

Städtebauliche – touristische Konzeptplanung Fischereihafen Heiligenhafen Grundstück Autokraft Kurzfassung







1 Einleitung

- Die Heiligenhafener Verkehrsbetriebe mbH & Co. KG arbeiten seit Jahren konsequent und erfolgreich an der Weiterentwicklung Heiligenhafens als Tourismusstandort. Im Zuge dieser Entwicklungen soll der Blick nunmehr auf weitere Potenziale im Stadtgebiet gelenkt werden. Diese liegen im touristischen Kerngebiet am Kommunalhafen, sie sind aber bisher von einer möglichen Entwicklung weitestgehend ausgeschlossen, obwohl sich Gäste in großer Anzahl im direkten Umfeld aufhalten.
- Der Fischereihafen Heiligenhafen ist wie die gesamte Fischerei gegenwärtig einem starken Strukturwandel unterworfen. Die Berufs- und auch Nebenerwerbsfischerei gehen aufgrund starker EU-Restriktionen beständig weiter zurück. Es fehlt an Perspektiven für diesen Wirtschaftszweig, es fehlt damit dann auch an Nachwuchs.
- Auch die in Heiligenhafen beheimateten Hochseeangelbetriebe haben zunehmend Schwierigkeiten, für die von ihnen eingesetzten Fahrzeuge die notwendigen Genehmigungen zu erlangen.
- Die großen Probleme in der Fischerei mit Abbau der Fischereiflotte, einen Rückgang bei den Umschlagszahlen in Güterverkehr und eine nur durch Subventionen aufrecht zu erhaltende Infrastruktur im Bereich des Fischereihafens zwingt zum Nachdenken über die Entwicklungsnotwendigkeiten und –möglichkeiten für das Hafengebiet.







1 Einleitung

- Dieser, auf die Fischerei bezogene, Strukturwandel hat auch für die Landseite des Fischereihafens bis hin zu den Ausläufern der Innenstadt Heiligenhafens ernste und weitreichende Konsequenzen.
- Dem geschilderten Strukturwandel soll mit einem städtebaulichen Konzept begegnet werden, mit dem die unmittelbar betroffenen Fischereibetriebe, die zahlreichen "fischereinahen" Gewerbetreibenden und die Grundstückseigentümer im unmittelbaren Hafenumfeld realistische Entwicklungsperspektiven erhalten.
- Gleichzeitig hat der in Heiligenhafen ansässige Landhandel LEV Erneuerungs- bzw.
 Entwicklungsbedarf angekündigt, um den Standort langfristig sichern zu können.
- Die Heiligenhafener Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG haben auf Grundlage eines Beschlusses der Stadtvertretung die SWUP GmbH Landschaftsarchitektur Stadtplanung und Mediation in Zusammenarbeit mit inspektour GmbH Tourismus- und Regionalentwicklung beauftragt, ein touristisches und städtebauliches Entwicklungskonzept für die Schaffung von Quartieren, Gastronomie und Einzelhandel an der Hafenkante zu entwickeln. Durch diese neuen Angebote soll es dauerhaft gelingen, den Fischereihafen zu erhalten und ihn sowohl gewerblich als auch touristisch zu nutzen.









1 Einleitung

- In einem über viele Jahrzehnte gewachsenen Umfeld bedarf dieser notwendige Wandlungsprozess einer eingehenden Befassung mit den Interessen und Befindlichkeiten der Betroffenen und eines sensiblen Umgangs mit den Akteuren, um zu erwartenden Veränderungs- und Verlustängsten zu begegnen.
- Gleichzeitig muss eine klare Vision von den Zielen des Entwicklungskonzeptes erarbeitet und vertreten werden.
- Am Ende liegt ein Masterplan für die Handlungsoptionen am Hafen in Form eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes vor, der weitestgehend die Belange der Betroffenen berücksichtigt hat und gleichzeitig die Grundlage für die anschließende notwendige Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Heiligenhafen und die Aufstellung eines verbindlichen Bebauungsplanes darstellt.









2 Gutachten

- Konzeptskizze Heiligenhafen: "Touristische Inwertsetzung von Häfen und Marinas als Beitrag zur Stärkung Schleswig-Holsteins als "Maritimes Urlaubs- und Erlebnisland, PROJECT M GmbH, 2009
- Konzeptstudie "Informations- und Schulungszentrum multitrophische Aquakultur" (ISMAK) in Heiligenhafen, 2013, inspektour GmbH
- Stadtentwicklungskonzept Heiligenhafen, CIMA GmbH, Stand September 2013
- Flächennutzungsplan: FNP Stand 1998
- Flächennutzungsplan: FNP 27.Änderung, 2010
- B-Plan 78 Hafenspitze, Aufstellung Mai 2011









3 Planungsprozess und Beteiligung

- Der Planungsprozess wurde von mehrschichtigen Abstimmungs- und Beteiligungsschritten begleitet:
 - Abstimmungen mit dem Auftraggeber HVB
 - Einzelgespräche mit Grundstückseigentümern
 - Bildung und Durchführung einer Arbeitsgruppe mit Anliegern und Interessierten
 - Information der kommunalpolitischen Gremien
 - Information der Öffentlichkeit



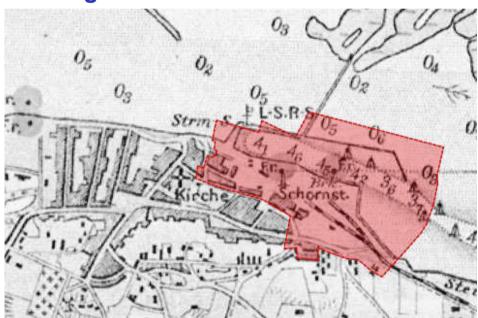




4 Bestandsaufnahme und Analyse

4.2 historische Entwicklung

Heiligenhafen um 1900





 Die ursprüngliche Nutzung des Hafenareals als Bahnhofsgelände im Osten und als Gewerbehafen im Westen spiegelt sich noch heute in der Struktur des Plangebietes und in den vorhandenen Gebäuden wieder.

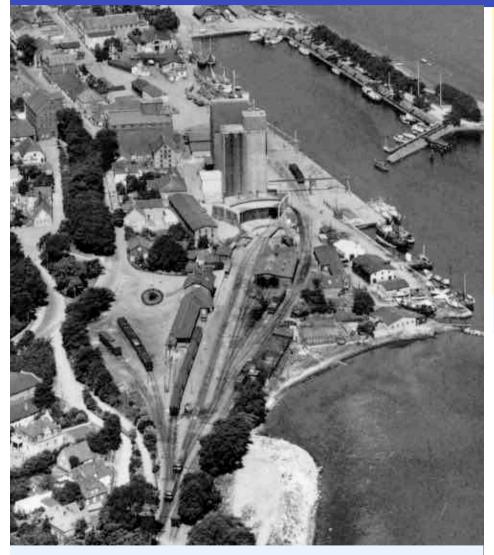






Historische Entwicklung

KURZFASSUNG FISCHEREIHAFEN Heiligenhafen





Hafen, 30er Jahre

Bahnhof, 50er Jahre

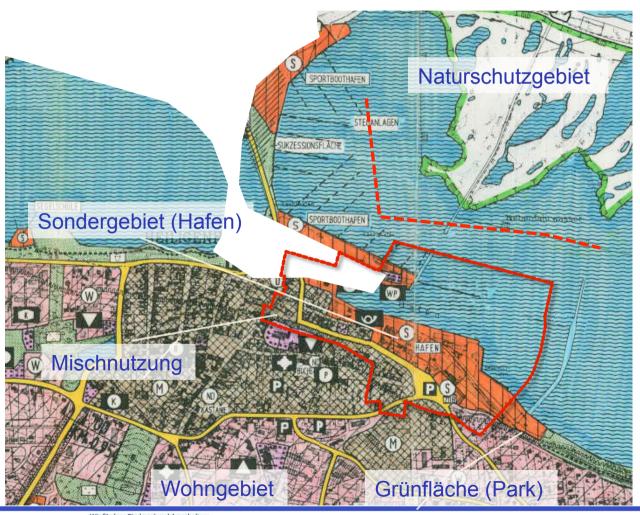








Flächennutzungsplan 1998



Der Großteil der Flächen liegt im Bereich Sondergebiet Hafen

Der westl. Abschnitt der Werftstr. zählt zur **Mischnutzung**









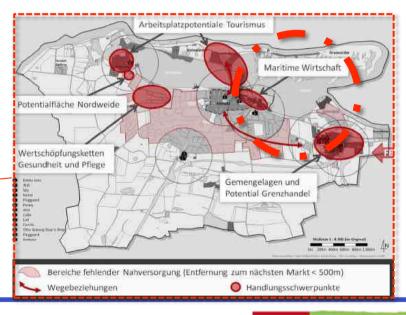
Integriertes Stadtentwicklungskonzept

Stadtentwicklungskonzept Heiligenhafen, CIMA GmbH, Stand September 2013 Das Stadtentwicklungskonzept Heiligenhafen spricht sich für die Entwicklung des Hafens aus und spricht von "Positiven Effekten auf die Altstadt durch Entwicklungen am Hafen"

allgemeine Aussagen zur Entwicklung Heiligenhafens, die sich auf den Hafen übertragen lassen:

- Entwicklung und Stärkung von "Maritimer Wirtschaft"
- Entwicklung "zeitgemäßer Einzelhandel, Ausdehnung der touristischen Saison"
- "Zunahme von Transit Touristen aus dem skandinavischen Raum"











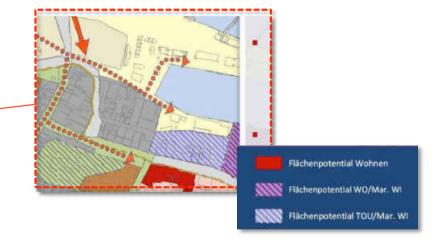


Integriertes Stadtentwicklungskonzept

Stadtentwicklungskonzept Heiligenhafen, CIMA GmbH, Stand September 2013

Stadtentwicklungskonzept Heiligenhafen Räumliche Leitbilder - Altstadt Zentrale Punkte: Fokus auf die Quartiersbildung (siehe Einfärbung) Aufwertung des Mentlichen Raums linsb. Markt und Grchengelände) Neue Stellflächen im Stadtpark realis Verkehrsführung Modernes Mischgebiet am Kommunalhafen etablieren. Generationenübergreifendes Wohnen im Areal Thulboden-Parkpalette

