



Fortschreibung der Rahmenplanung Bahnhofsumfeld Stadt Heide

Erläuterungstext (Stand: 10.06.2020)

Auftraggeberin:

Stadt Heide
Der Bürgermeister
Postelweg 1
25746 Heide



BIG-Städtebau GmbH
Regionalbüro Kiel
Eckernförder Straße 212
24119 Kronshagen



Auftragnehmerin:

Agentur BahnStadt GbR
Bötzowstraße 38
10407 Berlin



Tel. 030-4050577-13
Mail: neumann@bahnstadt.de
Web: www.bahnstadt.de

Bearbeitet von: Roland Neumann und Ralf Fischer



Gliederung

- 1 Anlass und Zielsetzung**

- 2 Ausgangslage**
 - 2.1 Analyse des Planungsgebietes**
 - 2.1.1 Lage im Stadtgebiet
 - 2.1.2 Notwendigkeit der Sanierungsmaßnahme
 - 2.2 Vorhandene Planungen**
 - 2.2.1 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)
 - 2.2.2 Wohnungsmarktkonzept
 - 2.2.3 Vorbereitende Untersuchung „Weiteres Bahnhofsumfeld“
 - 2.2.4 Mobilitätskonzept
 - 2.2.5 Radverkehrskonzept
 - 2.3 Die bestehende Rahmenplanung**
 - 2.3.1 Ziele und inhaltliche Schwerpunkte der bestehenden Rahmenplanung
 - 2.3.2 Verkehrliche Überprüfung
 - 2.3.3 1. Teilfortschreibung Wegeverbindung Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage
 - 2.3.4 2. Teilfortschreibung Verknüpfungsanlage/ZOB
 - 2.4 Notwendigkeit der Fortschreibung / Problemanalyse**
 - 2.4.1 Grundstücksverfügbarkeiten
 - 2.4.2 Verkehrliche Rahmenbedingungen
 - 2.4.3 Gebietsverkleinerung (östliche Bahnhofseite - Energiezentrale)
 - 2.5 Aktualisierte Bestandsaufnahme / Zwischenevaluierung**

- 3 Fortschreibung der Rahmenplanung**
 - 3.1 Entwicklungsziele und Maßnahmen der Rahmenplanfortschreibung**
 - 3.1.1 Städtebauliche Leitlinien und Ziele der Entwicklung
 - 3.1.2 Darstellung der Ziele und Maßnahmen nach Handlungsfeldern
 - 3.1.3 Maßnahmenkonzept
 - 3.1.4 Kostenkonzept
 - 3.1.5 Fortbestand der Teilfortschreibungen
 - 3.1.6 Umweltspezifische Belange (Klimaschutz)
 - 3.1.7 Denkmalschutz
 - 3.1.8 Zielgruppenspezifische Belange

3.2 Verfahren

- 3.2.1 Beteiligung der Öffentlichkeit
- 3.2.2 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

3.3 Monitoring

4 Anlagen

- 4.1 Teilplan 1 - Bestand
- 4.2 Teilplan 2 - Gestaltung
- 4.3 Teilplan 3 - Durchführung
- 4.4 Teilplan 4 - Art der baulichen Nutzung
- 4.5 Teilplan 5 - Verkehr
- 4.6 Teilplan 6 - Grün (Freiräume)
- 4.7 Abwägung der Rückmeldungen (TÖB und Öffentlichkeit)
- 4.8 1. Teilfortschreibung
- 4.9 2. Teilfortschreibung

1 Anlass und Zielsetzung

Mit der Fortschreibung der Rahmenplanung „Bahnhofsumfeld – Stadt Heide“ wurde die Agentur BahnStadt GbR aus Berlin beauftragt. Die Vergabe erfolgte im Auftrag der Stadt Heide über die treuhändische Sanierungsträgerin BIG Städtebau GmbH aus Kiel im Rahmen der städtebaulichen Gesamtmaßnahme für das Stadtumbaugebiet „Erweitertes Bahnhofsumfeld“ bzw. für das Sanierungsgebiet „Bahnhofsumfeld“ des Förderprogrammes „Stadtumbau West“. Die Fortschreibung erfolgte in enger Abstimmung mit der Stadt Heide, mit der Sanierungsträgerin BIG Städtebau, mit dem Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung (MILIG) des Landes Schleswig-Holstein, mit der Südholstein Verkehrsgesellschaft mbH (SVG) sowie mit weiteren Träger der öffentlichen Hand. Zudem wurden die Bürger/-innen durch eine öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltung am XX.XX.XXXX beteiligt. Das Planungsinstrument bildet im weiteren Verlauf des Städtebauförderprogrammes Stadtumbau West die Grundlage für den Einsatz der Fördermittel.

