollen Raum.

*Kompakter Stadtgrundriss und kurze Wege als Standortvorteil für alle Ziel- und Altersgruppen bieten gute Grundvoraussetzungen zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs und Reduktion des Kfz-Verkehrs*

- Die historisch bedingt kompakte Altstadt und die unmittelbare Lage an attraktiven Wasser- und Naturräumen bieten ideale Voraussetzungen, Naherholungsräume zu Fuß und mit dem Rad zu erreichen.

- Da sich wesentliche Daseinsvorsorgestrukturen (Nahversorgung, Kitas, Ärzte, Sportvereine etc.) im Ort befinden, sind die Wege im Alltag kurz.
- Bedeutende auch touristische Stadträume sind fußläufig vom Stadtkern über die nördlichen, östlichen und westlichen Knoten- und Verteilerpunkte in wenigen Minuten erreichbar, wodurch gute Grundvoraussetzungen zur Stärkung der Fuß- und Radwegeverbindungen und eine Reduktion des Kfz-Verkehrs gegeben sind.

#### *Der Öffentliche Räume mit Potenzial*

- Die räumliche Nähe und der gleichzeitige Gegensatz von historischem Marktplatz, verkehrsberuhigten Fußgängerbereichen, grünem Stadtpark und wasserbegleitenden Promenaden verleiht Heiligenhafen eine eigenständige, stadträumliche Identität.
- Der geschichtsträchtige Marktplatz bildet den Kristallisationspunkt des gesellschaftlichen Lebens und zentralen Ort der Begegnung. Die südlich angrenzend historischen Straßen bilden den Übergang zwischen Marktplatz, Hafen und Binnensee. Die Brückstraße und Kattsund sind gut frequentiert, aber mit ausbaufähigen Qualitäten.
- Bereiche mit kleinklimatischer Wirkung und zur Schaffung neuer Nutzungsqualitäten finden sich in den innerörtlichen Wasser- und Uferbereichen sowie im Bereich des Stadtparks, der Kirchinsel und des Friedhofs.
- Die Hafengebiete laden zum Flanieren und Verfolgen des Segel- und Schifffahrtstreibens ein. Potenzial zum Ausbau von Fahrrad- und Fußwegeverbindungen besteht im Übergang zum Graswarder und zur Seebrücke.

#### *Vielfältige Anziehungspunkte für unterschiedliche Zielgruppen machen die Stadt touristisch attraktiv*

- Besondere Anziehungspunkte bilden die Lage an der Ostsee, die gute verkehrliche Anbindung, unterschiedliche stadträumliche Qualitäten (u.a. Kleinteiligkeit und historischer Charme der Altstadt) oder die Einbindung bedeutsamer Natur- und Landschaftsräume.
- Erweiterung an Hotelbetten und moderne touristische Infrastruktur sind in den vergangenen Jahren im Bereich Yachthafen/Seebrücke/Steinwarder entstanden.

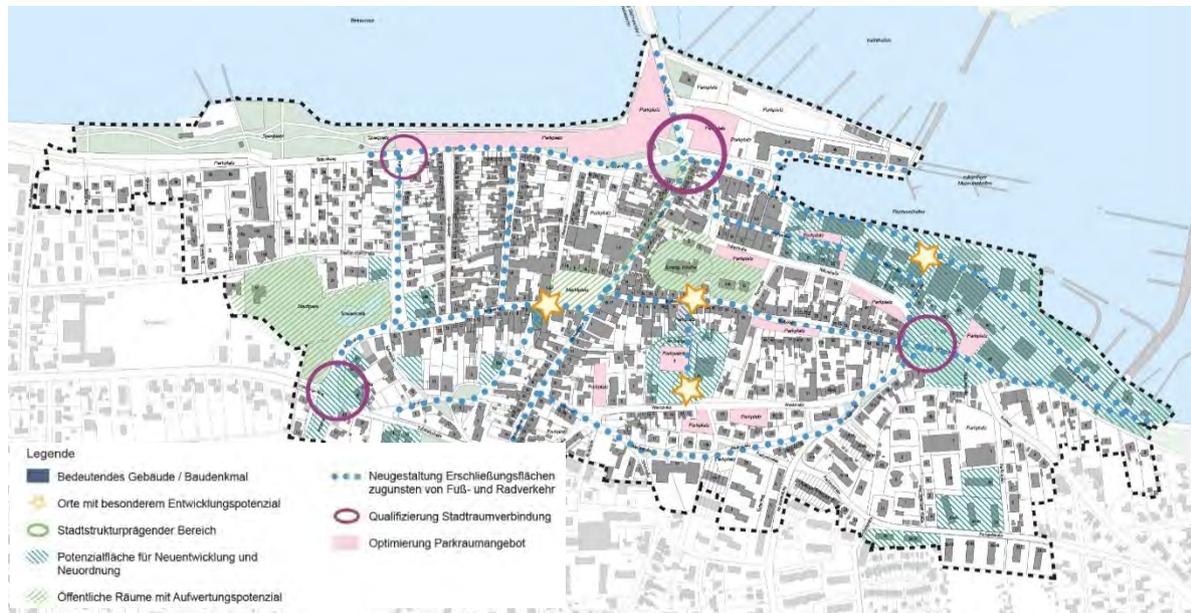
#### *Gut gelegene Potenzialflächen zur nachhaltigen Innenentwicklung*

- Flächenpotenziale bieten einige zum Teil noch genutzte Gewerbeflächen u.a. am Hafen und vereinzelt in der Altstadt.
- Die größten zusammenhängenden Potenziale finden sich mit Grundstücken südlich und östlich des Kommunalhafens, die sich perspektivisch als Nachverdichtungsflächen für zentrenrelevante Mischnutzungen und Wohnen anbieten.
- Vereinzelt Potenziale bestehen in der Altstadt und konzentriert im Bereich Thulboden und Am Stadtgraben (bspw. für Infrastrukturen der Daseinsvorsorge geeignet).

#### *Ausbaufähige soziale und technische Infrastruktur*

- Die soziale, vor allem die gesundheitsbezogene Infrastruktur ist als gut zu bewerten, jedoch wird von einer erhöhten Nachfrage aufgrund der Alterung der Gesellschaft ausgegangen.
- Angebote hinsichtlich der Bildungs- und Betreuungslandschaft für Kinder und Jugendliche (hohe Nachfrage) und kultur-, freizeit- und sportbezogenen Angebote (Überlegungen zu einem Kultur- und Bildungshaus existieren seit längerem) sind ausbaufähig.

*Engagierte Bürger:innen und unterschiedliche Vertretenden der Stadtgesellschaft mit viele Ideen zur zukünftigen Entwicklung der Stadt*



*Abb. 8: Übersicht der Stärken und Potenziale im Sanierungsgebiet (Quelle: BIG Städtebau GmbH, 2021)*

## Städtebauliche und funktionale Missstände im Sanierungsgebiet

*Gestaltungs- und Nutzungsdefizite im öffentlichen Raum mit negativen Auswirkungen auf das Wohnumfeld und die Lebensqualität der Bevölkerung und Gäste*

- Insbesondere die Bereiche der Altstadt sind zum Teil schwer zugänglich und bieten wenig ganzjährige Aufenthalts- oder Nutzungsanreize (kaum Aktionen und Nutzungsangebote). In den Bereichen Marktplatz und der Fußgängerzone findet sich keine barrierefreie Gestaltung. In der Altstadt fehlt es an attraktiven Flächen zum Verweilen.
- Der Stadtpark wird lediglich als Durchgangsraum zw. Innenstadt und Binnensee wahrgenommen und weist einen Mangel an Aufenthaltsqualität auf.
- Zwischen wesentlichen Stadträumen fehlt es an räumlichen Bezügen und Zusammenhängen. Zudem finden sich zu touristischen Attraktionen aufwertungsbedürftige Wegeverbindungen. Ein durchgängiges Orientierungssystem und einheitliche Gestaltung fehlen.

### *Stadträumliche Barrieren und defizitäre Verkehrsinfrastrukturen*

- Bezogen auf die verkehrliche Infrastruktur weist die Innenstadt substanzielle Barrieren und Nutzungskonkurrenzen auf. Insbesondere die Altstadt, die Hafen- und die Übergangsräume bspw. zum Binnensee sind von ruhendem und fließendem motorisierten Individualverkehr dominiert und funktional überlastet.
- Die Straßen weisen zum Teil Erneuerungs- und Ausbaubedarfe aufgrund erheblicher Substanzschäden, unebener Oberflächenmaterialität oder konfliktreicher Straßenraumgestaltungen auf.
- Die Anbindung und Durchlässigkeit der Altstadt sowie der uneingeschränkte Zugang Aller zum öffentlichen Raum ist nicht für Alle gegeben. Dies führt zu Einschränkungen für die Mobilität sowie Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten.

- Die derzeitige Kreisstraße weist die größte Barrierewirkung auf dem Abschnitt Am Strande/Kiekut auf.
- Der Wilhelmsplatz als inoffizieller Ort des Ankommens mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist nicht klar als solcher erkennbar und ist wenig in den stadträumlichen Kontext eingebunden.
- Insgesamt ist der Ausbau von alternativen Mobilitätsangeboten sowie Infrastruktur für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen notwendig.

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

- Für die Altstadt ist eine abnehmende Attraktivität und Frequentierung aufgrund von konkurrierenden Nutzungen, unterschiedlich guten Erreichbarkeiten und Ausbaustandards erkennbar.
- Der zentrale Versorgungsbereich rund um den Marktplatz ist durch unattraktive Nutzungen und Rückgang von inhabergeführten Geschäften geschwächt.
- Das ergänzende Angebot (Hotels, Einkaufsmöglichkeiten etc.) der Wasserlagen nördlich der Altstadt ziehen wesentlichen Publikumsverkehr und Besucherandrang aus der Altstadt und dem Hafen ab.

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

- Südöstlich des Kommunalhafens entlang der so genannten Hafenkante, um den westlichen und östlichen Stadteingang sowie in der Altstadt Am Stadtgraben finden sich mehrere größere untergenutzte und ungeordnete Flächenzusammenhänge sowie vereinzelt brachliegende Flächen, zum Teil in temporärer Nutzung oder bereits in Neuentwicklung befindlich.

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

- Die kleinteiligen, homogenen Wohn- und Grundrissstrukturen in der Altstadt entsprechen weder der Nachfrage nach bezahlbarem und/oder barrierefreiem Wohnraum.
- Auch der Trend zum Zweit- und Ferienwohnsitz trägt zu weniger bezahlbarem Dauerwohnraum bei.
- Mangelnde Angebote im öffentlichen Raum sowie Versorgungsdefizite im sozialen Bereich wirken sich zudem negativ auf die Qualität des Wohnumfelds und den Standortwettbewerb aus.

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

- Die Qualität der Räumlichkeiten und des Angebotes an sozialer Infrastruktur insbesondere für die Bevölkerung in der Innenstadt ist ausbaufähig.
- Einige zentrale gemeindeeigene Gebäude und Einrichtungen, u.a. Heimatmuseum und städtische Bücherei, weisen erhebliche Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarfe auf.
- Die Kultur-, Freizeit und Bildungsangebote für die örtliche Bevölkerung sind überschaubar und bedürfen sowohl einer zentralisierten Koordination als auch einer verbesserten Kommunikation. Auch der Bedarf an Betreuungseinrichtungen in der Innenstadt ist noch nicht gedeckt.
- Es fehlt ein multifunktionaler Ort der Begegnung und der Synergie bzw. eine zentrale medizinische Anlaufstelle an einem zentral gelegenen kompakten und gleichzeitig barrierefrei zugänglichen gesundheitsbezogenen Anlaufpunkt.
- Die öffentlichen Stadträume und Plätze sind bisher zu wenig ganzjährig für kulturelle Veranstaltungen genutzt und Freizeit- und Aufenthaltsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche wenig vorhanden.

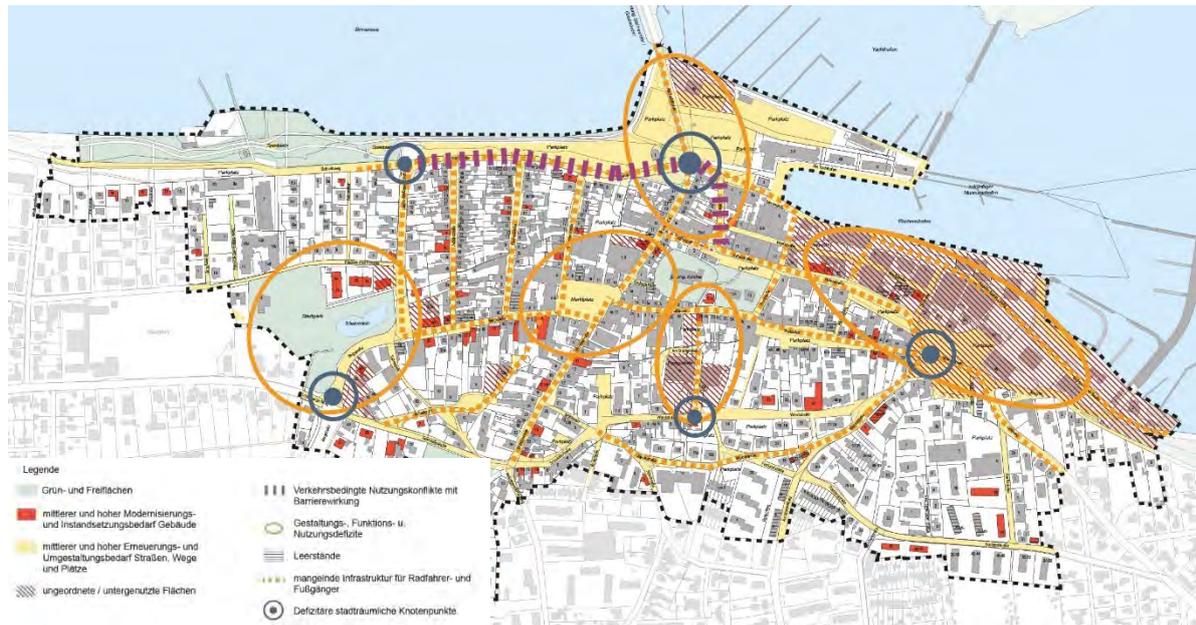


Abb. 9: Übersicht der Missstände und Konflikte im Sanierungsgebiet (Quelle: BIG Städtebau GmbH, 2021)

### 3.1.3 Rahmenbedingungen aus dem Verkehrskonzept (2021)

Da die Themenbereiche Verkehr und Mobilität wesentliche Grundvoraussetzungen für andere Bereiche der Innenstadtentwicklung darstellen, wurde zur gezielten Untersuchung der verkehrlichen Missstände des Sanierungsgebietes im Jahr 2021 das Verkehrskonzept für das Sanierungsgebiet Innenstadt (Wasser- und Verkehrs-Kontor GmbH, 2021) erarbeitet. Hierbei wurden insbesondere der Kfz-Verkehr, dessen Dimensionierung, Führung, Separation und Mischung mit anderen Verkehrsträgern sowie die Kfz-Verkehrsbelastung zu saisonal unterschiedlichen Zeiten betrachtet. Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der Betrachtung des ruhenden Verkehrs (u.a. Parkraumdichte, Erreichbarkeit, Ausschilderung). Nachfolgend sind die wesentlichen Erkenntnisse des Verkehrskonzeptes zusammengefasst dargestellt.



Abb. 10: Ist-Zustand Verkehrsregelung - Auszug Verkehrsanalyse (Wasser- und Verkehrs-Kontor GmbH, 2021)

Eine Prüfung der Verlagerung des Durchgangs- und Schwerlastverkehrs auf alternative Verkehrsführungen und deren Auswirkungen auf den Verkehr sind zentrale Punkte des Verkehrskonzeptes. Hierbei werden u.a. Handlungsempfehlungen für eine verkehrliche Neuordnung und -gestaltung bspw. des saisonal besonders überlasteten Kreuzungsbereichs Brückstraße/Am Strande/Steinwarder behandelt. Des Weiteren wurde eine verkehrliche Neuordnung und -gestaltung zur Entlastung der Binnenbereiche des historischen Zentrums sowie eine barrierefreie Umgestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen im Übergang von Altstadt zu Hafen und Binnenseepromenade vorgeschlagen.

Eine zentrale und übergeordnete Rolle nimmt die momentan durch das gesamte Innenstadtgebiet verlaufende Kreisstraße K 42 ein, für die eine Umstufung und Umlegung auf die so genannte Südtangente entlang der Schmiedestraße, Wendstraße und Weidestraße vorgeschlagen wird. Dies löst für die Stadt Heiligenhafen ein enormes Potenzial zum Abbau bisheriger Barrieren zwischen Altstadt und Hafen sowie zum Binnensee aus, auf deren Gestaltung die Stadt aufgrund fehlender Planungshoheit bisher kaum Einflussmöglichkeiten besitzt. Eine Umstufung und Umlegung ermöglicht gänzlich neue Grundvoraussetzungen zum Umgang mit den bisher starken Defiziten hinsichtlich einer barrierefreien Vernetzung der Innenstadtquartiere untereinander und bietet neue Chancen zur Verkehrsberuhigung und Reduzierung der Fahrtgeschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in wichtigen Bereichen, in denen heute noch bis zu 50 Km/h erlaubt sind und für großes Risiko sorgen (siehe Abb. 10). Für den Knotenpunkt Am Strande / Kiekut wurden unterschiedliche Varianten zur Änderung der Verkehrsführung geprüft und letztlich die Einrichtung der Straße Kiekut als Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Nord vorgeschlagen.

Für die Rahmenplanung sind hinsichtlich der vorgeschlagenen Maßnahmen für den ÖPNV insbesondere die Neuorganisation der Buslinienführung durch die Altstadt mit Anbindung des Marktplatzes durch eine zusätzliche Bushaltestelle von Bedeutung. Die vorgeschlagene Änderung der Buslinie soll in Einbahnrichtung über die Bergstraße im Westen zum Marktplatz und weiter über den Thulboden bis hin zum östlichen gelegenen Wilhelmsplatz geführt werden (siehe Abb. 11).



Abb. 11: Vorgeschlagene Änderung des städtischen Buslinienverlauf (Wasser- und Verkehrs-Kontor GmbH, 2021)

Hinsichtlich des Fahrradverkehrs werden Maßnahmen wie die Öffnung von Straßen der Altstadt für den Radverkehr, die Erschließung des selbstständig geführten Radweges am Binnensee, die Anpassung der Radverkehrsführung entlang der Südtangente, sowie die Erhöhung der Anzahl von Abstellanlagen und die Einrichtung von Ladestationen für E-Bikes vorgeschlagen.

Die empfohlenen Maßnahmen für den Fußverkehr umfassen ebenfalls die Optimierung von Wegebeziehungen und die Herstellung von Barrierefreiheit durch z.B. Schaffung ausreichender Wegebreiten und Verbesserung von Übergängen und zusätzlichen Querungen für Fußgänger:innen. Auch die generelle Anpassung der Oberflächenbefestigungen als Basis einer barrierearmen Fußgängerverkehrsfläche wird als konkrete Maßnahme vorgeschlagen.

Zur Reduzierung des starken Auslastungsgefälles der öffentlichen Parkflächen und dem daraus entstehenden unnötigen Parksuchverkehr wird die Einrichtung einer Parkraumbewirtschaftung vorgeschlagen. Die Optimierung des bestehenden Parkleitsystems soll zusätzlich die Orientierung verbessern. Digitale Beschilderungen an optimal gelegenen Knotenpunkten können Auskunft über freie Kapazitäten geben und die ankommenden Verkehre zielgerichtet und effizienter gelenkt werden.

### 3.1.4 Veränderungen und aktuelle Planungsabsichten

Durch die im Planungsprozess durchgeführte Ortsbesichtigung, die zahlreichen Abstimmungen mit der Stadtverwaltung sowie der intensive Austausch mit Schlüsselakteuren wurden mögliche anstehende Veränderungen und auch bereits vereinzelt laufende Prozesse im Bereich der Stadtentwicklung deutlich, die sich seit dem Jahr 2021 für das Sanierungsgebiet ergeben haben (siehe Plan „Veränderungen im Sanierungsgebiet“, Seite 25). Zu den aktuellen Neubauten und Baulückenschlüssen im Bereich der Altstadt zählen z.B. eine neue Wohnbebauung in der Schlamerstraße sowie eine Neubebauung an der Ecke Bergstraße und Achterstraße. An der Ecke Mühlentor und Mühlenstraße (Haus Nr. 25) wird historischer Bestand saniert und die Fassaden instandgesetzt. Andererseits entstehen auch neue Baulücken oder Brachflächen, zum Beispiel in der Mühlenstraße Nr. 4+6 und Am Stadtgraben, wo temporär eingerichtete Stellplätze entstanden sind. Eine weitere Veränderung stellt auch die mögliche Schließung der stark sanierungsbedürftigen Stadtbücherei am Stadtpark dar.

Zusätzlich zu den aktuellen Veränderungen gibt es auch Absichten und Anfragen von einzelnen Akteuren, die die Stadtentwicklung beeinflussen können. Bauanfragen zur Nachverdichtung an der Hafenkante seitens Fischerei- und Gastgewerbebetreibern sowie für benötigtes Mitarbeiter-Wohnen am östlichen Kopf der Hafenkante im Übergang zum begrünten Ostufer sind derzeitige Anliegen. Ein weiterer Beschluss betrifft den sogenannten Tränkeplatz im Bereich der Wendstraße, wo ein Mitarbeiter-Wohnbaustein genehmigt werden soll. Die Stadt hat zudem verschiedene Gebäude- und Grundstücksankäufe im Bereich der Hafenkante und Am Stadtgraben getätigt, um wichtige Potenzialräume zu sichern und zu entwickeln.

Auch die großflächige Hafenwirtschaft plant Veränderungen, darunter Modernisierungsmaßnahmen und eine mögliche Verlagerung und Konzentration der neuen Silo- und Speicheranlagen in Richtung Osten. Die Option eines Freizugs der momentan noch intensiv genutzten Bereiche westlich des Jessenspeichers wird dabei in Betracht gezogen. Ein interessanter Aspekt dabei sind zudem Möglichkeiten einer Neuentwicklung an diesem Standort der Hafenkante, die bereits von einigen Akteuren untersucht und vorgeschlagen wurden.

Aussichtreich ist auch die im Rahmen des Verkehrskonzeptes vorgeschlagene Verkehrsneuordnung zur Entlastung der Innenstadt durch die Umstufung und Umliegung der Kreisstraße K 42 auf die sogenannte Südtangente entlang des südlichen Altstadtrandes über Schmiedestraße, Wendstraße und Weidestraße. Die Umsetzung dieser Option ist für den Zeitraum ab 2025 geplant und birgt einmalige Potenziale für eine gewünschte Verkehrsverbesserung in der Innenstadt.

Zudem befindet sich zurzeit ein Mobilitätskonzept für die gesamte Stadt Heiligenhafen in der Aufstellung, das auf dem Verkehrsgutachten 2021 aufbaut und die Realisierbarkeit der dort vorgeschlagenen Maßnahmen prüft. Die unter Kapitel 6.2.1 dargestellten Zielkonzepte für den Bereich Verkehr und Mobilität bilden eine weitere wesentliche Grundlage für den Innenstadtbereich.



Veränderungen im Sanierungsgebiet



Legende

- Grenze Sanierungsgebiet
- Gebäude
- Flurstücke
- Straßen
- Wasser

### 3.1.5 Leitlinien, Entwicklungsziele und ihre Betonung im Rahmenplan

Im Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (IEK) wurden zur Behebung der funktionalen und substanziellen Missstände im Sanierungsgebiet Leitlinien entwickelt, die einen übergeordneten Charakter aufweisen. Den Leitlinien wurden jeweils Entwicklungsziele zugeordnet. Zusammen bilden sie eine wichtige Grundlage für die Rahmenplanung und sind auch weiterhin richtungsweisend für das Sanierungsgebiet. Im Folgenden werden zu den vorhandenen Leitlinien und Entwicklungszielen, die für die Rahmenplanung besonders zum Tragen kommenden Themen und Phänomene zugeordnet und zum Teil räumlich verortet und ggf. thematisch präzisiert oder ergänzt. Das umfassende Zielkonzept der Rahmenplanung wird in Kapitel 6.1 beschrieben.

#### Mobilität sicherstellen und Stadträume barrierefrei vernetzen.

Die Leitlinie "Mobilität sicherstellen und Stadträume barrierefrei vernetzen" strebt eine umfassende Verbesserung der Mobilität und eine barrierefreie Verbindung der Stadträume an. Die Entwicklungsziele zielen darauf ab, eine nachhaltige, umweltfreundliche und zugängliche Mobilität in der Innenstadt zu gewährleisten, die sowohl den Bedürfnissen der Bürger:innen als auch den Anforderungen von Pendler:innen und Besucher:innen gerecht wird. Durch die Förderung von Fuß- und Radverkehr sowie alternativen Verkehrsmitteln soll die Lebensqualität gesteigert und eine lebendige, attraktive und gut vernetzte Innenstadt geschaffen werden.

Entwicklungsziele	Die verkehrliche Neuordnung der Innenstadt hebt vorhandene Barrieren auf, als Grundlage für eine stadträumliche Vernetzung.
	Ein attraktives und barrierefreies Fuß- und Radverkehrsnetz durchzieht die Innenstadt und verbindet Stadt- und Erholungsräume.
	Die Innenstadt ist überörtlich für Pendler:innen wie Besucher:innen gleichermaßen gut angebunden und bietet Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV).

Betonung im Rahmenplan

Die infrastrukturelle Anbindung und reibungslose Ver- und Entsorgung der wertvollen Hafenwirtschaft und gewerblichen Bestandsbetriebe sind trotz strukturell neuzuordnender Eingriffsmöglichkeiten an den betroffenen Standorten weiterhin uneingeschränkt zu gewährleisten oder wiederherzustellen.

Die übergeordnete Verkehrsneuordnung der Kreisstraßenführung auf der Südtangente wird vollzogen und die Altstadt wächst über den nördlichen Altstadtring engmaschig und barrierearm mit dem Hafen und den Wasserkanten zusammen.

**Baukultur bewahren und Stadtgestalt nachhaltig entwickeln.**

Die Leitlinie "Baukultur bewahren und Stadtgestalt nachhaltig entwickeln" strebt die Erhaltung der baukulturellen Identität der Stadt und eine nachhaltige Entwicklung der Stadtgestalt an. Die Entwicklungsziele setzen auf die Förderung der gestalterischen Erlebbarkeit und die Betonung der vielfältigen Qualitäten der Innenstadt. Die Sicherung und Aktivierung von wertvollen Potenzialflächen ermöglicht eine behutsame und bedarfsgerechte Weiterentwicklung der städtischen Raumstruktur, die in Maßstab und Dimensionierung im Einklang mit dem Bestand zu entwickeln sind.

Entwicklungsziele	Die stadtbaukulturelle Entwicklung und die vielfältigen Qualitäten der Innenstadt sind gestalterisch erkennbar und im Zusammenhang erlebbar.
	Die Sicherung und Aktivierung von Potenzialflächen fördern die behutsame Weiterentwicklung maßstabs- und bedarfsgerechter Raumstrukturen.

Betonung im Rahmenplan

Der Hafen ist eine stadträumliche Erweiterung in unmittelbarer Nähe zur Altstadt und trägt im spannungsvollen Zusammenspiel zur Stärkung der Innenstadt bei.

Die Bebauungs- und Nachverdichtungspotenziale innerhalb der Altstadt orientieren sich anhand der das Ortsbild prägenden Raumkanten des historisch gewachsenen Stadtgrundrisses und nehmen eine vorgefundene Körnung und formale Gestalt auf, die sich im Sinne einer gelungenen Altstadtreparatur verträglich und im Einklang mit dem Bestand ergänzt.

**Öffentliche Räume erhalten, aufwerten und multifunktional bespielen.**

Die Leitlinie "Öffentliche Räume erhalten, aufwerten und multifunktional bespielen" setzt darauf, die öffentlichen Räume der Stadt zu bewahren, aufzuwerten und vielseitig zu nutzen. Die Entwicklungsziele streben eine attraktive Gestaltung und multifunktionale Nutzung dieser Räume an, um den Bedürfnissen der Bürger:innen gerecht zu werden. Zudem wird angestrebt, Begegnungs- und Aufenthaltsbereiche zu schaffen, die ganzjährig erlebbar und nutzbar sind. Durch die attraktive Gestaltung und vielseitige Nutzung der öffentlichen Räume wird die Lebensqualität in der Stadt erhöht und ein lebendiges soziales Miteinander gefördert.

Entwicklungsziele	Öffentliche Stadt- und Freiräume sind attraktiv, multifunktional sowie nutzungsorientiert gestaltet.
	Begegnungs- und Aufenthaltsbereiche sind saisonunabhängig erlebbar.

Betonung im Rahmenplan

Der Marktplatz ist das zentrale Herzstück als Attraktion und gute Stube der Altstadt mit regelmäßigen Märkten und Anlässen.

Die Freiflächen des Kommunalhafens sind als gleichzeitig betriebsame aber zugängliche und attraktiv gestaltete Aufenthaltsräume vermehrt sowie verstärkt bespielbar und erlebbar.

Der Wilhelmsplatz wird in seiner Gestaltung und räumlichen Fassung als erlebbarer und orientierungswirksamer Empfangsort und Innenstadtzugang wahrgenommen.

**Starke und lebendige Innenstadt fördern und sichern.**

Die Leitlinie "Starke und lebendige Innenstadt fördern und sichern" hat zum Ziel, die Innenstadt als pulsierenden und attraktiven Ort zu stärken und in ihren wichtigen Versorgungsfunktion zu sichern. Die Entwicklungsziele setzen darauf, die Funktionen der Innenstadt zu erhalten und weiter auszubauen, um eine umfassende Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Gleichzeitig soll die Altstadt durch gezielte Maßnahmen so aufgewertet werden, dass sie eine ganzjährige und saisonübergreifende Ausstrahlungs- und Anziehungskraft sowohl für die Bürger:innen als auch für und Gäste und Besucher:innen gleichermaßen besitzt und damit zu jeder Jahreszeit ein attraktives Erlebnis und reichhaltiges Angebot bietet.

Entwicklungsziele	Funktionsvielfalt sichern und Versorgungssicherheit ausbauen: Die Innenstadt wird zu einem attraktiven Standort für Nahversorgung, Handel, Gewerbe, Dienstleistung und Hafenwirtschaft entwickelt und bietet vielfältige Nutzungsmöglichkeit.
	Die Altstadt ist ganzjährig für Bürger:innen und Besucher:innen attraktiv und erlebbar: Die Attraktivität der Altstadt wird durch gezielte Maßnahmen gesteigert, um ganzjährige Anziehungskraft zu gewährleisten und ein lebendiges Erlebnis für Einwohner:innen und Touristen zu schaffen.

Betonung im Rahmenplan

Der Marktplatz und sein Umfeld sowie der Altstadtlauf Brückstraße sind als Schwerpunkträume zur Revitalisierung des Einzelhandels, der Nahversorgung und des gastronomischen Angebotes in der Altstadt durch eine Sanierung und Modernisierung des öffentlichen Raumes anziehend und kundenfreundlich sowie höchstmöglich barrierefrei gestaltet.

Die Sicherung der betriebsintensiveren Hafenwirtschaft als logistischer Umschlagsplatz und wichtiger, überregionaler Wirtschaftszweig wird unbefristet bewahrt.

**Wohnen und Leben für Alle - Daseinsvorsorge sichern und ausbauen.**

Die Leitlinie "Wohnen und Leben für Alle - Daseinsvorsorge sichern und ausbauen" verfolgt das Ziel, die Innenstadt als lebenswerten und zugänglichen Ort für alle Bewohner:innen zu gestalten. Die Entwicklungsziele setzen darauf, ein breites Spektrum an Wohnmöglichkeiten zu schaffen, die für verschiedene Generationen und Zielgruppen ansprechend und erschwinglich sind. Zudem wird angestrebt, die soziale, medizinische, bildungs- und freizeitbezogene Infrastruktur in der Innenstadt zu erhalten und gemäß den Bedürfnissen der Einwohner:innen und Besucher:innen entsprechend weiterzuentwickeln. Durch diese Maßnahmen soll eine inklusive, lebendige und zukunftsfähige Innenstadt geschaffen werden, die vor allem für alle Bewohner:innen, aber auch für Gäste Heiligenhafens eine hohe und nachhaltige Lebensqualität bietet.

Entwicklungsziele	Die Innenstadt bietet vielfältige, ausreichende und bezahlbare Wohnungsangebote für unterschiedliche Generationen und Zielgruppen.
	Erhalt und bedarfsgerechter Ausbau der sozialen, medizinischen, freizeitbezogenen und Bildungsinfrastruktur für Bürger:innen sowie Besucher:innen.

Betonung im Rahmenplan

Der Bereich Am Stadtgraben und Altstadtlauf Thulboden inkl. Kirchengrundstück ist als Schwerpunktraum zur Förderung sozialer und kultureller Infrastrukturen weiterentwickelt, um das Angebot für die Bedürfnisse an ärztlicher und pflegerischer Versorgung sowie an kultureller Begegnung und bürgerlichen Miteinander zu erweitern.

### Gemeinsam Stadt gestalten.

Die Leitlinie "Gemeinsam Stadt gestalten" fördert die aktive Beteiligung aller Akteure:innen und der Bevölkerung an der Entwicklung der Innenstadt von Heiligenhafen. Die Entwicklungsziele setzen darauf, die Zentrumsentwicklung transparent zu gestalten und die Bürger:innen und betroffenen Grundstückseigentümer:innen aktiv und im Dialog in den Prozess einzubeziehen. Durch etablierte Formate und Gremien sollen alle informiert und ermutigt werden, ihre Ideen und Anliegen einzubringen. Hiermit wird ein respektvolles und kooperatives Miteinander weiter gefördert und das vorhandene und geschätzte Engagement der Bürger:innen entsprechend gewürdigt. Die Leitlinie strebt eine partizipative und gemeinschaftliche Gestaltung der Stadt an, in der alle Beteiligten ihre Stimme einbringen können, um eine gemeinsame und konsensfähige Revitalisierung der Innenstadt weiter zu beflügeln.

Entwicklungsziele	Zentrumsentwicklung als transparenter Beteiligungsprozess / neben Politik und öffentlichen Akteuren wird die Bevölkerung Heiligenhafens mit Hilfe etablierter Formate und Gremien informiert und beteiligt.
	Engagement wird geschätzt und eine Kultur des Miteinanders gelebt.

**Betonung im Rahmenplan** Es gibt geförderte bürgerliche, kulturelle und gewerbliche Zusammenschlüsse in Form von Interessensgemeinschaften, Eigeninitiativen oder Vereinen zur gegenseitigen Unterstützung mit Hilfe von gemeinschaftlich organisierten Quartiersmanagements und themenbezogenen Veranstaltungen.

### Querschnittsziele

Begleitend zu den Leitlinien und Entwicklungszielen sollen die wichtigen Belange und Zielsetzungen zu **Umwelt-, Klimaschutz und Klimaanpassung** in allen betroffenen Bereichen als Querschnittsziele verfolgt werden.

**Betonung im Rahmenplan** Die Ziele der Umwelt-, Klimaschutz und Klimaanpassung müssen verstärkt in den konzentrierten unversiegelten Grünräumen und Freiflächen der Innenstadt zum Tragen kommen, da die traditionell und in Teilen denkmalgeschützten weitläufig steinernen und versiegelten öffentlichen Räume von Altstadt und Hafen sich nur eingeschränkt eignen. Trotzdem tragen auch diese Bereiche ein höchstmögliches Maß dazu bei.

## 3.2 Zusammenfassung der für die Rahmenplanung wesentlichen Rahmenbedingungen und Entwicklungsgrundsätze

Die Auswertung der bereits für das Sanierungsgebiet entwickelten Untersuchungen und Konzepte, die Bestandsaufnahme sowie diverse Abstimmungen des Planungsteams mit der Verwaltung, dem Sanierungsträger und Akteuren zeigen eine breite Vielfalt an Anforderungen, grundlegenden Faktoren und Grenzen, die es planerisch bei der Rahmenplanung zu berücksichtigen, zum Teil in bestimmten Bereichen jedoch auch auszutesten gilt. Dabei lassen sich für die weitere Entwicklung des Sanierungsgebietes Schwerpunkte aufzeigen, die im Folgenden zusammengefasst dargestellt sind.