- "Modernes Mischgebiet am Kommunalhafen etablieren"











4 Bestandsaufnahme und Analyse

4.6 Nutzungen und Bebauung

- Die Bebauung im Hafenumfeld ist äußerst heterogen. Während nördlich des Hafens eine überwiegend neue Bebauung seit 1970 aus Wohn-, Verwaltungs-, und Bürohäusern sowie das neue Hafenhotel anzutreffen sind, spiegelt das Bild auf der Südseite die Geschichte des Hafens wieder:
 - Geschäfts- und Apartmenthaus an der westlichen Werftstraße mit Garagenhof
 - Bunkerstation mit oberirdischer Tankanlage
 - Rückwärtige Bebauung der Wohn- und Geschäftshäuser an der Hafenstraße mit Garagen und Abstellräumen
 - Neugestaltete, nur zum Hafen orientierte Fischhalle mit Eishaus im zentralen Bereich
 - Kleinteilige Wohnhäuser an der östlichen Werftstraße
 - Speicher aus dem 19. Jahrhundert, Bausubstanz abgängig
 - Getreidespeicher mit Metallverblendung
 - Getreidespeicher mit Klinkerverblendung aus 1930 bis 1940er Jahren
 - Eingeschossige Lagerschuppen
 - Prägende Silos aus Beton und Stahl mit Fernwirkung
 - Die Höhe nimmt von Westen nach Osten hin zu und erreicht mit den Silos eine Höhe von ca.
 42 m.
 - Die Nutzungen finden überwiegend auf Grundstücken im privaten Eigentum statt.

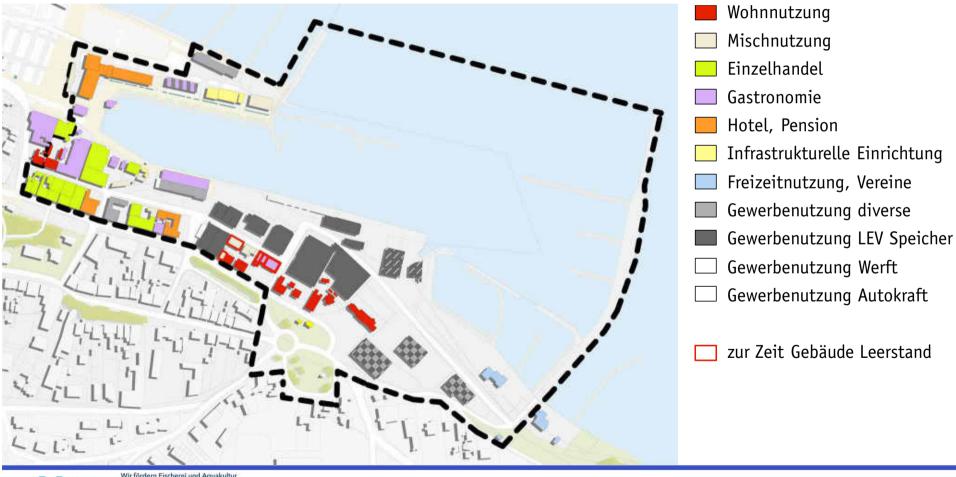








Analyse – Hauptnutzungen Gebäude



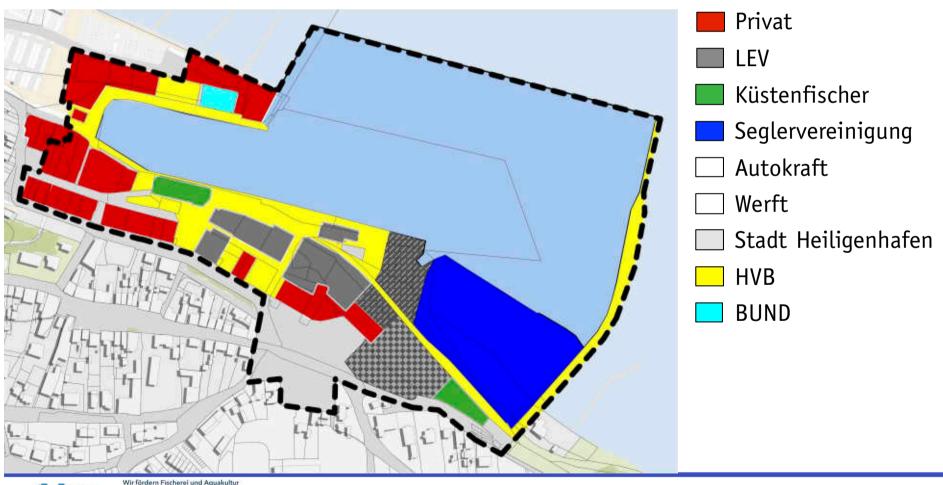








Analyse - Eigentumsverhältnisse

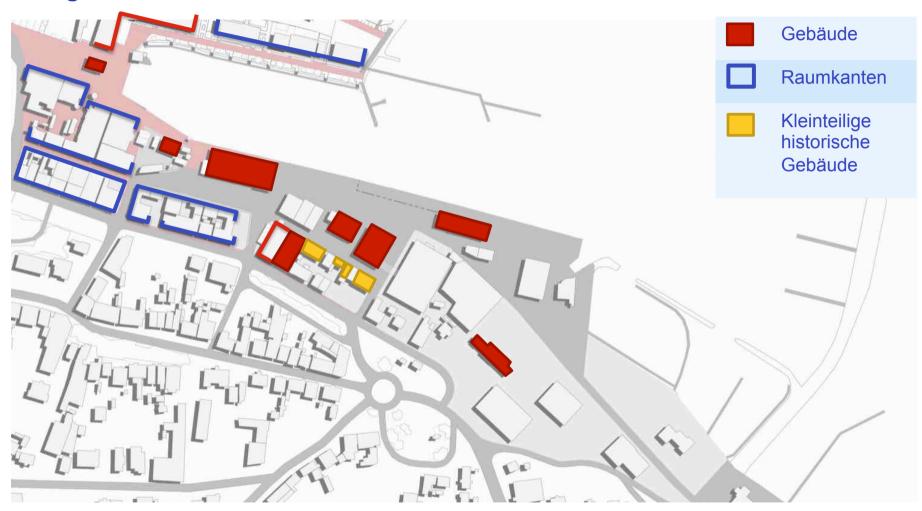








Prägende bauliche Strukturen









Zur Diskussion stehende Gebäude



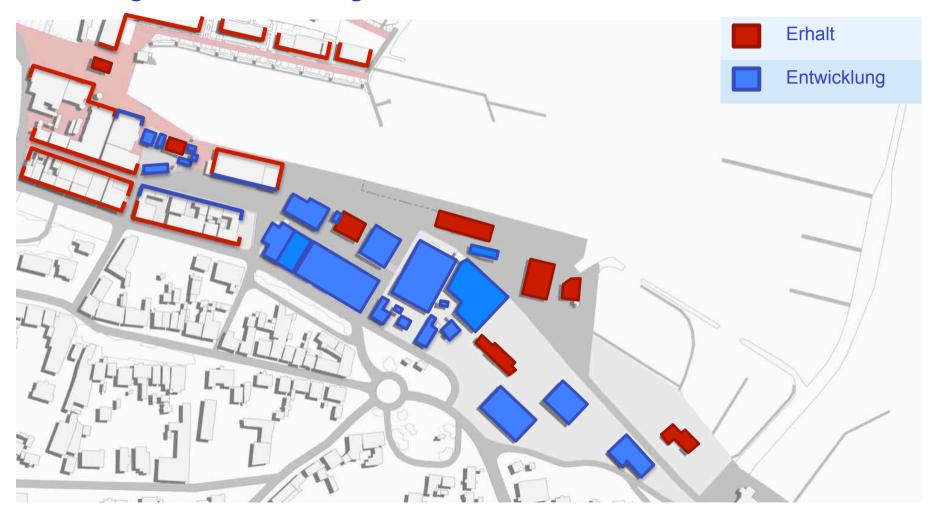








Erhaltungs- und Entwicklungsbedarf Gebäude











4 Bestandsaufnahme und Analyse

4.8 Raumstrukturen

- Auf der Nordseite des Hafens ist der öffentlich erlebbare Raum durch die Hafenpromenade und die begleitende Bebauung klar strukturiert und auch für Gäste erlebbar. Eine attraktive Nutzung, die einen Endpunkt für die Promenade bildet, wäre zu begrüßen.
- Auf der Südseite des Hafens hingegen ist die Hafenpromenade eine klassische Kaifläche mit dahinter liegenden ungestalteten Räumen, die noch durch die teils vor Jahren aufgegeben ursprünglichen Nutzungen und die seitdem erfolgten Zwischennutzungen bestimmt sind.
- Soweit freie Flächen nicht als Rangier- und Ladeflächen genutzt werden, sind sie als Parkplatz belegt.
- Der Übergang zwischen den überwiegend touristisch genutzten Flächen und den Verkehrsflächen ist auch im Bodenmaterial ablesbar.
- Auffällig ist, dass die zwei Blickachsen Poststraße und Röwersgang zwischen der Altstadt und dem Hafen durch Imbisse, Container und dem Vorbauten des Silogebäudes verstellt sind.