Der fortgeschriebene Rahmenplan enthält Aussagen zur Umsetzung der Ziele und Maßnahmen der städtebaulichen Entwicklung im (erweiterten) Bahnhofsumfeld. Die Fortschreibung ist notwendig, da sich seit der Auflegung der Rahmenplanung im August 2014 die Rahmenbedingungen in den Bereichen Städtebau und Verkehr verändert haben. Im Wesentlichen zu nennen sind hier:

Städtebauliche Entwicklung:

- städtebauliche Neudefinition einer Raumkante entlang der Güterstraße, da das nördlich anrainende Grundstück nicht mehr zur Verfügung steht
- Planungen für den Neubau des Rathauses der Stadt Heide inklusive Tiefgarage im unmittelbaren Umfeld der westlichen Bahnhofsseite
- Abkehr von einer rechteckigen städtebaulichen Lösung und damit verbundene Notwendigkeit einer städtebaulichen Rekonfiguration des Bahnhofsvorplatzes
- Ermittlung der Verfügbarkeiten weiterer Grundstücke im Stadtumbaugebiet, insbesondere nördlich des Grünen Weges
- Aktualisierung der Objekte mit Sanierungsbedarf
- Reduktion der östlichen Grenze des Rahmenplangebietes auf die Bahnachse

Verkehr und Verkehrsverknüpfungen:

- Verlagerung des ZOB in den westlichen Bahnhofsbereich entlang der Ladestraße und die damit hinfällige Busverknüpfung auf dem Bahnhofsvorplatz
- die daraus resultierende Notwendigkeit der Schaffung von Pkw-Stellplätzen im (erweiterten) Bahnhofsumfeld zum Ausgleich für die in der Ladestraße weichenden Pkw-Stellplätze
- Aufwertung der Bike+Ride-Funktion (B+R) durch die Errichtung entsprechender B+R-Stellplätze auf beiden Bahnhofsseiten

- zusätzliche Lösungen für das Bringen und Holen (Kiss+Ride) und für innovative Mobilitätskonzepte wie z. B. CarSharing am Bahnhofsumfeld
- Aussage für eine mögliche Beruhigung der Marktnordseite unter Berücksichtigung des Umwidmungsverfahrens der Bundesstraße 203 / Stadtbrücke zu einer Gemeindestraße
- Neuorientierung des Überganges Lüttenheid, Neue Anlage und Wulf-Isebrand-Platz unter Berücksichtigung des Mobilitäts- und Radverkehrskonzeptes

Diese veränderten Anforderungen wurden den Ergebnissen der Rahmenplanung aus dem Jahr 2014 gegenübergestellt, um neue Ziele und Maßnahmen für die Fortschreibung ableiten zu können. Eine detaillierte Auflistung aller notwendigen Informationen zum Bestand des Rahmenplangebiets ist im Kapitel 2 „Ausgangslage und Rahmenbedingungen“ vorzufinden. Das Kapitel dient als informativer Teil, um die Analyse des Plangebiets, die vorhandenen Plangrundlagen, die bestehende Rahmenplanung, die Begründung der Notwendigkeit der Fortschreibung sowie die aktuelle Bestandsaufnahme zusammenzutragen. Die 1. Teilfortschreibung „Rahmenplan Bahnhofsumfeld Wegeverbindung – Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage“ und die 2. Teilfortschreibung „Rahmenplan Bahnhofsumfeld Verknüpfungsanlage/ZOB“ sind bereits abgeschlossen und werden im Zuge der Abhandlungen zur vorliegenden Rahmenplanung angeführt. Gleichzeitig muss betont werden, dass beide Teilfortschreibungen wichtige Bestandteile für die Fortschreibung der Rahmenplanung sind. In diesem Kontext ist die Fortschreibung als dreistufiges Gesamtkonzept zu betrachten. Beide Teilfortschreibungen wurden im Sinne der Beschleunigung der Maßnahmen frühzeitig eingeleitet.

Das Kapitel 3 „Fortschreibung der Rahmenplanung“ markiert den Übergang des analytischen in den konzeptionellen Teil des Erläuterungstextes. Hier werden die nötigen Ableitungen vorgenommen, um die Handlungsbedarfe gemäß der Analyse des Bestands und der vorhandenen Plangrundlagen zu adressieren. Das Kapitel umfasst zum einen die Darstellung der Entwicklungsziele und Maßnahmen der Rahmenplanfortschreibung. Neben der grundlegenden Vermittlung der städtebaulichen Leitideen, werden die Maßnahmen im Einzelnen beschrieben. Ferner werden die Beiträge für umweltspezifische, denkmalschutzrelevante und zielgruppenspezifische Belange erläutert. Zum anderen umfasst das Kapitel eine Beschreibung des Beteiligungsverfahrens für die Öffentlichkeit bzw. für die Träger öffentlicher Belange, eine Übersicht für das Maßnahmen- und Kostenkonzept sowie ein Monitoring.

Abschließend können dem Anhang die planzeichnerischen Aussagen der Teilpläne, thematisch aufbereitet nach Bestand, Nutzung, Verkehr, Grün- und Freiräume, Gestaltung sowie Durchführung, die Zusammenstellungen der Inhalte des Mobilitäts- bzw. Radverkehrskonzeptes, die Abwägungen der Rückmeldungen der Öffentlichkeit bzw. der Träger öffentlicher Belange und die Anlagen zu beiden Teilfortschreibungen entnommen werden.