- Der Städtebauliche Rahmenplan ist als informelles Planungsinstrument der verbindlichen Bauleitplanung vorgeschaltet. Aus dem **bestehenden Planrecht** (Kapitel 3.1.1) lassen sich folgende Schlussfolgerungen ziehen:

- Bereiche, für die insbesondere die Aufstellung oder Änderungen von Bebauungsplänen und ggf. die Änderung des FNPs zu prüfen ist, finden sich u.a. am Yachthafen und an der Hafenkante (als Sondergebiet im FNP festgesetzt, welches bspw. kein Dauerwohnen ermöglicht) und im Bereich der Potenzialfläche Am Stadtgraben (bisher gilt der BP 92).
- Die Belange des Denkmalschutzes stellen für die Altstadtbereiche die entscheidenden Weichen zur gestalterischen Aufwertung des Bestandes und des historischen Erscheinungsbildes. Insbesondere die Sanierung der denkmalgeschützten Straßen sind mit den Anforderungen des Denkmalschutzes in Einklang zu bringen und mit den zuständigen Behörden abzustimmen.
- Die Bedeutung einer **Verkehrsneuordnung** und eine damit einhergehende barrierefreie Sanierung und Modernisierung der Erschließungsanlagen und -systeme spielen für die Innenstadt eine übergeordnete Rolle. Sie bilden eine wesentliche Grundvoraussetzung für die Rahmenplanung. Die im Verkehrsgutachten vorgeschlagenen Maßnahmen werden in die Rahmenplanung aufgenommen und im Prozessverlauf geprüft und z.T. konkretisiert (siehe Kapitel 4.1 und 6.2.1):
  - Umstufung und Verlagerung der Kreisstraße K 42 auf die so genannte Südtangente (die Änderung des FNPs ist zu prüfen)
  - Änderung der Verkehrsführung der Buslinie über den Marktplatz inklusive zusätzlicher Haltestelle südliche des Platzes
  - Vorgeschlagene Öffnung der Altstadt für Radverkehre hinsichtlich möglicher Konflikte im Rahmen des Material- und Gestaltungshandbuchs (MUG)
  - Parkraumbewirtschaftung und Parkleitsystem zur Reduzierung des Parksuchverkehrs und besseren Orientierung für Bewohner:innen und Gäste der Stadt
  - Einbahnstraßenregelung für die Straße Kiekut mit Fahrtrichtung Nord
- Im Sanierungsgebiet findet sich eine Vielzahl von **Privatgrundstücken**, bei denen die direkten Einflussmöglichkeiten der Stadt eingeschränkt sind. Hier sollte auf kooperative Anreize und Förderungsangebote gesetzt werden, um die Ziele des Rahmenplans erreichen zu können. Die Bereiche, in denen die **Stadt über Eigentum und Planungshoheit** verfügt, sollten gezielt entwickelt werden, um vor allem die Mängel und Bedarfe in der sozialen und kulturfördernden Infrastruktur mit entsprechendem Verfügungs- und Mitspracherecht wirksam zu unterstützen. Dies betrifft neben den öffentlichen Frei- und Erschließungsflächen die seitens der Stadt bereits getätigten Ankäufe von wichtigen Grundstücken und Gebäudebeständen in wichtigen Bereichen des Sanierungsgebiets wie bspw. die Fläche Am Stadtgraben.
- Die Bereiche, in denen es bereits **konkretere Planungsabsichten externer Akteure** gibt, sind zu prüfen sowie bei Bedarf im offenen Dialog zu diskutieren und ggf. sind Alternativen im Sinne übergeordneter Entwicklungsziele nötig. Dies gilt insbesondere im Umgang mit bedeutsamen Entwicklungsbereichen wie bspw. dem Bereich nördlich des Marktplatzes oder der Hafenkante.
- Die Identifikation von **Misständen und Potenzialen** im Sanierungsgebiet (siehe Kapitel 3.1.2) zeigt, dass einzelne Bereiche und Orte besondere Begabungen aufweisen. Von ihnen gehen besonders synergetische oder impulsgebende Effekte für die Innenstadt aus. Teilweise finden sich in diesen Bereichen jedoch auch erhebliche Handlungsbedarfe, durch die die Bereiche ihrer Funktion nur eingeschränkt gerecht werden können. Anhand dessen wurde das Plangebiet in die nachfolgenden **vier Schwerpunkträume** gegliedert.
  - **Schwerpunktraum 1:** Am Marktplatz und die Brückstraße
  - **Schwerpunktraum 2:** Am Kapitän-Willi-Freter-Platz
  - **Schwerpunktraum 3:** Die Hafenkante und der Wilhelmsplatz
  - **Schwerpunktraum 4:** Am Stadtgraben und Thulboden

Diese Bereiche sind für die Belebung und Frequentierung der Innenstadt von besonders zentraler Bedeutung. Für die Rahmenplanung werden sie vertiefend betrachtet (siehe Kapitel 4.2) und zielorientiert weiter behandelt.

## 4 Vorentwürfe als Denkmodelle für die weitere Planungsphase

Mit Hilfe von skizzenhaften Vorentwürfen, die auf wesentlichen konzeptionellen Grundüberlegungen basieren, wurden im Prozessverlauf erste Lösungsansätze zur Erreichung der Entwicklungsziele in unterschiedlichen Teilbereichen des Sanierungsgebietes formuliert. Im Folgenden werden zunächst die wesentlichen Grundgedanken vorgestellt. Darauf aufbauend werden die Schwerpunktbereiche des Sanierungsgebietes beschrieben und die jeweiligen Entwurfsszenarien dargestellt. Als planerisch übersetzte Denkmodelle und Ideengeber wurden diese Entwurfsszenarien zur Gesprächsgrundlage eines intensiven Findungsprozesses für die Rahmenplanung und das Material- und Gestaltungshandbuch. Die Vorentwürfe und Thesen dienten den Planer:innen, um im engen Austausch mit Stadt, betroffenen Fachämtern, Sanierungsträger oder Behörden sowie im offenen Dialog mit Schlüsselakteur:innen und den Bürger:innen die gegebenen Möglichkeiten einer Rahmenplanung sowie deren Grenzen auszuloten. Als Herleitung bilden die daraus resultierenden Erkenntnisse und Ergebnisse die Grundlage des Städtebaulichen Rahmenplans sowie des Material- und Gestaltungshandbuches (siehe Kapitel 6).

### 4.1 Wesentliche Grundgedanken der Vorentwürfe

Die unterschiedlichen Entwurfsszenarien bauen auf grundsätzlichen, übergeordneten Entwurfsgedanken auf, die nachfolgend thesenartig aufgelistet sind. Sie bilden die Grundlage zur Finalisierung des Zielkonzeptes (siehe Kapitel 6.1).

- Verlagerung der Kreisstraßenführung als Voraussetzung für eine verkehrliche Neuordnung: Die heutige Kreisstraße K 42 bildet zusammen mit der Südtangente besonders im Übergang zum Hafen sowie zum weiter nördlich gelegenen Ferienquartier Steinwarder eine wahrnehmbare Zäsur. Die bereits im Verkehrskonzept vorgeschlagene Umstufung und Umlegung bietet die Chance die Konflikte des motorisierten Individualverkehrs und die damit einhergehenden Belastungen für alle weiteren Verkehrsteilnehmer:innen maßgeblich zu verbessern.



Abb. 13: Ist-Zustand: Verlauf der Kreisstraße (rot)



Abb. 14: Verlauf nach Umstufung der Kreisstraße und Neuordnung der Anbindung nach Steinwarder

- Barrierefreie Vernetzung mit dem Hafen und der Wasserkante: Die Umlegung der Kreisstraße bietet das Potenzial die so genannten Wasserachsen freizulegen, um die hervorstechenden Merkmale und maritimen Qualitäten der Stadt am Wasser stärker zu betonen und die barrierefreie Vernetzung mit der charakterstarken Altstadt zu fördern.



Abb. 15: Schnittstellen zur Vernetzung mit dem Hafen und den Wasserkanten



Abb. 16: Vernetzung der Binnenfreiräume an den Haupteingängen der Altstadt mit dem Marktplatz

- Neuanbindung Steinwarder und Beschränkung des Rings für Durchgangsverkehr: Eine besondere Rolle kommt dem Knotenpunkt am nördlichen Altstadttausgang der Brückstraße zu, in dem das größte Potenzial gesehen wird, um sowohl Altstadt als auch Hafenquartiere an einem gemeinsamen Ort neu und repräsentativ zu inszenieren, sowie auch die wichtige Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Ferienquartier auf Steinwarder nezugestalten. Eine Verschiebung der bisher diagonal querenden Straße Am Yachthafen könnte den Knotenpunkt räumlich entzerren.
- Reduktion der Durchfahrtsbelastungen zwischen Altstadt und Hafen: Es wird von einer Beschränkung der Durchfahrtsmöglichkeit in den Bereichen der Hafenstraße und besonders des Nadelöhrs Kiekut bis hin zum neuen Knotenpunkt der Anbindung nach Steinwarder ausgegangen.
- Zur Reduktion des ebenerdigen ruhenden Verkehrs im öffentlich zugänglichen Raum wird die Bündelung von Stellplätzen in Mobility-Hubs angenommen.
- Verkehrsberuhigung der Altstadt zu Gunsten höherer Aufenthalts- und Verweilqualitäten
- Nutzung unbebauter Flächenpotenziale der heutigen Stellplatzfläche des Kapitän-Willi-Freter-Platzes zugunsten einer Platzfläche, die als stadträumlicher Kristallisationspunkt, der die zentralen Bereiche der Innenstadt – Altstadt, Hafen und Steinwarder - sowie die Zugänge und Blickachsen zu den verschiedenen Wasserräumen und Kommunalhafen an einem Ort zusammenführt.
- Die beiden wichtigsten historisch gewachsenen Platzräume des innerstädtischen Gefüges mit dem Marktplatz und dem umbauten Wasserraum des Kommunalhafens könnten mit dem neuen Platz (Kapitän-Willi-Freter-Platz) eine wertvolle Wechselwirkung im Sinne eines Knochenprinzips aufweisen.



Abb. 17: möglicher neuer Kristallisationspunkt und Drehscheibe der gesamten Innenstadt



Abb. 18: mögliche Verbindung zwischen Altstadt, Hafen und Steinwarder

## 4.2 Die Schwerpunkträume und ihre Entwurfsszenarien

Anhand der zuvor beschriebenen vorrangigen städtebaulichen Handlungsbedarfe und besonderen Potenziale wurde das Plangebiet in vier Schwerpunkträume (siehe Abb. 20) gegliedert. Diese Bereiche sind für die Belebung und Frequentierung der Innenstadt von besonders zentraler Bedeutung. Sie lassen sich räumlich vom Marktplatzumfeld ausgehend auf den nordöstlichen Bereich der Innenstadt konzentrieren, die hier in ihrer strukturellen Veranlagung ein engmaschig vernetztes Gefüge und Zusammenspiel von Hafenarealen und Altstadtquartieren bildet. Hier zeigt sich bereits heute die größte Dynamik gegenüber den ruhigeren Wohnbereichen im restlichen Innenstadtgebiet. Sie bilden auch künftig die vorrangigen Entwicklungsbereiche, um die benötigten Impulse zur Freisetzung weiterer Potenziale der Innenstadt zu initiieren und wesentlich zur positiven Weiterentwicklung des gesamten Sanierungsgebietes beizutragen.

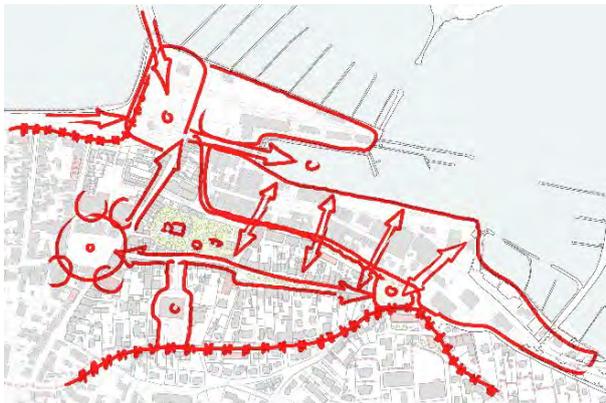


Abb. 19: Funktionaler Zusammenhang der prägenden Räume im Sanierungsgebiet



Abb. 20: Übersicht der Schwerpunkträume

Für die räumlichen Schwerpunktbereiche wurden aufbauend auf den konzeptionellen Überlegungen erste skizzenhafte Vorentwürfe zur Erreichung der Entwicklungsziele formuliert. Hierfür wurden bestimmte Details zum Teil vorerst bewusst idealisiert und es wurden teilweise bestehende Eigentumsgrenzen überzeichnet oder zu dem Zeitpunkt noch unbekannte Zwänge und Anforderungen überschritten. Dies soll zum einen zunächst die stellenweise versteckten Potenziale und möglichen Synergieeffekten für das Umfeld klar herausstellen. Hierfür wurden u.a. Entwurfsvarianten entwickelt, die an den einzelnen Stellen auf die vorgefundenen Bestandssituationen z.B. bautypologisch exemplarisch unterschiedlich reagieren, um Spielräume aufzuzeigen. Diese skizzenhaften Versuchsaufbauten sind auf typologischer Ebene als Platzhalter einer möglichen Nachverdichtung zu betrachten und besitzen keinen Anspruch auf exakte Umsetzung, sondern sollen in erster Linie wichtige Raumkanten nachzeichnen und anhand dessen exemplarische Übersetzungen von Neubau- oder Aufstockungsoptionen aufzeigen.

Nachfolgend werden die vier Schwerpunktbereiche und die jeweiligen Entwurfsvarianten beschrieben. Zusammenfassend sind die geprüften Entwurfsvarianten im Plan „Städtebauliche Entwurfsszenarien (Vorentwürfe)“ auf Seite 47 dargestellt.

## Schwerpunktraum 1 – Marktplatz und Brückstraße



Abb. 21: Verortung Schwerpunktraum Marktplatz und Brückstraße



Abb. 22: Blick auf den Marktplatz inklusive temporärer Bespielung

### Lage und Bedeutung

Der Schwerpunktraum Marktplatz und Brückstraße beschreibt den Marktplatz selbst, inklusive seines direkten Umfeldes und den in Richtung Norden und zum Hafen verlaufenden Altstadtlauf der Brückstraße. Der Marktplatz als zentrale Mitte und Herzstück der Geburtsstätte Heiligenhafens bildet zusammen mit der Brückstraße das Rückgrat als Einzelhandels- und Nahversorgungsbereich. Aufgrund mangelnder Verweilqualitäten gilt es diesen Bereich wieder zu revitalisieren und attraktiveren. Hierbei spielt u.a. der nördlich vom Marktplatz befindliche Innenhof eine wichtige Rolle, da sich hier der einzige Supermarkt im Altstadtbereich befindet und sich zudem auch das einzig größere Kaufhaus als Relikt seiner Zeit angelagert ist. Beide sind als wertvolle Ankerutzer zu betrachten, die als besonders anziehende und frequenzbringende Bausteine für den Einzelhandel großen Wert mit ausbaufähigen Potenzialen besitzen, jedoch große Handlungsbedarfe hinsichtlich des Stadtbildes aufweisen.

Der Altstadt- und Einzelhandelslauf der Brückstraße formuliert außerdem einen der wichtigsten Altstadtzugänge im Übergang zum Hafen und in Richtung Steinwarder, der in seiner jetzigen städtebaulichen und infrastrukturellen Situation kaum wahrgenommen wird und ebenfalls große Handlungsbedarfe aufweist.

### Der Marktplatz – Nukleus und Herzstück der historischen Altstadt

Der für Bewohner:innen und Tourist:innen ins Abseits geratene Platzraum soll insgesamt wieder stärker belebt und der mit der Zeit verschlissene Antlitz der Altstadt wieder qualitativ und authentisch hergestellt werden. Dabei kommt der Sanierung der gesamten öffentlichen Räume und Erschließungsflächen am Marktplatz sowie in den vier Hauptläufen der Altstadt eine große Bedeutung zu.

Für den Vorentwurf wird von einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der Altstadt, insbesondere auf dem Marktplatz, ausgegangen. Dazu wurde im Rahmen des Material- und Gestaltungshandbuchs ein Vorkonzept zur barrierefreien Instandsetzung und Gestaltung des Marktplatzes entworfen, welches eine klare Ordnung der Feldstruktur vorschlägt, die auf seiner vorhandenen Grundveranlagung aufbaut (siehe Abb. 25). Dadurch soll der zentrale Bereich als großzügiger und multifunktional bespielbarer Raum und die Randpartien als von den geschäftigen Anliegern aneignungsfähige und belebbare Außenfläche gestaltet werden. Für den östlichen Bereich wird von einer Befahrbarkeit des MIV ausgegangen. Die Anbindung und Erschließung der Anlieger:innen aus der Schlamerstraße soll weiterhin gewährleistet werden. Der Vorschlag einer zusätzlichen Haltestelle für den öffentlichen Perso-

nennverkehr (ÖPNV) aus dem Verkehrsgutachten sowie der Erhalt des wertvollen Baumbestandes und der Erhalt bzw. die Ergänzung von Stadtmobiliar wurden in die Platzgestaltung integriert.



Abb. 23: Ruhender Verkehr an den Rändern des Marktplatzes



Abb. 24: Nutzung der Außenfläche durch den Einzelhandel in der Brückstraße



Abb. 25: Freiraumplanerischer Vorentwurf zur Gestaltung des Marktplatzes

Für den Marktplatz wurden im städtebaulichen Vorentwurf (siehe Abb. 26) die baustrukturellen Eingriffsmöglichkeiten zur Aufstockung von kleinen Baulücken und größeren Umbau- oder Neubauoptionen geprüft (rot dargestellt). Neben der Beseitigung von Leerständen in bestehenden Gebäuden werden kleinere Altstadtreparaturen in den südöstlichen sowie südwestlichen Eckpartien und Fortsetzungen des Marktplatzes, die sich zur Aufstockung und Ausformulierung einer bestandstypischen Dachform empfehlen, vorgeschlagen. Diese könnten zu ihren jetzigen Einzelhandelsangeboten im Erdgeschoss z.B. zusätzliche Wohnungsangebote in den aufgehenden Geschossen aufnehmen und äußerlich, als momentane Ausnahmen mit Flachdächern am Marktplatz, durch eine entsprechende Anpassung in der Ausformulierung des Dachaufbaus das bedeutsame Altstadtbild vor Ort verbessern.



Abb. 26: Städtebauliche Vorentwürfe zum Schwerpunktraum Marktplatz und Brückstraße - Umbau- und Neubaupotenziale des Supermarktes und Kaufhauses

Für den nördlich des Marktplatzes gelegenen Einzelhandelsstandort schlägt der Vorentwurf eine fugenartige Wegebeziehung an der Nordseite des Marktplatzes vor, um diesen Bereich stärker zu inszenieren und besser auffindbar sowie barrierefrei zu gestalten. Zudem wird von einer gestalterischen Aufwertung der nördlichen Erschließungssituation zu Gunsten einer besseren und barrierefreien Zugänglichkeit für Kunden und auch Gäste des Yachthafens ausgegangen. Für die beiden Ankernutzer des Rewe-Supermarktes und des Kaufhauses Stolz wurden Nachnutzungs- bzw. Aufstockungspotenziale in mehreren Varianten geprüft. Da sich die vorhandene Gebäudestruktur des Supermarktes nicht für eine Aufstockung zu eignen scheint, wurde eine Neubebauung geprüft. Durch diesen könnte ein zusätzliches Angebot für z.B. Wohnen in den oberen Geschossen geschaffen werden, welches einen wertvollen Beitrag zur Deckung der vorhandenen Bedarfe vielfältigen innerstädtischen Wohnraumes leisten könnte.

Das in der nordöstlichen Ecke des Marktplatzes situierte Kaufhaus weist einen hohen Sanierungs- und Modernisierungsbedarf auf. Hierfür wurden Umbau- und Neubaupotenziale geprüft, die mit Hilfe einer neuen Nutzungsmischung (bspw. frequenzfördernde Dienstleistungen, ärztliche oder pflegerische Einrichtungen, zusätzliche Wohnangebote oder öffentliche Gastronomie mit Aussichtsterrassen in Richtung Hafen) in den Obergeschossen zusätzlich positive Effekte zur Differenzierung und Qualifizierung des Altstadtangebotes erzielen könnten. Dabei würde eine Neubauvariante eine Nachverdichtung im Binnenbereich ermöglichen.

### Die Brückstraße als Begegnungsraum und Einkaufsmeile zwischen Marktplatz und Hafen

Um den künftig gewünschten Aufenthaltsqualitäten für Einwohner:innen und Gäste gleichermaßen zu entsprechen, wird auch für den Bereich der Brückstraße von einem Ausschluss des motorisierten Durchgangsverkehrs ausgegangen. Eine neue Raumaufteilung würde anstelle der heutigen Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) im mittigen Bereich einen barrierefrei Instandgesetzten Bewegungsraum für die Kund:innen und Passant:innen ermöglichen. Die Randstreifen könnten dadurch wieder stärker von den Läden und Gastronomien in Anspruch genommen werden und eine attraktive und lebendige Bepflanzung und Bewirtschaftung der Außenflächen abbilden.

## Schwerpunktraum 2 – Am Kapitän-Willi-Freter-Platz - Knotenpunkte, Übergänge und Eingangsbereiche Steinwarder / Hafen / Altstadt<sup>1</sup>



Abb. 27: Verortung Schwerpunktraum Am Kapitän-Willi-Freter-Platz



Abb. 28: Hohes Aufkommen an ruhendem Verkehr auf dem Kapitän-Willi-Freter-Platz und Barrierewirkung der Straße Am Yachthafen



Abb. 29: Stellplatzanlage auf dem Kapitän-Willi-Freter-Platz



Abb. 30: Blick auf das Hotel Meereszeiten

### Lage und Bedeutung

Der Schwerpunktraum Am Kapitän-Willi-Freter-Platz bezieht sich auf den gesamten Bereich des heutigen Yachthafens, der sich zwischen Binnensee im Westen und Ostsee im Osten als nördlich den Kommunalhafen begleitendes Gegenüber der Hafenkante aufspannt. Seine nach Osten konisch zulaufende Form mündet in einer Kopsituation, an welcher der über Stege auf dem Wasser erlebbare Museumshafen als zusätzlicher Anziehungspunkt zu finden ist. Von hier aus erhält man eine beeindruckende Rundschau zur Ostsee und den vielfältigen Uferpartien Heiligenhafens. Die nördliche und langgestreckte Flanke bedient über zahlreiche Anlegerstege den eigentlichen Yachthafenbetrieb. Diese Kulisse zahlreicher Segelboote und -masten entlang der weit ausladenden Anlegerstege setzt sich strukturell Richtung Steinwarder fort und inszeniert damit die verbindende Uferpromenade sehr spannungsvoll.

<sup>1</sup> Der Schwerpunktraum wurde im Nachgang der Vorentwurfs- und Beteiligungsphase zur besseren Handhabung in Text und Planbeschriftungen kürzer in Am Kapitän-Willi-Freter-Platz umbenannt.

Der Schwerpunktraum Am Kapitän-Willi-Freter-Platz besitzt im städtischen Gefüge eine ganz besondere Begabung. Er stellt den zentralen Kristallisationspunkt der Innenstadtanlieger am Wasser dar, an dem die Altstadt mit Lauf zum Marktplatz, der Hafen als Vertreter der Ostsee, das Ostufer des Binnensees und die südliche Spitze Steinwarders mit Brückenschlag zusammenkommen. Mit zusätzlich beeindruckender Blickbeziehung auf die beiden Wasserflächen Binnensee und Ostsee entfaltet sich hier die große Gunst und Lage der Wasserstadt Heiligenhafen.

Zurzeit besitzt der Ort keine Aufenthaltsqualitäten und die gerade während der touristischen Saison hohe Frequenz an motorisierten Durchgangs- und Park-Suchverkehren sowie die Vielzahl an ebenerdigen Stellplätzen bauen eine große Barriere zwischen Steinwarder, Altstadt und Hafen auf. Aber auch die Verknüpfungen von Altstadt zu Binnensee und Altstadt zu Hafen selbst leiden stark an dem hohen Verkehrsaufkommen, die sich zur Hochsaison über die Straße Am Strande und Kiekut sowie Hafensstraße aufbauen und sich schließlich am Knotenpunkt bündeln. Die Konflikte und großen Barrieren der momentanen Verkehrssituation und weitläufigen Stellplatzflächen vor Ort gilt es zu Gunsten eines würdigen und orientierungswirksamen Empfangsraumes der Stadt am Wasser aufzulösen.

Aufbauend auf dem übergeordneten Grundgedanken der Verlagerung der Kreisstraße K 42 auf die Südtangente, geht der Vorentwurf von einer Verkehrsneuordnung zur Entzerrung des Knotenpunktes am Kapitän-Willi-Freter-Platz zu Gunsten einer Verlagerung der Anbindung Steinwarder nach Westen aus. Dies würde beträchtliche Nachverdichtungspotenziale zwischen den nördlichen Anlegerbereiche des Yachthafens und westlich des bestehenden Hotel Meereszeiten ermöglichen sowie einen durch die neuen Raumkanten gefassten großzügigen Platzbereich am Kapitän-Willi-Freter-Platz. Dieser könnte als nördlichster Eingangsort in die Altstadt orientierungswirksam den Altstadtlauf der Brückstraße aufnehmen, diesen strukturell stärken und die Zugänge zu den Hafenbereichen neu inszenieren.



Abb. 31: Städtebaulicher Vorentwurf zum Schwerpunktraum Am Kapitän-Willi-Freter-Platz

Für einen neuen Platzbereich bestünden vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten. Eine multifunktionale und klimaangepasste Gestaltung, die zum Verweilen einlädt, würde nicht nur einen Stadteingang mit hoher Aufenthaltsqualität schaffen, sondern auch einen wichtigen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz in der sonst stark versiegelten Innenstadt Heiligenhafens leisten. Denkbar sind in diesem Bereich auch Veranstaltungen sowie wasseraffine Freizeit- und Sportevents, die den Standort insgesamt aufwerten würden und sich synergetisch positiv auf die umliegenden Bereiche auswirken könnten. Der Vorentwurf sieht darüber hinaus die Integration eines Ersatzneubaus des ansässigen Yachthafen-Clubs vor, der sich im nördlichsten Teil des Platzes im Übergang zu den Stegen des eigentlichen Yachthafens ggf. als besonde-

rer Solitär repräsentativ zum Wasser orientieren könnte. Für die den Platzraum fassenden Neubausteinen wird in den Erdgeschossbereichen von lebendigen, publikumswirksamen Nutzungen ausgegangen, die im Einklang und als sinnvolle Ergänzung zur den umliegenden bestehenden Nutzungsangebot stehen sollten.



Abb. 32: Formulierung neuer Raumkanten am Kapitän-Willi-Freter-Platz und mögliche Platzausbildung/ -gestaltung (Freiraumplanerischer Vorentwurf)

**Dachgeschoss**  
- Gemeinschaftsnutzungen / Event  
(Bürgerlounges, Sport + Spiel,  
Urban Gardening, ...)  
- Energieträger (Solardach)

**Regelgeschosse**  
- Parken  
- Option Büro  
(Co-Working-Space,  
Open Office, ...)

**Erdgeschoss**  
- Parken  
- E-Bike-Station  
- Shops, Dienste  
(Minimarkt, Bäcker,  
Kiosk, ...)

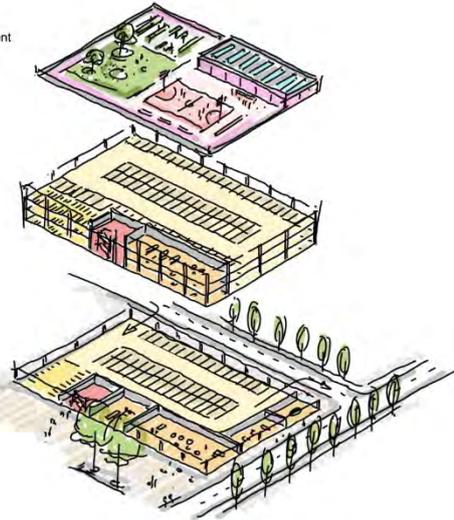


Abb. 33: Schematische Skizze zum Aufbau eines modernen Mobility-Hubs mit zusätzlichen Angeboten und Nutzungen

Um dem Wegfall der momentan ebenerdig angebotenen und dem vor Ort insbesondere benötigten Bedarf an Stellplätze zu Gunsten der neuen Platzfläche weiterhin gewährleisten zu können, wurde die Bündelung der Stellplätze in einen modernen Mobility-Hub am Hafen vorgeschlagen, das bspw. Angebote für Fahrräder und E-Bikes und darüber hinaus weitere Nutzungsangebote, die zur Belebung des Standortes beitragen, integrieren könnte (siehe Abb. 33).

Für die östliche Hafenspitze wurde die Neubesetzung eines besonderen Ortes am Yachthafen geprüft, indem die einzigartige Situation vor Kopf mit Weitblick über Ostsee und umliegende Ufer stärker durch einen architektonisch qualitätvollen Neubau mit belebenden Nutzungen im Erdgeschossbereich inszeniert wird. Der Neubau könnte als Gegenspieler der hohen Baukörper der Silos an der Hafenkante einen weiteren Akzent bilden.

## Schwerpunktraum 3 – Hafenkante und Wilhelmsplatz



Abb. 34: Verortung Schwerpunktraum Hafenkante und Wilhelmsplatz



Abb. 35: Jessenspeicher und Vorfeld der LEV



Abb. 36: Wilhelmsplatz mit Blick auf die LEV und den Jessenspeicher



Abb. 37: Umfeld Fischhalle

## Lage und Bedeutung

Der Schwerpunktraum der Hafenkante und des Wilhelmsplatzes beschreibt den Bereich, der sich in Nord-Süd-Richtung zwischen dem Wasserraum Kommunalhafen und der Hafenstraße und in Ost-West-Richtung ab der bestehenden Segelschule bis hin zum Straßenzug Kiekut aufspannt. Der Bereich der Hafenkante stellt im innerstädtischen Gefüge ein besonders spannungsvolles wasserbezogenes Quartier dar. Das Areal befindet sich in direkter Nachbarschaft zur historischen Altstadt und bildet als bedeutsamer Verflechtungsraum und maritimer Trittstein eine wertvolle Verbindung zum heutigen und stets betriebsamen Kommunalhafen und zur Ostsee. Das erschließungstechnische Rückgrat der Hafenkante bildet in erster Linie die südlich verlaufende Hafenstraße. Im Stadtgrundriss besteht durch mehrere querverlaufende Straßen- und Wegeverbindungen eine strukturell engmaschige räumliche Vernetzung zwischen der Altstadt und dem Hafen, die es künftig stärker in Belebung und Frequentierung zu attraktiveren gilt.

Gegenüber dem organisch gewachsenen Abdruck der Altstadt ist die Grundstruktur der Hafenkante geradliniger und orthogonaler. Außerdem besitzt die Hafenkante im Bereich zwischen Kiekut und Zollstraße eine kleinteiligere und interne Durchwegungs- und Erschließungsstruktur und gliedert sich in mehrere, kompakte und urban anmutende Einheiten (Cluster) oder hallenartige Solitärbauten. Neben den großmaßstäblicheren Gebäuden, wie z.B. der Fischhalle oder den hafenwirtschaftlichen Anlagen

und Silos, finden sich besonders entlang der Hafen- und Werftstraße kleinteiligere Baustrukturen.

Das Hafenquartier als intensiv und mischgenutzte Potenzialfläche bildet eine besonders wertvolle Erweiterungsmöglichkeit zur Stärkung der Innenstadt. Es gilt die vorhandenen Potentiale gemessen an den Grenzen der zu bewahrenden und zu sichernden Bestandsnutzungen aufzuzeigen und Entwicklungsziele im Sinne und zur Förderung aller betroffenen Anlieger:innen und Akteur:innen gemeinsam zu erreichen. Mit der bevorstehenden Weiterentwicklung soll die Hafenkante als vielseitiger und identitätsstiftender Standort mit Wasserlage fungieren und künftig das Angebot der Innenstadt für Wohnen, Arbeiten, Wirtschaft und Kultur ergänzen und stärken.

An der Schnittstelle von Hafenstraße, Sundweg, Weidestraße und dem Altstadtlauf Thulboden befindet sich der Wilhelmsplatz als wichtiger Verkehrsknoten, östlicher Altstadteingang und Auftakt der Hafenstraße, die als Teil des infrastrukturellen Altstadtrings die bedeutsame Nahtstelle zwischen Altstadt und Hafenkante bildet. Der dem Wilhelmsplatz im Nord-Osten angelagerte Alte Bahnhof erinnert zusätzlich an seine traditionelle Funktion und Rolle als wichtiger Empfangs- und Verteilerort der Stadt. Hier werden ebenfalls besondere Handlungsbedarfe gesehen, damit der infrastrukturelle Knotenpunkt und wichtige Innenstadteingang künftig wieder mehr Orientierungswirksamkeit und repräsentativen Einladungscharakter aufweisen.

Für den Bereich der Hafenkante wurden im Rahmen der Vorentwürfe unterschiedliche Nachverdichtungspotenziale aufgezeigt, die sich nach Intensität der baulichen Eingriffe und Umgang mit dem Bestand unterscheiden. Insgesamt greifen die Vorschläge die vorhandenen Spuren der Grundordnung des Hafensareals auf und arrondieren den Bestand innerhalb der vorgefundenen Cluster oder nutzungsbezogenen Einheiten. Das langgestreckte Areal lässt sich in seinen Nutzungsschwerpunkten und entsprechenden typologischen Ausformungen und andienungstechnischen Anforderungen in drei wesentliche Teilbereiche gliedern: den touristisch und gastgewerblich geprägten Bereich zwischen Kiekut und sogenannter Fischhalle, das Areal der LEV-Ostholstein eG mit hohen Anforderungen an Infrastruktur und zur Sicherung der Betriebsabläufe und den östlichen Bereich im Übergang zum begrünten Ostseeufer mit Segelschulen und Bootsbauern mit langfristiger Entwicklungsperspektive.

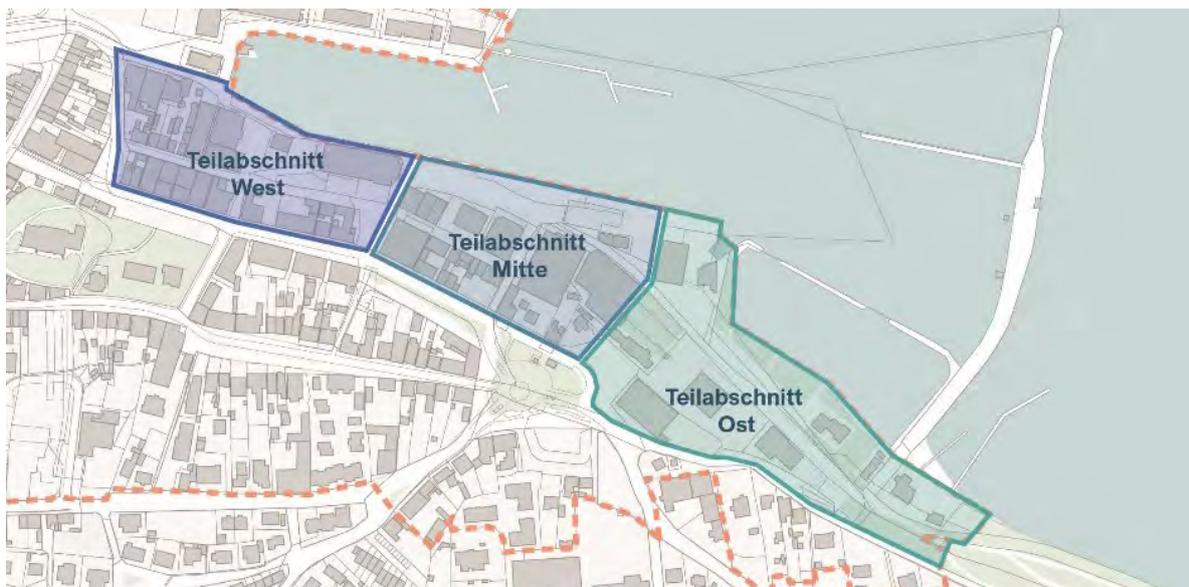


Abb. 38: Vorentwurf für den Schwerpunktraum Hafenkante und Wilhelmsplatz mit Unterteilung der Cluster

### Der westliche Abschnitt als wichtigster Verzahnungsraum mit der Altstadt

Für den westlichen Abschnitt der Hafenkante - als wichtigster Verzahnungsraum mit der historischen Altstadt und stark gastgewerblichen und gastronomisch geprägten Bereich - sind in den Vorentwürfen das Schließen von Baulücken und untergenutzter Bereiche entlang der Werftstraße und entlang der Hafepromenade mit Hilfe von Anbauten und Aufstockungen zur Nachverdichtung vorgesehen. Dies betrifft u.a. die Fischhalle, die als Akzent aus der heutigen Hallenstruktur hervorgeht. Hier besteht das Potenzial durch Aufstockungen und Nutzungsergänzung das derzeit einseitig zum Hafen ausgerichtete Angebot auch in die seitlichen und rückwärtigen Räume ausstrahlen zu lassen.