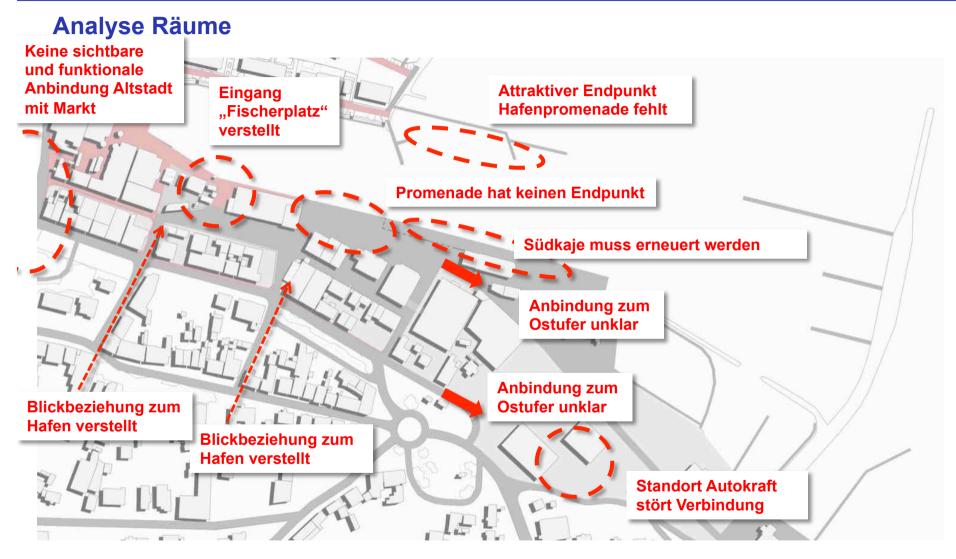






Raumstrukturen













5 Entwicklungspotenziale und Entwicklungsgrundsätze

- 5.1 Entwicklungspotenziale Gebäude, Räume, Flächen und Strukturen
- Die Analyse hat Entwicklungspotenziale aufgezeigt, die in den nachfolgenden drei Plänen zusammengefasst dargestellt werden.
- Eine bauliche Entwicklung ist beabsichtigt im westlichen Bereich BalticKölln und Hafenboutique sowie im östlichen Abschnitt der Werftstraße mit LEV und der Altbebauung.
- Zwischen Hafenstraße und "Fischereiplatz" ist eine Umstrukturierung und Nachverdichtung vorstellbar.
- Eine Entwicklung der öffentlich und touristisch erlebbaren Räume kann an der Nordseite des Hafens mit der Neugestaltung der Kleinfischerbrücke und der Ansiedlung eines Museumshafens an der Nordmole erfolgen.
- Auf der Südseite des Hafens liegen die Entwicklungspotenziale in der räumlichen Fassung des Fischereiplatzes sowie der Promenadengestaltung östlich der Fischhalle nördlich des "Jessen"-Speichers.
- Nach Osten schließt das Gelände der Autokraft als Entwicklungsfläche an.

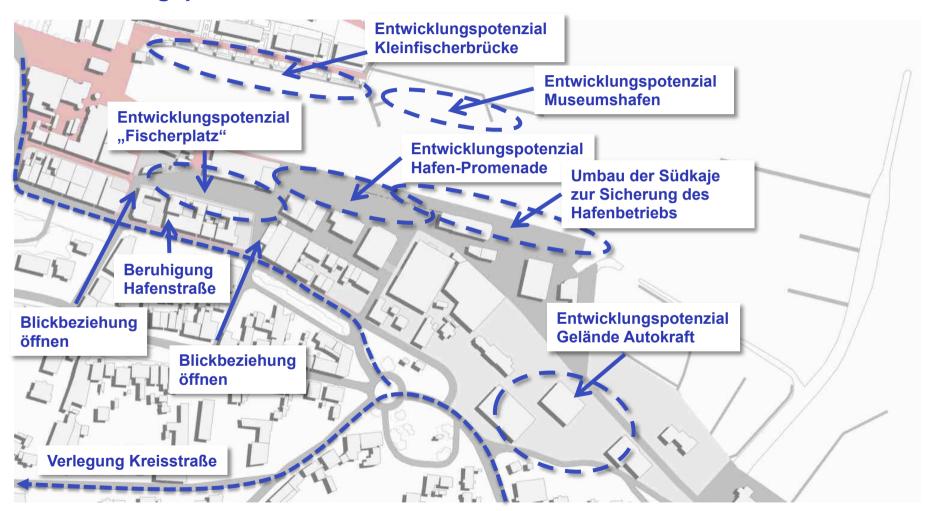








Entwicklungspotenziale Räume











Entwicklungspotenziale Gebäude, Flächen und Strukturen



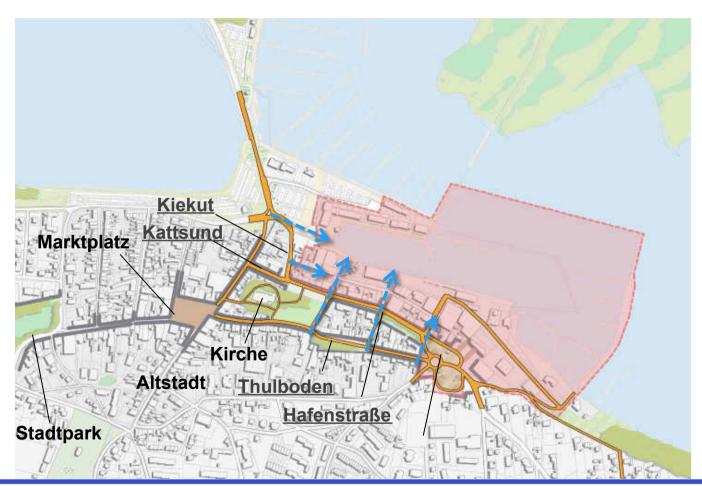








Raumfolgen und Verbindungen Altstadt - Hafen











5 Entwicklungspotenziale und Entwicklungsgrundsätze

5.2 Entwicklungsgrundsätze

- Der Prozess zur Entwicklung des Hafenumfeldes berücksichtigt das aktuelle Stadtentwicklungskonzept der Stadt Heiligenhafen und nimmt im touristischen Teil Bezug auf den Entwurf der Perspektiven der Einzelhandelsentwicklung (Einzelhandels- und Zentrenkonzept).
- Aus den Diskussionen mit Anwohnern und den Beiträgen der Teilnehmer bei den Arbeitsgruppen haben sich folgende Leitplanken für die Entwicklung des Hafenumfeldes und Leitsätze zu den einzelnen Themenfeldern ergeben:





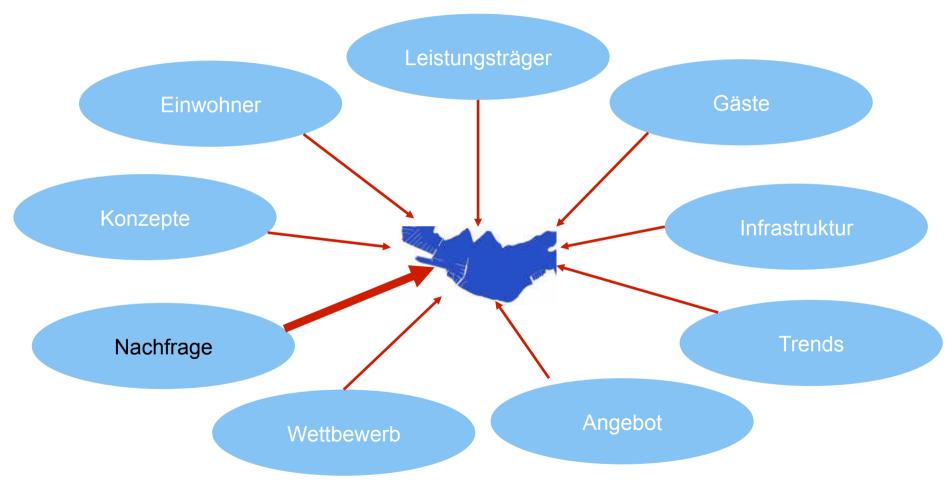


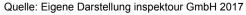






Situationsanalyse (Standort und Nachfrage)

















Deutsche Hafenstädte/Seebäder; Aktive Fischereihäfen

davon nur Heiligenhafen mit echtem Hafenflair



"HeiligenHAFEN - Die Hafenstadt mit Strand"