2 Ausgangslage

2.1 Analyse des Planungsgebietes

2.1.1 Lage im Stadtgebiet

Der Geltungsbereich des Planungsgebiets wurde erstmals mit Ausweisung des Sanierungsgebiets „Bahnhofsumfeld“ der Stadt Heide (zwischen Bahnhofsgang und Kreuzstraße sowie zwischen Wulf-Isebrand-Platz und Bahngelände) und des Stadtumbaugebiets „Erweitertes Bahnhofsumfeld“ (zwischen Österweide und Berliner Straße sowie Marktplatz und Rüsdorfer Straße) am 08.06.2011 durch die Ratsversammlung festgelegt. Zu diesem Zeitpunkt umfasste das erweiterte Bahnhofsumfeld eine Fläche von ca. 20 ha, welche den überwiegend östlichen Bereich der Heider Innenstadt mit dem historischen Kern abdeckt. Damit konzentrieren sich in unmittelbarer Nähe zum Rahmenplangebiet die Schwerpunkte von Verwaltung (Rathaus), Handel – die Innenstadt ist der wichtigste Einzelhandelsstandort der Region – und Dienstleistungen sowie touristische Ziele wie der Markplatz mit der St. Jürgen-Kirche und der Ostpool/Wasserturm. Das Rahmenplangebiet wird von der B203 als eine von zwei Bundesstraßen mit der höchsten Aufnahme der Hauptverkehrsmengen im Heider Straßennetz auf der Ost-West-Achse durchquert. Dementsprechend gut ist das Gebiet an das Umland angebunden.

2.1.2 Notwendigkeit der Sanierungsmaßnahme

Den Grundstein für die Ausweisung des Stadtumbaugebiets legten die Ergebnisse des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (Planungsgruppe 4 GmbH), welche im Dezember 2009 veröffentlicht wurden. Parallel zur Erstellung des ISEK wurde im Jahr 2009 die *Planerische Vorbereitung für das Bahnhofsumfeld* (AC Planergruppe GmbH) als Teiluntersuchung eingeleitet. Die Teiluntersuchung lieferte eine strukturelle Bewertung der städtebaulichen Funktionalität der im Bahnhofsumfeld befindlichen Flächen und Teilbereiche. Eine Konkretisierung von Art und Umfang der städtebaulichen Defizite lieferte die *Vorbereitende Untersuchung „Weiteres Bahnhofsumfeld“* (BIG Städtebau GmbH). Einer der maßgeblichen Missstände war die fehlende städtebauliche Verbindung zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt. Für die entsprechende Maßnahme - die Errichtung eines Bahnhofsvorplatzes inkl. der ergänzenden Nutzungen (ZOB, Kombibahnsteig und P+R-Anlage) – war die Neuordnung der Flächen im Bahnhofsumfeld erforderlich. Diese Flächen befinden sich vor allem entlang der Güterstraße sowie am Grünen Weg. Die hiervon betroffenen Liegenschaften verteilen sich auf eine Vielzahl privater Eigentümer/-innen. Um auf den Einsatz öffentlicher Fördermittel zurückgreifen zu können, wurde die Überführung des Eigentums in die kommunale Hand angestrebt. Dieser Erwerb konnte am ehesten über sanierungsrechtliche Instrumente sichergestellt werden, da ein Städtebaulicher Vertrag gemäß § 11 BauGB in der Regel nur bei einer geringen Anzahl an Eigentümer/-innen Anwendung findet. Weil eine umfangreiche Neuordnung sowie eine sanierungsbedingte Wertsteigerung des Bodens erwartet wurde, wurde im engeren Bahnhofsumfeld das Sanierungsgebiet „Bahnhofsumfeld“ mit Satzungsbeschluss der Ratsversammlung im Jahr 2011 festgelegt.

2.2 Vorhandene Planungen

Für die Fortschreibung des Rahmenplans wurden die Ergebnisse der bisherigen Planungshistorie berücksichtigt. Die vorhandenen Planungen liegen bereits mit der Auflegung des Rahmenplans aus dem Jahr 2014 in detaillierter Form vor. Hierzu zählten die Ergebnisse des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK), des Wohnungsmarktkonzeptes, der Planerischen Vorbereitung für das weitere Bahnhofsumfeld, der Vorbereitende Untersuchung „Weiteres Bahnhofsumfeld“ sowie die Ergebnisse des Studienauftrages „Blauer Plan“ für den Bahnhof Heide. Für die Fortschreibung stehen davon die Ergebnisse des ISEK, des Wohnungsmarktkonzeptes und der Vorbereitenden Untersuchung im Fokus. Sie werden im Folgenden auf ihre Kernaussagen heruntergebrochen. Zusätzliche Erkenntnisse liefern im Anschluss die für den Rahmenplan relevanten Inhalte des im weiteren Verlauf fertiggestellten Mobilitäts- bzw. Radverkehrskonzeptes.

2.2.1 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

Mit der Fertigstellung des ISEK im Jahr 2009 wurden zwei festzulegende Stadtumbaugebiete vorgeschlagen. Davon deckt das Stadtumbaugebiet Innenstadt die Flächen das gegenwärtige Rahmenplangebiet ab. Insbesondere der Bahnhof, das Bahnhofsumfeld sowie die entlang des Bahnareals verlaufenden Brachflächen wurden hinsichtlich ihrer städtebaulichen Qualität als problematisch herausgestellt. In diesem Zusammenhang wird auch auf die fehlende Verknüpfung der Verkehrsträger verwiesen. Im Falle einer städtebaulichen Neuordnung durch Stadtumbaumaßnahmen werden den bahnhofsnahen Flächen im Gegenzug das größte räumliche Potenzial zugeschrieben. Nach dem ISEK besteht durch die Neuordnung des Bahnhofsumfeldes an der Verknüpfungssachse zur Friedrichstraße der Bedarf an einer räumlich gestalterischen Aufwertung. Demzufolge stellt der Wulf-Isebrand-Platz einen weiteren räumlichen Schwerpunkt dar. In der Friedrichstraße wurden ebenso Schlüsselmaßnahmen angestrebt (und 2011 umgesetzt), um die Einkaufsstraße mit ihren angrenzenden Blöcken neuzugestalten. Ferner greift das ISEK die Aufgabe des heutigen Standortes des ZOB an der Österweide auf. Durch den Abbruch des unweit gelegenen Gebäudes für Möbelwaren an der Brahmstraße ergeben sich gemäß ISEK neue Entwicklungsszenarien für den Knotenpunkt Bahnhofstraße/Brahmstraße. Für das Rahmenplangebiet relevant sind die beiden räumlichen Handlungsschwerpunkte „Innenstadt“ und „Bahnstadt.“