Das größte Potenzial zur Stärkung dieser attraktiven Lage am Hafen sieht der Vorentwurf in der Ausformulierung einer neuen Platzsituation rund um das identitätsstiftende und denkmalgeschützte Gebäude der sogenannten Hafenkneipe. Die heute als Stellplatz fungierende Hinterhofsituation birgt das Potenzial, künftig die neue Anlaufstelle am Hafen auszubilden und damit ein frequentiertes Wechselspiel zwischen der Kirchinsel und dem Thulboden in der Altstadt aufzubauen. Die Gäste und Bürger:innen Heiligenhafens bekämen hier die Möglichkeit, aus der bewegten Dynamik der Promenadenläufe herauszutreten in einen attraktiven und zum Verweilen einladenden Platz am Wasser.



Abb. 39: Teillabschnitt West – Vorentwurfsszenario 1

Abb. 40: Teillabschnitt West – Vorentwurfsszenario 2

In einer Entwurfsvariante wurde ein spielerischer Umgang mit der Fischhallenerweiterung als freigeformter Sonderbau aufgezeigt (siehe Abb. 40), der durch die Aufnahme einer zusätzlich beispielbare Gastronomie- und Eventfläche ein Highlight an der Hafenkante bilden könnte. Die neu angedachte Platzsituation an der Werftstraße könnte sich hier weiter nach Osten ausdehnen, um die Fischhalle als Sonderform städtebaulich freizustellen und als besonderen Ankerbaustein zu betonen.

### Der mittige Bereich der Hafenvirtschaft mit großen Potenzialen am Jessenspeicher

Im mittig liegenden Abschnitt der Hafenkante findet eine Zäsur von sicherheitstechnischen und betriebsbedingten Einschränkungen der industriell gewerblichen und intensiveren Hafenvirtschaft und -logistik statt. Diese ist empfindlicher zu gewichten als das sich weiter östlich befindende ebenfalls wasseraffine aber öffentlich zugängliche Gewerbe. Insgesamt zeichnen sich für diesen Bereich insbesondere große Nachnutzungspotenziale im gerade freiwerdenden Bereich südlich und westlich des Jessenspeichers ab, inklusive des beeindruckenden und soliden Backsteinbaus des Speichers selbst. Jedoch sind hierbei immer auch die Eigentumsverhältnisse zu bedenken und perspektivisch der Kauf der noch nicht im Besitz der Stadt befindlichen Grundstücke wünschenswert.

Das stark am Bestand orientierte erste Entwurfsszenario greift die bestehenden Strukturen in Fortsetzung der Werftstraße auf, verdichtet sie durch Arrondierungen in Teilbereichen nach und schließt damit wesentliche Raumkanten wie bspw. die entlang der Hafenstraße bzw. am Wilhelmsplatz. Die Körnigkeit der Bestandsbebauung wird aufgenommen. Bestehende Wegebeziehungen bleiben erhalten. Nachteile dieser

Entwurfsvariante zeigen sich hinsichtlich der Lärm- und Staubbelastung, der Ausrichtung möglicher Wohnungen sowie der Möglichkeit weitere Nutzungen an diesem Standort unterzubringen.

Das zweite Entwurfsszenario setzt auf eine großflächige Neuordnung durch eine gänzlichen Neubebauung. Durch eine Überbauung von Teilen der Werftstraße entsteht eine große zusammenhängende Fläche, die als kompakte Blockrandbebauung genutzt werden könnte. Dabei wird vorgeschlagen den stadtbildprägenden gut erhaltenen Jessenspeicher zu integrieren. Das Entwurfsszenario setzt einen Flächentausch des heutigen Pier 15 als Jugendzentrum zu Gunsten der Belange der Hafenwirtschaft, die im Gegenzug ihre Produktionsstätten im Bereich südwestlich des Jessenspeichers abziehen müsste, voraus. Im Bereich des Wilhelmsplatzes sieht das Entwurfsszenario ein Mobility-Hub vor, wodurch ein entscheidender Beitrag zur gebündelten Aufnahme von benötigten Stellplätzen geleistet werden könnte, der am Eingangs- und Empfangsstandort des Wilhelmsplatzes grundsätzlich sinnvoll situiert wäre. Zudem wurde die Möglichkeit eines ebenerdigen und eingeschossigen Sockelpodestes geprüft, das insbesondere zur Werftstraße und zum Kommunalhafen belebende Nutzungen integrieren könnte. Als weiteres Nutzungsangebot wurden für die Blockrandbebauung Wohnen, Büroflächen, Dienst- oder Pflegeleistungen oder auch institutionelle Verwaltungs- oder Bildungseinrichtungen angedacht. Aufgrund der Emissionen der Hafenwirtschaft eignen sich die nach Norden und Osten gewandten Seiten eher zur Nutzung im Dienstleistungs- oder Büro- und Verwaltungssektor, während sich die dem Lärm und Staub abgewandten Seiten in Richtung Süden und Westen Wohnungsangebote in absoluter Nähe zum Wasser anbieten würden. Für die Fläche im nördlichen Vorfeld des Jessenspeichers wird aufgrund logistischer und hafenwirtschaftlicher Zwänge keine Freiflächengestaltung vorgeschlagen. Sie soll weiterhin öffentlich passierbar und zugänglich sein, jedoch sind die An- und Abfahrten sowie Rangiervorgänge des Hafenbetriebes zu berücksichtigen. Ggf. sind temporäre Bespielungen für wasseraffine Events außerhalb der intensiven Ernte- und Verladeseason denkbar. Die in der zweiten Entwurfsvariante vorgeschlagene großflächige Neubebauung bietet das Potenzial eines gemischtgenutzten Quartiers, indem u.a. dauerhafter Wohnraum integriert und adäquater Ersatz zur Versorgung mit Stellplätzen auch für die umliegenden Bereiche der Werftstraße geschaffen werden kann. Je nach Anteil zu erhaltender Bestandsgebäude ergeben sich hierbei grundsätzlich unterschiedliche Möglichkeiten an Baufeldzuschnitten und Parzellierungen.



Abb. 41: Vorentwurfsszenario 1 – Neuordnung durch Integration der Bestandsbebauung



Abb. 42: Vorentwurfsszenario 2 - Neuordnung durch hybriden Stadtbaustein



Abb. 43: Vorentwurfsszenario 2 – Mobility-Hub im Sockelgeschoss

### Teilabschnitt Ost

Für den östlichen Teilbereich der Hafenkante – von Bootswerft bis Segelschule bzw. östlich angrenzendem Ostseeufer – ist neben dem historischen Alten Bahnhof weiter östlich die Bestandsbebauung der sogenannten Küstenfischer eG prägend. Im Vorentwurf wurde für diesen Bereich eine Weiterentwicklung zu einem attraktiven Standort am Wasser für Wohnen und Arbeiten mit dem Gedanken das Arbeiten in einer wohnverträglichen und möglichst wasseraffinen Gewerbeform anzusiedeln geprüft. Hierbei könnten die dort befindlichen, zurzeit jedoch für Gäste verborgenen Bootsbauer und Segelschulen bestehen bleiben und für Besucher:innen erlebbar und die Erweiterungsmöglichkeiten der Küstenfischer eG für Appartement-Wohnen integriert werden. Für das denkmalgeschützte Fachwerkgebäude des alten Bahnhofsgebäudes sieht der Vorentwurf die Inszenierung eines weiteren wertvollen historischen Zeitzeugen vor. Der zurzeit als asphaltierte Stellplatzfläche genutzte Vorplatz könnte als repräsentative Eingangsflä-

che aufgewertet werden, um diesen Ort wieder zu einer lebendigen und einladenden Geste in Verbindung zum Wilhelmsplatz und zur ansässigen Bootswerft zu gestalten.



Abb. 44: Bestandssituation Teilabschnitt Ost



Abb. 45: Vorentwurf zum Teilabschnitt Ost inklusive Gestaltung des Wilhelmsplatzes als neues Entree zur Innenstadt

Das südlich des Bahnhofs gelegene Hallengebäude könnte bestehen bleiben und für kulturelle Nutzungen umgenutzt werden und gemeinsam mit dem Alten Bahnhof ein attraktives Ensemble am Wilhelmsplatz als wichtigen Eingangsort in die Innenstadt bilden.

Der Wilhelmsplatz wird derzeit durch den bestehenden Kreisverkehr und einer zusätzlichen Schlaufe für den ÖPNV vom Verkehr stark dominiert und ist strukturell entsprechend in mehrere Teil- und Restflächen zergliedert, die keine qualitativ nutzbaren Aufenthaltsqualitäten besitzen. Aufbauend auf dem Grundgedanken die Kreisstraße K 42 zu verlegen, wurde im Rahmen der Vorentwürfe ein Rückbau des Kreisverkehrs zu Gunsten einer zusammenhängenden und qualitativ hochwertigen Freifläche geprüft, die auch im Sinne der Klimafolgenanpassung durch eine entsprechende Gestaltung einen wichtigen Beitrag im sonst hochversiegelten Altstadt- und Hafengebiet leisten könnte. Bauliche Arrondierungen an der südlichen Kante des Platzes könnten diesen fassen und räumlich stärker hervortreten lassen.

Schwerpunktraum 4 – Am Stadtgraben und Thulboden

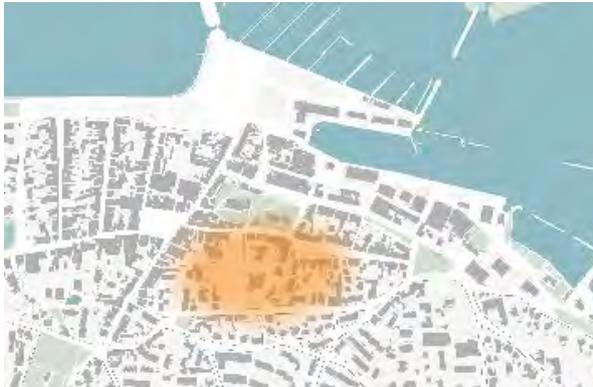


Abb. 46: Verortung Schwerpunktraum Am Stadtgraben und Thulboden



Abb. 47: Heimatmuseum Heiligenhafen als kultureller Anziehungspunkt im Thulboden



Abb. 48: Temporäres Parken und bestehendes Parkdeck am Stadtgraben



Abb. 49: Nördlicher Teil der Potenzialfläche am Thulboden

### Lage und Bedeutung

Der Schwerpunktraum Am Stadtgraben und Thulboden beschreibt zum einen den Thulboden als bedeutsamer Altstadtlauf und Bindeglied zwischen Marktplatz und Wilhelmsplatz als Empfangsort, der im Bestand ein hohes Maß an historischer Bebauung und kulturellen Einrichtungen aufweist. Auch der sich ab der Poststraße aufgehende und mit großen Bestandsbäumen ausgestattete angerartige Abschnitt bis hin zum Wilhelmsplatz spannt sich als ein spannungsvoller Raum dar, der über eine bemerkenswerte, gut sanierte und auch besonders für Gäste sehenswerte Architekturkulisse mit besonderen Solitärbausteinen verfügt. Zum anderen beschreibt der Schwerpunktraum den sogenannten Entwicklungsbereich Am Stadtgraben, der sich im südöstlichen Viertel der Altstadt und mittig am Thulboden anlagert. Diese große und derzeit zwischengenutzte Brachfläche inklusive des dortigen Bestandsparkdecks befindet sich direkt gegenüber der geschichtsträchtigen und kulturbehafteten Kirchinsel mit dem dort ansässigen historischen Heimatmuseum und der Stadtkirche mit altem Pfarramt im begrünten Kirchgarten.

Die Entwicklungsfläche Am Stadtgraben spannt sich zwischen Thulboden und Wendstraße als Teil des Altstadttrings auf, ist über die gleichnamige Straße Am Stadtgraben erschlossen und bildet im Übergang zu den Anlieger- und Wohnquartieren einen wichtigen Nebeneingang in die Altstadt und zugleich innerstädtische Parkmöglichkeit in Nähe zum Marktplatz. In der im Eigentum der Stadt befindlichen Potenzialfläche wird die Chance gesehen, einen wertvollen und wichtigen Beitrag zur Anreicherung der sozialen und kulturellen Infrastrukturen zu leisten, sowie Bedarfe des dringend benötigten dauerhaften und geförderten Wohnraumangebotes zu decken.

Um die vorhandenen Potenziale insgesamt in ihrer Erlebbarkeit und Aufenthaltsqualität sowohl für die dort ansässigen Anwohner:innen und Anlieger:innen als auch für Besucher:innen und Gäste zu steigern und um den Thulboden als wertvollen Altstadtlauf von Durchgangs- und Park-Suchverkehren weitestgehend zu befreien, gehen die Vorentwürfe – wie im Verkehrsgutachten vorgeschlagen - von einer Reduktion der zugelassenen Anliegerverkehre als Einbahnregelung des Thulbodens sowie einer Reduktion straßenbegleitenden Stellplätze zu Gunsten einer erhöhten Fußgänger- und Radfahrerfreundlichkeit aus.

Die Vorentwürfe zeigen vereinzelt Nachverdichtungspotenziale auf wie bspw. in der westlichen Eckposition des aufgehenden Altstadtangers, in der die jetzige Flachbebauung zu Gunsten einer vollwertigen Bebauung als Nachverdichtung überplant werden könnte. Zudem wurden unterschiedliche Neubauvarianten für die Fläche zwischen Thulboden und Am Stadtgraben entwickelt. Dabei wird das bestehende Parkdeck sowie die von der Stadt erworbenen Bestandsgebäude am Thulboden überplant und eine Unterteilung in einen nördlichen und einen südlichen Baustein vorgesehen. Die Konturen des Altstadtgrundrisses werden hierbei wiederhergestellt und es entsteht ein Baufeld am Thulboden im direktem Gegenüber zum Heimatmuseum und ein Baufeld, das auf den Konturen des heutigen Parkdecks aufbaut und an den Altstadttring heran reicht (siehe Abb. 50 und Abb. 51).



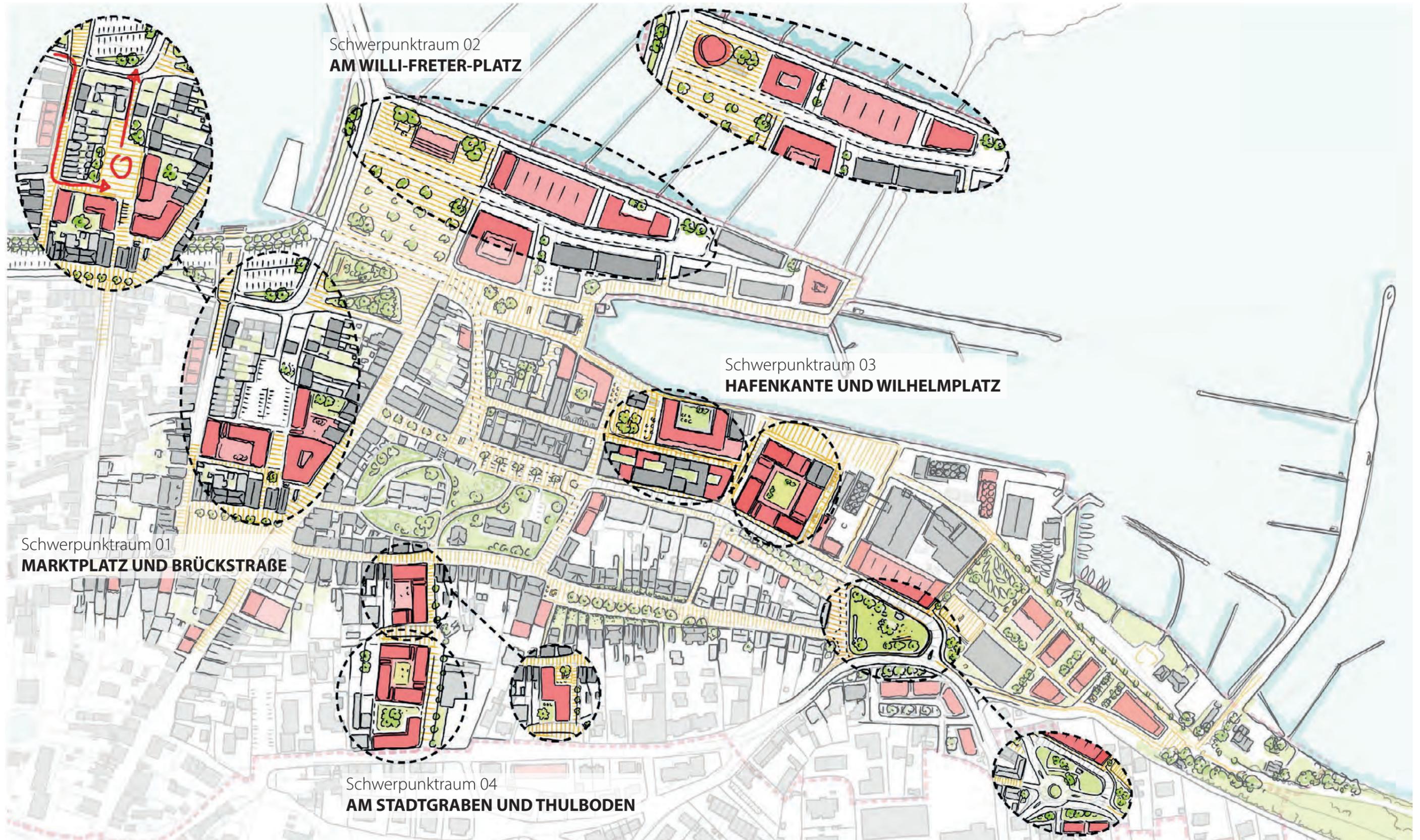
Abb. 50: Vorentwurfsszenario 1



Abb. 51: Vorentwurfsszenario 2 für die Fläche Thulboden + Darstellung des Sockelgeschosses auf der Fläche am Am Stadtgraben

Für das **Baufeld am Thulboden** wird ein Neubau mit einer öffentlichen und lebendigen Nutzung vorgeschlagen, der neue Frequenz für die Altstadt selbst und vor Ort am Thulboden speziell für den mit Historie und Kultur besetzten Frei- und Grünraum des Kirchengartens generiert. Mit einem Vorschlag eines weiteren öffentlich-kulturellen Bausteins als Gegenüber des Heimatmuseums könnten sich die Synergieeffekte zur Stärkung des Ortes optimal ausnutzen lassen, da auch das Heimatmuseum Sanierungsbedarf aufweist und bspw. hier auch die Unterbringung einer öffentlichen Versammlungsstätte denkbar wäre.

Das **Baufeld im Binnenbereich des Stadtgrabens** verfügt über eine größere bebaubare Flächenausdehnung und könnte damit mehrere Bausteine aufnehmen. Grundsätzlich empfiehlt das skizzierte Entwurfsszenario eine Bebauung, die klare und bündige Raumkanten entlang der Straßenräume Am Stadtgraben und an der Wendstraße ausbildet. Unter Betrachtung des etwas robusteren Bestandes entlang der Wendstraße wurden zwei bis drei Vollgeschosse geprüft und eine effiziente Ausnutzung der Gesamtfläche. Als mögliche Nutzung bietet sich neben dauerhaftem Wohnen auch ein Ärztehaus an. Aufgrund der abfallenden Topografie könnte durch ein zusätzliches Sockelgeschoss eine öffentliche Parkgarage in die Hanglage integriert werden, die als Ersatz der wegfallenden Stellplätze des derzeit bestehenden Parkdecks dienen würde und im Sinne eines Mobility-Hubs neben konventionellen Kfz-Stellplätzen weitere nachhaltige Mobilitätsangebote verbinden kann.



Schwerpunktraum 02  
**AM WILLI-FRETER-PLATZ**

Schwerpunktraum 03  
**HAFENKANTE UND WILHELMPLATZ**

Schwerpunktraum 01  
**MARKTPLATZ UND BRÜCKSTRASSE**

Schwerpunktraum 04  
**AM STADTGRABEN UND THULBODEN**

Vorentwurfsszenarien

## 5 Die Beteiligungsphase als offener Dialog

Wesentlicher Schwerpunkt des Arbeitsprozesses des Rahmenplans war die Abstimmung und der Austausch mit verschiedenen Interessierten und Betroffenen zu Vorentwürfen und Entwicklungsszenarien. Im Bearbeitungszeitraum fanden unterschiedliche Veranstaltungsformate statt, um die betroffenen Eigentümer:innen und Akteur:innen sowie die Öffentlichkeit für den weiteren Beteiligungsprozess zu sensibilisieren und zu aktivieren, lokales Wissen abzufragen sowie die unterschiedlichen Entwicklungsabsichten innerhalb des Sanierungsgebiets zu eruieren.

Nachfolgend werden die einzelnen Beteiligungsformate dargestellt. Anschließend erfolgt eine Zusammenfassung der wesentlichen Inhalte aller Veranstaltungen für den Rahmenplan. Hierfür werden themenverwandte oder besonders häufig betonte Einzelaussagen zusammengefasst. Kleinere Einzelaspekte und Details, die sich vorzugsweise außerhalb der Rahmenplanung lösen lassen oder nur marginalen Einfluss besitzen, werden hierbei ausgespart. Eine ausführliche Übersicht bieten die Dokumentationen, die im Anhang (siehe Kapitel 8) enthalten sind.

### 5.1 Die Beteiligungsformate im Überblick

#### Werkstattgespräch Fokusraum Hafenkante

In einem Werkstattgespräch, zu dem am 31. Januar 2023 alle betroffenen Eigentümer:innen der Hafenkante eingeladen wurden, wurden die voran beschriebenen Szenarien und möglichen Lösungsansätze ausführlich mittels eines Vortrags des Sanierungsträgers und der Fachplaner:innen hergeleitet und erläutert. Im Anschluss wurde sich intensiv in einer gemeinsamen Diskussion zu den einzelnen Ideen und Möglichkeiten sowie zu deren Grenzen und Limitierungen ausgetauscht, um mit neuen Erkenntnissen die Rahmenplanung weiter zu justieren und abstimmen zu können. Der direkte Dialog ermöglichte die Festlegung von Anforderungen, Möglichkeiten und auch Grenzen der Planung, die sich für die Entwicklung der Hafenkante ergeben.

Insgesamt stellte das Werkstattgespräch einen wichtigen und intensiven Austausch aller Beteiligten dar. Durch das gemeinsame Gespräch konnten zeitliche sowie finanzielle Ressourcen gebündelt und die Gleichbehandlung aller Eigentümer:innen gewahrt werden. Auf Nachfrage im Rahmen der Veranstaltung wurde allen Akteuren auch bis zum Abschluss der Vorentwurfsphase die Möglichkeit eines ergänzenden persönlichen Gesprächs angeboten. Speziell für die Bereiche der Hafenwirtschaft und deren Logistikanforderungen, aber auch hinsichtlich der internen Modernisierungsabsichten wurde im Nachgang ein weiterer Termin zur genaueren Klärung der realistischen Möglichkeiten am Standort vereinbart. In diesem Gespräch wurden die für die Planer:innen wichtigen Details und Hinweise vertieft erläutert und trugen hilfreich zur Klärung und zum weiteren Vorgehen für die Rahmenplanung bei.

#### Einzelgespräche zur Entwicklung des Einzelhandels

Zur Entwicklung des Einzelhandels in der Altstadt im Umfeld des Marktplatzes wurden die Eigentümer:innen der Ankerbetriebe im nördlichen Umfeld des Marktplatzes zu Einzelgesprächen eingeladen, um die erarbeiteten Entwicklungsmöglichkeiten mit den betroffenen Schlüsselakteur:innen für die weiteren Annahmen zur Rahmenplanung besprechen und bewerten sowie die Anregungen bei der Ausgestaltung der Entwürfe berücksichtigen zu können.

#### Öffentliches Werkstattgespräch

Am 08. März 2023 fand ein öffentliches Werkstattgespräch in der Warderschule Heiligenhafen statt, zu der alle Eigentümer:innen des Sanierungsgebiets eingeladen wurden. Rund 180 interessierte Bürger:innen folgten der Einladung und nahmen teil. Im Anschluss an die Vorstellung der Vorentwürfe des Rahmenplans und des Material- und Gestaltungshandbuchs folgte eine rege Diskussion an Thementischen zu den vier Stationen, die jeweils einem Schwerpunktraum zugeordnet waren.



Abb. 53: Vortrag im Plenum (Quelle: BIG Städtebau GmbH)



Abb. 54: Austausch an Thementischen (Quelle: BIG Städtebau GmbH)

Hierfür wurde anhand von Vorentwürfen und Testszenarien insbesondere zu den Themenbereichen Städtebau, Freiraum, Mobilität und Verkehr und Nutzungen diskutiert und entsprechende Hinweise, Kritiken und Anmerkungen thematisch gesammelt und festgehalten. Des Weiteren konnten zusätzliche Hinweise auch in Form von Wurfzetteln abgegeben werden. Ergänzend zur Beteiligungsmöglichkeit vor Ort in der Warderschule konnten im Anschluss in einer zweiwöchigen Beteiligungsphase Hinweise per E-Mail formuliert werden. Die vorläufigen und im Rahmen der Veranstaltung diskutierten städtebaulichen Entwürfe wurden ergänzend ab dem 09.03.23 auf der Webseite der Stadt Heiligenhafen veröffentlicht.

Die Veranstaltung wurde zahlreich besucht und es herrschte ein überaus engagiertes Interesse mit regem Austausch an den Workshopständen zur Entwicklung des Sanierungsgebietes der Innenstadt. Es fand ein beeindruckend breites Spektrum an Meinungs- und Erfahrungsaustausch zu allgemeinen Phänomenen und Wahrnehmungen der Orte und Adressen im Stadtraum statt und es wurden spezielle Anmerkungen und Hinweise zu den Themen Städtebau, Freiraum, Mobilität und ruhender Verkehr sowie zu den Nutzungen gegeben und diskutiert.

### Gespräche zum Denkmalschutz und zur Barrierefreiheit

Zu den Belangen des Denkmalschutzes für eine Sanierung und Modernisierung des öffentlichen Raumes für die geschützten Bau- und vor allem Flächendenkmäler im Bereich der Schlamer- und Achternstraße sowie zum Thema Barrierefreiheit im Sinne einer behinderten- und altersgerechten Gestaltung der öffentlichen Räume wurden ebenfalls Gespräche mit den jeweiligen Verantwortlichen geführt und die nötigen Anforderungen erörtert und abgestimmt. Außerdem wurde mit den Vertretern der betroffenen Denkmalschutzbehörden eine zusätzliche gemeinsame Ortsbegehung und Sichtung der Bestandssituation hinsichtlich der beabsichtigten Planungsvorschläge unternommen.

## 5.2 Zusammenfassung der relevanten Aussagen und Erkenntnisse für die Rahmenplanung

Grundsätzlich spiegelten die Gespräche und besonders die öffentliche Beteiligung eine breite Akzeptanz zur Rahmenplanung wider und die Entwurfsansätze und Thesen zu den Schwerpunkträumen, gemäß ihrem informellen Charakter und gemessen an den gewünschten Leitzielen des IEK, werden den Aufgabenfeldern einer starken Entwicklung für die Innenstadt gerecht.

Im Folgenden werden die für die Rahmenplanung relevanten Aussagen und Erkenntnisse der Beteiligungen thesenartig benannt, die neben den bereits verfolgten Rahmenbedingungen und Zielsetzungen zusätzlich hinzukamen oder besonders betont wurden. Hierfür werden die Themen den Kategorien Städtebau und Baustruktur, Freiflächen und Grünräume, Mobilität und ruhender Verkehr sowie

Nutzungsangebot und -verteilung zugeordnet. Die Reihenfolge der aufgezählten Erkenntnisse und Betonungen stellt dabei keine Gewichtung untereinander dar.

### Zu Städtebau und Baustruktur:

- Die Hafenkante ist identitätsstiftender Ort mit erhaltenswerter Bausubstanz. Der Erhalt stadtbildprägender Gebäude wie der Rotsteinsilo, der Jessenspeicher oder die Hafenkneipe haben eine hohe Bedeutung.
- Die Sicherung der Hafenwirtschaft genießt weiterhin hohe Priorität und die gewünschte Neuentwicklung am Standort des Jessenspeicher wird von der Rahmenplanung fixiert.
- Bezüglich des Umgangs mit Maßstäben und Dimensionierung im Bereich der Hafenkante wurde darauf hingewiesen, dass das Maß der Nachverdichtung bestandsgerecht sein und die benachbarte Altstadtbebauung berücksichtigen soll. Der Bestand stellt die maßgeblichen Voraussetzungen für eine durchschnittlichen Geschossigkeit von drei bis vier Geschossen dar. Die industriellen und wesentlich höheren Siloanlagen stellen ein Highlight als Landmarken und Besonderheit der weiterhin betriebsamen Hafenwirtschaft dar. Sie sollten nicht als heranzuziehender Maßstabsgeber für die Höhenentwicklung der weiteren Hafengebiete gelten und der spannungsvollen Silhouette als Hochpunkte erhalten bleiben. Auch am Stadtgraben und am Thulboden ist eine Neubebauung im Zusammenhang mit der angrenzenden altstädtischen Bebauung zu sehen.
- Die Aufstockungs- und Nachverdichtungspotenziale am Marktplatz und der Brückstraße wurden erkannt und sollten effektiv genutzt werden.
- Die Sanierung und gestalterische Aufwertung von größeren Einzelhandelsbetrieben wie dem Kaufhaus und dem Supermarkt sowie eine Verbindung sind von Bedeutung, aber gleichzeitig vor einem wirtschaftlichen Hintergrund zu betrachten.
- Es werden weitere Wegeverbindungen benötigt und bestehende sollen gestärkt werden, etwa die Anbindung des Suhrenpols für den Fußverkehr zum Marktplatz, die Verbindung am Stadtgraben zum Thulboden und eine zusätzliche Verbindung zwischen Stadtgraben und Marktplatz über das Grundstück des Schuhgeschäfts Schuh Armbruster.
- Auch eine stärkere barrierefrei und attraktiv gestaltete Verknüpfung zwischen Hafen und Altstadt wird erkannt und positiv gesehen. In diesem Zuge sind auch die funktionale und gestalterische Aufwertung der vier Eingangsbereiche der Altstadt und von den Sichtachsen zwischen Altstadt sowie Marktplatz und Wasserkante von Bedeutung, die nicht durch intensive Bebauung eingeschränkt werden sollen.
- Die denkmalgeschützte Mauer entlang der Altstadtkante an der Straße Am Strande ist insgesamt zu erhalten, von zusätzlichen Aufbauten freizuhalten und kann in Einzelfällen näher geprüft werden.

### Zu Frei- und Grünräumen:

- Der großzügig dimensionierte Kapitän-Willi-Freter-Platz wurde in seinen Grundzügen als autofrei gestalteter öffentlicher Platz und mit seinen vielfältigen Möglichkeiten als sehr positiv aufgenommen. Der Rahmenplan nimmt die Empfehlung eines Wettbewerbes zum Standort am Kapitän-Willi-Freter-Platz als weiterführende Maßnahme zur Ideenfindung und Gestaltung der Freiflächen auf. Die vielseitigen Möglichkeiten, aber auch Anforderungen sollen weiter qualifiziert und transparent diskutiert werden können.
- Der Erhalt des ortstypischen und traditionellen Kopfsteinpflasters, jedoch in gesägter und geschliffener Form zu Gunsten einer Barrierefreiheit sowie unter Einbindung eines einheitlichen Informations- und Leitsystems zur besseren Orientierung, wird unterstützt.
- Die Gestaltung und Gliederung der Altstadtflächen sind von den beteiligten Akteur:innen aus den Bereichen Denkmalschutz und Inklusion als stimmig und umsetzungstauglich befunden worden. Vereinzelt wurden Hinweise zur Anpassung des Blindenleitsystems gegeben, die sich auf die

Kontrastwerte und eine Alternative zum Leitstreifen in den Flächendenkmälern bezogen, um dem Charakter der Altstadt gerecht zu werden und diesen nicht unnötig zu überzeichnen.

- Eine Verbesserung der Aufenthaltsflächen im Bereich der Werftstraße und an der Fischhalle wird als positiv und zur Förderung der Erlebbarkeit des maritimen Flairs an der Hafenkante bewertet. Voraussetzung hierfür ist eine Lösung für die notwendigen Andienungs- und Stellplatzbedarfe der Anlieger:innen.
- Eine Intensivierung der Durchgrünung im Sinne schattenspendender Baumpflanzungen in den stark versiegelten Hafensflächen und Straßen wie der Hafenstraße wurde als eine wertvolle Maßnahme zur Steigerung der Aufenthaltsqualitäten gesehen.
- Im Kirchengelände wird auf eine Stärkung der gestalterischen und funktionalen Verbindung zwischen den Flächen des Stadtgrabens und dem Kirchengelände unter Verbesserung des Stadtmobiliars und zusätzlichen Begrünungsmaßnahmen hingewiesen. Bei einer Aufwertung des Vorplatzes der Kirchin- sel ist zu beachten, dass hier benötigte Stellplätze vorhanden sind.

### Zu Mobilität und ruhendem Verkehr:

- Die übergeordnete Verkehrsberuhigung der Innenstadt mit einer Umstufung der Kreisstraße auf die so benannte Südtangente wird grundsätzlich positiv gesehen. Insbesondere im Bereich „Am Strande / Am Yachthafen / Kiekut“ wurde der Wunsch nach einer Verkehrsberuhigung und -reduktion geäußert, ebenso im Bereich des Thulbodens. Einzelne und direkte Anlieger des Straßenverlaufs befürchten allerdings eine stärkere Belastung durch die Umlegung auf die Südtangente für sie.
- Neben der generellen Verkehrsberuhigung der Altstadt besteht insbesondere der Wunsch nach einem autofreien Marktplatz und der Umgestaltung der Brückstraße zur Fußgängerzone, bei gleichzeitigem Erhalt der Kurzzeitparkplätze im Umfeld des Marktplatzes und ein Sicherstellen der Erreichbarkeit von wichtigen Einrichtungen wie bspw. medizinischen Versorgungseinrichtungen.
- Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV und deren barrierefreie Gestaltung spielt insgesamt eine besonders wichtige Rolle als gute Alternative zum Pkw. Die Integration einer Haltestelle am Marktplatz und Führung einer Route durch die Altstadt wird allerdings kontrovers diskutiert und z.T. kritisch gesehen. Es wird eine zusätzliche Bushaltestelle im Lauf des Thulbodens angeregt. Zur Fahrradinfrastruktur wird insbesondere auf einen Handlungsbedarf im Bereich der Hafenkante als Durchfahrtsraum des Ostseeküsten-Radwegs hingewiesen.
- Bei Umgestaltungen von Straßenräumen im Bereich der Hafenkante für eine stärkere Nutzung des Fuß- und Radverkehrs ist zu beachten, dass hier die Belange und Anforderungen der Betriebe der intensiven Hafenvirtschaft gewahrt werden.
- Die vorgeschlagenen Mobility-Hubs werden kontrovers diskutiert. Einigkeit besteht in der Notwendigkeit von Park & Ride-Möglichkeiten mit Parkleitsystemen zur Vermeidung von Parksuchverkehren, wohingegen die Standorte Wilhelmsplatz und im Bereich des Kapitän-Willi-Freter-Platzes hinsichtlich der Dimensionen, Erreichbarkeit und Blickachsen unterschiedlich bewertet wurden. Auf die Notwendigkeit von Kurzzeitstellplätzen für das Gastgewerbe wurde hingewiesen. Der Ersatz der Stellplätze am Stadtgraben und Thulboden in einer neuen modernen Altstadtgarage als Mobility-Hub wird als wichtige und dem Marktplatz nahe Parkmöglichkeit empfunden.
- Die Sicherung von ausreichend Parkplätzen zu verschiedenen Zwecken wurde mehrfach angemerkt. Stellplätze für Gewerbetreibende sowie für Besucher:innen und Tourist:innen im Bereich der Hafenkante, Kundenstellplätze für den Einzelhandel und die abgelösten Stellplätze von Anwohner:innen werden weiterhin gewünscht und benötigt. Ebenerdige Stellplätze werden einer Tiefgarage oder einem Sockelgeschoss für den ruhenden Verkehr vorgezogen.
- Das Meinungsbild zur Umwandlung der Hafenstraße ab Ecke Poststraße zu einer Einbahnregelung und Durchfahrtsbeschränkung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist kontrovers und es werden daraus resultierende weitläufige Umfahrungen angemerkt.