Quelle: Eigene Darstellung inspektour GmbH 2017







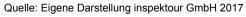




Entwicklungsgrundsätze









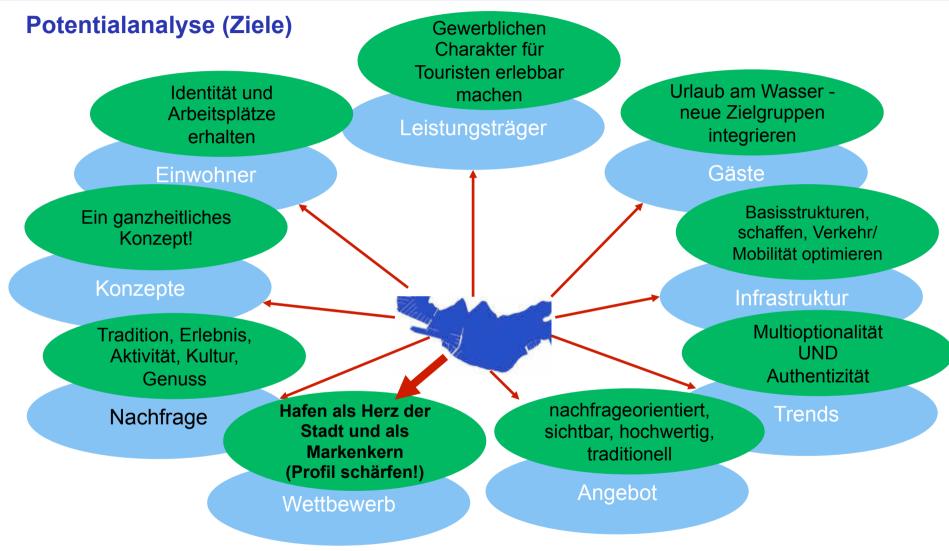






Entwicklungsgrundsätze





Quelle: Eigene Darstellung inspektour GmbH 2017

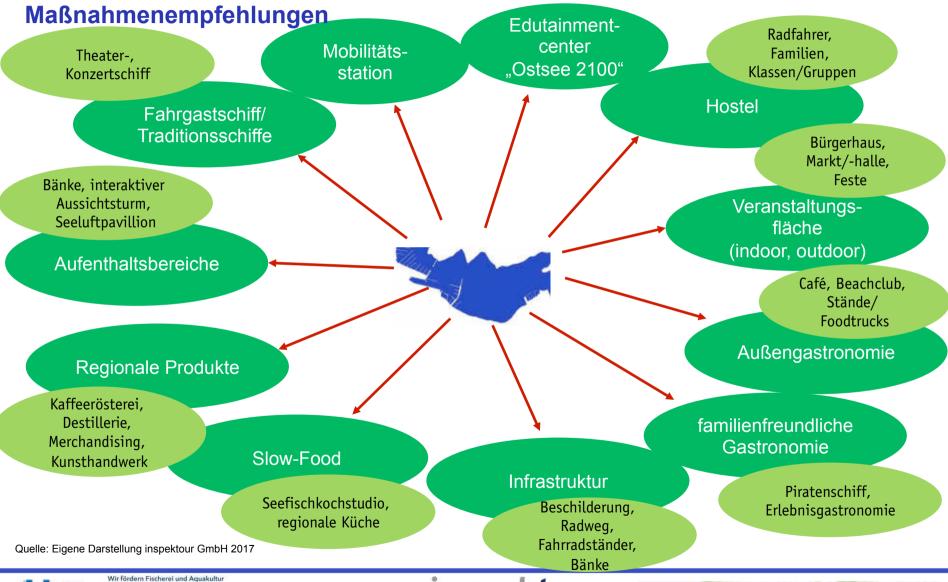






Touristische und gewerbliche Nutzungen und Angebote

KURZFASSUNG FISCHEREIHAFEN Heiligenhafen













Entwicklungsgrundsätze



Leitplanken

- Der Hafen ist wichtig für die kulturelle Identität der Stadt
- Neue Entwicklungen werden begrüßt und sind in der Fischerei perspektivisch notwendig
- Der gewerbliche Charakter des Hafens ist wichtiger Bestandteil der Attraktivität für Gäste
- Der Gewebestandort Landhandel im Hafen und Werft haben Vorrang vor anderen Nutzungen
- Der Freie Zugang in den Hafenbereich für Gäste und Einheimische soll weiterhin ermöglicht werden
- Für den Hafen wird ein Slogan gewünscht
- Der Hafen und sein Umfeld müssen als Gesamtprojekt entwickelt werden
- Einzelprojekte müssen sich dem Gesamtkonzept unterordnen

Wasserflächen

- Die Zukunft der Fischerei ist nicht sicher, sie ist so lange wie möglich zu unterstützen um berufliche Perspektiven in der Fischerei zu schaffen.
- Die HVB plant einen Umbau der Kleinfischerbrücke
- Die HVB plant die Erneuerung der Südkaje zur Sicherung und Stärkung des Güterumschlags
- Die Ausflugsschifffahrt hat nur eine Saison von 6-8 Wochen im Jahr und lohnt sich deswegen für den Betreiber nicht, sie hat jedoch eine wichtige Bedeutung für den maritimen Tourismus
- Kombinutzung von neuen Fischereifahrzeugen für Ausflugsschifffahrt ist denkbar
- Rückgang des Schiffsbestandes durch Verlegung von Liegeplätzen von der Ostmole in den Hafen kompensieren
- Traditionsschiffe als Touristenattraktion anwerben













Gastronomie

- Eine gastronomische Qualitätsoffensive (sowohl hinsichtlich des Angebotes als auch des Erscheinungsbildes) im Hafen ist dringend notwendig – ein nachfrageorientiertes und an den neuen Zielgruppen Heiligenhafens orientiertes Gastronomiekonzept sowie Angebote außerhalb der Hauptsaison zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Verweildauer im Hafen sollten geschaffen und sichergestellt werden
- "Neue" Gastronomie-Angebotselemente am Hafen sollten sein:
 - Mobile Fischverkaufsstände / z. B. auch Food Trucks
 - Hafenbrauerei / Schnapsbrennerei / Destillerie
 - Hafenräucherei
 - Regionale Kaffee-Rösterei
 - Slow-Food-Gastronomie / Szene-Gastronomie
 - Hafen-Lounge / Hafen-Beach-Club
 - Familienfreundliche Gastronomie (z.B. Piratenschiff, Traditionsschiff)

Verkehr

- Die Hafenstraße ist momentan noch eine Kreisstraße und hat somit eine trennende Wirkung von Altstadt und Hafen
- Eine Verlegung der aktuellen Kreisstraße gemäß FNP ist anzustreben
- Eine nachhaltige Mobilitätsoffensive (Fahrrad, E-Bike, E-Mobile) ist erstrebenswert
- Die Verkehrslenkung im Hafen soll Konflikte zwischen Fußgängern, Radfahren sowie PKW und LKW vermeiden
- Für die LEV Anlieferung ist ein Verkehrskonzept erforderlich
- Die Fahrbahnbreite der Zollstraße (5,50m) ist zu schmal für LKWs bzw. LKW-Begegnung













Ruhender Verkehr

• Im gesamten Hafen gibt es zu wenige Parkplätze für Anlieger und Tagesgäste.

Für die definierten Zielgruppen sollten allgemein folgende Basisinfrastruktur am Hafen geschaffen und erhalten werden:

- Ausbau von Radwegen und Flaniermöglichkeiten am Wasser
- Touristisches Beschilderungssystem für Fußgänger und Radfahrer
- Fahrradständer/-station/Ladestation für eBikes und eMobile (Mobilitätsstation)
- Die Anbindung / den Durchlass zum Ostufer klar erkennbar machen
- Flexible Öffnung der Zaunanlage am Getreidekai, Schließung ca. 80 Tage im Jahr bei Schiffsankünften / Verlegung des Zauns Richtung Kaimauer prüfen
- Aufenthalts- und Verweilmöglichkeiten an der Hafenpromenade (auch wettergeschützt) schaffen
- Die Hinterhofsituation / Rückseiten auflösen
- Die Möglichkeit, dass die Werft Götsch besichtigt werden kann, sollte mehr kommuniziert werden
- Die Ostmole als Zielpunkt mit einbeziehen
- Den erlaubten Zugang auf SVH Gelände kenntlich machen
- Arbeitsflächen für Fischer, z.B. zur Netzpflege schaffen













Für die definierten Zielgruppen sollten allgemein folgende weitere Infrastruktur am Hafen geschaffen und erhalten werden:

- Einzelhandelsflächen für z.B. Merchandising-Shop (z. B. Plüsch-Fisch-Laden), Kunsthandwerk
- Ein Hostel für Radtouristen, Familien, junge Paare, Schulklassen und Jugendgruppen
- Maritime Installation am Hafen (z.B. Anker)
- Interaktive Aussichtsplattform, -turm, -deck, Hafenspielplatz
- Maritimer Outdoor-Fitness-Parcours (Segel hissen, Anker lichten etc.)
- Fahrgastschiff inkl. Liegeplatz
- Inhalationspavillon als Schlechtwetterangebot
- Edutainmentcenter "Ostsee 2100"
- Angebot "Mitsegeln" / Do-it-yourself-Werkstatt (Segler/Radfahrer) / Gläserne Werft
- Arbeitsflächen für Fischer, z.B. zur Netzpflege
- Theater-/Veranstaltungsschiff im Hafen (Beispiel Hamburg-Bergedorf Das Schiff, Batavia in Wedel)

Gewerbe

- LEV Standort sichern und Entwicklungsmöglichkeiten ermöglichen
- Frei werdende Speicher erhalten und umnutzen
- Standort Werft Götsch sichern
- Verlegung der Bunkerstation











Entwicklungsgrundsätze



Bebauung

- Das Hafenumfeld muss Mischgebiet bleiben
- Eine Neubebauung mit Wohnungen und Ferienwohnungen ist grundsätzlich denkbar, jedoch nicht zu Lasten einer gewerblichen Nutzung (Immissionen) und touristischer Angebote
- Einzelne Bebauungsabsichten müssen sich am Gesamtkonzept orientieren
- Der Standort Autokraft ist in eine mittelfristige Betrachtung mit einzubeziehen (frühestens ab 2022)
- Den Gewerbetreibenden am Hafen fehlen Lagerflächen
- Angler und Fischer benötigen Abstellräume und Kühlräume als Lager
- Es fehlt an einer zeitgemäßen Fahrradinfrastruktur













6 Touristische und touristischgewerbliche Nutzungen und Angebote

6.2 Fischerei

- Die Fischerei ist für Heiligenhafen identitätsstiftend, sie muss so lange wie möglich unterstützt werden.
- Hierbei sind die Einflussmöglichkeiten der Stadt sind begrenzt, die Rahmenbedingungen werden von außen gesetzt.
- Stichworte sind Quoten sowie Angelverbote in FFH Gebieten.
- Eine Entwicklung neuer Schiffstypen, die sowohl in der Fischerei als auch in der Fahrgastschifffahrt eingesetzt werden können, ist zu unterstützen.
- Der Umbau eines Kutters als Theaterschiff würde das Angebot ausweiten.











6 Touristische und touristischgewerbliche Nutzungen und Angebote

6.3 Laden und Löschen

- Der gewerbliche Charakter des Hafens ist entscheidend für die anliegenden Gewerbebetriebe und er ist gleichzeitig wichtig für die Attraktivität des Hafens für die Gäste.
- Der Hafen muss seine Funktion als Arbeitshafen erhalten.
- Dazu gehört das Entladen der Fischkutter und die Umladung auf LKW.
- Für die Entladung der Fischkutter sind östlich der Fischhalle mit dem Eishaus Stapelflächen für Fischkisten und Stellplatzflächen für LKW erforderlich.
- Ebenso sind absperrbare Flächen im Liegebereich der Getreidefrachter erforderlich, die allerdings geöffnet werden sollten wenn kein Schiff im Hafen liegt.
- Ferner wird durch die Getreideanlieferung ein erheblicher Verkehr ausgelöst, der aber mit der Neugestaltung des LEV Geländes so organisiert werden kann, dass er sich mit dem übrigen Verkehr vor den Fischkuttern nicht überschneidet.
- Die befahrbaren Flächen bis zur Zollstraße können so gestaltet werden, dass sie gleichzeitig eine Attraktivität als Promenade erhalten (Beispiel Eckernförde).
- Für die Bootswerft sind im bestehenden Umfang Rangier- und Lagerflächen erforderlich













6.4 Bunkerstation

- Die Bunkerstation liegt westlich der Fischhalle.
- Durch eine Verlegung wird eine Öffnung zum "Fischerplatz" ermöglicht.
- Die Station bietet zollfreien Diesel für Kutter und Marineschiffe.
- Anstatt einer Verlegung kann über eine Versorgung mit Diesel direkt vom Tank-LKW nachgedacht werden.
- Für Segelboote existiert eine separate Bootstankstelle.