Das ISEK formuliert für das Entwicklungsgebiet der Innenstadt folgende Ziele:

- Sicherung der Attraktivität der Innenstadt
- Erhöhung der Kaufkraftbindung und der Besucherzahl in der Innenstadt
- Erreichbarkeit mit ÖPNV und MIV
- Verbessertes Stellplatzangebot in der Innenstadt
- Stärkung des Einzelhandels und der Gastronomie und Beseitigung von Leerstand
- Imageverbesserung/ Erhöhung der Bekanntheit
- Stabilisierung/ Qualifizierung der innerstädtischen Wohnfunktion
- Schaffung eines lebendigen Zentrums für Wohnen, Kultur und Handel
- Aktivierung privater Akteure
- Erhalt und Wiederherstellung historischer Siedlungsstrukturen

Für das Entwicklungsgebiet der Bahnstadt werden folgende Ziele formuliert:

- Schaffung von Flächen für ein Dienstleistungsquartier
- Schaffung neuer Flächen für innenstadtnahes Wohnen
- Erhöhung der Wohnqualität / Qualifizierung des Wohnungsmarktes
- Beseitigung städtebaulicher Missstände
- attraktive Verknüpfung mit der Innenstadt
- Optimierung der Verkehrsfunktion (Bahnhof / ZOB)
- Neubau eines Bahnhofszuganges von Westen
- Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes
- Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrsträger
- Nachnutzung brach gefallener Bahnflächen und untergenutzter Gewerbeflächen
- Schaffung eines attraktiven Stadtteils „Bahnstadt“ mit einem eigenen, positiven Image

Die hieraus abgeleiteten Entwicklungskonzepte für die Innenstadt und für die Bahnstadt können in der Abbildung 1 bzw. 2 eingesehen werden.

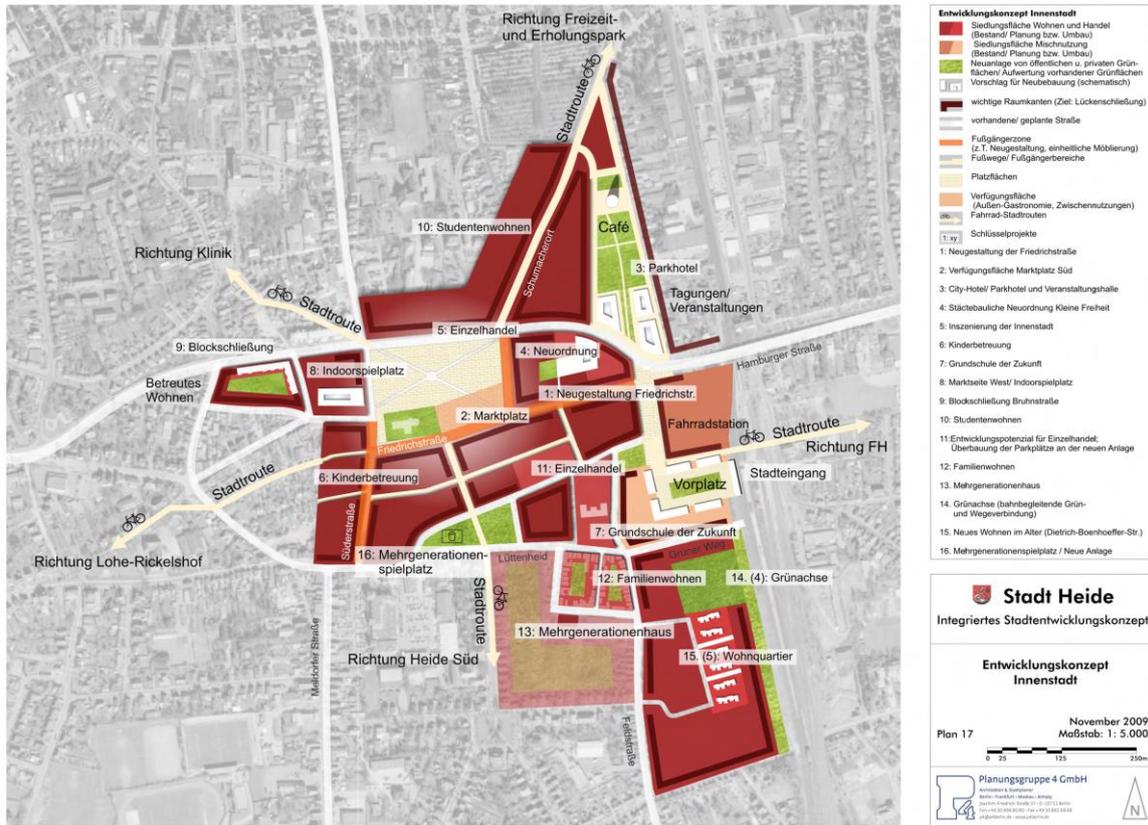


Abbildung 1: Entwicklungskonzept Innenstadt (ISEK)