- Eine entlastende Lösung für die Anbindung des Einzelhandels in Bezug auf die Andienungsmöglichkeiten zur Be- und Entladung des Supermarkts würde aufgrund der beengten Schlammerstraße begrüßt. Eine Intensivierung des Standortes in Binnenhoflage nördlich des Marktes sollte die Andienungsvorgänge gewährleisten und ausreichend Kundenstellplätze vorhalten.
- Eine verkehrliche Neuordnung des Wilhelmsplatzes erzeugt ein kontroverses Meinungsbild. Es wird befürchtet, dass eine andere Lösung als der bestehende Kreisverkehr die vorhandenen Verkehre nicht aufnehmen kann, der Knotenpunkt unter dem saisonal hohen und durch Schwerlastverkehr geprägten Verkehrsaufkommen nicht funktionsfähig ist und es zu Rückstauungen kommt.

### Zu Nutzungsangebot und -verteilung:

- Eine frequenzfördernde und öffentliche, kulturelle Nutzung am Stadtgraben wird von den Bürger:innen bestätigt und für die Rahmenplanung auf dem Bau Feld zum Thulboden hin fixiert. Es werden eine Vielzahl von beispielhaften Nutzungen der Jugendpflege sowie Bildungs- oder Betreuungsangeboten angegeben und der Bedarf einer größeren und multifunktional verwendbaren Räumlichkeit für diverse Anlässe und Veranstaltungen für Alle wird am Standort betont. Der Bezug zum Heimatmuseum und deren Bedarfe in Synergie zum Neubau werden erkannt. Die südlich vom Thulboden liegende Fläche am Stadtgraben könnte für ein Ärztehaus und dauerhaftes Wohnen reserviert werden.
- An der Hafenkante ist einerseits die Sicherung der Funktionalität des Wirtschaftshafens von Belang, die durch hafenauffines Kleingewerbe ergänzt werden könnte. Andererseits werden in den Beteiligungen weitere Nutzungen gewünscht, die zu einer Nutzungsmischung beitragen. Gastgewerbliche und touristische Nutzungen, Wohnen in saisonaler und, insbesondere hervorgehoben, in dauerhafter Form sind ebenso vorstellbar wie eine vorgeschlagene maritim ausgerichtete Bildungs- und Forschungseinrichtung an Hafenkante und Wilhelmsplatz, z.B. am Jessenspeicher, als zusätzliche Ankernutzung und dauerhafte Bleibeperspektive gerade für die jüngere Generation. Eine planungsrechtliche Vorbereitung und Absicherung der flexiblen Nutzungsmischung könnten durch die Festsetzung eines Urbanen Gebiets ermöglicht werden.
- Im Bereich des Kapitän-Willi-Freter-Platzes werden frequenzfördernde Nutzungen in den Erdgeschossen der Neubauten bevorzugt (z.B. gegenüber der Setzung eines Parkdecks), die wasseraffin und wertig ausgerichtet sind. Auch multifunktionale Nutzungen werden vorgeschlagen.
- Die Attraktivierung und Steigerung der innerstädtischen Verweil- und Aufenthaltsqualität durch zusätzliche Veranstaltungen und durch ergänzendes Nutzungsangebot für unterschiedliche Zielgruppen soll besonders auf dem Marktplatz zum Tragen kommen.
- Eine Förderung von besonders frequenzbringendem Einzelhandel in der Altstadt im Zusammenspiel mit einer Stärkung der ansässigen Gastronomien werden als so benannte „Einkaufsmagneten“ bezeichnet und als besonders wichtig erkannt, im Gegensatz zu den vor Ort befindlichen passiven Dienstleistern, wie z.B. Makler- und Versicherungsbüros. Die Angebote der Altstadt sollten insgesamt generationsübergreifend ausgelegt sein und auch jüngeres Publikum anziehen.
- Für eine langfristige Perspektive des Rewe-Marktes zeigt sich insbesondere Handlungsbedarf bei der Andienung und bei zusätzlicher Verkaufsfläche. Die Option einer Neuordnung des bestehenden Supermarktes im Sinne eines Neubaus, der sich optimiert organisieren lässt und im Gegensatz zur jetzigen Situation noch zusätzliche Wohnnutzungen als Obergeschosse aufnehmen könnte, wurde als positive Nachverdichtungsmöglichkeit erkannt und auch ein möglicher Zusammenschluss als Verbund von Supermarkt und angrenzendem Kaufhaus wurde bereits in Betracht gezogen.
- Für das Kaufhaus wird seitens des Betreibers eine stärkere Erlebbarkeit des Einkaufens und der Produkte in den Fokus genommen. Dies ließe sich mit einem Vorschlag zur zusätzlichen Intensivierung einer besonderen Dachnutzung im gastronomischen Bereich denkbar vereinbaren. Eine der vom Planungsteam vorgestellten Entwicklungsvarianten als mögliche Kombination von ebenerdigen Einzelhandel mit aufgehenden Wohn- und Dienstleistungsnutzungen könnte ebenfalls eine Reaktion auf das Phänomen der derzeitigen Verlagerung des Einzelhandels hin zum Online-Shopping sein. Allerdings ist das momentane Angebot auch stark auf touristische Bedarfe ausgelegt und erscheint daher resistenter gegenüber diesem Trend.

## 6 Der städtebauliche Rahmenplan

### 6.1 Das räumliche Leitbild für die Innenstadt Heiligenhafens

Das räumliche Leitbild bildet das strukturelle und inhaltliche Grundgerüst der angestrebten Entwicklung zur Stärkung der Innenstadt Heiligenhafens als maritim geprägte und historisch gewachsene Stadt am Wasser und übersetzt damit die übergeordneten Leitlinien und deren Entwicklungsziele in eine räumliche Grundstruktur. Im Grundsatz sieht es vor die historische Altstadt mit den Hafenuartieren als Erweiterung der Innenstadt und wieder hin zu einem attraktiven Gegenpol der positiven, aber dynamischen Entwicklung von Steinwarder zu entwickeln. Das Fortschreiben der bestehenden strukturellen Gegebenheiten und das Aufgreifen und die Weiterentwicklung der vorhandenen Veranlagungen und Begabungen bildet die Grundlage für ein spannungsvolles Wechselspiel der unterschiedlichen Stadtquartiere. Durch die Sicherung und Fortschreibung der Wasserachsen als verbindendes Element sollen die Stadträume stärker miteinander verzahnt und ihre unterschiedlichen Qualitäten für Bewohner:innen und Gäste der Stadt erlebbarer werden.

Der heute bereits so benannte Kapitän-Willi-Freter-Platz soll als neuformulierter großzügiger Platzraum den gesamtstädtischen Kristallisationspunkt der bedeutsamen Innenstadtanlieger – Altstadt, Hafen und Steinwarder - in zentraler Wasserlage und Übergang von Binnensee zu Ostsee bilden. Eine attraktive Platzsituation als Übergangs- und Eingangsbereich bietet die Möglichkeit die unterschiedlichen Stadtquartiere an einem zentralen Ort miteinander zu verbinden. Dieser ergibt sich aus der Fortsetzung des Altstadtlauf der Brückstraße nach Norden und ist über diesen direkt Richtung Süden mit dem Marktplatz, dem Herzstück und die Mitte der Altstadt verbunden. Hierhin besteht zudem das Potenzial, dass sich die Stadt durch ein neues Foyer am Wasser repräsentativ inszeniert und eine maritime Visitenkarte der Innenstadt ausgebildet wird, die gleichzeitig einen orientierungswirksamen Trittstein für die benachbarten Gäste auf Steinwarder bietet.



Abb. 55: Rahmenplan (Leitidee)

## 6.2 Das Zielkonzept des Rahmenplangebietes

Grundlage des Zielkonzeptes der Rahmenplanung bilden die folgenden Leitlinien des IEK, die einen übergeordneten Charakter aufweisen und sich auch im Prozessverlauf der Rahmenplanung als weiterhin richtungweisend bestätigt haben. Die Leitziele wurden übernommen und deren Entwicklungsziele in den folgenden Kapiteln themenbezogen konkretisiert, ergänzt und vertieft.

### Leitlinien für die Innenstadt Heiligenhafen

- Mobilität sicherstellen und Stadträume barrierefrei vernetzen
  - Baukultur bewahren und Stadtgestalt nachhaltig entwickeln
  - Öffentliche Räume erhalten, aufwerten und multifunktional bespielen
  - Starke und lebendige Innenstadt fördern und sichern
  - Wohnen und Leben für Alle - Daseinsvorsorge sichern und ausbauen
  - Gemeinsam Stadt gestalten
- 
- Querschnittsziele: Umwelt-, Klimaschutz und Klimaanpassung

### 6.2.1 Verkehrskonzept

#### Umstufung und Verlagerung der Kreisstraße als Grundvoraussetzung

Zur Erreichung des Leitbildes für das Sanierungsgebiet bedarf es insbesondere einer entscheidenden verkehrliche Neuordnung. Die heutige Kreisstraße bildet in ihrer derzeitigen Lage im Übergang von Altstadt zum Hafen sowie zum weiter nördlich gelegenen Ferienquartier Steinwarder eine wahrnehmbare Zäsur und Barriere. Die geplante Umstufung und Umlegung der Kreisstraße K42 von ihrem jetzigen Verlauf auf die so genannte Südtangente bildet die Grundvoraussetzung zur Behebung der im innerstädtischen Bereich größten verkehrsbedingten Konflikte und einer barrierefreien Vernetzung zwischen Altstadt und Hafen sowie Binnen- und Ostsee. Durch die gemeindliche Planungshoheit kann die Stadt ihre Eingriffsmöglichkeiten zugunsten einer barrierearmen Gestaltung nutzen. Darauf aufbauend wird für den Verlauf der jetzigen Kreisstraße in den Abschnitten Am Strande, Kiekut, Hafenstraße sowie dem Wilhelmsplatz und dem Kapitän-Willi-Freter-Platz die Auslobung eines verkehrsplanerischen und freiraumplanerischen Wettbewerbs vorgeschlagen. Hierin ist auch eine mögliche Einbahnregelung im Bereich der Hafenstraße und Kiekut sowie eine Durchfahrtsbeschränkung und Ausbildung einer Kommunaltrasse, die nur für den ÖPNV, Radverkehre, evtl. Taxis und Fußgänger:innen vorbehalten ist, zu prüfen. Zu berücksichtigen sind hierbei die notwendige Erschließung von Anlieger:innen sowie die Ver- und Entsorgung der Hafenvirtschaft und Bestandsbetriebe.

Im Zuge der Umlegung der Kreisstraße auf den Verlauf der Südtangente sollen die Knotenpunkte und Eingangsbereiche in die Innenstadt aufgewertet werden. Hierzu zählen neben dem Kapitän-Willi-Freter-Platz, der Wilhelmsplatz sowie die Eingangsbereiche entlang der Schmiedestraße.

### **Verkehrliche Neuordnung im Bereich des Kapitän-Willi-Freter-Platzes**

Um das Potenzial eines neuen orientierungswirksamen Platzbereiches mit Aufenthaltsqualität am Kapitän-Willi-Freter-Platz ausbilden zu können, bedarf es in diesem Bereich einer geänderten Verkehrsführung. Vorgeschlagen wird eine nach Westen orientierte Verschiebung der Anbindung nach Steinwarder, um den Knotenpunkt räumlich zu entzerren und die Durchgangsverkehre seitlich vorbeizuführen. Die bisherige Beeinträchtigung der Platzfläche durch die mittig und diagonal kreuzende Verkehrsführung würde dadurch aufgelöst und der wichtige Übergangsbereich durch die Neuordnung für alle Verkehrsteilnehmenden überschaubarer und insbesondere für den Fußgänger:innen und Radfahrende sicherer gestaltet. Die vorgeschlagene Änderung der Verkehrsführung sollte als Rahmenbedingung für den verkehrsplanerischen und freiraumplanerischen Wettbewerb formuliert werden.

### **Reduzierung großflächiger Stellplatzanlagen und Ersatz durch Mobility-Hubs**

Neben der Kreisstraße zählen die weitläufigen Stellplatzflächen entlang der Binnenseepromenade sowie auf dem Kapitän-Willi-Freter-Platz zu den großen Barrieren für den Fuß- und Radverkehr, die zurzeit noch die Verknüpfung zwischen Altstadt, Hafenkante, Ost- und Binnensee verhindern und die Aufenthaltsqualitäten des öffentlichen Raumes negativ beeinflussen. Zur Reduzierung des ruhenden Verkehrs wird als Ersatz die Bündelung von Stellplätzen in Mobility-Hubs vorgeschlagen, in denen neben Parkplätzen ergänzende Nutzungsmöglichkeiten integriert werden sollen. Als ein Standort bietet sich die Fläche am Stadtgraben in direkter Nähe zum Einzelhandels- und Nahversorgungszentrum und Marktplatz an. Zudem sollen bei der Entwicklung des Bereichs der Hafenkante eine weitere Möglichkeit geprüft werden. Im Bereich des Kapitän-Willi-Freter-Platzes ist im Zuge des geplanten verkehrsplanerischen und freiraumplanerischen Wettbewerbs eine Alternativfläche für wegfallende Stellplätze zu definieren.

### **Verkehrsberuhigte Innenstadt inklusive Modernisierung und Instandsetzung der Straßenzüge**

Um eine Erlebbarkeit und barrierefreie Altstadt in ihrer Entwicklung zu fördern, bedarf es einer umfassenden allgemeinen Verkehrsberuhigung der Altstadtinnenbereiche. Derzeit sind die vier Altstadtläufe sowie besonders die zum Binnensee führenden Erschließungen Schlamerstraße, Fischerstraße und Achterstraße in der touristischen Saison stark belastet und es kommt zu diversen Konfliktsituationen in der Belegung der für die Anlieger:innen vorbehaltenen Stellplätze. Des Weiteren stellen die Durchfahrten sowie das informelle Kurzzeitparken auf dem Marktplatz einen ungewünschten Verlust an Aufenthaltsqualität und Erlebbarkeit dar, den es zu beheben gilt. Hierzu wird eine Durchfahrtsbeschränkung, die mithilfe von Einbahnregelungen insbesondere zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und ruhenden Verkehrs auf dem Marktplatz führen soll. Für die Brückstraße wird zu Gunsten von Barrierefreiheit und als wichtigster Einzelhandelslauf der Altstadt mit Anbindung zum Hafen die Einrichtung einer Fußgängerzone vorgeschlagen. Lieferverkehre sowie die Befahrbarkeit von Anliegern und mobilitätseingeschränkten Personen sind weiterhin vorgesehen.

Neben der Durchgangsbeschränkung spielen die Modernisierung und Instandsetzung der Straßenräume nach den Vorgaben des Material- und Gestaltungshandbuchs insbesondere im Sinne einer barrierefreien Gestaltung eine wesentliche Rolle zur Qualifizierung der öffentlichen Räume Innenstadt.

### **Konzept zur Barrierefreiheit**

Das im Rahmen des Material- und Gestaltungshandbuchs (MUG) entwickelte Konzept zur Barrierefreiheit baut auf den entsprechenden DIN-Normen auf. Diese normenbasierten Regelungen werden in Straßen mit abnehmender Bedeutung für den motorisierten Verkehr, wie in der denkmalgeschützten Achterstraße und Schlamerstraße sowie den Wohnstraßen auf das notwendige Minimum reduziert, um zu einfachen, aber trotzdem klaren Bauweisen zu kommen. Grundsätzlich erfolgt die Führung von sehingeschränkten Nutzer:innen in der Innenstadt von Heiligenhafen an den Hauskanten oder an ertastbaren Hochborden an den Grundstücksgrenzen. An Gehwegüberfahrten zu privaten Grundstücksflächen werden sogenannte Roll- oder Rampenborde mit taktilen Leitelementen vorgesehen, um ein durchgängiges Leitsystem auch an diesen Überfahrten sicherzustellen. Wo Warenauslagen wie in der Brückstraße oder

Außengastronomie wie am Marktplatz oder zukünftig am Kapitän-Willi-Freter-Platz die Führung an Hauskanten oder Grundstücksgrenzen verhindern, müssen taktile Leitelemente abgerückt von den Haus- und Grundstücksfluchten an den Rändern der Hauptlaufzonen eingebaut werden.

### **Stärkung des ÖPNV und der Mikromobilität als Alternative zum motorisierten Individualverkehr**

Zur Förderung des ÖPNV als wichtiges Alternativangebot zum motorisierten Individualverkehr (MIV) wird entsprechend der Empfehlungen des Verkehrskonzeptes die Änderung der Buslinienführung durch die Altstadt mit Anbindung des Marktplatzes durch eine zusätzliche Bushaltestelle vorgeschlagen. Zur Stärkung des Radverkehrs ist die Führung einer Radroute entlang der Südtangente zusammen mit der Verlegung der Kreisstraße zu prüfen. Der Ostseeküstenradweg soll über die Hafestraße, Kiekut und entlang des Kapitän-Willi-Freter-Platzes geführt werden. Die genaue Führung ist im Rahmen des Mobilitätskonzeptes zu prüfen. Entlang der Hauptrouten für den Radverkehr sollen Micromobility-Hubs, die Flächen und Angebote für Fahrräder, E-Bikes und Roller bereitstellen können, zur weiteren Förderung alternativer Mobilitätsangebote eingerichtet werden. Hierbei bieten sich viel frequentierte Standorte wie bspw. die Integration der Entwicklung auf der Fläche am Stadtgraben, im Bereich des Stadtparks oder an der Binnenseepromenade an.

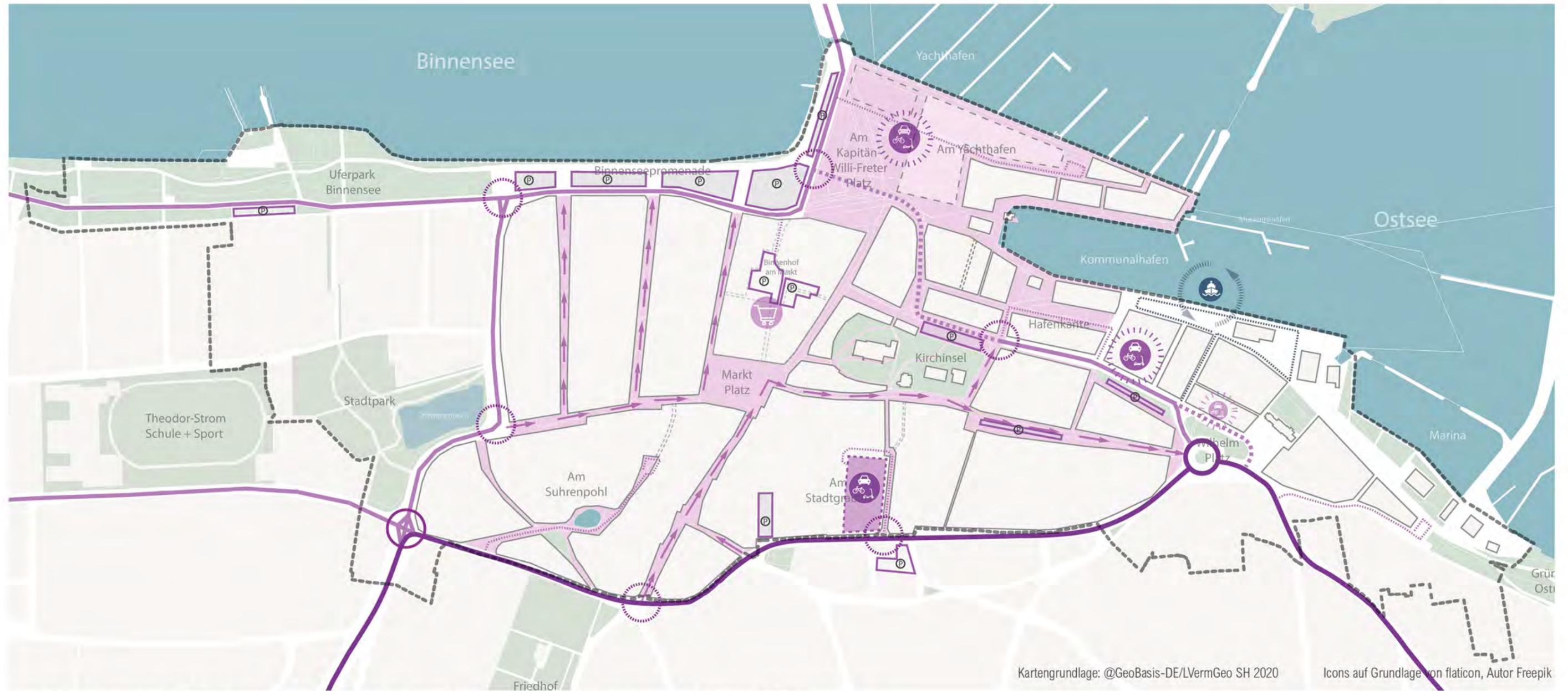
#### **Entwicklungsziele Verkehr**

- Die verkehrliche Neuordnung der Innenstadt hebt vorhandene Barrieren auf, als Grundlage für eine stadträumliche Vernetzung.
- Ein attraktives und barrierefreies Fuß- und Radverkehrsnetz durchzieht die Innenstadt und verbindet Stadt- und Erholungsräume.
- Die Innenstadt ist überörtlich für Pendler:innen wie Besucher:innen gleichermaßen gut angebunden und bietet Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV).

Betonung im  
Rahmenplan

Die übergeordnete Verkehrsneuordnung der Kreisstraßenführung auf der Südtangente wird vollzogen und die Altstadt wächst über den nördlichen Altstadtring engmaschig und barrierearm mit dem Hafen und den Wasserkanten zusammen.

Die infrastrukturelle Anbindung und reibungslose Ver- und Entsorgung der wertvollen Hafenwirtschaft und gewerblichen Bestandsbetriebe sind trotz strukturell neuzuordnender Eingriffsmöglichkeiten an den betroffenen Standorten weiterhin uneingeschränkt zu gewährleisten oder wiederherzustellen.



Kartengrundlage: @GeoBasis-DE/LVermGeo SH 2020

Icons auf Grundlage von flaticon, Autor Freepik

Verkehrskonzept - MIV + ruhender Verkehr - Variante Erhalt Kreisverkehr am Wilhelmplatz



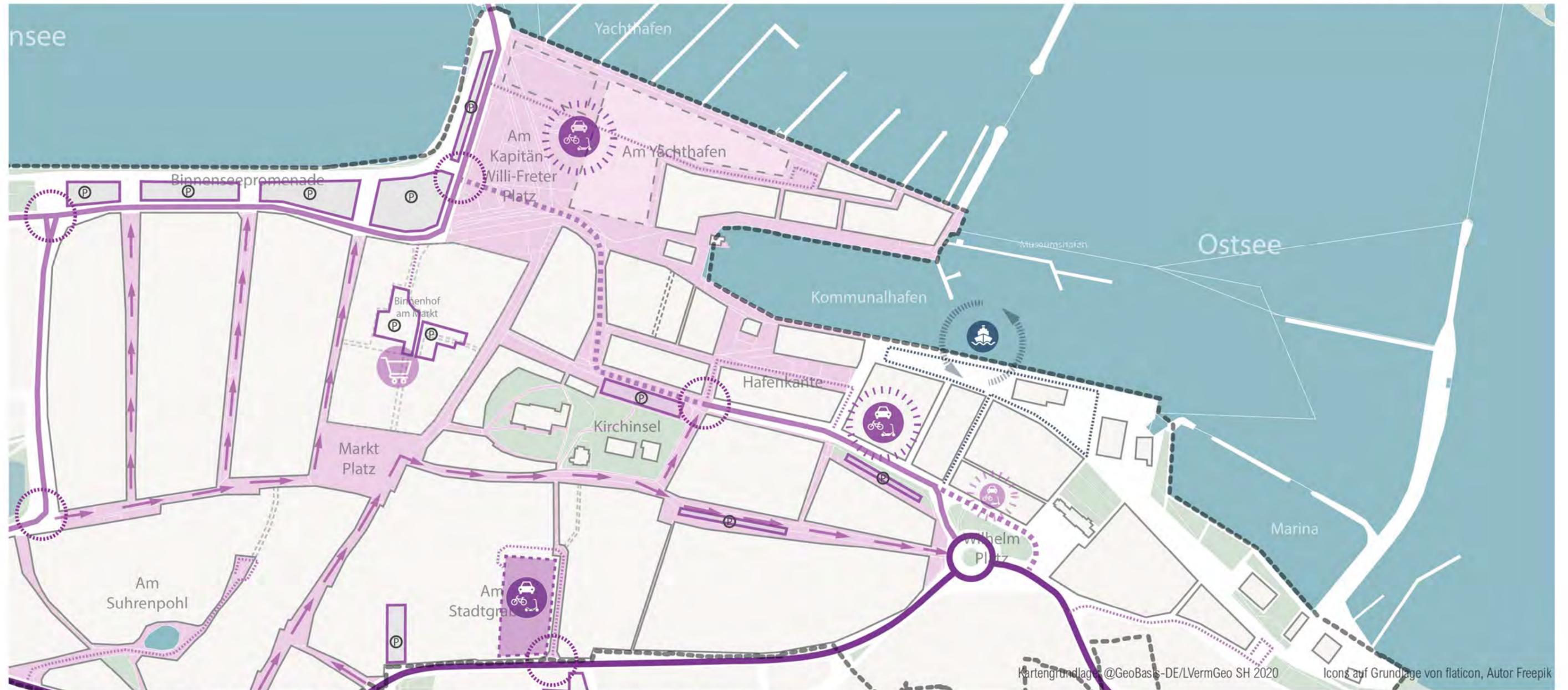
Legende

- Grenze Sanierungsgebiet
- Gebäude
- Flurstücke
- Grünflächen
- Wasser

- Kreisstraße (nach Umwidmung)
- Haupterschließung
- Verkehrsberuhigte Sonderregelung
- Nebenerschließung
- verkehrsberuhigter Bereich / Shared-Space / Fußgängerzone

- Einbahnregelung Altstadt
- Parkplätze
- Suchraum ruhender Verkehr (Standortprüfung)
- Mobility-Hub

- Logistik Hafenwirtschaft / Anleger- und Verladebereich
- Haupterschließung Hafenwirtschaft
- Signalisierung Übergänge (LSA) Bestand / Ausbau

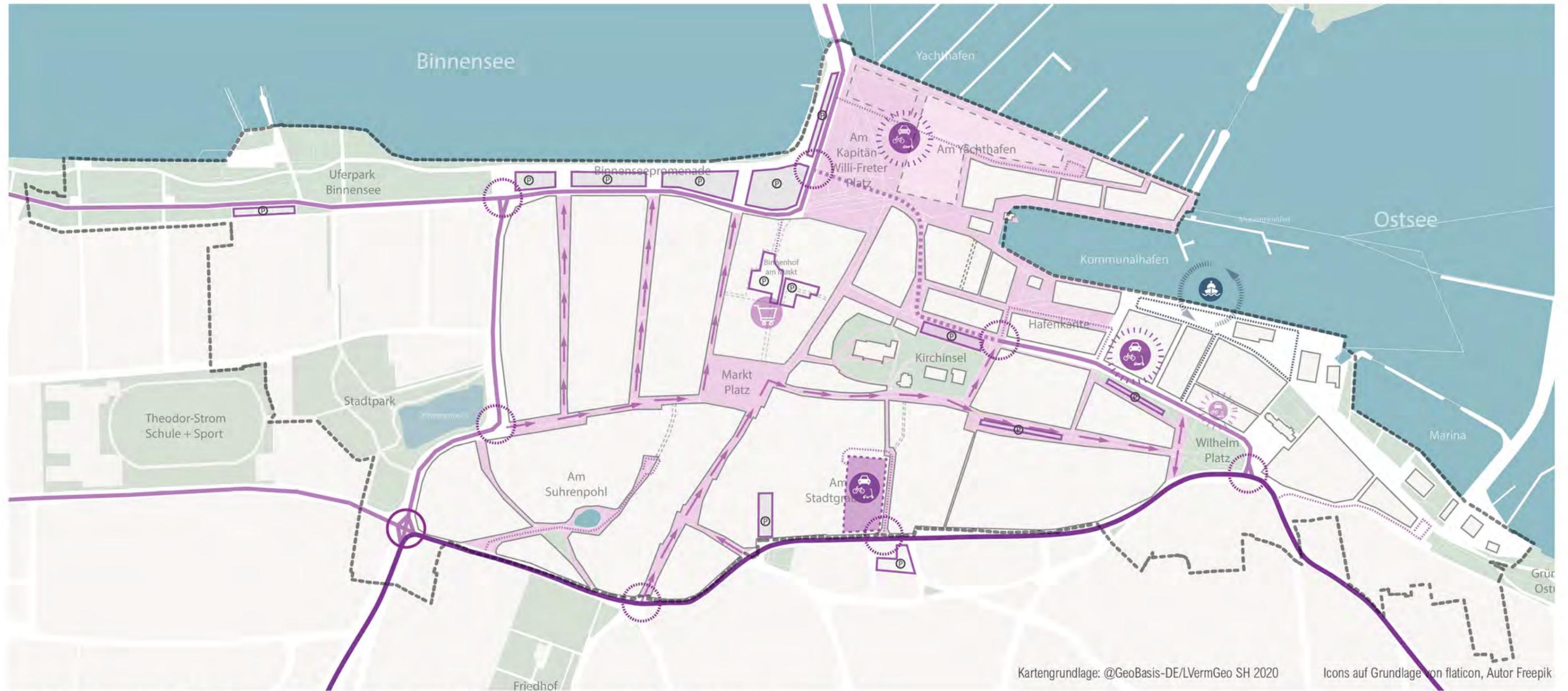


Verkehrskonzept - MIV + ruhender Verkehr - Variante Erhalt Kreisverkehr am Wilhelmplatz (Ausschnitt Schwerpunkträume)



Legende

- Grenze Sanierungsgebiet
- Gebäude
- Flurstücke
- Grünflächen
- Wasser
- Kreisstraße (nach Umwidmung)
- Haupteerschließung
- Verkehrsberuhigte Sonderregelung
- Nebeneerschließung
- verkehrsberuhigter Bereich / Shared-Space / Fußgängerzone
- Einbahnregelung Altstadt
- Parkplätze
- Suchraum ruhender Verkehr (Standortprüfung)
- Mobility-Hub
- Logistik Hafenwirtschaft / Anleger- und Verladebereich
- Haupteerschließung Hafenwirtschaft
- Signalisierung Übergänge (LSA) Bestand / Ausbau



Kartengrundlage: @GeoBasis-DE/LVermGeo SH 2020

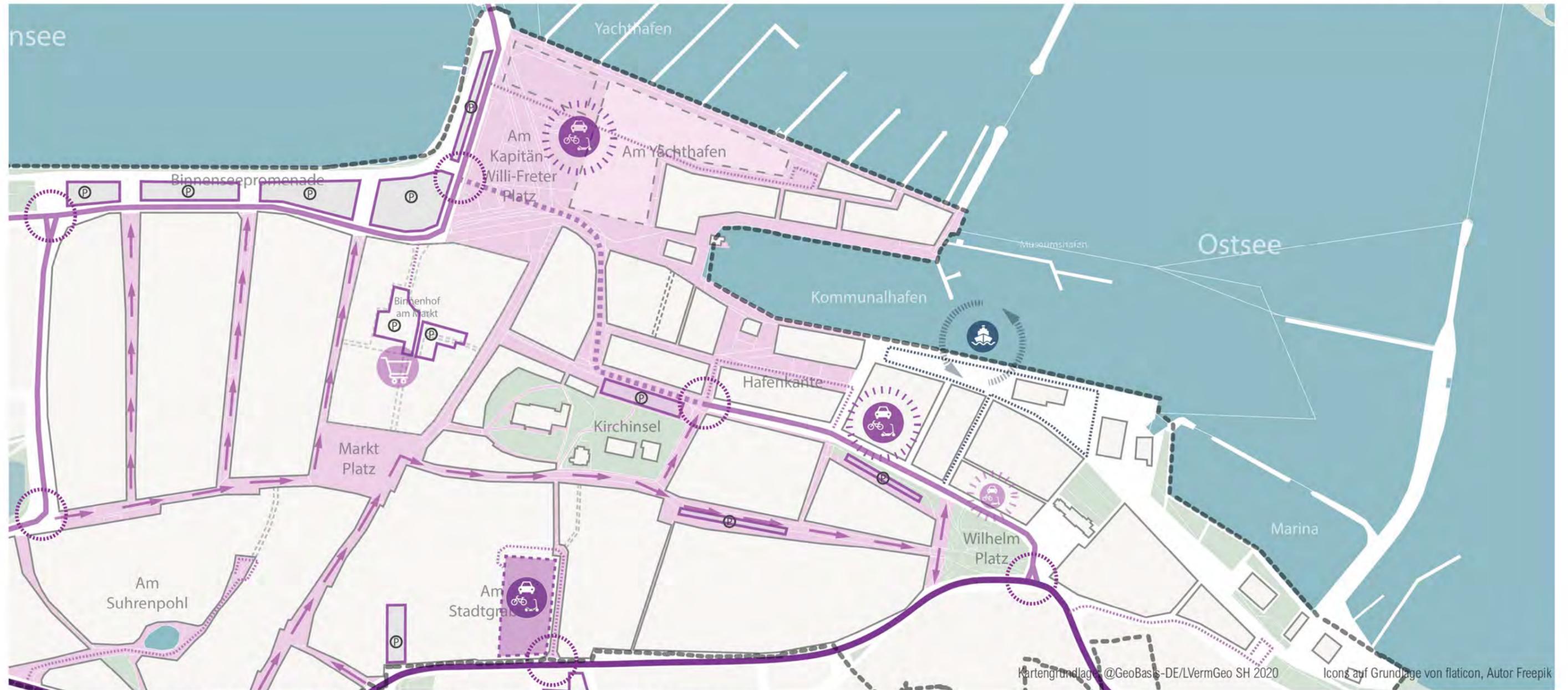
Icons auf Grundlage von flaticon, Autor Freepik

## Verkehrskonzept - MIV + ruhender Verkehr - Variante Neuordnung Wilhelmplatz



### Legende

- |                         |   |   |  |
|-------------------------|---|---|--|
| Grenze Sanierungsgebiet | Kreisstraße (nach Umwidmung)                              | Einbahnregelung Altstadt                    | Logistik Hafenwirtschaft / Anleger- und Verladebereich |
| Gebäude                 | Haupterschließung   | Parkplätze                                  | Haupterschließung / Logistik Hafenwirtschaft           |
| Flurstücke              | Verkehrsberuhigte Sonderregelung                          | Suchraum ruhender Verkehr (Standortprüfung) | Signalisierung Übergänge (LSA) Bestand / Ausbau        |
| Grünflächen             | Nebenerschließung   | Mobility-Hub                                |  |
| Wasser                  | verkehrsberuhigter Bereich / Shared-Space / Fußgängerzone |   |  |