6.5 Gastronomie

- Aus der Studie Touristische Inwertsetzung von Häfen und Marinas (PROJECT M GmbH und dwifconsulting GmbH 2009): "Auch existieren derzeit aus Sicht der Landtouristen zu wenige Attraktionen im direkten Hafenbereich, die eine längere Verweildauer im Hafen rechtfertigen. Das gastronomische Angebot ist nicht sehr ausgeprägt. Shoppingangebote existieren quasi nur im Ortszentrum".
- Bis heute hat es durch den Bau der Fischhalle eine wesentliche Veränderung gegeben. Hier fehlt jedoch noch die Möglichkeit eine attraktive Außengastronomie einzurichten.
- Weiter östlich gibt es im südlichen Hafenbereich keine Angebote.
- Im gastronomischen Bereich ist eine Quantitätsoffensive, kombiniert mit einer Qualitätsoffensive am Hafen erforderlich. Hierzu gilt es, die sich ergebenden Möglichkeiten an interessanten Räumlichkeiten, vielleicht in den oberen Geschossen der alten Speicher, zu nutzen.
- Ein neues junges Publikum muss dabei angesprochen werden.
- Eine ganzjährige Öffnung ist anzustreben.













6.6 Verkaufsflächen

- Der bestehende Einzelhandel im Hafen hat sich der geänderten, jüngeren Gästestruktur mit einem hochwertigeren Angebot angepasst.
- Zur Erweiterung des Angebotsspektrums für die Gäste ist aber ein ergänzendes Angebot, auch an Verkaufsflächen, erforderlich.
- Hierzu gehören z.B. eine Hafenräucherei, ein Hafenbrauhaus, eine Korn Brennerei, z.B. in Verbindung mit dem "Kornspeicher" der LEV, maritime Bekleidung.













- 6.7 Ostsee 2100, Fischereimuseum
- Zur Beschreibung des Edutainmentcenters Ostsee 2100 wird nachfolgend als Exkurs auf die Konzeptstudie ISMAK Informations- und Schulungszentrum multitropische Aquakultur (ISMAK) in Heiligenhafen, inspektour GmbH 2014, zurückgegriffen.













- 6 Touristische und touristischgewerbliche Nutzungen und Angebote
- 6.8 Tagungsräume, Veranstaltungsräume
- Das Hotel Meereszeiten sucht zur Ergänzung seines Angebotes Flächen für Tagungsräume.
- Hier wäre eine Kombination mit dem Zentrum Ostsee 2100 denkbar.







Touristische und touristisch gewerbliche Nutzungen und Angebote Erneuerung und Aufwertung der Kleinfischerbrücke

- Zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Fischer und gleichzeitig zur Attraktivitätssteigerung des "Fischerei" – Hafens für die Gäste ist die Erneuerung der Kleinfischerbrücke an der Nordseite des Hafens geplant und die Förderung ist bewilligt.
- Auf der Hafenpromenade oberhalb der Kleinfischerbrücke wurden im Frühjahr 2017 vier Wetterschutzhäuser aufgebaut, um bei ungünstigen Wetterlagen und plötzlichen Regengüssen die Aufenthaltsqualität zu verbessern.









6.10 Museumshafen Nordbrücke

- Bereits im Jahr 2009 wurde für das Sparkassen-Tourismusbarometer von PROJECT M GmbH und dwif-consulting GmbH im Rahmen der Studie Touristische Inwertsetzung von Häfen und Marinas ein Hafen für Museums- und Traditionsschiffe zur Steigerung der Attraktivität untersucht und zur Umsetzung empfohlen.
- Es bietet sich hierfür ein Standort südlich der Nordmole an.
- Dieser Standort ist als Endpunkt der nördlichen "Fischereihafenpromenade" und gleichzeitig im Übergang zum Erlebnisraum Yachthafen besonders geeignet.
- Zwischen der HVB und dem Museumshafen am Warder e.V. besteht eine Kooperation. Es liegen bereits Zusagen für insgesamt 12 entsprechende Kutter und Schoner vor, die in Heiligenhafen dauerhaft einen Liegeplatz einnehmen würden.
- Eine Erneuerung der Brückenanlage ist hierfür erforderlich. Es müsste eine ca. 150 m lange neue Brücke mit zwei 25 m langen, nach Süden ausgerichteten Stichbrücken errichtet werden. Diese Brücke sollte am Kopf eine ca. 12 x 12 m große Plattform mit einem 6 x 6 m großen Informationsund Wetterschutzpavillon erhalten.









Touristische und touristisch gewerbliche Nutzungen und Angebote Nachfolgenutzung Autokraft

- Für die räumliche und funktionale Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und dem östlich liegenden Ortsteil Ortmühle und der Ortmühler Bucht ist der Einbeziehung der an den Hafen angrenzenden Flächen erforderlich.
- Östlich des Hafengeländes und südlich des Yachthafens des SVH liegt das Autokraftgelände, ehemalige Bahnhofsflächen auf denen heute die Hallen der Autokraft stehen.
- Der Bedarf der Autokraft ist an die Konzession für den Nahverkehr gebunden, verliert die Autokraft die Ausschreibung für den nächsten Vergabezeitraum nach 2022, könnten die Flächen frei werden und zur Umnutzung anstehen.
- Eine innerstädtische Brache an diesem Standort ist in jedem Fall zu vermeiden.
- Aber auch bei Fortführung des Nahverkehrsauftrages sollte eine Umnutzung der Flächen nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden.
- Hier ist die Möglichkeit gegeben unter dem Motto "Wohnen am Seglerhafen" innerstädtischen, höchst attraktiven Wohnraum in Verbindung mit Gewerbeflächen durch Flächenrecycling zu schaffen.









7 Gewerbliche Nutzungen und Angebote

7.1 Landhandel

- Grundsätzlich ist die Weiternutzung des Standortes Heiligenhafen als Lager- und Umschlagort beabsichtigt und zu begrüßen.
- Der Getreideumschlag ist stabil mit ca. 60.000 t/a.
- Die Anlieferung erfolgt zwischen dem 15.06. bis 15.09. des Jahres, tags und nachts, mit ca. 4.000 LKW bzw. Trecker.
- Im Durchschnitt fahren 20 LKW pro Tag.
- An Spitzentagen werden maximal 1.500 t bis 2.000 t angeliefert, entsprechend 100 bis 135 LKW bzw. Trecker.
- In der Zeit der Anlieferung kommen zu dem Verkehrslärm Geräuschentwicklungen durch Trocknergebläse hinzu.
- Pro Jahr legen ca. 40 Frachter mit Kapazitäten zwischen 1.000 t und 3.000 t an. Die Schiffe liegen zwischen 1 und 2 Tagen im Hafen.
- Der Zaun muss demzufolge ca. 80 Tage im Jahr geschlossen bleiben.
- Bei Getreide und Düngerverladung kann es zu Staubentwicklungen kommen.









- Es besteht ein Investitionsbedarf zur Standorterhaltung, unabhängig von der Frage einer Lageveränderung im Hafenbereich.
- Es sind neue Silos erforderlich, auf Hallen kann verzichtet werden.
- Bei einer Erweiterung östlich der Zollstraße können die Speicher westlich der Zollstraße aufgegeben werden.
- Kurzfristig besteht die Chance, notwendige Investitionen und Standortentwicklung in Übereinstimmung zu bringen durch eine Flächenneuordnung.
- Voraussetzung ist für LEV sind eine schnelle Entscheidung für die Entwicklungsoption durch die städtischen Gremieneine sowie eine weitgehend kostenneutrale Lösung durch gewinnbringende Investitionen am Altstandort.
- Hierfür ist aktuell eine Investition in Wohnen erforderlich.
- Sollte kurzfristig keine Lösung gefunden werden, erfolgt die Investition in neue Lagertechnik am alten Standort, damit wären Umstrukturierungen im Hafenbereich langfristig nicht mehr möglich.
- Bei der Umstrukturierung sind Fragen der Zu- und Abfahrt zu klären und Konflikte zwischen LKW und Fußgängern bzw. Radfahrern sind zu minimieren.









7 Gewerbliche Nutzungen und Angebote 7.2 Bootswerft

- Die Bootswerft Götsch ist die einzige Werft im Umfeld Heiligenhafens mit einer Slipanlage.
- Die Aufträge kommen überwiegend aus dem gewerblichen Bereich. Damit spielt die Werft für die Authentizität des Hafens als lebendiger Fischerei- und Gewerbehafen eine wichtige Rolle.
- Der Standort im Hafen ist zu sichern.
- Der Flächenbedarf für Arbeitsflächen entspricht dem Bestand, für Winterlager wären größere Flächen wünschenswert.
- Das Werftgelände steht für Besichtigungen nach Anmeldung der Besucher und im Rahmen von Stadtführungen zur Verfügung.









8.1 Yachthafen SVH

- Der Jachthafen des SVH im südöstlichen Hafenbereich ist der Hafen der Heiligenhafener bzw. der Ostholsteiner.
- Der Segelclub zeichnet sich aus als Ausrichter von Regatten wie z.B. Fehmarn Rund und durch eine intensive Jugendarbeit.
- Das Hafengelände ist Eigentum des Vereins, es darf aber von Gästen und Vereinsmitgliedern gleichermaßen betreten werden.
- Es besteht ein Interesse, an der Außenmole einen Liegeplatz für größere Schiffe zu bauen.









8.2 Bürgerzentrum

• Ein "Hafenhaus" als Bürgerzentrum direkt im Hafen, evt. eine Etage in Kombination mit Ostsee 2100 und Tagungsräumen des Hotels Meereszeiten würde das Angebot am Hafen ergänzen.