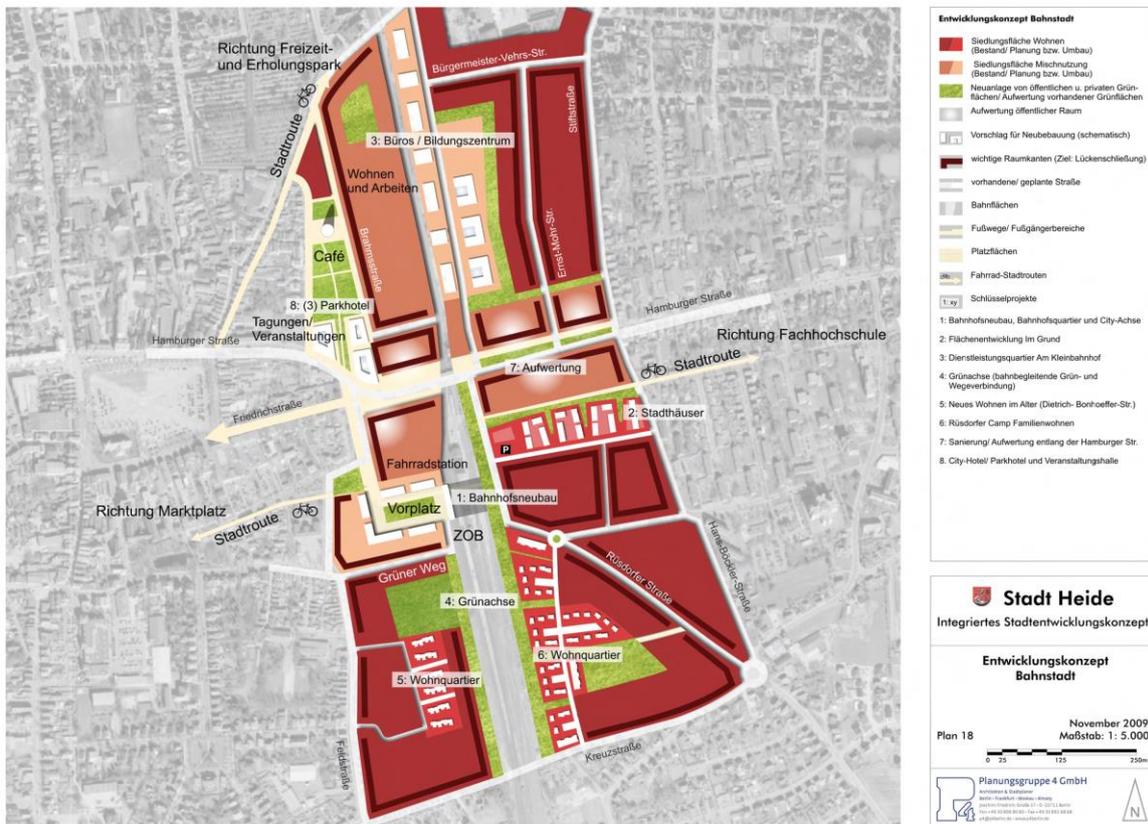


Abbildung 2: Entwicklungskonzept Bahnstadt (ISEK)

2.2.2 Wohnungsmarktkonzept

Das Rahmenplangebiet schlägt sich im Wohnungsmarktkonzept (2009) als räumlicher Handlungsschwerpunkt Innenstadt und Bahnstadt nieder. Die Innenstadt / Bahnstadt ist von einem attraktiven Stadtbild gekennzeichnet, welches mit der Nähe zum Markt, mit der Vielzahl an Gebäuden aus der Gründerzeit, mit dem Wasserturm sowie mit den Parkanlagen begründet wird. Als weitere Stärken betrachtet das Wohnungsmarktkonzept das ausgewogene Maß von Einzelhandel und Gastronomie in der Fußgängerzone der Friedrichstraße, die allgemein hohe infrastrukturelle Ausstattung und die Gegebenheit kurzer Wege.

In einigen (nicht räumlich konkretisierten) Wohnbereichen drohen Funktionsverluste. Eine städtebauliche Schwäche besteht auch im Erneuerungsbedarf einiger Gebäude. Das Wohnungsmarktkonzept geht langfristig von einem erhöhten Sanierungs- und Modernisierungsdruck für Bauten aus den 1950/60er Jahren, aber auch für die Straßenrandbebauung an verkehrsreichen Straßen, aus. Das betrifft im Rahmenplangebiet vor allem die Gebäude entlang der Bahnhofsstraße (insbesondere auf Höhe der Stadtbrücke) sowie am Wulf-Isebrand-Platz. Eine weitere Schwäche, welche mit einem verminderten Sicherheitsempfinden einhergeht, stellt die Rad- und Fußwegeunterführung an der Stadtbrücke dar. Ausgehend von der Nutzung Wohnen werden folgende Ziele durch das Wohnungsmarktkonzept formuliert:

- Profilierung der Innenstadt hin zu einem attraktiven Wohnquartier
- Bereitstellung attraktiver Wohnungen für alle Bevölkerungsgruppen durch partielle Erneuerung der Wohngebäude und des Wohnumfeldes
- Stärkung der Innenstadt als Imagefaktor und Identifikationsort im Einklang mit den Maßnahmen des ISEK

Um die genannten Ziele umzusetzen, liefert das Wohnungsmarktkonzept erste strategische Hinweise. Diese sind in ihrer Ausformulierung überwiegend wohnungswirtschaftlicher Art und liefern Anknüpfungspunkte, welche sich durch Maßnahmen des Rahmenplans nur partiell flankieren lassen. Denn das Erreichen der Ziele ist mitunter an der Initiative bzw. an der Investitionsbereitschaft der privaten Hand gekoppelt. Da viele Wohngebäude im Besitz unterschiedlicher Kleineigentümer/-innen sind, sollten entsprechende Signale der öffentlichen Hand zugunsten der Planungssicherheit für die Akteure aus der Wohnungswirtschaft gesendet werden. Hier setzt der Rahmenplan an. Denn die Städtebauförderung kann durch öffentliche Maßnahmen, insbesondere bei der Aufwertung des öffentlichen Raumes, die für die Wohnungswirtschaft notwendige Signalwirkung entfalten.

2.2.3 Vorbereitende Untersuchung „Weiteres Bahnhofsumfeld“

Aufbauend auf den Ergebnissen des ISEK und der planerischen Vorbereitung des weiteren Bahnhofsumfeldes wurden bei der Vorbereitenden Untersuchung „Weiteres Bahnhofsumfeld“ die städtebaulichen Defizite sowohl qualitativ als auch quantitativ konkretisiert. Die Missstände wurden nach dem jeweiligen räumlichen Schwerpunkt stichpunktartig zusammengefasst:

Defizite am Bahnhof und Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB)

- Erreichbarkeit der Bahnhofswestseite wurde durch den Neubau des Empfangsgebäudes im Jahr 2013 zwar geschaffen, dennoch ist das Erreichen des Bahnhofes über die Innenstadtseite insbesondere für den Fußverkehr hinderlich (der Fußverkehr erfährt sowohl aus städtebaulicher als auch aus verkehrsplanerischer Perspektive nicht die gleiche Berücksichtigung wie der MIV)
- fehlendes Angebot an befestigten PKW-Stellplätzen am Bahnhof
- hoher Sanierungsbedarf des Bahnhofsgebäudes und -vorplatzes
- notwendiges Nachnutzungskonzept für den weichenden ZOB-Standort sowie für die nicht mehr von der Deutschen Bahn benötigten Teilflächen entlang der Gleistrasse

Defizite am Einzelhandelsstandort Friedrichstraße

- tendenziell zu kleine Ladenflächen
- fehlende Querverbindungen zu angrenzenden Wohnquartieren schränkt die Erreichbarkeit der Friedrichstraße ein (auch infolge einer fehlenden städtebaulichen Ordnung in Hinterhöfen)
- Mängel hinsichtlich Gestaltung und Funktionalität in der Fußgängerzone

Defizite und Brachflächen im Sanierungsgebiet

- unqualifizierte Freiflächen, sanierungsbedürftige Gewerbeeinheiten und fehlende (bauliche) Raumkanten entlang der Güterstraße; der Straßenquerschnitt ist nicht für eine intensivere Inanspruchnahme infolge der geplanten Erschließung des Bahnhofes und des ZOB ausgelegt
- im Sanierungsgebiet stellen die vergleichsweise flächenintensiven Gewerbeeinheiten (Drucken und Spedition) keine idealtypischen Raumkanten für die Umgestaltung zu einem Bahnhofsvorplatz dar; im städtebaulichen Bestand ist kein harmonisches Zusammenspiel zwischen den Gewerbegebäuden und der unmittelbar anrainenden kleinteiligen Wohnstruktur gegeben

Defizite am Wulf-Isebrand-Platz

- fehlende Aufenthaltsqualität an der Schnittstelle zwischen Friedrichstraße und Wulf-Isebrand-Platz

- hoher Flächenanspruch durch nördlich angrenzende Stadtbrücke
- geringe Orientierung für den Fuß- und Radverkehr durch eine Vielzahl an Beschilderungen und Gestaltungselementen für den motorisierten Individualverkehr

Dem gegenüber konkretisiert die Vorbereitende Untersuchung die Chancen und Potentiale für das Rahmenplangebiet:

Aufwertung und städtebauliche Neuordnung im Bahnhofumfeld

- ein in Einklang bringendes städtebauliches Gefüge innerhalb des Sanierungsgebiets durch die Errichtung eines zentralen Bahnhofsvorplatzes
- die positiven Effekte einer städtebaulichen Neuordnung sind über das Bahnhofsumfeld hinaus (vor allem in der Innenstadt) möglich
- Schaffung einer unmittelbaren Anbindung an die Friedrichstraße Innenstadt über die Güterstraße
- sichergestellte Vernetzung der Verkehrsträger Bahn und Bus durch ZOB-Verlagerung
- Aktivierung von zuletzt ungenutzten Bahnflächen entlang der Bahnhofswestseite (und -ostseite)