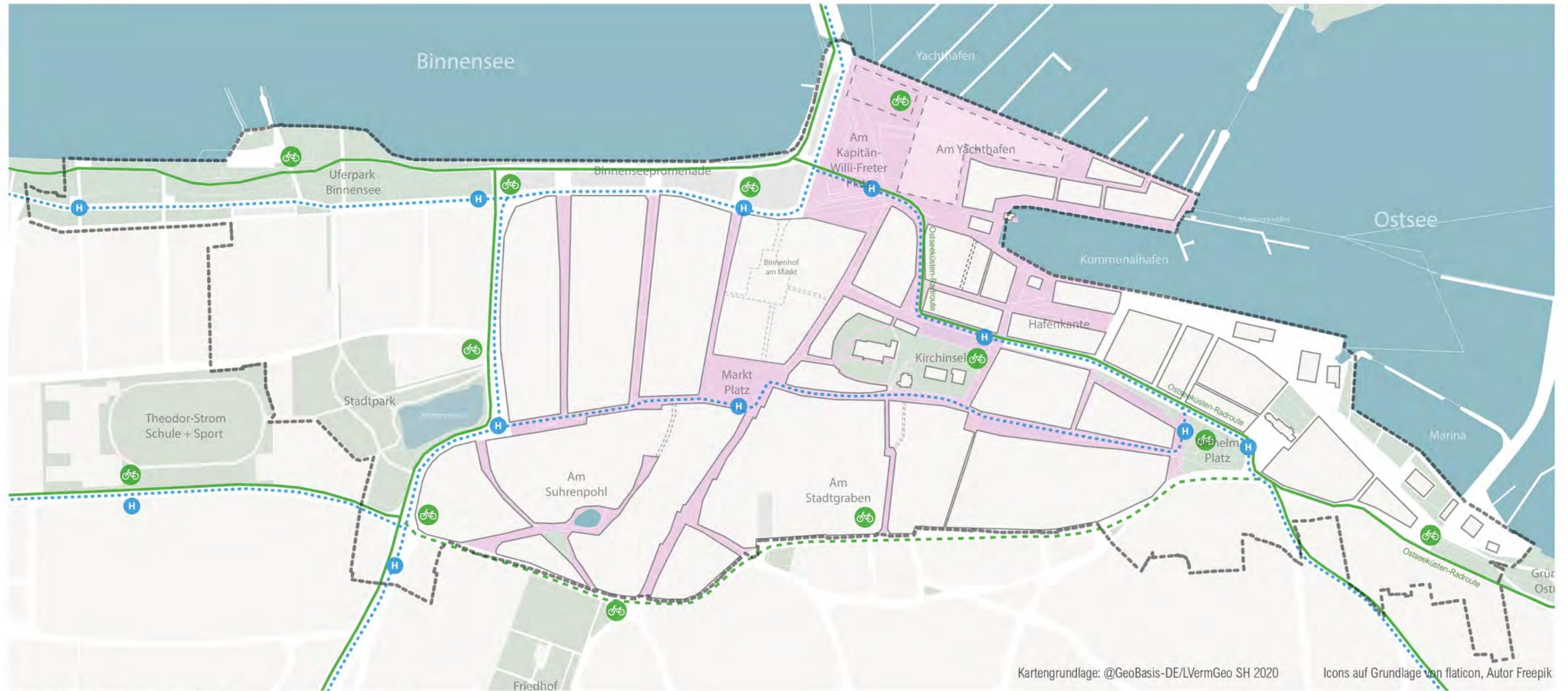


Verkehrskonzept - MIV + ruhender Verkehr - Variante Neuordnung Wilhelmplatz (Ausschnitt Schwerpunkträume)



Legende

- Grenze Sanierungsgebiet
- Gebäude
- Flurstücke
- Grünflächen
- Wasser
- Kreisstraße (nach Umwidmung)
- Haupterschließung
- Verkehrsberuhigte Sonderregelung
- Nebenerschließung
- verkehrsberuhigter Bereich / Shared-Space / Fußgängerzone
- Einbahnregelung Altstadt
- Parkplätze
- Suchraum ruhender Verkehr (Standortprüfung)
- Mobility-Hub
- Logistik Hafenwirtschaft / Anleger- und Verladebereich
- Haupterschließung Hafenwirtschaft
- Signalisierung Übergänge (LSA) Bestand / Ausbau



## Verkehrskonzept - ÖPNV + Mikromobilität

### Legende

- Grenze Sanierungsgebiet
- Gebäude
- Flurstücke
- Grünflächen
- Wasser
- Route ÖPNV
- Haltestelle ÖPNV
- Hauptroute Fahrrad
- zu prüfende Radroute
- Micromobility-Hub (Fahrrad / E-Bike / Roller)
- verkehrsberuhigter Bereich / Shared-Space / Fußgängerzone



## 6.2.2 Öffentlicher Raum und Freiflächenkonzept

### Ein gut vernetztes Freiraumgerüst

Insgesamt wird eine verstärkte Aufwertung und barrierefreie Vernetzung der momentan für sich allein und mit wenig Aufenthaltsqualitäten vorfindbaren öffentlichen Freiräume vorgeschlagen. Ein ganzheitliches und übergeordnetes Freiraumgerüst soll die einzelnen Qualitäten und verborgenen Potenziale miteinander verknüpfen und damit sowohl für Gäste wie auch die Bürger:innen Heiligenhafens gut auffindbar und vielseitig nutz- und erlebbar gestalten. Es soll einladen zu abwechslungsreichen Spaziergängen und gut geführten Rundgängen, die besonders zur höheren Frequentierung der Innenstadt durch Tourist:innen beitragen soll, um eine Revitalisierung der gesamten Innenstadt zu fördern. Neben der Schaffung und Qualifizierung von Wegeverbindungen, der barrierefreien Gestaltung der Altstadtläufe und der Aufwertung der Promenaden, besteht großes Potenzial in der Aufwertung der öffentlichen Grünanlagen als wohnungsnahe Erholungsräume sowie attraktive Freizeiträume. Dazu gehören der Stadtpark, die Kirchinsel und der Wilhelmsplatz. Zudem besteht durch die verkehrliche Neuordnung der Innenstadt großes Potenzial in der Freilegung der Wasserachsen, durch die die maritimen Qualitäten der Stadt am Wasser stärker betont und die barrierefreie Vernetzung zwischen der charakteristischen Altstadt, dem Hafen und den Wasserlagen gefördert wird.

### Qualitätvolle Platzbereiche als Treffpunkte und Aufenthaltsorte

Im übergeordneten Leitbild, das vorsieht die Altstadt stärken mit dem Hafen zur Innenstadterweiterung zu verbinden, bildet der Bereich des Kapitän-Willi-Freter-Platzes einen neuen stadträumlichen Kristallisationspunkt, der als Trittstein fungiert und die zentralen Bereiche der Innenstadt – Altstadt, Hafen und Steinwarder - sowie die Zugänge und Blickachsen zu den verschiedenen Wasserräumen an einem Ort zusammenführt. Zudem bauen die beiden wichtigsten traditionellen und historisch gewachsenen Platzräume des innerstädtischen Gefüges mit dem Marktplatz und dem umbauten Wasserraum des Kommunalhafens eine wertvolle Wechselwirkung auf. Der Marktplatz soll dabei nach den Vorgaben des Material- und Gestaltungshandbuchs aufgewertet und im Bereich der Hafenkante ein neuer Platzraum südlich der Hafenkneipe als neuer Treffpunkt mit Bezug zum Wasser gestaltet werden.

### Berücksichtigung der Klimafolgenanpassung bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes

Heiligenhafen hat bereits ein Klimaschutzkonzept für die Stadt erstellen lassen und auch dementsprechend einzelne Maßnahmen umgesetzt. Im öffentlichen Raum zeigen sich die Probleme des Klimawandels weiterhin vor allem bei Starkregenereignissen, die in Folge des Klimawandels häufiger und stärker ausfallen und durch die zunehmende Hitzebelastung in langanhaltenden, sommerlichen Wärmeperioden. Die Risiken verschärfen sich vor allem in dicht bebauten und stark versiegelten Bereichen wie der Innenstadt. Maßnahmen für einen wassersensiblen Umbau des öffentlichen Raums und die Schaffung angenehmer, kleinklimatischer Verhältnisse sollten daher im Zentrum bei der Erreichung von Zielen der Klimafolgenanpassung stehen.

### Teilentiegelungen, Retentionsräume und Versickerungsflächen

Die fast vollständig versiegelten Straßen und Plätze der Altstadt bieten heute fast keine Retentionsräume oder Möglichkeiten zur Versickerung von Regenwasser. Zudem ist häufig die Kanalisation für die Starkregenereignisse nicht mehr ausreichend dimensioniert. Es fehlen ausreichend dimensionierte Pufferräume und vorsorgende Maßnahmen, um auf die in Zukunft immer häufiger auftretenden Starkregenereignisse vorbereitet zu sein. Bei der Umgestaltung der öffentlichen Räume in der Innenstadt sollen daher Möglichkeiten für Teilentsiegelungen genutzt werden, neue Retentionsräume geschaffen sowie die Anlage neuer Grünflächen und Baumpflanzungen gefördert werden. Teilentsiegelungen von Stellplätzen und versickerungsoffene Beläge ermöglichen es einen Teil des anfallenden Regenwassers dezentral vor Ort zurückzuhalten und gleichzeitig einen Beitrag zur Verdunstungskühlung zu leisten. Die historischen Pflas-

termaterialien der Altstadt sind hier ein gutes Vorbild, das auch auf neu anzulegende öffentliche Räume übertragen werden kann. In Bereichen, die mit Betonpflaster befestigt werden, sollten entweder versickerungsoffene Fugen oder versickerungsfähiges Pflaster zum Einsatz kommen.

### **Pflanzflächen und Gehölzstrukturen**

Baumpflanzungen sind ein weiteres wichtiges Element der Überflutungs- und Hitzevorsorge in den Städten. Die Baumpflanzungen in der Innenstadt von Heiligenhafen sollen in leicht vertieften Baumscheiben erfolgen, um das anfallende Regenwasser den Bäumen direkt zuzuleiten und um gleichzeitig Retentionsräume bei Starkregenereignissen zur Verfügung zu stellen. Ergänzend zu den vertieften Baumscheiben sollen sogenannte Baumrigolen zum Einsatz kommen. Mit den Baumpflanzungen und durch ihre Schattenspende Wirkung kann die starke Aufheizung von befestigten Flächen in sommerlichen Hitzeperioden verringert werden. Durch die Kombination von neuen Pflanzflächen und Maßnahmen zur Teilentsiegelung kann Regenwasser direkt versickert und dem natürlichen Wasserkreislauf wieder zugeführt werden. Gleichzeitig kann mit den neu gepflanzten Bäumen und neu angelegten Grünflächen ein Beitrag zur Verdunstungskühle geleistet werden.

### **Aufwertung der unversiegelten Grün- und Platzbereiche**

Neben der Aufwertung der stark versiegelten Bereiche der Innenstadt haben im Sinne der Klimafolgeanpassung die großflächigen unversiegelten Grünräumen und Freiflächen eine hohe Bedeutung. Der Stadtpark und die Kirchinsel sollte sowohl für Gäste der Stadt als auch für Bewohner:innen als wohnungsnaher Erholungsräume qualifiziert und aufgewertet werden. Bei der Einrichtung und dem Umbau von Platzbereichen wie dem Marktplatz, dem Wilhelmsplatz, dem Platz an der Hafenkante und den Kapitän-Willi-Freter-Platz sind zudem Maßnahmen zur Klimafolgeanpassung zu integrieren, um das Mikroklima vor Ort positiv zu beeinflussen.

## **Entwicklungsziele Öffentlicher Raum und Freiflächen**

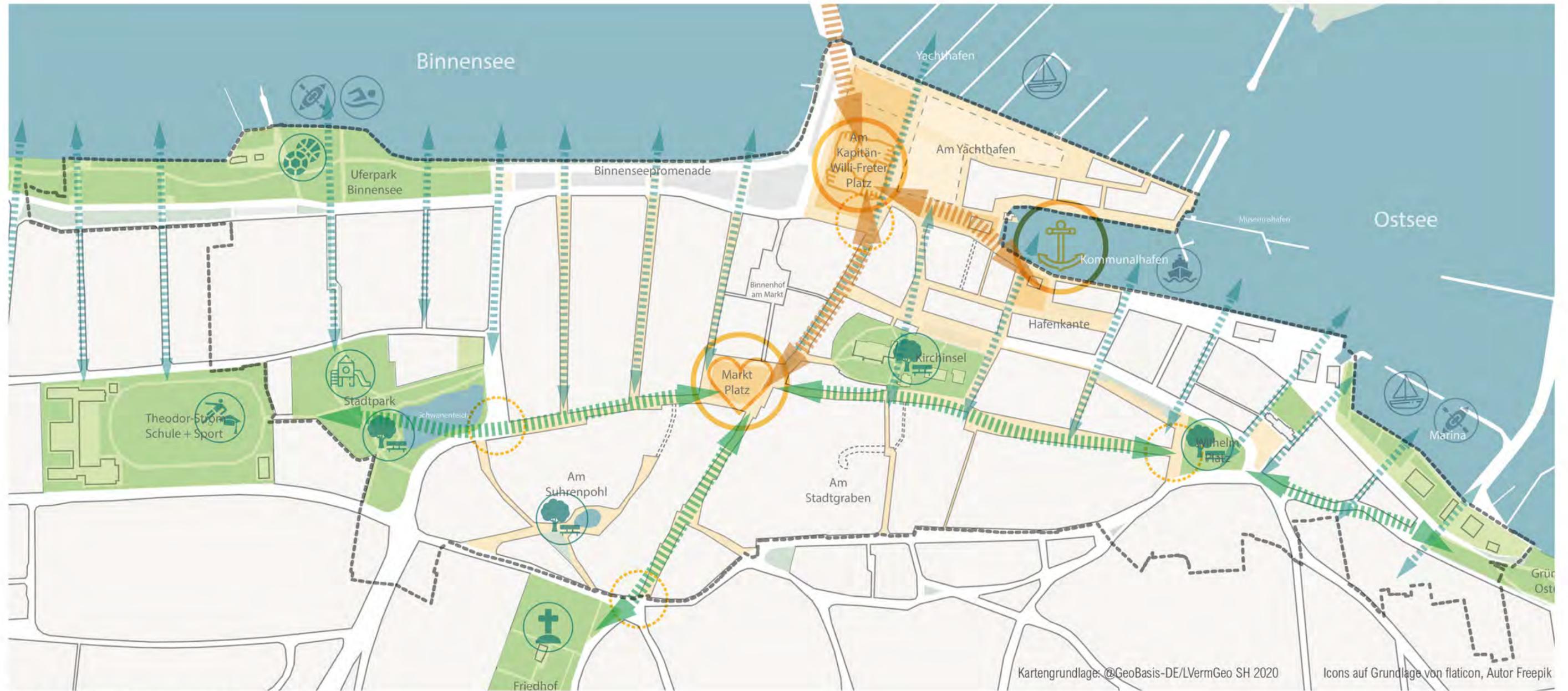
- Öffentliche Stadt- und Freiräume sind attraktiv, multifunktional sowie nutzungsorientiert gestaltet.
- Begegnungs- und Aufenthaltsbereiche sind saisonunabhängig erlebbar.

Betonung im Rahmenplan

Der Marktplatz ist das zentrale Herzstück als Attraktion und gute Stube der Altstadt mit regelmäßigen Märkten und Anlässen.

Die Freiflächen des Kommunalhafens sind als gleichzeitig betriebsame, aber zugängliche und attraktiv gestaltete Aufenthaltsräume vermehrt sowie verstärkt beispielbar und erlebbar.

Der Wilhelmsplatz wird in seiner Gestaltung und räumlichen Fassung als erlebbarer und orientierungswirksamer Empfangsort und Innenstadteingang wahrgenommen.



Kartengrundlage: ©GeoBasis-DE/LVermGeo SH 2020

Icons auf Grundlage von flaticon, Autor Freepik

## Öffentlicher Raum und Freiflächen



### Legende

- Grenze Sanierungsgebiet
- Baufelder
- Straßen
- Wasser

### Nutzungen / Funktionen / Aktivitäten

- Bedeutsame öffentl. Grünräume
- Verkehrsberuhigter öffentl. Raum
- Bedeutsame öffentl. Plätze
- Altstadt Haupteingänge

- Erhalt, Aufwertung, Pflege Grünanlagen
- Förderung Kinder- und Jugendspielangebot
- Friedhof

- Freizeit / Sport
- Wassersport
- Boots- & Schiffsanleger

### Identitätsstiftende Adressen

- Herzstück Altstadt - Am Marktplatz -
- Wasserraum Hafen - Am Kommunalhafen -
- Kristallisationspunkt + Trittstein - Am Willi-Freter-Platz -

### Vernetzung / Wechselwirkung

- Vernetzung identitätsstiftende Adressen
- Grünraumvernetzung
- Wasserbezüge

### 6.2.3 Stadt- und Baustruktur

#### **Weiterentwicklung des historischen Stadtbildes der Altstadt**

Insbesondere das Bild der charakteristischen Altstadt soll durch den Erhalt und Wiederherstellung historischer teilweise denkmalgeschützter Bausubstanz, der Fortführung der geschlossenen Bebauungsstruktur und die angemessene Ergänzung durch Neubauten erhalten und behutsam weiterentwickelt werden. Dazu gilt es die als sanierungsbedürftig ausgewiesenen Gebäude sowohl bezüglich des baulichen Zustandes als auch in energetischer Hinsicht zu modernisieren und instand zu setzen. Zudem sollen prägende Raumkanten wie bspw. um den Marktplatz gesichert und in anderen Bereichen durch die Entwicklung von Brachflächen bzw. mindergenutzten Flächen aufgenommen werden.

Wesentliche Nachverdichtungspotenziale bestehen in der Altstadt im Binnenhof am Markt sowie auf der Fläche zwischen Thulboden und Wendtstraße. Bei der Höhenentwicklung und der architektonischen Gestaltung von Um- und Neubauvorhaben im Altstadtbereich soll darauf geachtet werden, dass sich die Vorhaben harmonisch, aber spannungsvoll in das Umfeld der historischen Bebauung einfügen. Dies gilt sowohl für die Geschossigkeit, für die zumeist zwei bis drei Geschosse empfohlen wird, als auch die verwendeten Dachformen.

#### **Weiterentwicklung der Innenstadt durch Nutzung der Potenziale im Hafenbereich**

Im Bereich des Hafens können insgesamt die Proportionen und Geschossigkeiten der Dichte und Gestaltung des jeweiligen Umfeldes entsprechend großmaßstäblicher ausfallen. Insbesondere in den Bereichen des Kapitän-Willi-Freter-Platzes bzw. des Bereichs am Yachthafen sowie im Bereich der Hafenkante können massivere Baukörper und höhere Geschossigkeiten (III-IV Geschosse) die teilweise bereits bestehenden urbanen Qualitäten weiter stärken. Prägende Raumkanten sollen insbesondere östlich des Kapitän-Willi-Freter-Platzes, im Platzbereich der Hafenkneipe und als Begrenzung zur Hafenstraße ausgebildet werden.

Aufgrund der bestehenden Nutzungsschwerpunkte und entsprechenden typologischen Ausformungen bietet sich die Entwicklung des langgestreckten Areals der Hafenkante in drei Abschnitten bzw. Cluster an, die stellenweise erhebliche Nachverdichtungs- bzw. Neuordnungspotenziale aufweisen. Die Bebauung dieser Potenziale sollte aus planerischer Sicht möglichst klimaschonend und flächeneffizient erfolgen. Hierzu zählt u.a. eine kompakte Bauweise sowie der Lage und des Umfeldes angemessene Höhenentwicklung. Zudem gilt es in diesem Bereich im Besonderen die bestehenden maritimen Highlights wie u.a. den Jessen-Speicher zu sichern, in Neuordnungen zu integrieren und durch entsprechende architektonische sowie Gestaltung des öffentlichen Raumes zu inszenieren.

#### **Nachverdichtungen im Bereich der Wohnquartiere**

Auch im Bereich der ruhigen Wohnquartiere bestehen vereinzelt Nachverdichtungspotenziale. Bei der Schließung von Baulücken sollte auch hier auf die Ausformulierung von Raumkanten und eine behutsame am Bestand der Umgebung orientierte Höhenentwicklung geachtet werden.

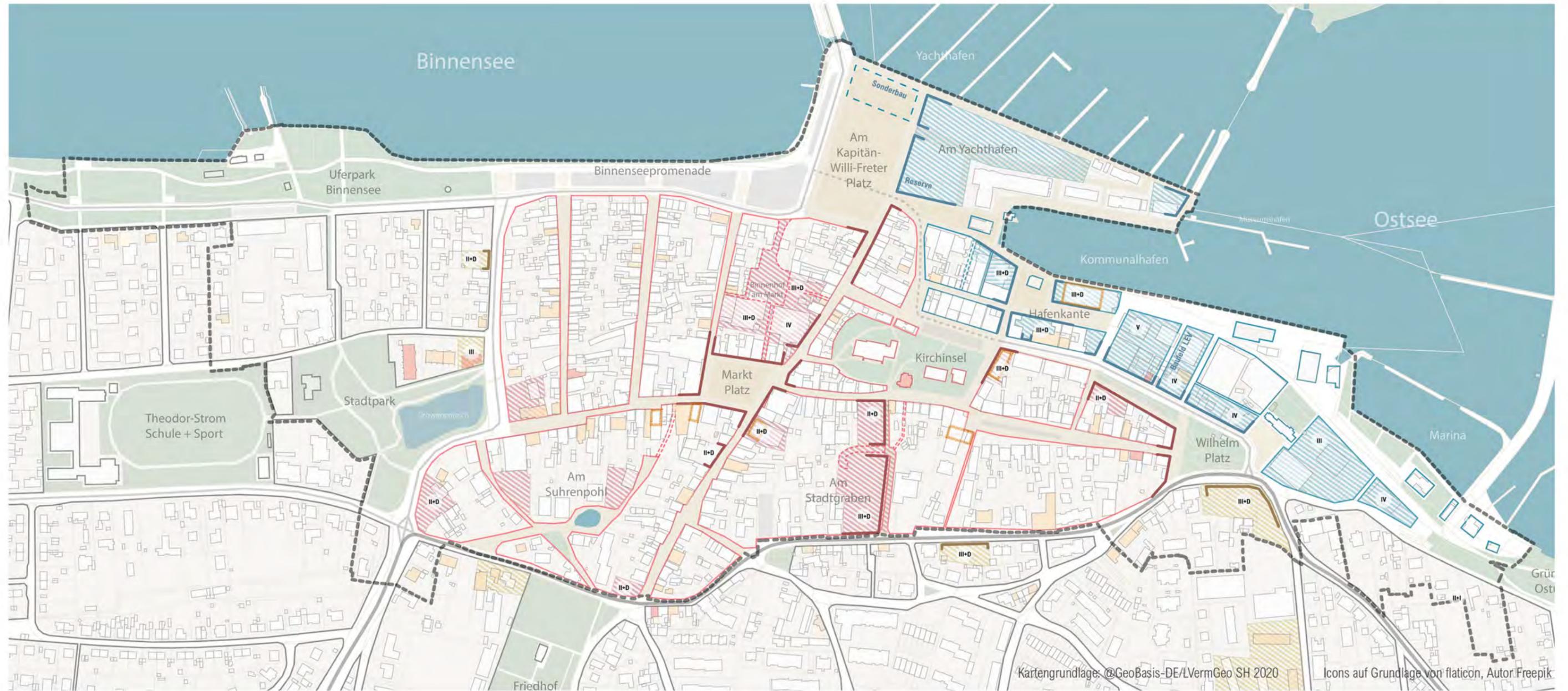
## Entwicklungsziele Stadt- und Baustrukturen

- Die stadtbaukulturelle Entwicklung und die vielfältigen Qualitäten der Innenstadt sind gestalterisch erkennbar und im Zusammenhang erlebbar.
- Die Sicherung und Aktivierung von Potenzialflächen fördern die behutsame Weiterentwicklung maßstabs- und bedarfsgerechter Raumstrukturen.

Der Hafen ist eine stadträumliche Erweiterung in unmittelbarer Nachbarschaft zur Altstadt und trägt im spannungsvollen Zusammenspiel zur Stärkung der Innenstadt bei.

Betonung im Rahmenplan

Die Bebauungs- und Nachverdichtungspotenziale innerhalb der Altstadt orientieren sich anhand der das Ortsbild prägenden Raumkanten des historisch gewachsenen Stadtgrundrisses und nehmen eine vorgefundene Körnung und formale Gestalt auf, die sich im Sinne einer gelungenen Altstadtreparatur verträglich und im Einklang mit dem Bestand ergänzt.

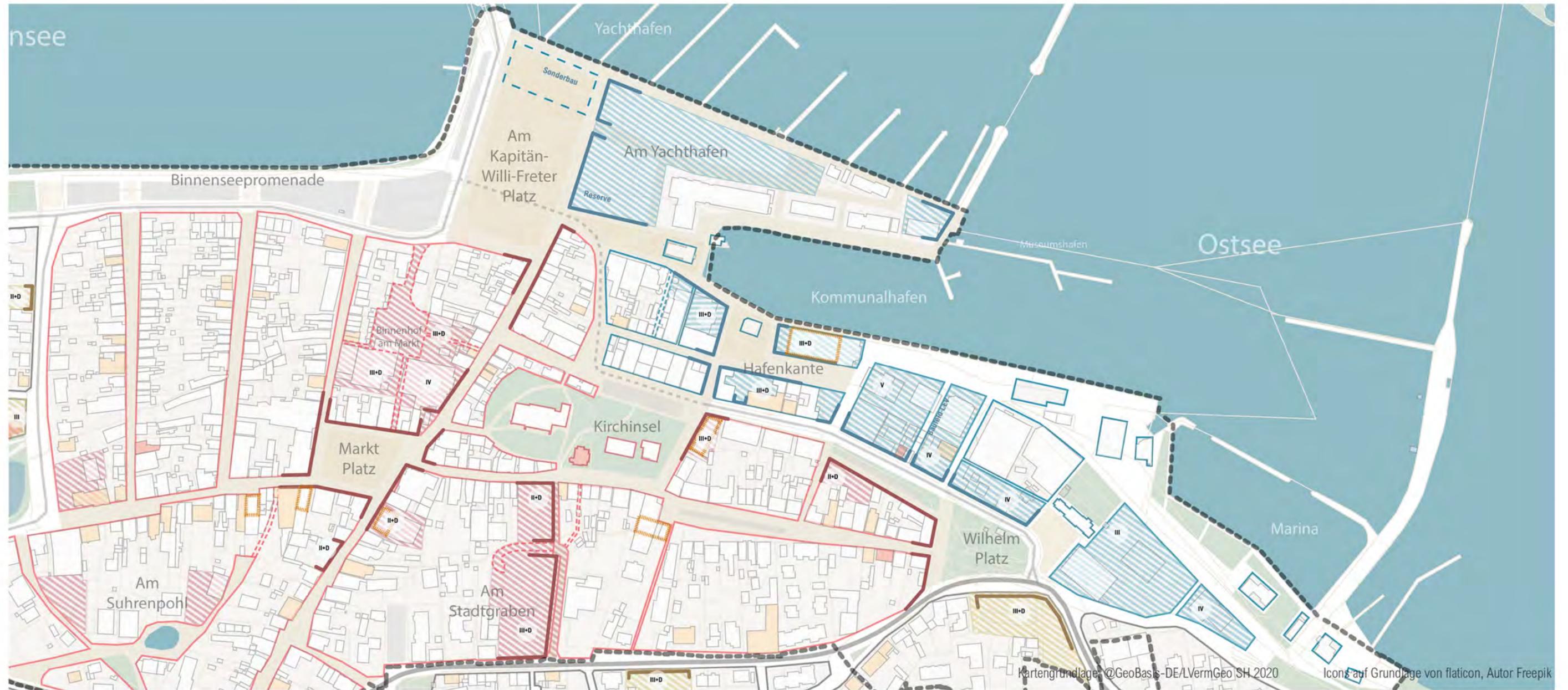


## Stadt- und Baustruktur



### Legende

	Grenze Sanierungsgebiet		Baufelder Altstadt		Gebäudesanierung/-modernisierung		Aufstockungspotenziale
	Gebäude		Baufelder Hafen		Nachverdichtungspotenziale Altstadt		Sonderbaufeld Hafen
	Flurstücke		Baufelder Anliegerquartiere		Nachverdichtungspotenziale Hafen		Binnenerschließungen / Durchwegungen
	Grünflächen		Prägende Raumkanten Altstadt		Nachverdichtungspotenziale Anlieger		Sicherung Hafen-Twiete
	Wasser		Prägende Raumkanten Hafen		Geschossigkeit (inkl. Staffelgeschoss)		
	Kreisstraße		Prägende Raumkanten Anlieger		Geschossigkeit + Dachform		
	Haupterschließung						
	Verkehrsberuhigte Sonderregelung						



Stadt- und Baustruktur (Ausschnitt Schwerpunkträume)

## Legende

- |  |                                  |  |                              |  |  |  |                                      |
|--|----------------------------------|--|------------------------------|--|--|--|--------------------------------------|
|  | Grenze Sanierungsgebiet          |  | Baufelder Altstadt           |  | Gebäudesanierung/-modernisierung       |  | Aufstockungspotenziale               |
|  | Gebäude                          |  | Baufelder Hafen              |  | Nachverdichtungspotenziale Altstadt    |  | Sonderbaufeld Hafen                  |
|  | Flurstücke                       |  | Baufelder Anliegerquartiere  |  | Nachverdichtungspotenziale Hafen       |  | Binnenerschließungen / Durchwegungen |
|  | Grünflächen                      |  | Prägende Raumkanten Altstadt |  | Nachverdichtungspotenziale Anlieger    |  | Sicherung Hafen-Twierte              |
|  | Wasser                           |  | Prägende Raumkanten Hafen    |  | Geschossigkeit (inkl. Staffelgeschoss) |  |                                      |
|  | Kreisstraße                      |  | Prägende Raumkanten Anlieger |  | Geschossigkeit + Dachform              |  |                                      |
|  | Haupterschließung                |  |                              |  |  |  |                                      |
|  | Verkehrsberuhigte Sonderregelung |  |                              |  |  |  |                                      |

## 6.2.4 Nutzungsverteilung

### **Qualifizierung des Einzelhandels- und Nahversorgungsbereichs**

Zur Förderung der Innenstadtattraktivität und zur Revitalisierung der Versorgungsfunktion ist der Erhalt und die Stärkung der belebenden Erdgeschossbereiche im zentralen Einzelhandels- und Nahversorgungsbereich entlang der Brückstraße und im Umfeld des Marktplatzes von hoher Bedeutung. Die geplante Aufwertung der Straßenzüge hin zu barrierefrei modernisierten öffentlichen Räumen kann zusätzlich zu einer Belebung und höheren Frequentierung dieser Bereiche beitragen. In diesem Zusammenhang ist auch die Weiterentwicklung des Binnenbereiches am Marktplatz hin zu einer Qualifizierung und zum Ausbau des dortigen Angebotes und die Aufwertung der Wegeverbindung zwischen Marktplatz und Binnenseepromenade relevant.

### **Kulturelle und identitätsstiftende Angebote als Anziehungspunkte**

Im Bereich des Marktplatzes sowie den östlich daran angrenzenden Altstadtlauf des Thulbodens soll das kulturelle Angebot gesichert und ergänzt werden. Dies schließt die Aufwertung und Qualifizierung der Kirchinsel und die Ertüchtigung des dortigen Heimatmuseums sowie das Baufeld am Thulboden mit ein. Hierfür wird ein Neubau mit einer öffentlichen und lebendigen Nutzung angestrebt, die neue Frequenz für die Altstadt selbst und vor Ort am Thulboden speziell für den mit Historie und Kultur besetzten Frei- und Grünraum des Kirchgartens generiert. Neben dem Wahrzeichen der Stadtkirche wird hier auch das denkmalgeschützte Heimatmuseum würdevoll inszeniert. Mit einem Vorschlag eines weiteren öffentlich-kulturellen Bausteins als Gegenüber des Heimatmuseums würden sich die Synergieeffekt zur Stärkung des Ortes optimal ausnutzen lassen und es könnte ein in Teilen multifunktional nutzbarer neuer Anziehungspunkt entstehen. Für das südlich daran anschließenden Baufeld Am Stadtgraben ist die Etablierung sozialer Infrastruktur vorgesehen, um das Angebot für die Bedürfnisse an ärztlicher und pflegerischer Versorgung in der Innenstadt zu erweitern.

### **Die Hafengebiete als spannungsvolle gemischt-genutzte Quartiere**

Im Bereich der Hafenkante sollen insbesondere die maritimen Highlights als identitätsstiftende Orte gesichert und im Fall der Hafenkneipe oder des Alten Bahnhofs durch eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes oder wie im Fall des Jessen-Speichers durch die Integration in eine Neubebauung stärker inszeniert werden. Daneben spielt die Sicherung der betriebsintensiveren Hafenwirtschaft als logistischer Umschlagsplatz und wichtiger und überregionaler Wirtschaftszweig sowie der Erhalt des wasserwirtschaftlichen Gewerbes eine besondere Rolle. Das Angebot an der Hafenkante soll künftig durch gemischt genutzte Bereiche, die auch dem Wohnen und für Büronutzungen dienen, erweitert werden. Dabei ist die genaue Lage und die Wohnverträglichkeit neben den bestehenden gewerblich genutzten Bereichen zu prüfen.

Neben dem Schutz der Wohnfunktion in den eher ruhigen Wohnlagen der Altstadt sollen in den Bereichen der Bergstraße, Mühlenstraße und östlichen Thulboden das bestehende Angebot an Wohnen und Arbeiten gesichert werden.

Ein weiteres Ziel des Rahmenplans besteht in der Förderung der bürgerlichen, kulturellen und gewerblichen Zusammenschlüsse in Form von Interessensgemeinschaften, Eigeninitiativen oder Vereinen zur gegenseitigen Unterstützung. Hierzu können gemeinschaftlich organisierten Events oder themenbezogenen Veranstaltungen initiiert werden.

### Entwicklungsziele Nutzungen

- Funktionsvielfalt sichern und Versorgungssicherheit ausbauen: Die Innenstadt wird zu einem attraktiven Standort für Nahversorgung, Handel, Gewerbe, Dienstleistung und Hafengewirtschaft entwickelt und bietet eine vielfältige Nutzungsmöglichkeit.
- Die Altstadt ist ganzjährig für Bürger:innen und Besucher:innen attraktiv und erlebbar: Die Attraktivität der Altstadt wird durch gezielte Maßnahmen gesteigert, um ganzjährige Anziehungskraft zu gewährleisten und ein lebendiges Erlebnis für Einwohner:innen und Tourist:innen zu schaffen.
- Die Innenstadt bietet vielfältige, ausreichende und bezahlbare Wohnungsangebote für unterschiedliche Generationen und Zielgruppen.
- Erhalt und bedarfsgerechter Ausbau der sozialen, medizinischen, freizeitbezogenen und Bildungsinfrastruktur für Bürger:innen sowie Besucher:innen.
- Zentrumsentwicklung als transparenter Beteiligungsprozess / neben Politik und öffentlichen Akteuren wird die Bevölkerung Heiligenhafens mit Hilfe etablierter Formate und Gremien informiert und beteiligt.
- Engagement wird geschätzt und eine Kultur des Miteinanders gelebt.

### Betonung im Rahmenplan

Der Marktplatz und sein Umfeld sowie der Altstadtlauf Brückstraße sind als Schwerpunkträume zur Revitalisierung des Einzelhandels, der Nahversorgung und des gastronomischen Angebotes in der Altstadt durch eine Sanierung und Modernisierung des öffentlichen Raumes anziehend und kundenfreundlich sowie höchstmöglich barrierefrei gestaltet.

Die Sicherung der betriebsintensiveren Hafengewirtschaft als logistischer Umschlagsplatz und wichtiger und überregionaler Wirtschaftszweig wird unbefristet bewahrt.

Der Bereich Am Stadtgraben und Altstadtlauf Thulboden inklusive Kirchemfeld ist als Schwerpunktraum zur Förderung sozialer und kultureller Infrastrukturen weiterentwickelt, um das Angebot für die Bedürfnisse an ärztlicher und pflegerischer Versorgung sowie an kultureller Begegnung und bürgerlichen Miteinander zu erweitern.