8.4 Ärztehaus

- Bei der Umstrukturierung des LEV Standortes ergeben sich Raumlagen, die nur eingeschränkt oder gar nicht zum Wohnen geeignet sind. Dieses dürfte in den unteren Geschossen an der Zollstraße der Fall sein.
- Für eine gewerbliche oder freiberufliche Nutzung könnten die Räume durchaus geeignet sein. In diesem Zusammenhang wurde bei Diskussionen angemerkt, dass Bedarf für ein Ärztezentrum besteht.









8.5 Wohnraumbedarf

- Ziel der Entwicklung ist ein belebter Stadtteil mit Tourismus, touristischen Gewerbebetrieben, hafentypischen Gewerbebetrieben, Einrichtungen der öffentlichen Infrastruktur und Wohnen.
- Wohnraum nicht nur im hochpreisigen Ferien- oder Zweitwohnungssegment, sondern in einer Mischung mit Mietwohnungsbau in unterschiedlichen Wohnungsgrößen und Preisklassen.
- Ziel sollte sein, auch den Mitarbeitern der neuen Betriebe Wohnungen anbieten zu können und sie dadurch ganzjährig an Heiligenhafen zu binden.









9 Parkraumbedarf

- Es besteht heute schon ein Bedarf nach zusätzlichem Parkraum, insbesondere in der Saison.
- Angrenzende Betriebe haben nicht genug Stellplätze.
- Die Fischhalle sucht Flächen für Stellplätze.
- Bei Umgestaltung des "Fischerplatzes" würden ca. 45 Parkplätze wegfallen.
- Gleichzeitig nimmt der Anteil der Tagesgäste zu.
- Durch neue Angebote steigt zusätzlich der Parkplatzbedarf.
- Eine gesamtstädtische Parkraumplanung liegt nicht vor. Die Vertiefung zum ISEK blieb ohne konkrete Aussagen.
- Die Einschätzungen aller Beteiligten gehen von einem größeren Parkplatzbedarf aus, ohne das die Menge z.Zt. abschließend quantifiziert werden kann.
- Deshalb die Empfehlung, eine stadtweite Parkplatzkonzeption in Verbindung mit einem Parkleitsystem zu erarbeiten.
- Im Rahmen der Hafenentwicklung wird ein Parkhaus hinsichtlich Lage und Größe näher untersucht.
- Eine Mobilitätsstation ist daran zugeordnet zu berücksichtigen.

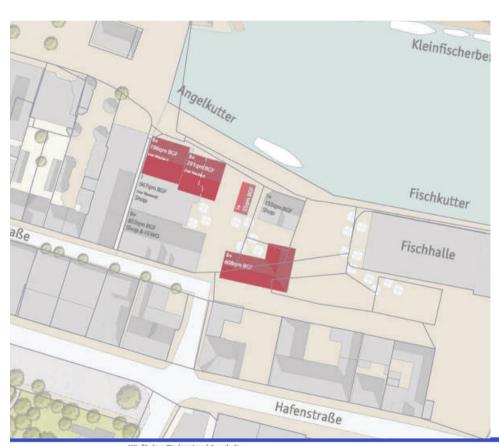








10.1 Bereich Poststraße / Werftstraße / Hafenkante



Die Variante zeigt die Sichtachse durch die Poststraße zum Hafen

Es ergibt sich die Möglichkeit einer nutzbaren und gestaltbaren Hofsituation

Ein eingeschossiges, giebelständiges Gebäude markiert den Hofeingang

Das südöstliche Gebäude fasst den "Fischereiplatz" auf seiner Westseite











Nutzungen Erdgeschoss:

Das eingeschossige, giebelständige Gebäude als Hofeingang eignet sich als Fisch- Imbiss oder Hofcafé

Das südöstliche Gebäude zum Fischerplatz sollte im Erdgeschoss als Ergänzung zur Bestandsnutzung ebenfalls gewerblich genutzt werden

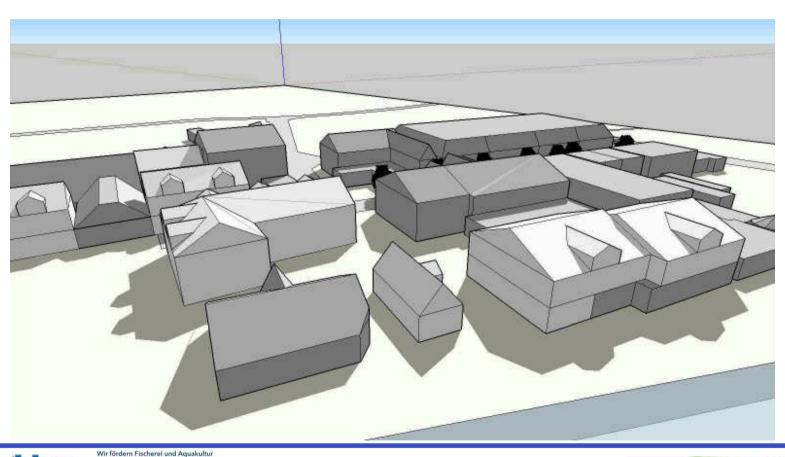
Im Obergeschoss ist eine Beherbergungsnutzung denkbar. Sie entspricht den Nutzungen im direkten Umfeld







10.1 Bereich Poststraße / Werftstraße / Hafenkante



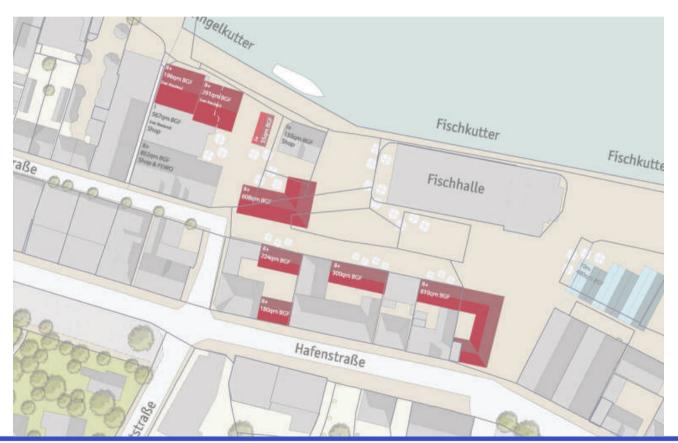








10.2 Bereich nördlich Hafenstraße / "Fischerplatz"













Durch eine klare westliche und südliche neue Raumkante wird der "Fischerplatz" gefasst.

Eine Öffnung der Fischhalle zum Platz durch Außengastronomie ist wünschenswert.

Auf der Ostseite bilden die neuen "Markthallen" einen Anziehungspunkt.



Der Platz ist die Fortsetzung der Hafenpromende, die entwicklungsbedingt nördlich der Fischhalle sehr schmal ist.



Nutzungen Erdgeschoss:

Die Erdgeschossnutzung sollte überwiegend Angebote aus den Segmenten Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistung aufweisen.

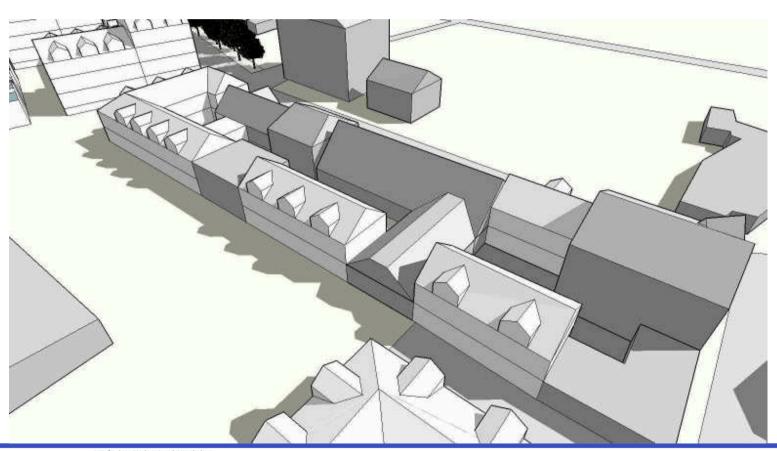








- 10 Städtebauliches Konzept
- 10.2 Bereich nördlich Hafenstraße / "Fischerplatz"











10 Städtebauliches Konzept 10.3 Bereich LEV

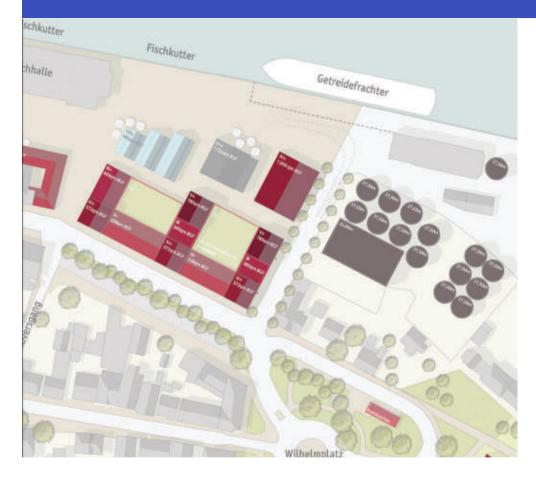
- Die Ausgangssituation für Szenarien ist der erreichte Abstimmungsstand, die LEV komplett östlich der Zollstraße zu verlagern.
- Voraussetzung hierzu ist eine Entwicklung der Flächen westlich der Zollstraße, die diese Umlagerung wirtschaftlich darstellbar macht.
- Gleichwertig wurden jedoch die städtebauliche Verträglichkeit und die touristische Ausrichtung untersucht und bewertet.
- Da die Grundstücke im Eigentum unterschiedlicher Besitzer sind, muss eine, die jeweiligen Interessen berücksichtigende Lösung, angestrebt werden.











Wesentlicher Unterschied zur Variantenreihe A ist eine gänzlich andere Organisation der neuen Speicher der LEV.

Ferner geht die Variantenreihe B von einem Abriss des Klinkerspeichers an der Hafenstraße aus, da hierdurch eine Optimierung der Neubebauung mit Wohnnutzung möglich ist.

Die Gebäudehöhen zwischen zwei und vier Geschossen nehmen auch hier die Gliederung der Hafenstraße auf, die gesamte Neubebauung wirkt jedoch massiver. Dem kann jedoch durch eine weitere Differenzierung im Detail entgegengewirkt werden.