Es gibt geförderte bürgerliche, kulturelle und gewerbliche Zusammenschlüsse in Form von Interessensgemeinschaften, Eigeninitiativen oder Vereinen zur gegenseitigen Unterstützung mit Hilfe von gemeinschaftlich organisierten Quartiersmanagements und Events oder themenbezogenen Veranstaltungen.





Kartengrundlage: @GeoBasis-DE/LVermGeo SH 2020

Icons auf Grundlage von flaticon, Autor Freepik

## Leitidee

## Legende

-  Grenze Sanierungsgebiet
-  Kristallisationspunkt  
Am Willi-Freter-Platz
-  Altstadtmitte  
Am Marktplatz
-  Hafenbereich  
An der Hafenkante
-  Revitalisierung  
Einzelhandel
-  Öffentliche  
Frequenzbringer
-  Maritime  
Highlights

## 6.3 Die Zusammenfassung der Schwerpunkträume für die Innenstadtentwicklung

### 6.3.1 Schwerpunktraum 1: Marktplatz und Brückstraße



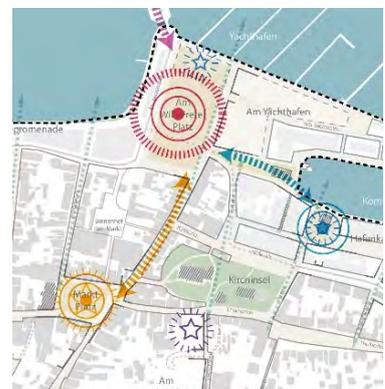
#### Lage und Besonderheit

- Inmitten der Altstadt gelegen bildet der Marktplatz das Herzstück und den zentralen Treffpunkt der Stadt
- Marktplatz und Brückstraße bilden das Rückgrat als Einzelhandels- und Nahversorgungsbereich
- zudem bilden sie einen der wichtigsten Altstadtzugänge im Übergang zum Hafen und in Richtung Steinwarder



#### Hauptaufgabenfelder und wesentliche Entwicklungsziele

- Revitalisierung und Attraktivierung des Nahversorgungsbereiches insbesondere mit dem Ziel der Erhöhung der Aufenthalts- und Verweilqualität
- Neuverteilung des öffentlichen Raumes zugunsten barrierefreier Fortbewegung
- Gestalterische Aufwertung und Qualifizierung des Marktplatzes
- Qualifizierung des Altstadtzugangs über Brückstraße hin zum Marktplatz (derzeit städtebaulich und infrastruktureller Handlungsbedarf)
- Aufwertung der frequenzbringenden Bausteine des Einzelhandels nördlich des Marktplatzes inkl. der Verbesserung der Anbindung



## Städtebauliches Konzept in Varianten



Abb. 62: Bestandssituation



Abb. 63: Entwurfsvariante 1



Abb. 64: Entwurfsvariante 2

## Gestaltung des öffentlichen Raumes (MUG)



Abb. 65: Entwurfsskizze Marktplatz



Abb. 66: Gestaltungsvorschlag Marktplatz

## Maßnahmen

- M 1.1** Kooperatives Wettbewerbsverfahren zur Umgestaltung des Marktplatzes

---

- M 1.2** Umgestaltung Lauritz-Maßmann-Straße / Bergstraße / Marktplatz

---

- M 1.3** Umgestaltung der Brückstraße

---

- M 1.4** Umgestaltung Mühlenstraße

---

- M 1.5** Herrichtung der Wegeverbindung zum Suhrenpohl

---

- M 1.6** Entwicklung baulicher Anlagen Dritter
  - M 1.6.1** Gestalterische Aufwertung im Bereich Rewe/Kaufhaus Stolz

---

  - M 1.6.2** Modernisierung/Instandsetzung Brückstraße 5

### 6.3.2 Schwerpunktraum 2: Am Kapitän-Willi-Freter-Platz



#### Lage und Besonderheit

- gesamter Bereich des heutigen Yachthafens, der sich zwischen Binnensee im Westen und Ostsee im Osten als nördlich den Kommunalhafen begleitendes Gegenüber der Hafenkante aufspannt
- er stellt den zentralen Kristallisationspunkt der Innenstadtanlieger am Wasser dar, an dem die Altstadt, der Hafen, das Ostufer des Binnensees und Steinwarder zusammenkommen
- an der Kopfsituation im Osten befindet sich der über Stege auf dem Wasser erlebbare Museumshafen als Anziehungspunkt und ein wesentlicher Aussichtspunkt mit Blick über die Ostsee und den vielfältigen Uferpartien Heiligenhafens
- im Norden findet der eigentlichen Yachthafenbetrieb inklusive Segelboote und -masten statt



#### Hauptaufgabenfelder und wesentliche Entwicklungsziele

- Ausbilden eines orientierungswirksamen Ort des Ankommens der Stadt am Wasser und Aufwertung des Kristallisationspunktes zwischen Altstadt, Hafen und Ferienquartier Steinwarder
- Überwindung der großen Barrieren der momentanen überdimensionierten/unübersichtlichen Verkehrssituation
- Reduzierung der weitläufigen Stellplatzfläche und des ruhenden Verkehrs zugunsten von Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit
- Neuordnung der Verkehrssituation als Grundlage zur Schaffung eines qualitätvollen neuen öffentlichen Raumes und Treffpunkt



## Städtebauliches Konzept in Varianten



Abb. 67: Bestandssituation



Abb. 68: Entwurfsvariante 1

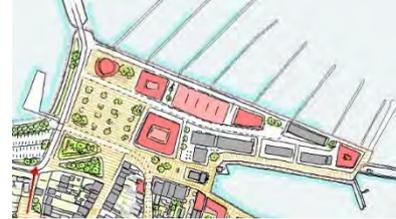


Abb. 69: Entwurfsvariante 2

## Gestaltung des öffentlichen Raumes (MUG)



Abb. 70: Entwurfsskizze Kapitän-Willi-Freter-Platz



Abb. 71: Gliederungsvorschlag Kapitän-Willi-Freter-Platz

## Maßnahmen

- M 0.1** Umstufung der Kreisstraße K 42 und Verlagerung auf die Südtangente
- M 0.2** Verkehrsplanerischer und freiraumplanerischer Wettbewerb (für den Bereich Kapitän-Willi-Freter-Platz sowie der Kreisstraße in den Abschnitten Am Strande, Kiekut, Hafenstraße und Wilhelmsplatz)

### 6.3.3 Schwerpunktraum 3: Hafenkante und Wilhelmsplatz



#### Lage und Besonderheit

- fungiert als bedeutsamer Verflechtungsraum zwischen dem historischem Gefüge der südwestlich gelegenen Altstadt und den maritimen Qualitäten und Attraktionen des nördlich gelegenen Kommunalhafens
- der Bereich stellt im innerstädtischen Gefüge ein besonders spannungsvolles wasserbezogenes Quartier dar, das sich durch die orthogonale Grundstruktur von der organisch gewachsenen Altstadt löst



#### Hauptaufgabenfelder und wesentliche Entwicklungsziele

- bildet als intensiv und mischgenutzte Potenzialfläche eine besonders wertvolle Erweiterungsmöglichkeit zur Stärkung der Innenstadt
- Sicherung der Hafenwirtschaft und Bestandsnutzungen
- Weiterentwicklung der Hafenkante zu einem vielseitigen und identitätsstiftenden Standort mit Wasserlage
- Ergänzung und Stärkung des innerstädtischen Angebotes für Wohnen, Arbeiten, Wirtschaft und Kultur
- Aufnahme der vorhandenen Grundstruktur: Entwicklung in mehrere kompakte und urban anmutende Einheiten inklusive der hallenartigen Solitärbauten



#### Städtebauliches Konzept in Varianten

## Städtebauliches Konzept in Varianten

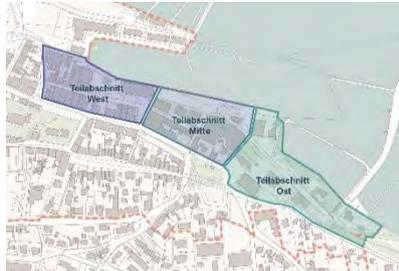


Abb. 72: Abschnittsweise Entwicklung

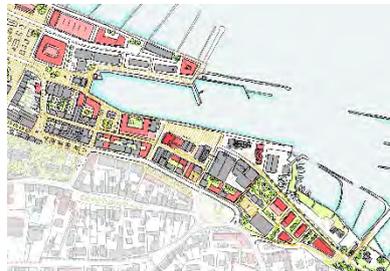


Abb. 73: Entwurfsvariante 1

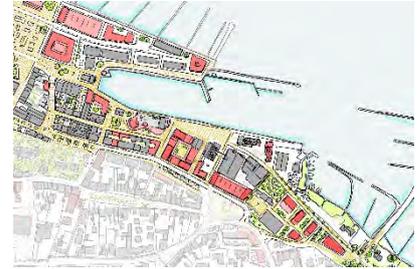


Abb. 74: Entwurfsvariante 2

## Gestaltung des öffentlichen Raumes (MUG)

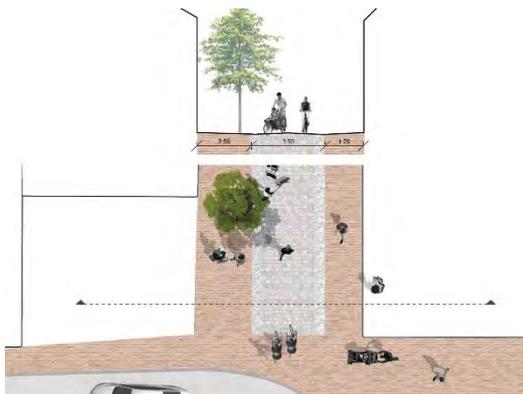


Abb. 75: Gestaltungsvorschlag Wertstraße westlicher Abschnitt



Abb. 76: Gestaltungsvorschlag Wertstraße Platzbereich

## Maßnahmen

- M 0.1** Umstufung der Kreisstraße K 42 und Verlagerung auf die Südtangente

---

- M 0.2** Verkehrsplanerischer und freiraumplanerischer Wettbewerb (Kapitän-Willi-Freter-Platz und Kreisstraße in den Abschnitten Am Strande, Kiekut, Hafenstraße und Wilhelmsplatz)

---

- M 3.1** Entwicklung der Hafenkante
  - M 3.1.1** Entwicklung des Bereiches zwischen Kiekut und Fischhalle

---

  - M 3.1.2** Entwicklung Areal LEV-Ostholstein eG

---

  - M 3.1.3** Entwicklung Areal Autokraft und Küstenfischer Nord eG

### 6.3.4 Schwerpunktraum 4: Am Stadtgraben und Thulboden



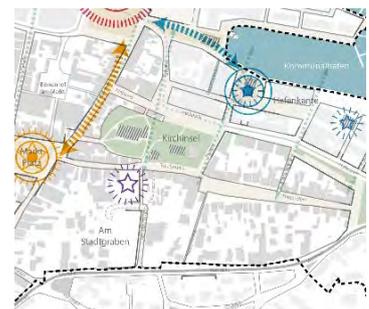
#### Lage und Besonderheit

- zwischen Thulboden als bedeutsamer Altstadtlauf und Am Stadtgraben gelegene große, zusammenhängende und derzeit zwischengenutzte Brachfläche
- direkt gegenüber der geschichtsträchtigen und kulturbehafteten Kirchinsel mit dem dort ansässigen historischen Heimatmuseum und der Stadtkirche im begrünten Kirchgarten



#### Hauptaufgabenfelder und wesentliche Entwicklungsziele

- Qualifizierung des Nebeneingangs zur Altstadt und Verknüpfung zwischen Hafenquartier und Wohnquartieren im Süden
- Stärkung der sozialen und kulturellen Infrastruktur der Innenstadt durch frequenzbringende Nutzungen
- Deckung des Bedarfs dringend benötigten, dauerhaften und sozial geförderten Wohnraumangebotes
- Entlastung des Altstadtgefüges und der Hafenaareale von ruhendem Verkehr durch Integration von Parkmöglichkeiten



## Städtebauliches Konzept in Varianten

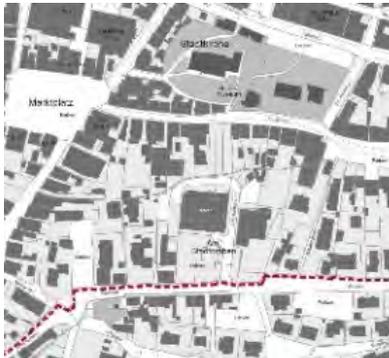


Abb. 77: Bestandssituation

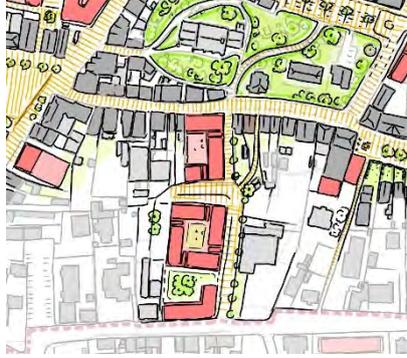


Abb. 78: Entwurfsvariante 1



Abb. 79: Entwurfsvariante 2

## Maßnahmen

- M 4.1** Aufwertung des Thulboden

---

- M 4.2** Entwicklung des Gesamtbereiches zwischen Thulboden und Wendstraße
  - M 4.2.1** Aufstellung eines Bebauungsplans oder Städtebaulichen Vertrags

---

  - M 4.2.2** Entwicklung der Fläche am Thulboden inklusive Einrichtung der Wegeverbindung

---

  - M 4.2.3** Entwicklung der Fläche am Stadtgraben

---

- M 4.3** Herrichtung des Gebäudes Thulboden 26 inklusive Realisierung einer Fußgängerdurchwegung

---

- M 4.4** Modernisierung/Instandsetzung des Heimatmuseums

---

- M 4.5** Aufwertung der Kirchinsel und des Umfeldes

### 6.4 Maßnahmenübersicht

Die folgenden Maßnahmen wurden auf der Grundlage des IEK und dem Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2021, der aktualisierten Bestandsanalyse und den zahlreichen Hinweisen aus dem Beteiligungsprozess entwickelt. Dabei wurden die bisher noch nicht umgesetzten Maßnahmen des IEK, die weiterverfolgt werden, aufgenommen und z.T. konkretisiert sowie neue Maßnahmen formuliert. Insgesamt ermöglicht dies einen umfassenden Blick auf sämtliche notwendige Maßnahmen zur Behebung der städtebaulichen Missstände im Sanierungsgebiet, die zu einer nachhaltigen Entwicklung der Innenstadt Heiligenhafens gemäß formuliertem Leitbild und Entwicklungszielen beitragen.

Der nachfolgende Maßnahmenkatalog ist als Arbeitsinstrument zu verstehen. Bei den Maßnahmen handelt es sich (größtenteils) um Empfehlungen, über deren Umsetzung bzw. Realisierbarkeit im weiteren Prozess – in Abstimmung mit Behörden, Akteur:innen und Bewohner:innen – zu entscheiden ist. Zudem werden vereinzelt weitere fachplanerische Untersuchungen sowie Detailplanung notwendig. Abb. 80 enthält eine Übersicht der Priorisierung im Sanierungsgebiet nach Bereichen.

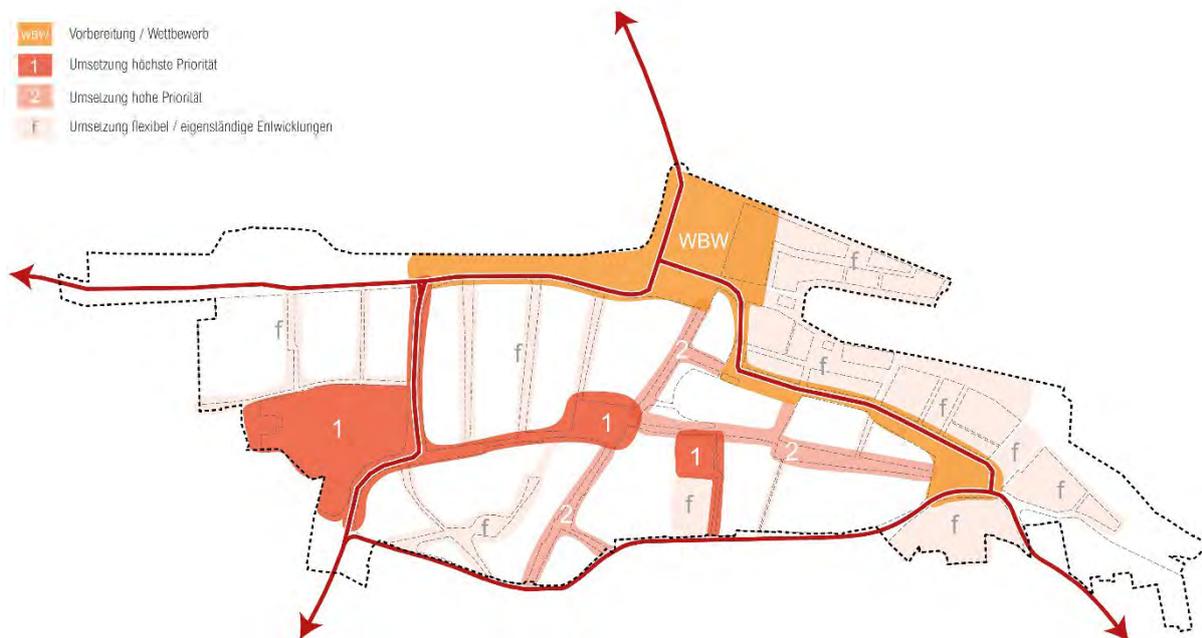


Abb. 80: Übergeordnete Priorisierungen der Maßnahmen im Sanierungsgebiet

Maßnahmenübersicht

Übergeordnete / Vorbereitende Maßnahmen			
Nr.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung	Priorität
M 0.1	Umstufung der Kreisstraße K 42 und Verlagerung auf die Südtangente	<ul style="list-style-type: none"> <li>die Kreisstraße K 42 liegt aktuell im Eigentum des Kreises Ostholstein; die Überführung der Erschließungsfläche in das Gemeindeeigentum ermöglicht direkte Einflussmöglichkeiten hinsichtlich ihrer Gestaltung</li> <li>aufbauend auf dem Verkehrskonzept, dem Umstufungskonzept sowie dem Mobilitätskonzept, das zurzeit erstellt wird, sollen die Straßenzüge Bergstraße, Lauritz-Maßmann-Straße, Am Strande, Kiekut und Hafestraße zwischen dem Knotenpunkt Bergstraße (K 42) / Schmiedestraße und dem Kreisverkehr Wilhelmplatz (K 42) / Weidestraße zu einer Gemeindestraße umgewidmet werden</li> <li>im Gegenzug soll die sogenannte Südtangente (Schmiedestraße, Wendstraße und Weidestraße zwischen dem Knotenpunkt Bergstraße / Schmiedestraße und dem Kreisverkehr Wilhelmplatz /Weidestraße) zur Kreisstraße umgewidmet werden</li> </ul>	Vorbereitende Maßnahme
M 0.2	Verkehrsplanerischer und freiraumplanerischer Wettbewerb	<ul style="list-style-type: none"> <li>für den Bereich Kapitän-Willi-Freter-Platz sowie der derzeitigen Kreisstraße K 42 in den Abschnitten Am Strande, Kiekut, Hafestraße und Wilhelmplatz wird ein verkehrsplanerischer und freiraumplanerischer Wettbewerb vorgeschlagen</li> <li>dadurch sollen die funktionalen und gestalterischen Mängel in Form der verkehrlichen Barrieren und des Knotenpunktes Am Yachthafen im Übergang zum Steinwarder behoben werden</li> <li>im Fokus stehen dabei die funktionale Entlastung, die gestalterischen Aufwertung und vor allem Erhöhung der Sicherheit und Barrierefreiheit für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen</li> <li>die Gestaltungsvorgaben des MUG sind insgesamt zu berücksichtigen</li> <li>zu prüfen sind: <ul style="list-style-type: none"> <li>die Integration der Aufwertung der Promenade am Yachthafen zur Behebung substanzieller und funktionaler Missstände und der Erhöhung der Barrierefreiheit</li> <li>die Unterteilung der Parkplätze am Strande zur stärkeren Verzahnung zwischen Altstadt und Binnensee und Einrichtung von Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr</li> <li>die Einrichtung eines Mobility-Hubs als Ersatz für die entfallenden ebenerdigen Stellplätze auf dem Kapitän-Willi-Freter-Platz</li> <li>die Möglichkeiten einer Verkehrsberuhigung als Einbahnregelung für den MIV oder einer Beschränkung als Kommunaltrasse für den ÖPNV und Taxis im Bereich Kiekut und Hafestraße</li> <li>das Wettbewerbsergebnis kann die Grundlage zur Aufstellung neuer oder Änderung bestehender Bebauungspläne bilden</li> </ul> </li> </ul>	Vorbereitende Maßnahme
M 0.6	Optimierte Parkraumorganisation	<ul style="list-style-type: none"> <li>laut Verkehrsgutachten führt das Fehlen einer einheitlichen Parkraumorganisation zu einem starken Auslastungsgefälle bei öffentlichen Parkflächen, erschwert Ortsfremden die Orientierung und führt insb. während der Saison zu unnötigem Parkplatzsuchverkehr</li> </ul> <p><b>M 0.6.1 Parkleitsystem</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ziel ist eine verbesserte Verkehrslenkung innerhalb der Stadt und eine optimierte Bereitstellung von Informationen über Parkplätze und deren Verfügbarkeit</li> <li>an optimal gelegenen Knotenpunkten entlang von Hauptrouten sollten digitale Beschilderungen aufgestellt werden, um die ankommenden Verkehre zielgerichtet und effizienter zu lenken</li> <li>für den Parksuchverkehr sind Angabe der wesentlichen Parkplätze und Ziel, sowie Informationen zur Parkplatzverfügbarkeit und der Kostenpflicht zweckmäßig</li> <li>Wichtig dabei ist die Möglichkeit, die Information für den Verkehrsteilnehmer schnell aufnehmen zu können; daher ist eine Reduktion der Wegweisung auf das Wesentliche notwendig</li> <li>die Maßnahme solle in Abstimmung mit dem Mobilitätskonzept umgesetzt werden</li> </ul>	Vorbereitende Maßnahme
		<p><b>M 0.6.2 Parkraumbewirtschaftung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>laut Verkehrsgutachten werden die unentgeltlichen Parkmöglichkeiten im Untersuchungsraum stärker frequentiert als jene für die eine Gebühr erhoben wird</li> <li>daher empfiehlt es sich, Parkflächen unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, die über jene Straßen erschlossen werden, die dem Hauptverkehrsnetz zugehörig sind und diese im Parkleitsystem (siehe M 0.6.1) entsprechend auszuweisen</li> <li>Parkflächen in attraktiver Lage bspw. in direkter Innenstadtlage oder am Strand sollten zur Reduzierung der Verkehre eine Bewirtschaftung erfahren und als kostenpflichtige Kurzzeitparkplätze angeboten werden, während besonders für Feriengäste kostenfreie Langzeitparkangebote weiter vom Zentrum entfernt stattfinden sollten</li> <li>im Bereich der Parkplätze am Strand sollte eine Einigung mit den Anliegern getroffen werden, die über die Stellplätze verfügen; das Verkehrsgutachten empfiehlt ein System mit Ein- und Ausfahrtschranken zu etablieren und Zugangsberechtigungen für die anliegenden Bewohner:innen und betroffenen Einzelhändler:innen auszugeben; Tagesgäste sollten in diesem Bereich eine Parkraumgebühr zahlen, während Anwohner:innen und Kunden der Einzelhändler weiterhin kostenfreies Parken ermöglicht wird</li> </ul>	Vorbereitende Maßnahme

Maßnahmenübersicht

Übergeordnete / Vorbereitende Maßnahmen			
Nr.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung	Priorität
M 0.8	Übergeordnetes Informations- und Orientierungssystem	<ul style="list-style-type: none"> <li>im Sinne der besseren stadträumlichen Orientierung und Information von Bewohner:innen und Besucher:innen ist vorgesehen, ein Informations- und Orientierungssystem, bspw. in Form von Beschilderungen, interaktiven Tafeln, ergänzenden Apps etc. einzurichten</li> <li>dabei lassen sich bspw. auch touristisch attraktive Routen in Form von Stadtpaziergängen ausschildern</li> <li>bei der weiteren Planung bzw. Umsetzung der Maßnahmen sind die Vorgaben des MUG zu berücksichtigen</li> </ul>	Vorbereitende Maßnahme

Schwerpunktraum 1: Marktplatz und Brückstraße			
Nr.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung	Priorität
M 1.1	Kooperatives Wettbewerbsverfahren zur Umgestaltung des Marktplatzes	<ul style="list-style-type: none"> <li>der Umgestaltung des Marktplatzes soll ein kooperatives Werkstattverfahren unter Beteiligung der Anwohner:innen, Gewerbetreibenden, Eigentümer:innen, Marktbeschicker:innen, ggf. Denkmalschutz vorgeschaltet werden</li> <li>der Marktplatz soll im Sinne der Barrierefreiheit und unter Erhalt der denkmalgeschützten und ortsspezifischen Bodenmaterialien vor allem zur gestalterischen Aufwertung sowie zur Attraktivität und optimierten Benutzbarkeit aufgewertet werden</li> <li>Ziel: eine konsensfähige Lösung zur Aufwertung des Marktplatzes und multifunktionalen Treffpunktes sowie der angrenzenden Straßen und Wegeverbindungen unter Berücksichtigung der Vorschläge des Material- und Gestaltungshandbuchs</li> <li>Berücksichtigt werden sollte:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>die Neuordnung der Funktionsfläche durch Herausnahme des ruhenden und fließenden Verkehrs</li> <li>die Integration von Kurzzeitparkplätzen, die Sicherung der Befahrbarkeit für MIV und Busverkehr für Teilbereiche des Platzes und die Einrichtung einer Bushaltestelle im Süden</li> <li>die Integration der Erneuerung und Umgestaltung Wegeverbindung Suhrenpohl und Instandsetzung Bergstraße 3</li> <li>die Umgestaltung des Binnenbereiches nördlich des Marktplatzes</li> <li>die repräsentative Randbebauung wie bspw. das denkmalgeschützte Rathaus sowie die den Platz bespielenden Erdgeschossbereiche und Flächen für Außengastronomie im Norden</li> <li>Erhalt des wertvollen Baumbestandes und Erneuerung/Ergänzung des Stadtmobiliars sowie der Beleuchtungselemente</li> </ul> </li> </ul>	Priorität I
M 1.2	Umgestaltung Lauritz-Maßmann-Straße / Bergstraße / Marktplatz	<ul style="list-style-type: none"> <li>aufbauend auf den kooperativen Wettbewerbsverfahren (siehe M 1.1) soll der Marktplatz umgestaltet werden</li> <li>für die Lauritz-Maßmann-Straße und die Bergstraße ist bis in das Jahr 2025 die Erneuerung des Kanalsystems geplant</li> <li>daraus ergibt sich die Chance, gleichzeitig die Umgestaltung der Straßenräume sowie des Marktplatzes durchzuführen, um den Sanierungsaufwand sowie die Einschränkungen durch Baustellen zu reduzieren</li> </ul>	Priorität I
M 1.3	Umgestaltung Brückstraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>entlang der Brückstraße befindet sich ein bedeutender Teil des zentralen Nahversorgungs- und Einzelhandelsbereich</li> <li>gleichzeitig bildet dieser Bereich als Fußgängerzone ausgebildete Teil der historischen Nord-Süd-Achse eine zentrale Verbindung zwischen Altstadt und Hafen</li> <li>Ziel: Behebung der Funktions- und Substanzmängel am Straßenkörper und Steigerung der Nutzungsqualität für den Fuß- und Radverkehr</li> </ul>	Priorität II

		<ul style="list-style-type: none"> <li>der Fußgängerbereich soll barrierefrei ausgebildet und in einen funktionalen und gestalterischen Zusammenhang mit den Straßen Kattsund und Kirchenstraße gestellt werden; hierzu sind die Gestaltungsvorgaben des MUG zu berücksichtigen</li> <li>eine neue Flächenaufteilung mit eindeutiger Definition von Nutzungsbereichen auf den Stadtachsen für Durchgang, Spiel oder Aufenthalt und damit verbunden die Erhöhung der Nutzungsqualitäten für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen und die Erhöhung der Durchgrünung durch Baumneupflanzungen ist anzustreben</li> </ul>	
<b>M 1.4</b>	Umgestaltung Mühlenstraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>neben der Behebung der Funktions- und Substanzmängel am Straßenkörper beziehen sich die Erneuerungsbedarfe insbesondere auf die Steigerung der Nutzungsqualität für den Fuß- und Radverkehr</li> <li>Gestalterisch und funktional steht die Mühlenstraße im Zusammenhang mit der Brückstraße, bietet jedoch für den Kfz-Verkehr noch einen Zugang in die Altstadt</li> <li>bei der Umgestaltung sind die Gestaltungsvorgaben des MUG zu berücksichtigen</li> </ul>	Priorität II
<b>M 1.5</b>	Herrichtung der Wegeverbindung zum Suhrenpohl	<ul style="list-style-type: none"> <li>zur Erhöhung der stadträumlichen Durchlässigkeit soll eine Wegeverbindung zwischen Marktplatz und Suhrenpohl hergestellt werden</li> <li>zudem wird die Nutzungsqualität für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen erhöht, ein barrierefreier Ausbau und die Ertüchtigung der Regenwasserversickerung angestrebt</li> </ul>	Umsetzung flexibel / eigenständige Entwicklung
<b>M 1.6</b>	Entwicklung baulicher Anlagen Dritter	<p><b>M 1.6.1</b> <u>Gestalterische Aufwertung im Bereich Rewe/Kaufhaus Stolz</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>im Bereich zwischen Schlamerstraße und Brückstraße soll eine öffentliche Wegeverbindung zwischen Marktplatz und am Strande entstehen sowie die Parkplatzsituation neugeordnet werden</li> <li>es bestehen Entwicklungsabsichten der Eigentümer:innen den Standort umzunutzen: dabei sollten aufbauend auf den Zielen des IEK und des Rahmenplans ergänzende Nutzungen zur Belebung der Innenstadt wie Gastronomische Einrichtungen oder/und Wohnen in den Obergeschossen integriert werden</li> </ul>	Umsetzung flexibel / eigenständige Entwicklung
		<p><b>M 1.6.2</b> <u>Modernisierung/Instandsetzung Brückstraße 5</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>das denkmalgeschützte Gebäude in der Brückstraße 5 soll umgenutzt werden</li> <li>zur denkmalschutzrechtlichen Beurteilung zu Nutzungsmöglichkeiten und Umbaupotenzialen bedarf es zunächst einer Gebäudebestandsaufnahme</li> </ul>	Umsetzung flexibel / eigenständige Entwicklung

Schwerpunktraum 3: Hafenkante und Wilhelmplatz			
Nr.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung	Priorität
<b>M 3.1</b>	Entwicklung der Hafenkante	<p>Aufgrund der bestehenden Nutzungsschwerpunkte und entsprechenden typologischen Ausformungen bietet sich die Entwicklung des langgestreckten Areals in die folgenden drei Cluster an:</p> <p><b>M 3.1.1</b> <u>Entwicklung des Bereiches zwischen Kiekut und Fischhalle</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>insgesamt ist das Schließen von Baulücken und untergenutzten Bereichen entlang der Werftstraße und entlang der Hafenpromenade mit Hilfe von Anbauten und Aufstockungen zur Nachverdichtung vorgesehen</li> <li>für die Fischhalle besteht das Potenzial durch Aufstockungen und Nutzungsergänzung das derzeit einseitig zum Hafen ausgerichtete Angebot auch in die seitlichen und rückwärtigen Räume ausstrahlen zu lassen</li> <li>zur Stärkung der attraktiven Lage am Hafen ist die Ausformulierung einer neuen Platzsituation rund um das identitätsstiftende und denkmalgeschützte Gebäude der sogenannten Hafenkneipe vorgesehen</li> <li>die heute als Stellplatz fungierende Hinterhofsituation birgt das Potenzial künftig – in Verbindung mit der Promenade- die neue Anlaufstelle am Hafen und einen zum Verweilen einladenden Platz auszubilden</li> <li>aufgrund der derzeitigen Eigentumsverhältnisse ist für die Herrichtung des öffentlichen Platzbereiches ein Umlegungsverfahren notwendig</li> </ul>	Umsetzung flexibel / eigenständige Entwicklung
		<p><b>M 3.1.2</b> <u>Entwicklung Areal LEV-Ostholstein eG</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Anlass: Veränderungsabsichten der LEV Holstein (Verlagerung / Reduzierung des Flächenbedarfs)</li> </ul>	Umsetzung flexibel / eigenständige Entwicklung

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• dadurch bestehen große Nachnutzungspotenziale im Bereich südlich und westlich des Jessenspeichers sowie des Backsteingebäudes selbst</li> <li>• Ziele sind die städtebauliche Neuordnung zur Sicherung einer vielfältigen Mischnutzung inklusive Angeboten und Nutzungsstrukturen als Ergänzung zur Altstadt und übrigen Hafengeländes; die Sicherung der Bedarfe der Bevölkerung; die Sicherung der Hafenwirtschaft und Integration des historischen Speichers</li> <li>• folgende Nutzungen sollten geprüft werden:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wohnen (im Norden und Westen grundsätzlich denkbar)</li> <li>○ Mobility-Hub</li> <li>○ aufgrund des Lärmeintrages im östlichen Bereich werden weniger sensible Nutzungen vorgeschlagen wie bspw. Büronutzungen, Gewerbe, Jugendzentrum</li> </ul> </li> <li>• zur Sicherung einer nachhaltigen baulichen Neuordnung wird die Aufstellung eines Bebauungsplanes empfohlen</li> <li>• durch die Ausweisung eines Urbanen Gebietes, können künftig auch Wohnnutzungen an diesem Standort ermöglicht werden, wodurch die Änderung des Flächennutzungsplans für diesen Bereich notwendig wird</li> <li>• zudem ist aufgrund der bestehenden Eigentümerverhältnisse die Umlegung von Grundstücken notwendig</li> <li>• für die Neuentwicklung des Bereiches wird über die Rahmenplanung hinaus ein enger Dialog und offener Austausch zwischen der Stadt und den betroffenen Eigentümer:innen und Akteur:innen empfohlen</li> </ul>	<p>Umsetzung flexibel / eigenständige Entwicklung</p>
		<p><b>M 3.1.3</b> <u>Entwicklung Areal Autokraft und Küstenfischer Nord eG</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• für diesen Bereich besteht die Möglichkeit der Weiterentwicklung zu einem attraktiven Standort am Wasser für Wohnen und wohnverträgliches Gewerbe</li> <li>• die dort befindlichen, zurzeit jedoch für Gäste verborgenen, Bootsbauer und Segelschulen könnten bestehen bleiben und für Besucher:innen erlebbar werden</li> <li>• Erweiterungsmöglichkeiten der Küstenfischer eG für Apartment-Wohnen können integriert werden</li> <li>• eine Inszenierung des denkmalgeschützten Fachwerkgebäudes des alten Bahnhofs durch einen attraktiv gestalteten Vorplatz könnte diesen Ort zu einer einladenden Verbindung zwischen Wilhelmplatz und Bootswerft entwickeln</li> <li>• das südlich des Bahnhofs gelegene Hallengebäude könnte bestehen bleiben und für kulturelle Nutzungen ertüchtigt werden</li> </ul>	<p>Umsetzung flexibel / eigenständige Entwicklung</p>

Schwerpunktraum 4: Am Stadtgraben und Thulboden			
Nr.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung	Priorität
M 4.1	Aufwertung des Thulboden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• der Thulboden bildet zusammen mit der Bergstraße die historische Ost-West-Achse der Altstadt und bildet einen gestalterischen sowie funktionalen Zusammenhang</li> <li>• Ziel ist die Erhöhung der Nutzungsqualität für den Fuß- und Radverkehr und der barrierefreie Ausbau</li> <li>• bei der Umgestaltung sind die Gestaltungsvorgaben des MUG zu berücksichtigen</li> </ul>	Priorität II
M 4.2	Entwicklung des Gesamtbereiches zwischen Thulboden und Wendstraße	<p><b>M 4.2.1</b> <u>Aufstellung eines Bebauungsplans oder Städtebaulichen Vertrags</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zur geordneten städtebaulichen Entwicklung sollte die Aufstellung eines Bebauungsplans für den Gesamtbereich geprüft werden; alternativ kann die Aufstellung eines Städtebaulichen Vertrages sinnvoll sein</li> </ul> <p><b>M 4.2.2</b> <u>Entwicklung der Fläche am Thulboden inklusive Einrichtung einer Wegeverbindung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziel ist die bauliche Entwicklung der Fläche durch eine frequenzfördernde und öffentliche, kulturelle Nutzung (bspw. ein Kultur- und Bildungszentrum)</li> <li>• im Rahmen einer Machbarkeitsstudie sollen die folgenden mögliche Nutzungen geprüft werden:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ersatz der bereits geschlossenen Stadtbücherei</li> <li>○ ein Bürgersaal als multifunktionale nutzbare Räumlichkeit für diverse Anlässe und Veranstaltungen (für mehr als 100 Personen)</li> <li>○ Bildungs- und Betreuungseinrichtung, bspw. Kindergarten</li> <li>○ neue Räume für die Stadtbücherei</li> <li>○ ein Jugendclub / Jugendpflegeeinrichtung</li> </ul> </li> <li>• die Entwicklungen der Fläche am Stadtgraben (siehe M 4.2.3) sowie des Heimatmuseums (siehe M 4.4) sind mit zu betrachten, um Synergieeffekte hinsichtlich des Nutzungsangebotes zu Stärkung des Ortes optimal ausnutzen zu können und ein möglichst qualitativvolles Erscheinungsbild durch eine ähnliche Gestaltsprache erzielen zu können</li> </ul>	Priorität I

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• bei der Höhenentwicklung und Proportion sowie der architektonischen Gestaltung soll darauf geachtet werden, dass sich das Vorhaben harmonisch, aber spannungsvoll in das Umfeld der historischen Bebauung einfügt sowie eine barrierefreie und einladende Gestaltung insb. der Erdgeschosszonen aufweist</li> <li>• zur Erhöhung der stadträumlichen Durchlässigkeit soll eine Wegeverbindung für Fußgänger:innen und Radfahrer: innen zwischen den Straßen Thulboden und Wendstraße gesichert und hergestellt werden</li> </ul>	
		<p><b>M 4.2.3</b> Entwicklung der Fläche am Stadtgraben</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• aufgrund der größeren bebaubaren Flächenausdehnung können auf dieser Fläche mehrere Bausteine realisiert werden</li> <li>• dabei sollen geschlossene Raumkanten entlang der Straßenzüge Am Stadtgraben und an der Wendstraße ausgebildet werden</li> <li>• als mögliche Nutzungen sollen dauerhaftes (bezahlbares) Wohnen, Pflege- und Beratungsangebote und/oder ein Ärztehaus sowie durch Integration in die Hanglage eine öffentliche Parkgarage im Sockelgeschoss geprüft werden</li> <li>• diese könnte als Ersatz für die wegfallenden Stellplätze des derzeit bestehenden Parkdecks dienen und im Sinne eines Mobility-Hubs neben konventionellen Kfz-Stellplätzen weitere nachhaltige Mobilitätsangebote verbinden</li> <li>• im Zuge der Vorbereitung der Entwicklung der Flächen ist eine sichere Querung für Fußgänger:innen auf der Höhe Am Stadtgraben herzustellen</li> </ul>	Umsetzung flexibel / eigenständige Entwicklung
<b>M 4.3</b>	Herrichtung des Gebäudes Thulboden 26 inklusive Realisierung einer Fußgängerdurchwegung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• der kommunale Erwerb des Gebäudes ist geplant</li> <li>• zukünftig könnten städtische Nutzungen (Beratungsangebote oder Zentrumsmangement) integriert werden, die aktuell noch im Rathaus verortet sind</li> <li>• der unbebaute Teil des Grundstücks soll zukünftig als zusätzliche Wegeverbindung zwischen Thulboden und Am Stadtgraben dienen</li> </ul>	Umsetzung flexibel / eigenständige Entwicklung
<b>M 4.4</b>	Modernisierung/Instandsetzung des Heimatmuseums	<ul style="list-style-type: none"> <li>• das stadtbildprägende Gebäude des Heimatmuseums soll hinsichtlich seiner Funktion und Nutzungsmöglichkeiten überprüft und im Anschluss energetisch und denkmalgerecht modernisiert werden</li> <li>• die Entwicklung steht in direktem Zusammenhang zur Aufwertung der Kircheninsel (siehe M 4.6)</li> <li>• als Nutzungsoption sollte in Zusammenhang mit der Entwicklung der Fläche am Thulboden (siehe M 4.2.2) die Unterbringung einer Versammlungsstätte geprüft werden</li> </ul>	Umsetzung flexibel / eigenständige Entwicklung
<b>M 4.5</b>	Aufwertung der Kircheninsel und des Umfeldes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• die historischen Grünflächen der Kircheninsel sollten mit Hilfe eines Nutzungs- und Pflegekonzepts qualifiziert und aufgewertet werden</li> <li>• Ziel ist die bessere Durchwegung sowie die Steigerung der Aufenthaltsqualität der historischen Grünfläche</li> <li>• die Grünflächen befinden sich im Eigentum der Kirche, die Erschließungsflächen in der Zuständigkeit der Kommune</li> <li>• im Zusammenhang mit der Aufwertung sollte die Modernisierung und Instandsetzung des kommunalen Heimatmuseums (siehe M 4.5) durchgeführt werden und Synergien hinsichtlich der Freiraumnutzung und/oder -pflege geprüft werden</li> </ul>	Umsetzung flexibel / eigenständige Entwicklung

Maßnahmen außerhalb der Schwerpunkträume			
Nr.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung	Priorität
<b>M 5.1</b>	Aufwertung des Stadtparks	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziel ist die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit des Stadtparks auf Basis eines Ausbau- und Pflegekonzepts</li> <li>• dabei sollen die Wege barrierefrei gestaltet, Freiflächen gestaltet und aufgewertet, Infrastrukturen instandgesetzt und Raum für Aktivitäten der örtlichen Bevölkerung geschaffen werden</li> <li>• zudem soll der Schwanenteich in seiner Regenrückhaltefunktion instandgesetzt werden</li> <li>• die Neuanlage eines öffentlichen und inklusiven Spielplatzes in räumlichen Zusammenhang mit den Betreuungseinrichtungen soll geprüft werden und inklusionsorientierte Spielgeräte, -flächen und Materialien integriert werden</li> <li>• begleitend sollten umfängliche Beteiligungsmaßnahmen durchgeführt werden</li> </ul>	Priorität I
<b>M 5.2</b>	Stadtbücherei	<ul style="list-style-type: none"> <li>• der bauliche Zustand der Stadtbücherei ist stark beeinträchtigt, erlaubt keine Sanierung und sollte durch eine Neubebauung, ggf. am Thulboden, ersetzt werden</li> <li>• die derzeitige Nutzung sollte nach Möglichkeit in das Zentrum verlegt werden (siehe M 4.2.2)</li> </ul>	Umsetzung flexibel / eigenständige Entwicklung

<b>M 5.3</b>	Historische (denkmalgeschützte) Anwohnerstraßen Altstadt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• die Erneuerung und Umgestaltung der historischen Straßen der Altstadt Schlamerstraße, Achterstraße und Fischerstraße zielt insbesondere auf eine Steigerung der Nutzungsqualität für den Fuß- und Radverkehr ab</li> <li>• bei der Umgestaltung sind die Gestaltungsvorgaben des MUG zu berücksichtigen</li> </ul>	Umsetzung flexibel / eigenständige Entwicklung
--------------	--	---	--

## 7 Quellenangaben

CIMA (2014):	Stadtentwicklungskonzept Heiligenhafen. Zukunft und dann? Lübeck.
Stadt Heiligenhafen (1967):	Flächennutzungsplan. Heiligenhafen.
Stadt Heiligenhafen (1988):	Erhaltungssatzung. Heiligenhafen.
Stadt Heiligenhafen (1992):	Satzung der Stadt Heiligenhafen zum Schutz des Baumbestands. Heiligenhafen.
Stadt Heiligenhafen (2012):	Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen in der Stadt Heiligenhafen (Erschließungsbeitragssatzung). Heiligenhafen.
Stadt Heiligenhafen (2015):	Gestaltungssatzung. Heiligenhafen.
Stadt Heiligenhafen (2020):	Satzung zur Änderung der Satzung der Stadt Heiligenhafen über die Erhebung von Beiträgen für die Herstellung, den Ausbau, die Erneuerung sowie den Umbau von Straßen, Wegen und Plätzen (Ausbaubeitragssatzung). Heiligenhafen.
BIG Städtebau GmbH (2021):	Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept, Endfassung. Heiligenhafen.
Wasser- und Verkehrs-Kontor GmbH (2021):	Verkehrskonzept für das Fördergebiet „Innenstadt“. Heiligenhafen.

## 8 Anhang

- Dokumentation Werkstattgespräch I
- Dokumentation Öffentliches Werkstattgespräch

# WERKSTATTGESPRÄCH 1

Städtebauliche Gesamtmaßnahme „Innenstadt“  
Stadt Heiligenhafen

Rahmenplanung inkl. Material- und Gestaltungshandbuch  
Fokusraum Hafenkante

31. Januar 2023, Warderschule, Heiligenhafen



Stadt  
Heiligenhafen

cappel + kranzhoff  
stadtentwicklung und planung gmbh



arbos  
FREIRAUMPLANUNG

**ARGUS**  
STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT mbB

**BIG-BAU**  
PROJEKT- UND STADTENTWICKLUNG



Bundesministerium  
für Wohnen, Stadtentwicklung  
und Bauwesen



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



Schleswig-Holstein  
Ministerium für Inneres,  
Kommunales,  
Wohnen und Sport

Für das Sanierungsgebiet „Innenstadt“ in Heiligenhafen wird eine Rahmenplanung inkl. Material- und Gestaltungshandbuch durch das Planungsbüro Cappel + Kranzhoff Stadtentwicklung und Planung GmbH, in Zusammenarbeit mit arbos Freiraumplanung und Argus Stadt und Verkehr erarbeitet. Das Werkstattgespräch 1 dient der Beteiligung der Eigentümerinnen und Eigentümer des Fokusraums Hafenkante und der Vorstellung erster rahmenplanerischer Ansätze für den Teilbereich. Das Werkstattgespräch 1 wurde am 31. Januar 2023 mit einer Präsenzveranstaltung in der Aula der Warderschule in Heiligenhafen durchgeführt. Die Eigentümerinnen und Eigentümer an der Hafenkante wurden im Vorfeld über ein postalisches Anschreiben durch die Stadt zur Veranstaltung eingeladen.

An der Veranstaltung nahmen ca. 30 Eigentümerinnen und Eigentümer der Hafenkante teil. Um 17:00 Uhr wurden die Teilnehmenden durch den Bürgermeister Herrn Brandt begrüßt. Anschließend gab Herr Berg von der BIG Städtebau GmbH anhand einer Präsentation eine allgemeine Einführung und ordnete die Maßnahme „Rahmenplanung“ in die städtebauliche Gesamtmaßnahme „Innenstadt“ ein. Darauf aufbauend stellte Herr Mücke von Cappel + Kranzhoff die ersten Entwurfsansätze für die Hafenkante vor. Anschließend hatten die Teilnehmenden Zeit sich die vorgestellten Entwurfsansätze anhand großformatiger Pläne genauer anzusehen und mit den Planern und Vertretenden der Stadt ins Gespräch zu kommen.

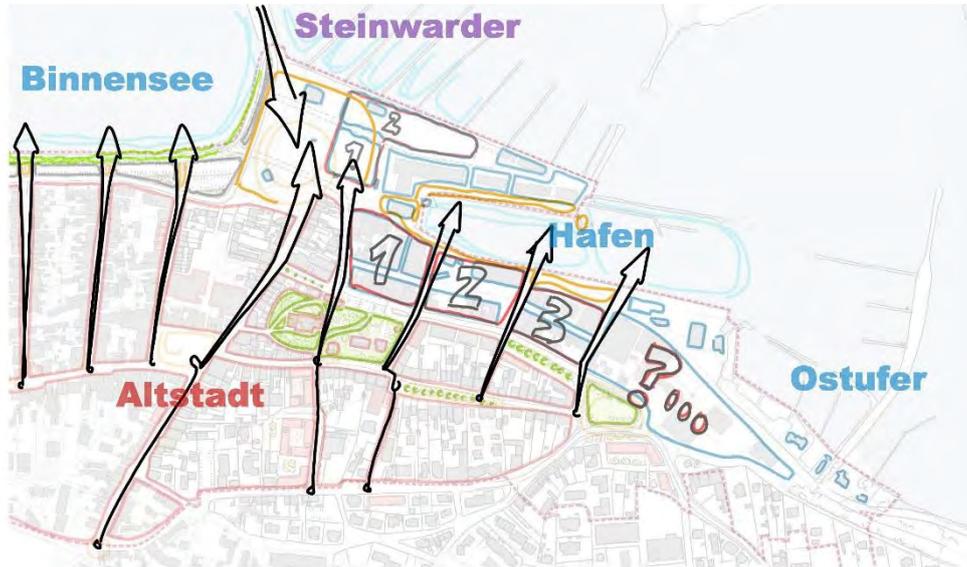
Daraufhin hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit im Plenum Fragen zu stellen, Anregungen zu den vorgestellten Ansätzen und weiteren Themen zu geben. Die Anregungen wurden auf Metaplankarten zusammengefasst und den im Vorhinein festgelegten Themenfeldern Mobilität/Verkehr, Nutzungen, Städtebau und Freiräume/Grünstrukturen zugeordnet.

Entsprechende Anmerkungen wurde von zahlreichen Teilnehmenden – sowohl im Plenum als auch im Einzelgespräch – vorgetragen. Gegen 19:15 Uhr endete die Veranstaltung, mit dem Hinweis auf das weitere Werkstattgespräch II, welches der Information der interessierten Öffentlichkeit über die Zwischenergebnisse der Rahmenplanung insgesamt dienen soll.



Abbildung 1: Diskussion im Plenum (BIG Städtebau GmbH)

Im Folgenden sind einige der Schlüsselfolien des Vortrages von Cappel + Kranzhoff, insbesondere die zu diskutierenden Ansätze 1, 2 und 3, dargestellt. Der Austausch im Plenum wird im Weiteren themenbezogen zusammengefasst. Beiträge wurden in allgemeiner Form und anonymisiert ausgewertet und werden im Zuge der Überarbeitung der Rahmenplanung aufgenommen und überprüft.

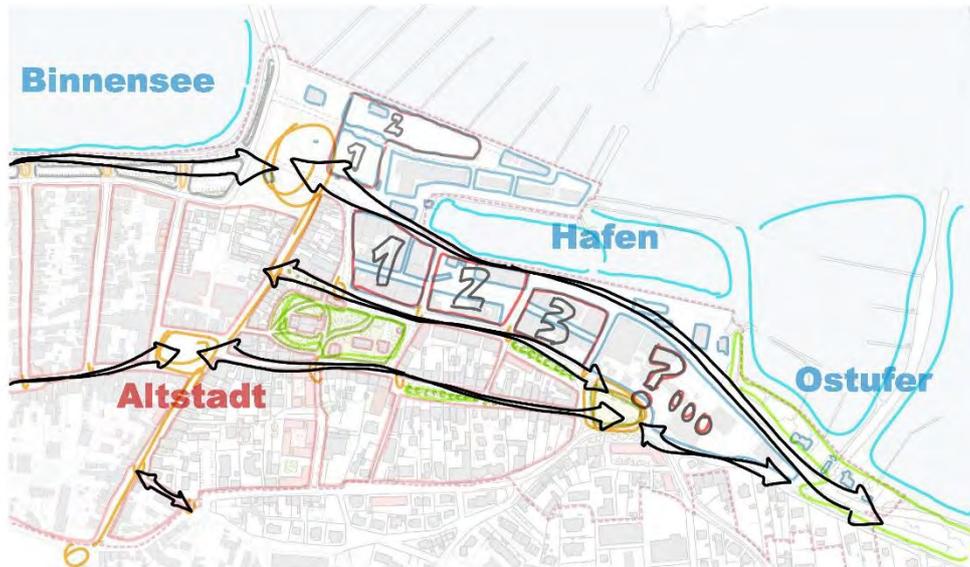


**Querbezüge – „Stadt am Wasser“**  
[bestehende Verbindungen]



13

Abbildung 2: Querbezüge – „Stadt am Wasser“ (Cappel + Kranzhoff Stadtentwicklung und Planung GmbH, arbos Freiraumplanung)

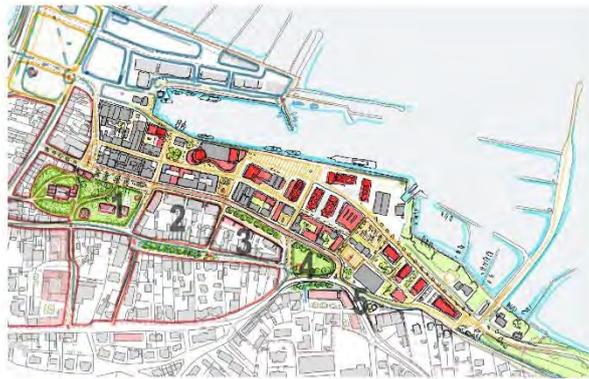


**Längsbezüge**  
[Uferläufe: Am Strande + Kapitän-Nissen-Str. / Binnenläufe: Hafenstr. + Thulboden]



12

Abbildung 3: Längsbezüge (Cappel + Kranzhoff Stadtentwicklung und Planung GmbH, arbos Freiraumplanung)



ohne Mobility-Hub



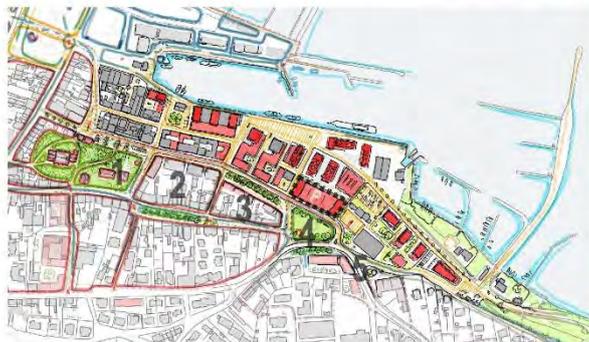
mit Mobility-Hub in Cluster 4

**Gesamtszenario - Ansatz 1**  
[Diskussionsrunde Plenum]

Abbildung 4: Ansatz 1 (Cappel + Kranzhoff Stadtentwicklung und Planung GmbH, arbos Freiraumplanung)



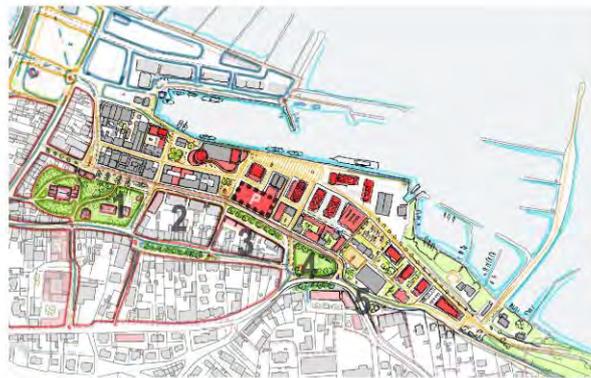
mit Mobility-Hub in Cluster 3



mit Mobility-Hub in Cluster 4

**Gesamtszenario - Ansatz 2**  
[Diskussionsrunde Plenum]

Abbildung 5: Ansatz 2 (Cappel + Kranzhoff Stadtentwicklung und Planung GmbH, arbos Freiraumplanung)



mit Mobility-Hub in Cluster 3



mit Mobility-Hub in Cluster 4

**Gesamtszenario - Ansatz 3**  
[Diskussionsrunde Plenum]

Abbildung 6: Ansatz 3 (Cappel + Kranzhoff Stadtentwicklung und Planung GmbH, arboS Freiraumplanung)

## Mobilität/Verkehr

Im Bereich des Kiekut, insbesondere im Kreuzungsbereich Verkehrsknotenpunkte „Am Strande / Am Yachthafen / Kiekut“ bedarf es nach Aussagen der Eigentümerinnen und Eigentümern einer **Verkehrsberuhigung**.

Des Weiteren gilt es die **Wegebeziehungen** von der Hafenkante zur Altstadt zu verbessern und die bereits bestehenden Querverbindungen zu stärken. Hiervon können insbesondere kleine Einzelhändler im Bereich der Hafenkante profitieren.

Im industriell geprägten Bereich des Hafens, beispielsweise in der Kapitän-Nissen-Straße, entstehen regelmäßig **Konfliktsituationen zwischen Verkehrsteilnehmenden**. Eine konkurrierende Nutzungsüberlagerung entsteht insbesondere zwischen landwirtschaftlichem Verkehr sowie Fahrrad- und Fußgängerverkehr.

Laut Aussagen der Gewerbetreibenden gilt es die **Park- und Stellplätze für Gewerbetreibende** im Bereich der Hafenkante zu erhalten. Insbesondere ebenerdige Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen sind weiterhin vorzuhalten. Gleichzeitig sollen im Rahmen der Attraktivierung der Hafenkante ebenfalls hinreichend Freiflächen für ein qualitativvolles Raumerlebnis geschaffen werden. Im Sinne einer **qualifizierten Parkraumbewirtschaftung** gilt es die vorhandenen Stellplätze differenziert und saisonal flexibel hinsichtlich ihrer Nutzung zu betrachten. Des Weiteren sind die Stellplätze teilweise für den Stellplatznachweis von Gewerbetreibenden gebunden. Hr. Mücke von Cappel + Kranzhoff erläutert, dass die Unterbringung nachzuweisender Stellplätze ebenfalls in einem **zentralen Mobilitätshub** möglich sei und der Mobilitätswende langfristig zuträglich sein könne. Ein Mobilitätshub für unterschiedliche Verkehrsmodi eröffnet die Möglichkeit, die Erreichbarkeit der Hafenkante zu verbessern und gleichzeitig derzeit beparkte Flächen bspw. für Fußgänger zu öffnen. Im Sinne der Tourismusdestination Heiligenhafen besteht Einigkeit, dass weiterhin ausreichend **Parkraum für Besucher** zur Verfügung stehen sollte.



Abbildung 7: Beiträge zum Thema Verkehr und Mobilität (BIG Städtebau GmbH)

## Nutzungen

Die **Funktionalität des Wirtschaftshafens** muss in der Erarbeitung der Rahmenplanung berücksichtigt und sichergestellt werden. Die **Sicherung und Ansiedlung von Kleingewerbe** ebenso wie die **Berücksichtigung der industriellen Flächenbedarfe** werden als zentrale Anforderung der zukünftigen Entwicklung gesehen. Des Weiteren sind **lebendige und aktive Hafennutzungen** willkommen, die die ursprüngliche Funktion des Hafens verdeutlichen, wie das An- und Ablegen von Berufsfischern. Diese und weitere **maritime Highlights** sollen Heiligenhafen als Tourismusstandort weiter qualifizieren und den saisonunabhängigen Tourismus stärken. Ergänzend wird die Ansiedlung **maritimer Forschungseinrichtungen** als Besonderheit vorgeschlagen.

Die Planungsansätze für den Fokusraum Hafenkante werfen die Möglichkeit der Erweiterung der Fischhalle im hafengebundenen Bereich als besondere städtebauliche Figur auf. Hierbei gilt es zu berücksichtigen, den bestehenden **Bewegungsraum vor der Fischhalle** auf der hafenzugewandten Seite zu erhalten. Des Weiteren gilt es die **Maßstäblichkeit der Fischhalle** im städtebaulichen Zusammenhang und der Abstand zur Werftstraße im rückwärtigen Bereich zu prüfen. Es wurde zudem angemerkt, dass eine Vergrößerung der Fischhalle vor dem Hintergrund der zunehmenden Konkurrenz zu bereits bestehenden Restaurants/Imbisse etc. vermieden werden sollte.

Die zukünftigen Nutzungen sollen nicht nur eine Magnetwirkung für potenzielle Besucherinnen und Besucher der Hafenkante generieren, sondern durch eine verbesserte Wegeverbindung zur Altstadt (siehe Mobilität/Verkehr) auch die **Frequentierung der Innenstadt** erhöhen. Im Zuge dessen soll keine Konkurrenzsituation geschaffen werden, sondern Synergien geschaffen werden, indem Nutzungen durch die direkte Nähe voneinander profitieren und miteinander verzahnt werden.

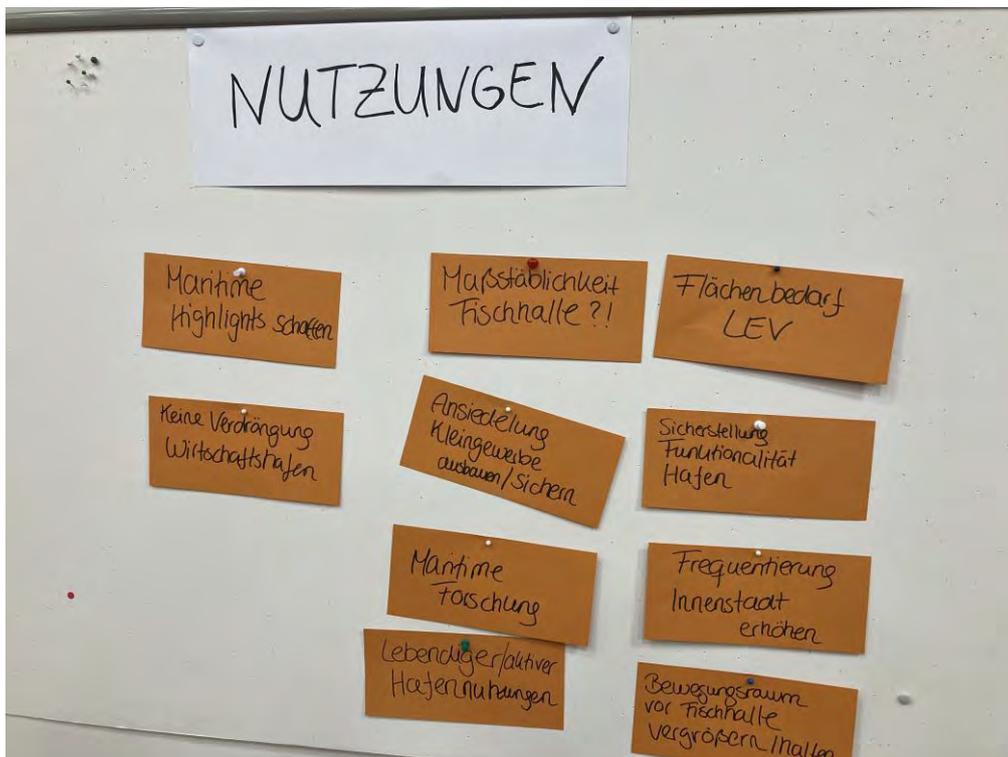


Abbildung 8: Beiträge für zukünftige Nutzungsmöglichkeiten (BIG Städtebau GmbH)

## Städtebau

Für die zukünftige städtebauliche Entwicklung an der Hafenkante soll der **Bestandserhalt**, insbesondere der stadtbildprägenden Gebäude wie bspw. der Rotsteinsilos, in der weiteren Planung berücksichtigt werden. Die Hafenkante ist für Heiligenhafen ein identitätsstiftender Ort, der durch den Erhalt der **hafenbezogenen Baukultur** bestehen bleiben soll. Es gilt die Authentizität der Hafenkante in der weiteren Planung aufrechtzuerhalten.

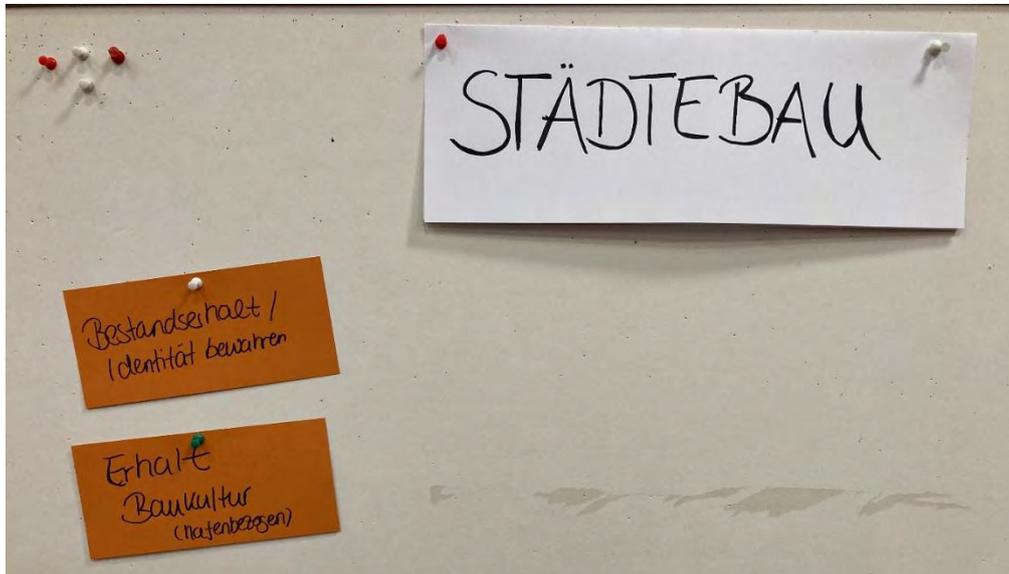


Abbildung 9: Belange des Städtebaus (BIG Städtebau GmbH)

## Freiräume/Grünstrukturen

Im Sinne des fortschreitenden Klimawandels werden **Maßnahmen zur Klimaanpassung**, insbesondere zur Vermeidung von Hitzeinseln durch z.B. großflächig versiegeltem Parkraum gesehen. Ergänzend ist die **Durchgrünung** der Hafenkante als weitere Klimaanpassungsmaßnahme von zentraler Bedeutung.

Der **Vorplatz der Fischhalle** wird als **erhaltenswerter und ausbauwürdiger** Ort an der Hafenkante wahrgenommen.

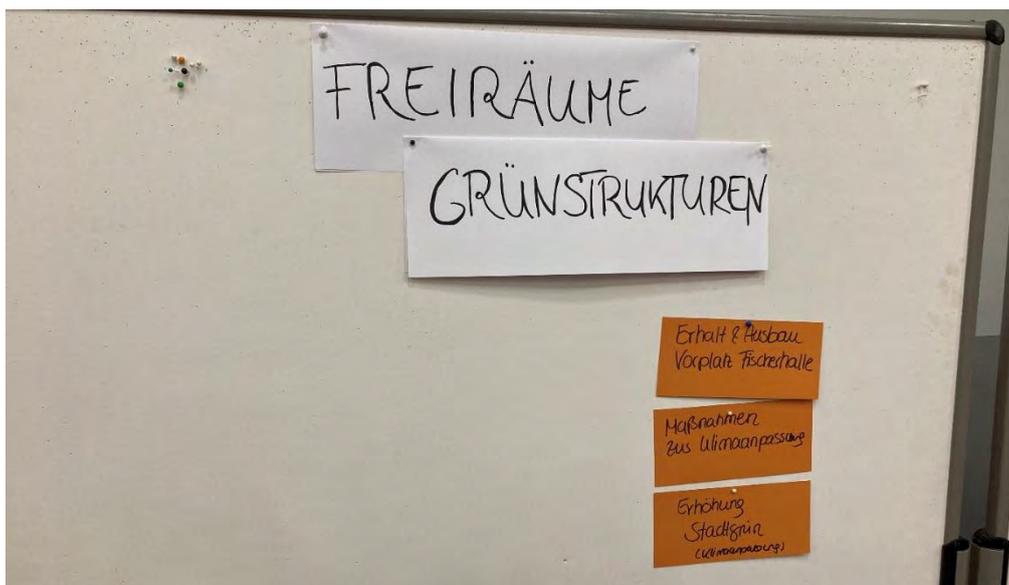


Abbildung 10: Belange der Freiräume und Grünstrukturen (BIG Städtebau GmbH)

# ÖFFENTLICHES WERKSTATTGESPRÄCH ERGEBNISDOKUMENTATION

Städtebauliche Gesamtmaßnahme „Innenstadt“  
Stadt Heiligenhafen

Rahmenplanung inkl. Material- und Gestaltungshandbuch

08. März 2023, Warderschule, Heiligenhafen



Stadt  
Heiligenhafen

cappel + kranzhoff  
stadtentwicklung und planung gmbh



arbos  
FREIRAUMPLANUNG

**ARGUS**  
STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT mbB

**BIG-BAU**  
PROJEKT- UND STADTENTWICKLUNG



Bundesministerium  
für Wohnen, Stadtentwicklung  
und Bauwesen



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



Schleswig-Holstein  
Ministerium für Inneres,  
Kommunales,  
Wohnen und Sport

## Hintergrund

Am 29.04.2021 wurden die vorbereitenden Untersuchungen (VU) und das integrierte Entwicklungskonzept (IEK) als Grundlage für den Start der städtebaulichen Gesamtmaßnahme „Innenstadt“ der Stadt Heiligenhafen politisch beschlossen. Aufbauend auf den darin festgelegten Leitlinien, Entwicklungszielen und Maßnahmen, wird derzeit für das Sanierungsgebiet „Innenstadt“ eine Rahmenplanung inkl. Material- und Gestaltungshandbuch für den öffentlichen Freiraum erarbeitet. Hierzu hat das Planungsbüro Cappel + Kranzhoff Stadtentwicklung und Planung GmbH in Zusammenarbeit mit arbos Freiraumplanung und Argus Stadt und Verkehr den Auftrag erhalten. Die Rahmenplanung bildet eine zentrale Entscheidungsgrundlage für alle weiteren sanierungsrechtlichen, planerischen und baulichen Schritte im Sanierungsgebiet und gibt den Rahmen für die zukünftige städtebauliche Entwicklung der Innenstadt vor. Dabei basiert die Erarbeitung der Rahmenplanung auf einem kooperativen Prozess durch den Einbezug der breiten Öffentlichkeit.

Anknüpfend an bereits durchgeführte Gespräche mit Schlüsselakteuren der Stadt Heiligenhafen, fand am **08. März 2023** ein öffentliches Werkstattgespräch zur Beteiligung der breiten Öffentlichkeit an der Rahmenplanung statt.

Die Veranstaltung wurde im Vorfeld über Pressemitteilungen in den lokalen Zeitungen und über die Webseite der Stadt Heiligenhafen, [www.heiligenhafen.de](http://www.heiligenhafen.de), beworben. Ergänzend dazu wurden Postwurfsendungen an alle Haushalte mit der Postleitzahl 23774 als Einladung zur Veranstaltung verteilt.

Einen Eindruck der verteilten Einladung gibt die folgende Abbildung:



Abb. 1: Einladung der Bürgerinnen und Bürger (BIG Städtebau GmbH, Stadt Heiligenhafen)

## Öffentliches Werkstattgespräch

Rund 180 Bürgerinnen und Bürger nahmen an der Veranstaltung in der Warderschule Heiligenhafen teil. Um 18:00 Uhr wurden die Teilnehmenden durch Herrn Bürgermeister Brandt begrüßt. Anschließend gab Frau Liekefett von der BIG Städtebau GmbH eine allgemeine Einführung in die Thematik und ordnete die Rahmenplanung in den Sanierungsprozess ein. Darauf aufbauend stellte Herr Mücke von Cappel + Kranzhoff Stadtentwicklung und Planung die Vorentwürfe der Rahmenplanung für die Innenstadt vor. Herr Köster von arbos Freiraumplanung ergänzte inhaltlich zu freiraumplanerischen

Themenschwerpunkten. Im Anschluss erläuterte Frau Anders-Brockmüller von der BIG Städtebau GmbH das Beteiligungsformat „Worldcafé“. Die Teilnehmenden wurden eingeladen, an vier Stationen mit unterschiedlichen räumlichen Schwerpunkten zu Themenbereichen wie Mobilität/Verkehr, Nutzungen, Städtebau und Freiräume/Grünstrukturen zu diskutieren und ihre Anregungen einzubringen. Abschließend wurden die Ergebnisse im Plenum zusammenfassend vorgestellt und die nächsten Schritte im Rahmenplanungsprozess erläutert.