Die "Markthallen" als eigenständige Gebäude werden auf die zum Hafen liegenden Hallen reduziert.

Wie auch in Variante A 2 und A 3 wird der "Jessen"-Speicher als Wohnhaus umgebaut.

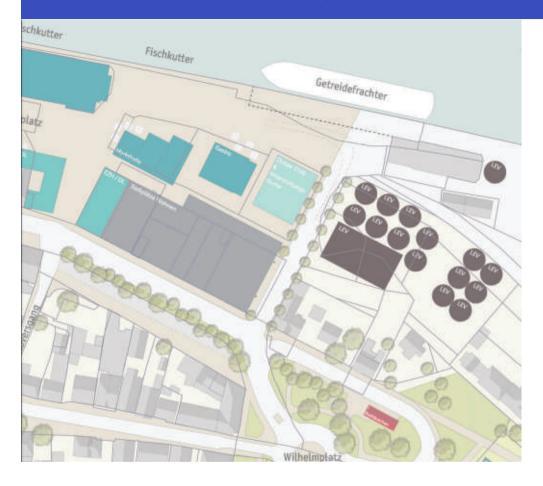
Anstatt des Parkhauses wird an Stelle des Röhrenspeichers ein Neubau angeordnet.











Nutzungen Erdgeschoss:

Durch den Abriss des Klinkerspeichers an der Hafenstraße kann unter dem Wohnungsneubau eine großflächige, zusammenhängende Parkebene realisiert werden. Sie ist zur Hälfte unter Straßenniveau eingebunden. Das Erdgeschoss liegt demnach über Straßenniveau.

Der westliche Abschluss des Stellplatzgeschosses wird durch eine Gewerbezeile zum Röversgang gebildet als Überleitung zwischen Markthallen und Altstadt.

Die "Markthallen" habe eine eingeschossige Nutzung bei entsprechenden Raumhöhen. Hier können sich Nutzungen wie Hafenräucherei, Korn-Brennerei, Brauhaus etc. ansiedeln.

Der "Jessen"-Speicher wird zum Wohnhaus umgebaut mit einer gastronomischen Nutzung im Erdgeschoss.







KURZFASSUNG FISCHEREIHAFEN Heiligenhafen

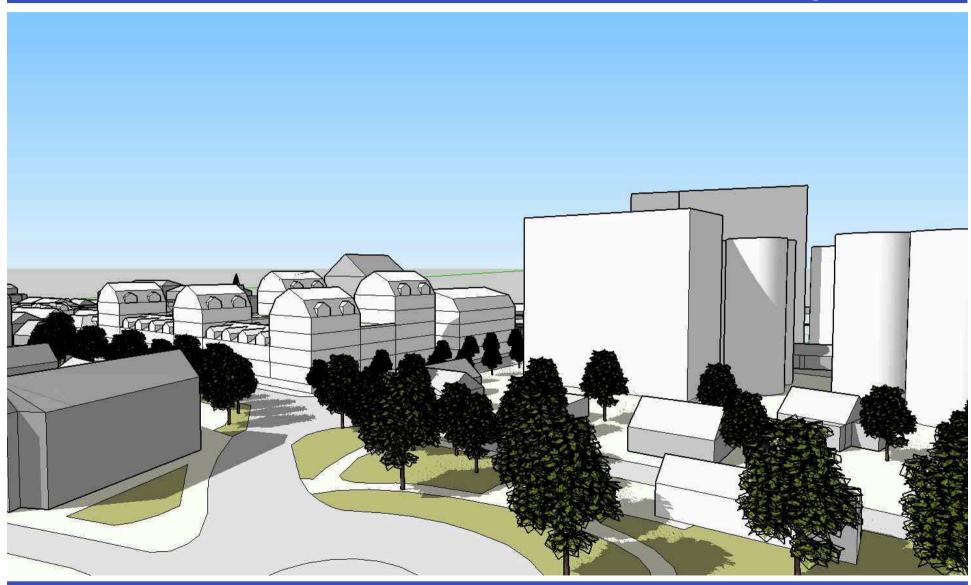










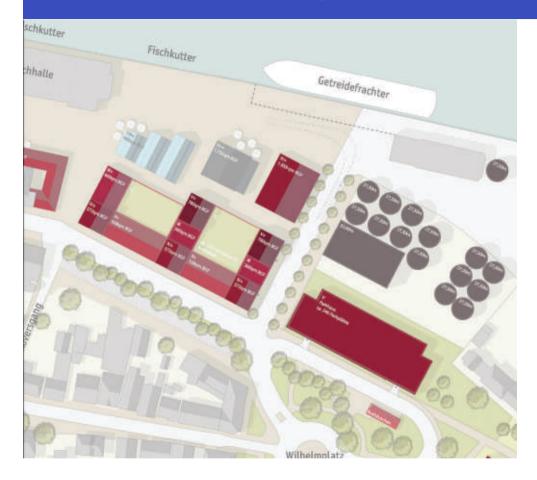








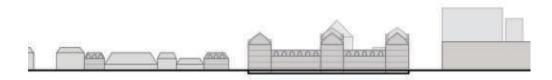




Die Variante B 2 stellt auf den heute noch zum Wohnen genutzten Grundstücken am Wilhelmsplatz ein Parkhaus dar.

Dieses Parkhaus hat hier die größte Grundfläche und damit die Möglichkeit, am Eingang zur Innenstadt ein großes Parkplatzangebot zu schaffen. Es könnten bei viergeschossiger Bauweise mit nutzbarem Dach bis zu 200 Parkplätze geschaffen werden.

Die Erschließung über den Wilhelmsplatz ist gegeben.

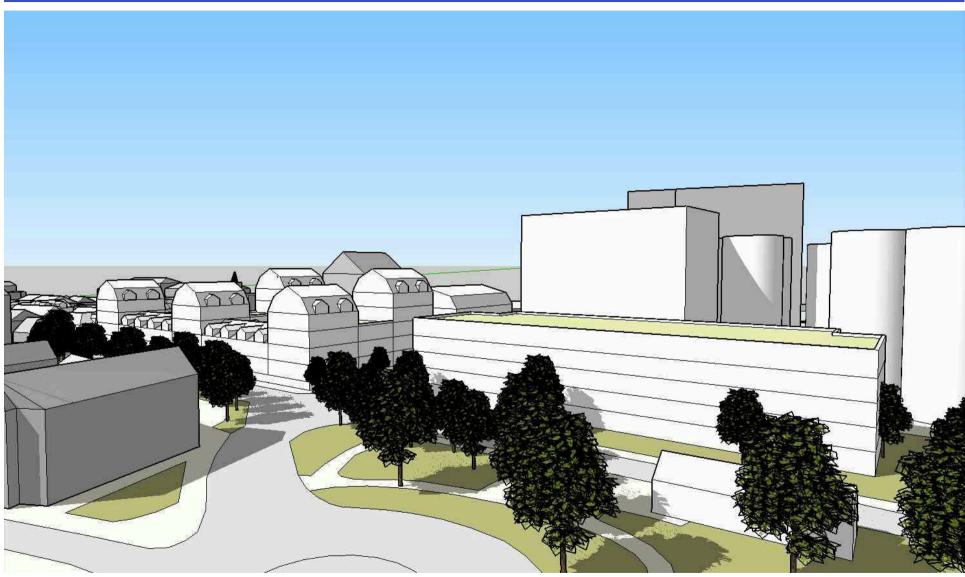




















10.4 Bootswerft und SVH

- Die Bootswerft Götsch und das Gelände des Segelclubs Heiligenhafen sind durch das städtebauliche Konzept keinen Veränderungen ausgesetzt.
- Die Flächen sind öffentlich zugänglich und müssen in das touristische Angebotsprofil eingebunden werden.









10.5 Umwidmung Hafenstraße

- Basis ist das Verkehrskonzept für Heiligenhafen von 1986.
- Ziel ist eine Entlastung der Hafenstraße und dadurch eine bessere Verbindung zwischen Hafen und Altstadt.
- Der Durchgangsverkehr soll über die "Südtangente" Weidestraße /Wendstraße / Schmiedestraße geleitet werden. Im FNP ist der Straßenzug als Hauptverkehrsstraße dargestellt.
- Der Ausbau des Straßenzuges ist erfolgt.
- Notwendig wäre eine Umwidmung der Kreisstraße 42 von der Hafenstraße auf den Straßenzug Weidestraße, Wendstraße, Schmiedestraße.

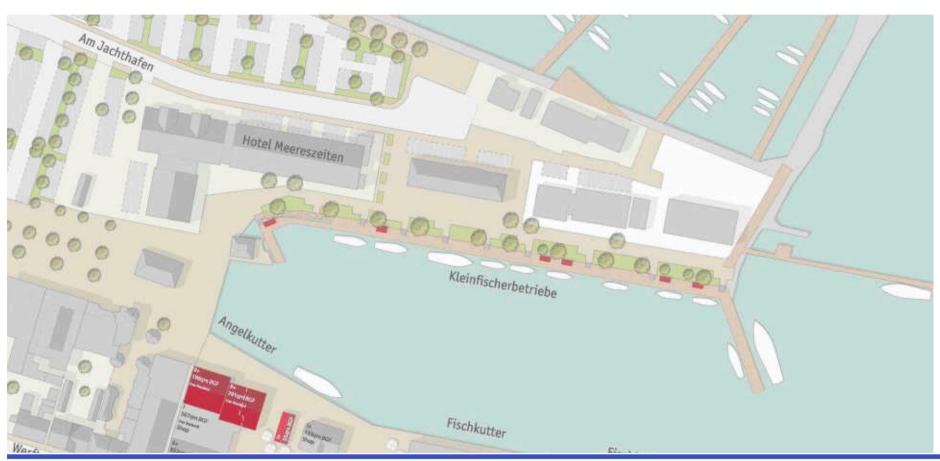








10.6 Kleinfischerbrücke













10.7 Nordbrücke / Museumshafen

- Der Verein "Museumshafen am Warder" e.V. kümmert sich gem. einer Kooperationsvereinbarung mit den HVB um museumswürdige und traditionelle Fahrzeuge.
- Der Verein hat dafür Sorge zu tragen, dass die Angebote des Museumshafens von allen interessierten Gästen und Einheimischen diskriminierungsfrei in Anspruch genommen werden können.
- Eine etwaige Sperrung der Anlegebrücke oder von Brückenabschnitten ist nicht zulässig.
- Der Verein ist auch für die Gestaltung der Inhalte des Informationspavillons einschließlich der Medienangebote und der Auswahl der Exponate zuständig.
- Eine inhaltliche Abstimmung mit der hauptamtlichen Leitung des Heimatmuseums der Stadt Heiligenhafen ist angestrebt.
- Es soll zur Steigerung der touristischen Attraktivität angestrebt werden, dass von interessierten Touristen und Einheimischen sowie Schulklassen mit den historischen Fahrzeugen auch kurze Ausflugsfahren u. U. gegen Entgelt unternommen werden können.
- Neben den bereits im Fischereihafen Heiligenhafen beheimateten Fahrzeugen hat der Verein bereits mit den Eignern weiterer Museums- und Traditionsschiffe Kontakt aufgenommen und einen Wechsel nach Heiligenhafen vorabgestimmt.