Die vorläufigen und im Rahmen der Veranstaltung diskutierten städtebaulichen Entwürfe wurden ab **09.03.23** auf der Webseite der Stadt Heiligenhafen veröffentlicht, um der breiten Öffentlichkeit die Möglichkeit zu geben, bis **22.03.2023** weitere Anregungen per E-Mail an [heiligenhafen@big-bau.de](mailto:heiligenhafen@big-bau.de) einzureichen.

Die folgenden Fotos vermitteln einen Eindruck von der Veranstaltung am 08. März 2023.



Abb. 2: Beteiligung im Worldcafé (BIG Städtebau GmbH)



Abb. 3: Beteiligung im Worldcafé (BIG Städtebau GmbH)



Abb. 4: Vortrag im Plenum (BIG Städtebau GmbH)

Die Veranstaltung folgte dabei dem nachstehenden Programm:

<b>ab 17:30 Uhr</b>	Ankommen und Verteilen von Abfragekärtchen
<b>18:00 Uhr</b>	Begrüßung Herr Brandt (Bürgermeister), Infovorträge der BIG Städtebau GmbH (Sanierungsträgerin der Stadt Heiligenhafen) sowie der beauftragten Planungsbüros
<b>Ca. 19:00 Uhr</b>	Durchführung der Beteiligung: Methode Worldcafé
<b>Ca. 20:00 Uhr</b>	Präsentation der Diskussionsergebnisse im Plenum und Ausblick
<b>Ca. 20:30 Uhr</b>	Ende der Veranstaltung

Die zentralen Ergebnisse der Veranstaltung sind im Folgenden zusammengefasst. Die Daten wurden in allgemeiner Form und anonymisiert ausgewertet. Die gewonnenen Informationen und Anregungen fließen in die weitere Erarbeitung der Rahmenplanung und des Material- und Gestaltungshandbuchs Freiraum ein. Nach Abschluss der Beteiligung wird die Ergebnisdokumentation auf der Internetseite der Stadt Heiligenhafen unter [www.heiligenhafen.de](http://www.heiligenhafen.de) veröffentlicht.

## Auswertung der öffentlichen Beteiligung

Im Rahmen der Durchführung der Beteiligung mittels der Worldcafé-Methode konnten die Teilnehmenden an vier Stationen zu unterschiedlichen Schwerpunkträumen diskutieren. Die Anregungen wurden auf Karten festgehalten und den unterschiedlichen Themenbereichen zugeordnet. Die vier ausgewählten Schwerpunkträume bezogen sich auf die Stadträume, in denen die größten städtebaulichen Anpassungsbedarfe und Entwicklungspotenziale bestehen. Es handelt sich um Räume, die für die Belebung und Frequentierung der Innenstadt von zentraler Bedeutung sind.

Nachfolgend sind die wesentlichen Inhalte der Diskussion, angereichert um die schriftlichen Eingänge über Kärtchen und Rückmeldungen per E-Mail, thematisch nach den diskutierten Schwerpunkträumen und übergeordneten Themen, aufgeführt.

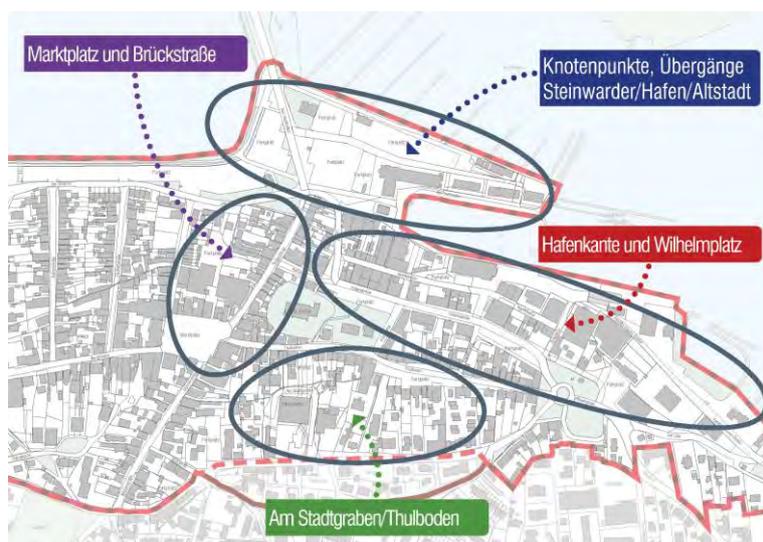


Abb. 5: Übersicht der im Worldcafé betrachteten Fokusräume (BIG Städtebau GmbH)



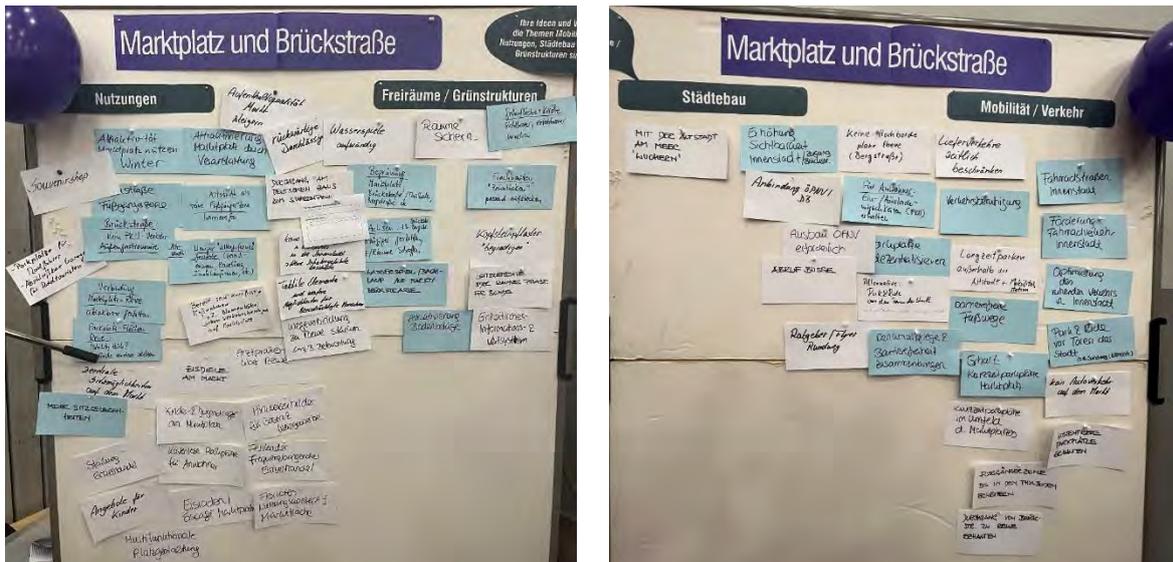


Abb. 7: Anregungen der Bürgerinnen und Bürger zum Schwerpunktraum 1 (BIG Städtebau GmbH)

Folgende Anmerkungen für den Schwerpunktraum 1: Marktplatz und Brückstraße wurden besonders intensiv diskutiert und häufig genannt:

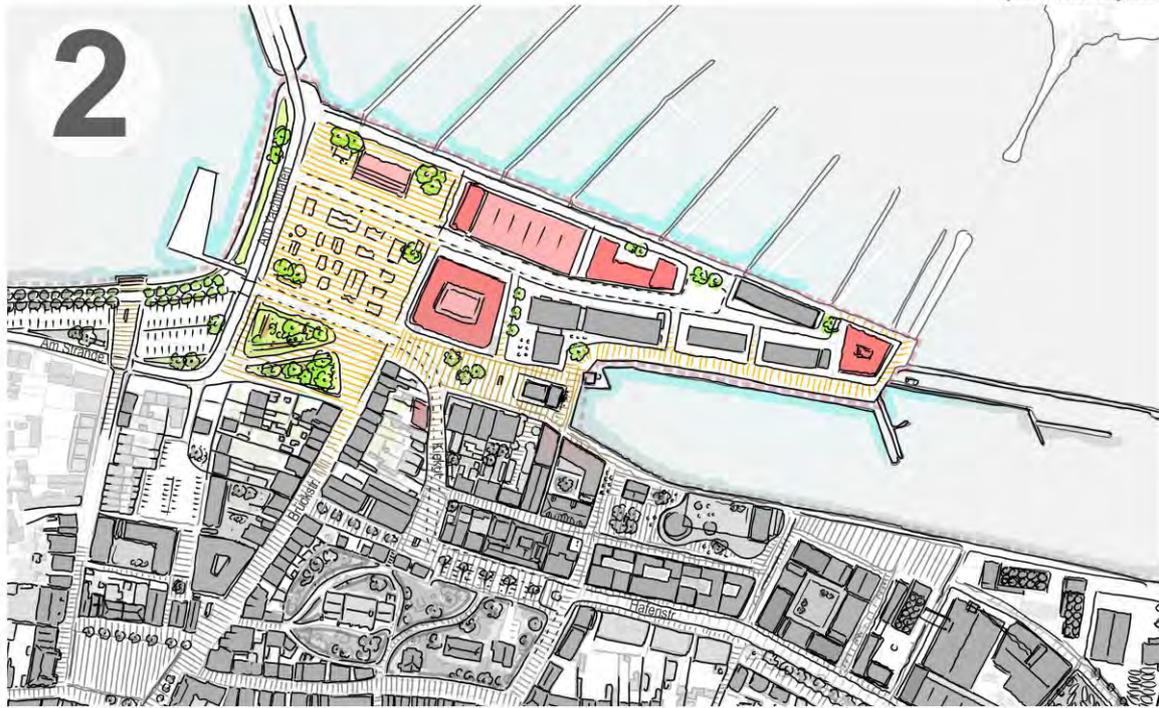
<p><b>Mobilität/ Verkehr</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsberuhigung der Innenstadt, insbesondere auf dem Marktplatz (kein Autoverkehr auf dem Marktplatz)</li> <li>• Sicherung der Verkehrsberuhigung der Innenstadt (Umwidmung der Wendstraße (Südtangente) zur Kreisstraße)</li> <li>• Ausbau der Brückstraße als reine Fußgängerzone</li> <li>• Erhalt von Kurzzeitparkplätzen im Umfeld des Marktplatzes</li> <li>• Schaffung von Park &amp; Ride-Möglichkeiten vor den Toren der Stadt</li> <li>• Förderung der Fahrradinfrastruktur, z.B. Aufstellen von Fahrradbügeln, Ausbau von Fahrradwegen</li> <li>• Ausbau barrierefreier und sicherer Fußwege</li> <li>• Kontroverses Meinungsbild zum Ausbau ÖPNV-Angebot mit Bussen</li> <li>• Kontroverses Meinungsbild zur Platzierung einer Bushaltestelle im direkten Umfeld des Marktplatzes</li> <li>• Entwicklung von Querverbindungen (Verbindung Altstadt mit Wasserkante)</li> </ul>
<p><b>Nutzungen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attraktivierung der Marktplatzfläche durch temporäre Veranstaltungen</li> <li>• Steigerung der Aufenthaltsqualität des Marktplatzes durch z.B. mehr Sitzgelegenheiten, Wasserspiele, Spielgeräte für Kinder</li> <li>• Förderung von frequenzbringenden Einzelhandel und Stärkung der Gastronomieangebote (Eisdiele etc.), Schaffung von „Einkaufsmagneten“ im Gegensatz zu Dienstleistungsangeboten wie Makler und Versicherungsbüros in der Brückstraße/Marktplatz/Thulboden</li> <li>• Förderung von Einzelhandelsangebote für junge Personen</li> <li>• Frequenzerhöhung durch Verlegung der Tourismusinformation in das Marktplatzumfeld</li> </ul>
<p><b>Städtebau</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sichtbarkeit der Innenstadt/Stärkung der Sichtbarkeit und Förderung der Sichtachse der Brückstraße als Fußgängerzone</li> <li>• Stärkung der gestalterischen und funktionalen Verbindung von Hafen und Altstadt</li> <li>• Erkennung und Nutzung von Aufstockungs- und Nachverdichtungspotenzialen</li> </ul>

<p><b>Freiräume/ Grünstrukturen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung der Verbindung zwischen Marktplatz und Rewe, gestalterische und funktionale Aufwertung des Verbindungsweges (z.B. durch Beleuchtung)</li> <li>• Realisierung eines Durchgangs für den Fußverkehr vom Hotel Deutsches Haus zum Suhrenpohl (Stärkung der Durchlässigkeit der Innenstadt)</li> <li>• Förderung von Begrünungsmaßnahmen auf dem Marktplatz sowie im direkten Umfeld</li> <li>• Erhalt des Kopfsteinpflasters, aber in geschliffener/gesägter Form zur Förderung der Barrierereduzierung</li> <li>• Stärkung der Aufenthaltsqualität (Begrünung, Sitzmöglichkeiten, Wasserspiele etc.) zur Aufwertung des Marktplatzes</li> <li>• Aufwertung der Eingänge zur Altstadt, z.B. durch einheitliche Gestaltungsmerkmale, u.a. Kunst im öffentlichen Raum</li> <li>• Umsetzung eines einheitlichen Informations- und Leitsystems zur vereinfachten Orientierung in die Altstadt</li> </ul>
---	--

# Schwerpunktraum 2: Knotenpunkte, Übergänge Steinwarder/Hafen/Altstadt

STADT HEILIGENHAFEN - Rahmenplan und Material- und Gestaltungshandbuch Sanierungsgebiet Innenstadt  
 Öffentliches Werkstattgespräch

[08.03.2023 / Stadt Heiligenhafen]



## Schwerpunktraum 2 - Knotenpunkte und Übergänge Steinwarder / Hafen / Altstadt



 Erlebnisräume	 Stellplätze für wen und wieviele?	 Altstadeingänge aufwerten
 Qualitäten fortschreiben	 Gastgewerbe fördern	 Qualitäten fortschreiben
 Anbindung Binnensee stärken	 Stellplätze portionieren	 ÖPNV + Bike-Stationen entwickeln
 Potentiale ausschöpfen	 Barrieren abbauen	 Promenade stärker anbinden



Abb. 8: Poster Schwerpunktraum 2: Knotenpunkte, Übergänge Steinwarder/Hafen/Altstadt (Cappel + Kranzhoff Stadtentwicklung und Planung GmbH, arbos Freiraumplanung)

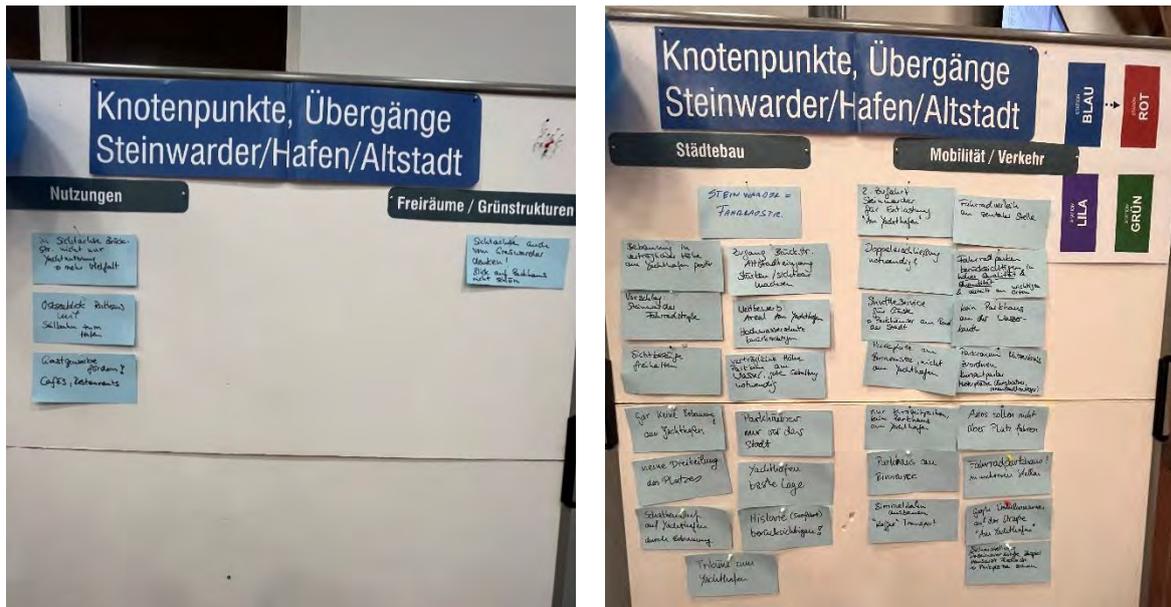


Abb. 9: Anregungen der Bürgerinnen und Bürger zum Schwerpunktraum 2 (BIG Städtebau GmbH)

Folgende Anmerkungen für den Schwerpunktraum 2: Knotenpunkte, Übergänge Steinwarder/Hafen/Altstadt wurden besonders intensiv diskutiert und häufig genannt:

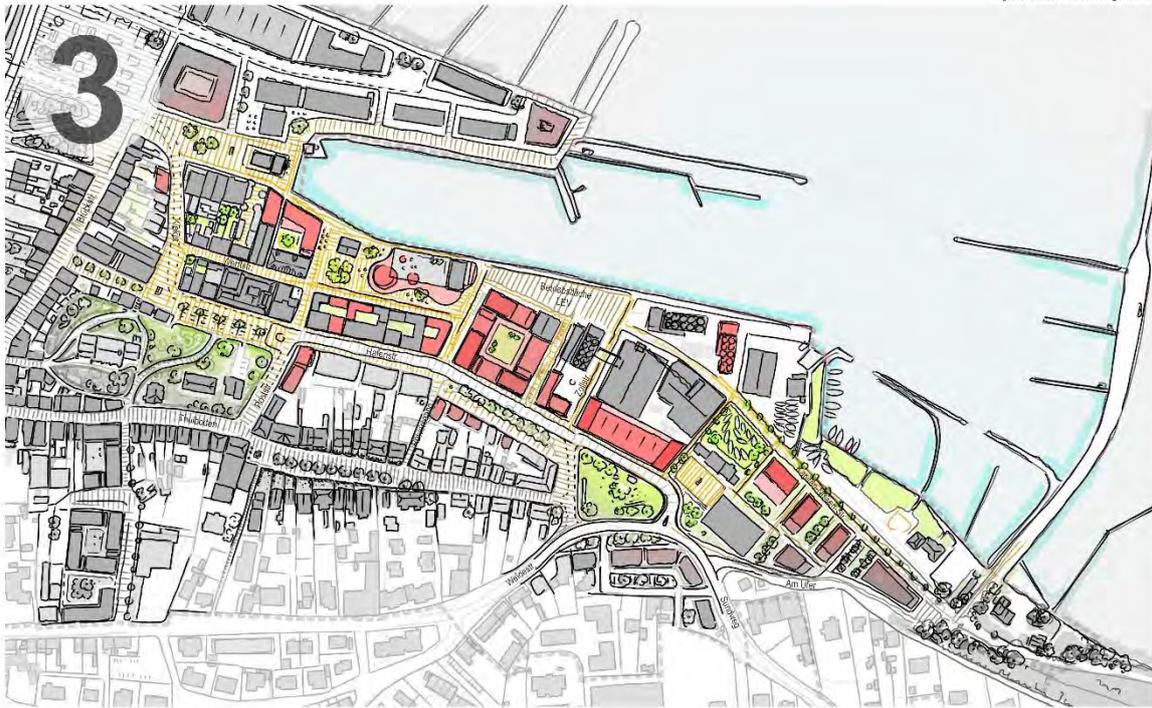
<p><b>Mobilität/ Verkehr</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhalt der Leistungsfähigkeit des Verkehrs</li> <li>• Schaffung Park &amp; Ride-Möglichkeiten vor den Toren der Stadt</li> <li>• Kontroverses Meinungsbild zur Platzierung eines Mobilitätshubs am Yachthafen</li> <li>• Überprüfung der Maßstäblichkeit eines Mobilitätshubs angepasst an die Kleinstadt Heiligenhafen</li> <li>• Kontroverses Meinungsbild zum Wegfall der Binnenparkplätze (Kapitän-Willi-Freter-Platz) und der Entstehung eines neuen öffentlichen Platzes</li> <li>• Erhalt von ausreichenden Parkmöglichkeiten für Anwohner und Gewerbetreibende</li> <li>• Förderung der Fahrradinfrastruktur, z.B. Aufstellen von Fahrradbügeln, Ausbau von Fahrradwegen</li> <li>• Zweite Zu/Abfahrt von Achse Am Yachthafen/Steinwarder zur Entlastung des Sticks „Am Yachthafen“ vorsehen</li> <li>• Implementierung einer Verkehrsberuhigung im Innenstadtbereich (Tempo 30)</li> <li>• Verhinderung von Parksuchverkehren durch Parkraumleitsystem</li> </ul>
<p><b>Nutzungen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zielgruppenspezifische Parkflächenzuordnung (Anwohner, Mitarbeiter, Besucher)</li> <li>• Sicherstellung der Erreichbarkeit der medizinischen Versorgung in der Altstadt (z.B. in der Fischerstraße) durch Erhalt von Parkplätzen am Binnensee</li> <li>• Sicherstellung einer attraktiven Verbindung vom Hafen zur Brückstraße</li> <li>• Förderung von frequenzbringenden Nutzungen in den Erdgeschossseinheiten (Einzelhandel, Gastronomie)</li> <li>• Schaffung multifunktionaler Angebote in den Erdgeschosszonen</li> </ul>
<p><b>Städtebau</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Herausstellung und gestalterische Aufwertung des Eingangs zur Altstadt</li> <li>• Stärkung der Sichtachsen und der funktionalen und gestalterischen Verbindung zwischen Altstadt und Wasserkante</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berücksichtigung einer verträglichen Höhenentwicklung der Baukörper bei Nachverdichtung</li> <li>• Erhalt der baulichen Struktur der Altstadt (Bewahrung Baukultur)</li> <li>• Durchführung eines Wettbewerbs für das Areal Yachthafen/Am Strande zur zukünftigen Nutzung der vorhandenen Potenzialfläche</li> <li>• Kontroverses Meinungsbild zum vorgeschlagenen Kopfgebäude am Yachthafen</li> </ul>
<b>Freiräume/ Grünstrukturen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anerkennung des Potenzials einer neuen öffentlichen Platzfläche (Kapitän-Willi-Freter-Platz) mit unterschiedlichen Nutzungsangeboten am Hafen</li> <li>• Autofreie Platzgestaltung</li> <li>• Umsetzung eines einheitlichen Informations- und Leitsystems zur besseren Orientierung in der Stadt</li> </ul>

# Schwerpunktraum 3: Hafenkante und Wilhelmplatz

STADT HEILIGENHAFEN - Rahmenplan und Material- und Gestaltungshandbuch Sanierungsgebiet Innenstadt  
 Öffentliches Werkstattgespräch

[08.03.2023 / Stadt Heiligenhafen]



Lageplanskizze o.M.

## Schwerpunktraum 3 - Hafenkante & Wilhelmplatz



Lageplanskizze Variante



Optionen Mobility-Hub - Am Wilhelm-Platz / Hafenstraße



Abb. 10: Poster Schwerpunktraum 3: Hafenkante und Wilhelmplatz (Cappel + Kranzhoff Stadtentwicklung und Planung GmbH, ARGUS Stadt und Verkehr)

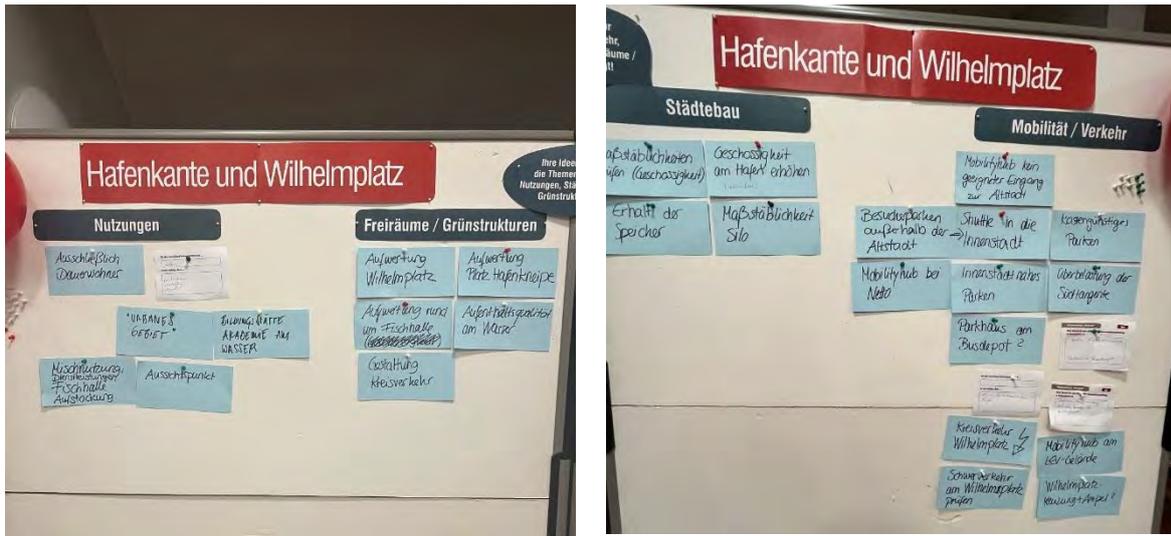


Abb. 11: Anregungen der Bürgerinnen und Bürger zum Schwerpunktraum 3 (BIG Städtebau GmbH)

Folgende Anmerkungen für den Schwerpunktraum 3: Hafenkante und Wilhelmplatz wurden besonders intensiv diskutiert und häufig genannt:

<b>Mobilität/ Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung von Park &amp; Ride-Möglichkeiten vor den Toren der Stadt: z.B. bei Netto (Am Kalkofen 6), am Busdepot (Autokraft), am LEV-Gelände oder westlich der Innenstadt</li> <li>• Schaffung von Park &amp; Ride-Möglichkeiten vor den Toren der Stadt; Integration eines Shuttle-Angebots in die Innenstadt</li> <li>• Überplanung des alten Bahngeländes vs. mögliche Reaktivierung des alten Bahngeländes / der alten Bahnstation</li> <li>• Bereitstellung eines Mobilitätsangebotes zur zukünftigen Bahnanbindung Großenbrode</li> <li>• Integration nachhaltiger Mobilitätsformen im Mobilitätshub (z.B. E-Ladesäulen)</li> <li>• Potenzialfläche am Wilhelmplatz für Mobilitätshub in Verbindung mit Anbindung an den ÖPNV geeignet</li> <li>• Berücksichtigung des Schwerverkehrs am Wilhelmplatz</li> <li>• Erhalt des Kreisverkehrs am Wilhelmplatz, jedoch unter Berücksichtigung einer gestalterischen Aufwertung/ Einbezug des Alten Bahnhofs/ neuer ZOB mit Welcome-Center und Nähe zum Wasser</li> <li>• Erhalt von kostengünstigem Parken</li> <li>• Überbelastung der Südtangente nach Umwidmung der Kreisstraße befürchtet</li> <li>• Kontroverses Meinungsbild zum Erhalt des Kreisverkehrs am Wilhelmplatz vs. Umgestaltung des Wilhelmplatzes als Kreuzung mit LSA</li> <li>• Kontroverses Meinungsbild zur Umwandlung der Hafenstraße ab Ecke Poststraße zur Einbahnstraße und daraus resultierender Umfahrung</li> <li>• Überprüfung der Aufstockungsmöglichkeiten der Parkplatzflächen an der Kircheninsel/Hafenstraße</li> <li>• Förderung der Fahrradinfrastruktur</li> </ul>
<b>Nutzungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wohnraumschaffung ausschließlich für das Dauerwohnen</li> <li>• Festsetzung eines urbanen Gebietes (dient dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung einer Mischnutzung mit Berücksichtigung von Dienstleistungsangeboten, Gastronomie, Handel und Bildung</li> <li>• Vorsehen einer Bildungs- und Forschungseinrichtung mit maritimem Bezug als Anker</li> <li>• Förderung der Erlebbarkeit des maritimen Flairs an der Hafenkante</li> </ul>
<b>Städtebau</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung der im Rahmenplanentwurf angedachten Maßstäblichkeiten der möglichen Neubauten</li> <li>• Bebauung in verträglicher Höhe vorsehen</li> <li>• Kontroverses Meinungsbild zur Aufstockung der Gebäude am Hafen, insbesondere der Fischhalle</li> <li>• Erhalt der identitätsstiftenden Speicheranlagen</li> </ul>
<b>Freiräume/ Grünstrukturen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Funktionale Aufwertung des Wilhelmplatzes, bei Beibehaltung des Kreisverkehrs mit gestalterischer Aufwertung</li> <li>• Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten „am Wasser“, insbesondere Aufwertung der Flächen um die Fischhalle/Platz um die Hafenkneipe</li> <li>• Begrünung der Hafestraße</li> </ul>

## Schwerpunktraum 4: Am Stadtgraben/Thulboden

STADT HEILIGENHAFEN - Rahmenplan und Material- und Gestaltungshandbuch Sanierungsgebiet Innenstadt  
 Öffentliches Werkstattgespräch

[08.03.2023 / Stadt Heiligenhafen]



Lageplanskizze o.M.

### Schwerpunktraum 4 - Am Stadtgraben / Thulboden



Identität bewahren



Potentialfläche nutzen



Altstadtreparatur Modernisierung



Identität inszenieren



Orientierung stärken



Brachflächen entwickeln



Verkehre reduzieren



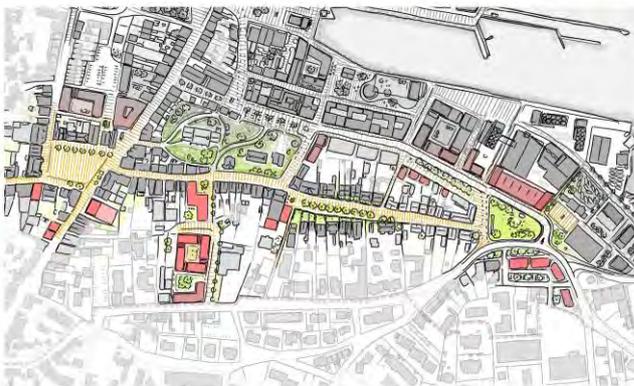
Zeitzeugen inszenieren



Verkehrsflächen aufwerten



Durchweg sichern



Lageplanskizze Variante



Option Mobilitätsgarage - Am Stadtgraben



Abb. 12: Poster Schwerpunktraum 4: Am Stadtgraben/Thulboden (Cappel + Kranzhoff Stadtentwicklung und Planung GmbH, ARGUS Stadt und Verkehr)

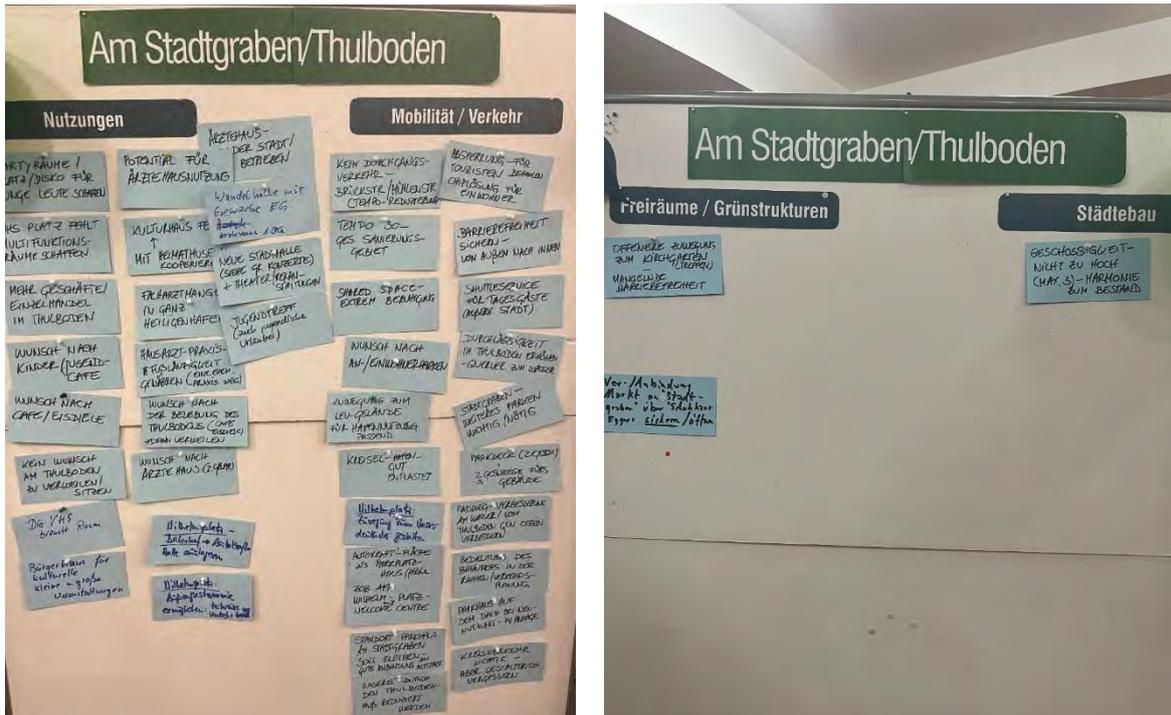


Abb. 13: Anregungen der Bürgerinnen und Bürger zum Schwerpunktraum 4 (BIG Städtebau GmbH)

Folgende Anmerkungen für den Schwerpunktraum 4: Am Stadtgraben/Thulboden wurden besonders intensiv diskutiert und häufig genannt:

<p><b>Mobilität/ Verkehr</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhalt/Ausbau der Parkmöglichkeiten Am Stadtgraben und Thulboden zur Förderung der Fußgängerfrequenz durch die Innenstadt</li> <li>• Temporeduzierung (Tempo 30 im gesamten Sanierungsgebiet)</li> <li>• Entfall der Durchfahrt zwischen Mühlen- und Brückstraße</li> <li>• Integration eines shared spaces im Thulboden</li> <li>• Zielgruppenspezifische Parkflächenzuordnung (Anwohner, Mitarbeiter, Besucher)</li> <li>• Schaffung von Park &amp; Ride-Möglichkeiten vor den Toren der Stadt</li> <li>• Integration einer zusätzlichen Bushaltestelle im Thulboden</li> <li>• Attraktivierung des Thulbodens für den Radverkehr</li> <li>• Förderung von Barrierefreiheit</li> <li>• Etablierung eines Parkraumleitsystems</li> </ul>
<p><b>Nutzungen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Multifunktionale Räumlichkeiten mit flexibler Größengestaltung für Einheimische und Touristen (aller Altersgruppen) schaffen</li> <li>• Beispielhafte Nutzungen: Jugendtreff, Partyräume, Disko, Kinder-/Jugendcafé, Repair-Café, Sommercafé, Versammlungen, kulturelle Veranstaltungen, Vermietung an Privatleute, Stadtbücherei, Vereine, Büroräume, Coworking, Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie</li> <li>• Berücksichtigung von Räumlichkeiten für die VHS</li> <li>• Berücksichtigung zusätzlicher Räumlichkeiten für das Heimatmuseum bzw. Herstellung einer Verbindung mit dem Heimatmuseum</li> <li>• Berücksichtigung eines neuen Ärztehauses (Hausarztpraxis und Facharztzentrum / Betreiber = Stadt / Ärztezentrum OG und Gewerbeeinheiten im EG)</li> <li>• Etablierung frequenzbringenden Einzelhandels und Schaffung von Gastronomieangeboten (Eisdiele, Café)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchführung einer Kinder- und Jugendbeteiligung im Rahmen der Bedarfsabfrage für die Entwicklung der Fläche Am Stadtgraben</li> </ul>
<b>Städtebau</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Durchlässigkeit vom Thulboden zum Wasser durch Stärkung der vorhandenen Querverbindungen/Wegeverbindungen</li> <li>• Prüfung der im Rahmenplanentwurf angedachten Maßstäblichkeiten, insbesondere bei der Planung eines Neubaus</li> </ul>
<b>Freiräume/ Grünstrukturen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung der gestalterischen und funktionalen Verbindung zwischen Fläche am Stadtgraben und Kirchengelände</li> <li>• Verbesserung der Anbindung zwischen Stadtgraben und Markt (über Schuhhaus Armbruster)</li> <li>• Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch ergänzendes Stadtmobiliar und Begrünungsmaßnahmen</li> </ul>