12 Bereich Autokraft (Teil 2)

12.1 städtebauliche Konzepte

- Der auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände entstandene Betriebshof der Autokraft wird möglicherweise bei Verlust des Beförderungsauftrages nach 2022 für eine Nachnutzung zur Verfügung stehen.
- Für diesen Fall werden verschiedene Bebauungsvarianten untersucht und anhand städtebaulicher Werte verglichen.
- Bei allen Varianten ist eine Eckbetonung zum Wilhelmsplatz beabsichtigt sowie eine Durchwegung in Verlängerung der Hafenstraße.
- Alle Varianten zeigen als westlichen Abschluss einen Gebäuderiegel als Schutz gegen Gewerbenutzungen am Hafen. Hier kann ein Hostel für Radtouristen und Familien mit einem kleineren Budget untergebracht werden.
- Die übrigen Varianten setzen sich in unterschiedlicher Art und Dichte mit einer Wohnnutzung auseinander.







städtebauliches Konzept Autokraft Variante 1



KURZFASSUNG FISCHEREIHAFEN Heiligenhafen

Wohnungsbau

BGF 4.780 m² GRZ 0,33

Büro & Gewerbe

BGF 3.300 m² GRZ 0,42





städtebauliches Konzept Autokraft Variante 2



KURZFASSUNG FISCHEREIHAFEN Heiligenhafen

Wohnungsbau

BGF 4.450 m² GRZ 0,31

Büro & Gewerbe

BGF 3.300 m² GRZ 0,42









KURZFASSUNG FISCHEREIHAFEN Heiligenhafen

Wohnungsbau

BGF 4.250 m² GRZ 0,3

Büro & Gewerbe





KURZFASSUNG FISCHEREIHAFEN Heiligenhafen

Wohnungsbau

BGF 4.225 m² GRZ 0,3

Büro & Gewerbe







KURZFASSUNG FISCHEREIHAFEN Heiligenhafen

Wohnungsbau

BGF 4.225 m² GRZ 0,3

Büro & Gewerbe







KURZFASSUNG FISCHEREIHAFEN Heiligenhafen

Wohnungsbau

BGF 4.950 m² GRZ 0,33

Büro & Gewerbe





13 Städtebauliches Konzept (Teile 1 und 2)

13.2 Gesamtplan Variante B









13 Städtebauliches Konzept (Teile 1 und 2)

13.2 Gesamtplan Variante B



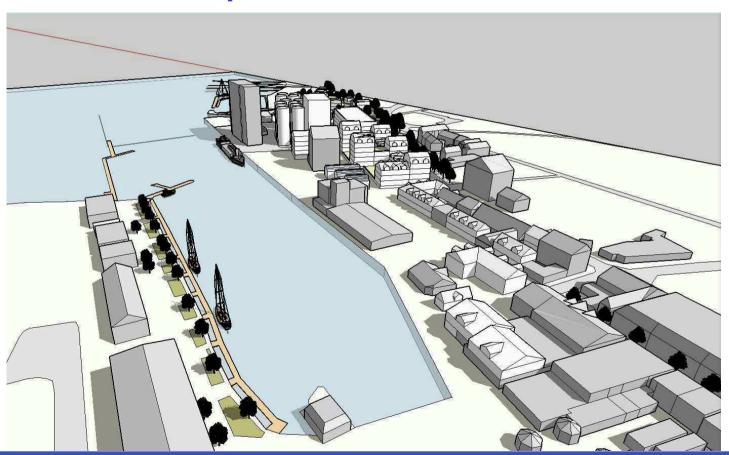






13 Städtebauliches Konzept (Teile 1 und 2)

13.2 Gesamtplan Variante B









14 Hinweise zu Umsetzungsschritten und weiteren Planungen

- 14.1 Änderung Flächennutzungsplan
- Darstellung im FNP aktuell: Sondergebiet Hafen, im Bereich Werftstraße West Mischnutzung
- Änderungen erforderlich in: Sondergebiet Hafen und Urbanes Gebiet mit Wohnen, Gewerbe, Gastronomie etc.









14 Hinweise zu Umsetzungsschritten und weiteren Planungen

14.2 Bodenordnung

- Für die Umsetzung des Entwicklungskonzeptes Hafenkante sind als weitere Schritte erforderlich:
 - Vertiefende Abstimmungen der Stadt Heiligenhafen mit den Grundstückseigentümern. Die Grundstückseigentümer sind:
 - im Westbereich Kölln, Rhode, HVB, Stadt
 - im Ostbereich LEV und HVB
 - Die Flurstücksgrenzen sind historisch bedingt, Anpassungen sind erforderlich.
 - Dabei ist eine privatrechtliche Bodenordnung dem Instrumentarium des Baugesetzbuches vorzuziehen.









14 Hinweise zu Umsetzungsschritten und weiteren Planungen

14.3 Feinplanung Bereich LEV

- Die Betriebsplanung für den neuen LEV Standort ist weiter zu konkretisieren und mit den geplanten benachbarten Nutzungen abzustimmen.
- Dementsprechend ist die Erschließungsplanung zu vertiefen.
- Die erforderlichen Gebäude- und Silohöhen sind hinsichtlich ihrer Verträglichkeit mit dem Stadtbild weiter zu untersuchen.









14 Hinweise zu Umsetzungsschritten und weiteren Planungen

Bebauungsplanung 14.4

- Die im Entwicklungskonzept dargestellten Nutzungen, insbesondere Wohnen, sind heute nicht genehmigungsfähig. Planungsrecht muss für den südlichen Hafenbereich im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geschaffen werden.
- Für den östlichen Bereich mit Wohnen und dem neuen LEV Standort wird dringend empfohlen, einen zusammenhängenden Bebauungsplan aufzustellen, um die planungsrechtlichen Konflikte zwischen den unterschiedlichen Nutzungen lösen zu können.
- Hierbei ist auch die Frage der zulässigen Ferienwohnungen planungsrechtlich eindeutig zu klären.
- Erfolgt die Genehmigung der neuen LEV Silos über eine BlmSchG –Genehmigung im Sondergebiet Hafen ist es nicht ausgeschlossen, dass das geplante Wohnen nicht genehmigungsfähig ist.
- In Schleswig-Holstein gibt es keinen Abstandserlass, daher erfolgt im Genehmigungsverfahren für die Silos eine Einzelfallbetrachtung nach BlmSchG.
- Die Anlagen sind genehmigungspflichtig nach der 4. BlmSchVO, Pkt. 9.11.2 im vereinfachten Verfahren ohne Öffentlichkeitsbeteiligung bei einer Umschlagmenge von >440 t/Tag und > 25.000 t/ **Jahr**
- Für den Wohnungsbau sind passive Schutzmaßnahmen erforderlich (insbesondere Lärm), gleichzeitig muss eine maximale Reduzierung der Emissionen der LEV sichergestellt werden (insbesondere Staub).







Impressum



SWUP GmbH Landschaftsarchitektur, Stadtplanung und Mediation Dipl.-Ing. Karl Wefers, Landschaftsarchitekt, Stadtplaner

Julia Kowallick, M.A.

Harksheider Weg 115c 25451 Quickborn

Telefon: 04106 7668880 Telefax: 04106 7668881 mail: swup.sh@swup.de Internet: www.swup.de Babelsberger Straße 40-41

10715 Berlin

Telefon: 030/3973840 Telefax: 030/39738499

mail: swup.berlin@swup.de

Internet: www.swup.de

inspektour GmbH Tourismus- und Regionalentwicklung

Björn Eichner, Senior Consultant Ellen Böhling

Osterstraße 124 20255 Hamburg

Telefon: 040/414 3887 40 Telefax: 040/414 3887 44 mail: info@inspektour.de Internet: www.inspektour.de

Sämtliche von SWUP GmbH erarbeiteten Inhalte, Konzepte und sonstige Werke bleiben geistiges Eigentum von SWUP GmbH. Sämtliche Nutzungsrechte erbrachter Leistungen verbleiben ebenfalls bei SWUP GmbH, soweit vertraglich nicht anders geregelt. Weitergabe und Vervielfältigung (auch auszugsweise) sind lediglich mit schriftlicher Einwilligung von SWUP GmbH zulässig.

Soweit Fotos, Grafiken u.a. Abbildungen zur Illustration oder zur Verdeutlichung von Planungsgedanken oder als Platzhalter verwendet wurden, für die keine Nutzungsrechte für einen öffentlichen Gebrauch vorliegen, kann jede Wiedergabe, Vervielfältigung oder gar Veröffentlichung Ansprüche der Rechteinhaber auslösen.

Wer diese Unterlage -ganz oder teilweise- in welcher Form auch immer weitergibt, vervielfältigt oder veröffentlicht übernimmt das volle Haftungsrisiko gegenüber den Inhabern der Rechte, stellt die SWUP GmbH von allen Ansprüchen Dritter frei und trägt die Kosten der ggf. notwendigen Abwehr von solchen Ansprüchen durch die SWUP GmbH.