Aufwertung Friedrichstraße und Wulf-Isebrand-Platz

- historische Einkaufsstraße in weitestgehend mittelständischer Hand
- vorgenommene Umbaumaßnahmen in der Friedrichstraße im Jahr 2011 mit Impulswirkung für weitere Maßnahmen im öffentlichen Raum
- Wulf-Isebrand-Platz als verbindendes Glied zwischen Bahnhof und Innenstadt

Aufwertung öffentlicher Grünflächen und Aktivierung von Brachflächen

- Umgestaltung des Wulf-Isebrand-Platzes mit dem angrenzenden Grünraum Lüttenheid ermöglicht die Verknüpfung mit weiteren öffentlichen Grünflächen (insbesondere mit dem Park Ostpool) in der Innenstadt
- bessere Anbindung des Ostpool an die Innenstadt durch ein zu schaffendes Verbindungselement als Nachnutzung für das damals bestehende ZOB-Gelände

2.2.4 Mobilitätskonzept

Am 27.09.2017 wurde mit dem Masterplan Mobilität (MPM) ein integrativ-strategisches Verkehrskonzept für die Region Heide beschlossen. Erarbeitet wurde der Endbericht von der BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH aus Hamburg. Der Masterplan stellt die Leitziele der verkehrlichen Entwicklung bis 2025 und darüber hinaus dar. Er ist ein wichtiger Baustein der Stadt-Umland-Kooperation (SUK), deren Schwerpunkte den Ausgangspunkt für das zu entwickelnde Leitkonzept abbilden:

- Aufwertung und bessere Einbindung des Fuß- und Radverkehrs in das Gesamtverkehrssystem mit Lösungen für planerische Konfliktsituationen
- Entlastung des Heider Stadtzentrums vom Kfz-Verkehr auch im Kontext eines optimierten Verkehrsmanagements
- künftiger Umgang mit dem Heider Markt und seinem Umfeld aus verkehrsplanerischer und städtebaulicher Sicht
- Weiterentwicklung des ÖPNV im Spannungsfeld zwischen demografischen Veränderungen und einer angestrebten stärkeren Marktposition
- Lösungsansätze zum Thema Berufspendler

Die von der SUK-Region geschaffenen Rahmenbedingungen verdeutlichen den Anspruch, den bisher vernachlässigten Rad- und Fußverkehr sowie den ÖPNV im Vergleich zu früheren Planungen mehr Bedeutung zu schenken. Damit einher geht die Rückbesinnung auf den öffentlichen Raum. Das Ergebnis des Mobilitätskonzeptes ist ein Maßnahmenkatalog, der 38 Maßnahmen verortet. Für diese wurden die Kosten grob geschätzt, die planerischen Voraussetzungen benannt sowie der zeitliche Horizont aufgezeigt. Konzeptionell sind sie den Handlungsfeldern: Stadt- und Umweltverträglichkeit (8), Nicht-motorisierter Individualverkehr (9), Öffentlicher-Personen-Nahverkehr (8), Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr (5) sowie Verknüpfung der Verkehrsträger und Moderne Mobilitätsformen (8) unterteilt. Auf eine nähere Betrachtung der formulierten Oberziele des Masterplans wird an dieser Stelle verzichtet, da diese für die gesamte SUK-Region als räumlicher Bezugsrahmen gelten und nicht auf das Rahmenplangebiet heruntergebrochen werden können. Stattdessen werden ausgehend von dem Maßnahmenkatalog jene Vorschläge zusammengefasst, welche lokal verankert sind und deshalb im räumlichen Bezug zu der Fortschreibung des Rahmenplans stehen. Zu nennen sind hier unter anderem:

- eine flächenhafte Verkehrsberuhigung durch Tempo-30-Zonen im Nebennetz
- Aufwertung am Wulf-Isebrand-Platz durch eine kompaktere Straßenraumgestaltung, um mehr Fläche für den nicht motorisierten Verkehr zu schaffen
- Entfernung der Beschilderungen für benutzungspflichtig gekennzeichnete Radwege entlang jener Anlagen außerhalb der gesetzlichen Mindeststandards für Radwegbreiten, davon betroffen sind Zeichen 237 (Radweg), 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) und 241 (Getrennter Geh- und Radweg)

- ein flächendeckend ausgerichtetes Konzept zum Fahrradparken durch sichere und qualitätsvolle Fahrradabstellmöglichkeiten
- Schaffung einer ausschließlich für den Rad- und Fußverkehr bestimmten Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Heide-Süd
- temporäre Freigabe der Friedrichstraße für den Radverkehr
- Zusammenlegung des ZOB und des Bahnhofs
- Parkraumkonzept (mit Empfehlung für Anwohnerparken unter der Stadtbrücke)
- eine attraktive Gestaltung von innerstädtischen Fußwegeverbindungen (insbesondere auf den Vorrangachsen; Optimieren der Oberflächenqualität, Schadensbeseitigung, Bewuchs und Ausstattung mit Straßenmobiliar)
- Einrichtung einer Mobilstation am Bahnhof

Bereits mit dem Beschluss der Ratsversammlung vom 27.09.2017 wurde deutlich, dass der MPM wichtige Vorschläge für Einzelmaßnahmen liefert, die bei der Fortschreibung des Rahmenplans der Berücksichtigung bedürfen. So wird im Beschluss darauf hingewiesen, dass folgende Einzelmaßnahmen vorrangig vorangetrieben werden sollen:

- Umstufung Fritz-Thiedemann-Ring / Abstufung Ortsdurchfahrt B5 und B203
- Einführung einer flächenhaften Verkehrsberuhigung von Tempo-30-Zonen
- Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche
- Erstellung eines Radverkehrskonzeptes

2.2.5 Radverkehrskonzept

Das Radverkehrskonzept bildet eine der Schlüsselmaßnahmen, die aus dem Endbericht Masterplan Mobilität hervorgehen. Im Jahr Sommer 2018 vergab die Stadt Heide den Auftrag zur Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes an die Büros urbanus GbR, Lübeck und PGV Dargel Hildebrandt GbR, Hannover. Die Stadt Heide leistet damit einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität. Hieran geknüpft ist der Umstieg vom Kfz auf das Fahrrad, da eine höhere Radverkehrsnutzung den vom Kfz ausgehenden Energieverbrauch und dessen Emissionen reduziert. Das Radverkehrskonzept wurde als Klimaschutz-Teilkonzept im Programm Nationale Klimaschutzinitiative vom damaligen Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gefördert. Es wurde am 23.10.2019 in der Ratsversammlung der Stadt Heide beschlossen.

Bestandsaufnahme des Radverkehrs

An den zentralen Straßenzügen, welche durch die Überlagerung der Binnen-, Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehre stark belastet sind, ist erheblicher Handlungsbedarf geboten. In Anlehnung an die Verkehrszählungen des MPM führt das Radverkehrskonzept für die B203 eine Belastung von über 17.000 Kfz/24h DTV auf Höhe des Marktplatzes an. Die Zählung des Radverkehrs an der Bahnunterführung an der Stadtbrücke belegt mit 1.300 Radfahrenden pro Tag die hohe Auslastung der Ost-West-Achse. Das entspricht zusammen mit dem Radverkehr auf der Husumer Straße einen Radverkehrsanteil von über 11 Prozent an der Gesamtverkehrsbelegung. Nach dem Radverkehrskonzept sind an den zentralen Straßen sämtliche Potentiale für eine sichere Radverkehrsführung auszuschöpfen, notfalls auch zu Lasten des Kfz-Verkehrs. Hier sind laut Radverkehrskonzept baulich separierten Maßnahmen erforderlich. Das Rahmenplangebiet bildet auf Grundlage der Erhebungsquerschnitte für das Radverkehrskonzept eine der drei übergeordneten Radrouten ab: Hamburger Straße (203) via Bahnunterführung bis Wulf-Isebrand-Platz / Fußgängerzone.

Das Radverkehrskonzept geht langfristig von einer zunehmenden Überlagerung von Rad- und Linienbusverkehr infolge der Verlagerung des ZOB an den Bahnhof aus. Betroffen sind hiervon Radrouten, die im nachgeordneten Straßennetz verlaufen. Dort sind die Möglichkeiten in Bezug auf Fahrgeometrie und auf verkehrsberuhigende Maßnahmen zu prüfen. Ferner empfiehlt es die systematische Überprüfung der Kfz-freien Verkehrswege, um diese zugunsten der Netzdurchlässigkeit für den Radverkehr zu öffnen bzw. zu optimieren. In Bezug auf Knotenpunkte, Führungswechsel und Überquerungsstellen wird im gesamten Stadtgebiet das Überwiegen mangelbehafteter Situationen erfasst. Nicht selten fehlen gekennzeichnete Führungen bzw. Führungshilfen, sind Sichtverhältnisse (auch an Grundstücksausfahrten) eingeschränkt, sind Wege durch unzureichenden Grünschnitt eingeeengt oder fehlen Absenkungen von Bordsteinen. Auffällig ist, dass das Rahmenplangebiet von Mängeln betroffen ist, die sich punktuell niederschlagen. Im Verhältnis zum gesamten Stadtgebiet ist es dagegen weniger durch zusammenhängende Abschnitte defizitärer Streckenführungen durchzogen. Aus der Überlagerung von punktuellen und streckenbezogenen und sonstigen Mängeln ergeben sich in Heide 12 Räume mit Handlungsschwerpunkten. Mit den Bereichen Stadtbrücke / Bahnhofstraße / Wulf-Isebrand-Platz und Neue Anlage / Lüttenheid befinden sich zwei davon im Rahmenplangebiet:

Räumlicher Schwerpunkt Stadtbrücke / Bahnhofstraße / Wulf-Isebrand-Platz

- insgesamt stark Kfz-orientierte Verkehrsgestaltung eines komplexen Knotens
- ausgeprägte verkehrliche und städtebauliche Mängel
- insgesamt unübersichtliche Radführung und schwierige Orientierung
- keine fuß- und radverkehrsfriendliche Gestaltung der Überquerungen
- Barrieren und Konflikte durch Einbauten
- Konflikte mit dem Fußverkehr auf gemeinsam genutzten Wegen
- Konflikte mit dem ruhenden Verkehr in der Bahnhofstraße

Räumlicher Schwerpunkt Neue Anlage / Lüttenheid

- unangepasste Kfz-Fahrweisen
- teilweise Konflikte mit Grundstückszufahrten
- ausgeprägte Nutzung des gemeinsamen Geh-Radweges durch den Radverkehr ohne eigenständige Radverkehrsanlage
- ungesicherte Knoten / Überquerungsstellen Güterstraße und Feldstraße (Schulweg)

Auf Grundlage der Bestandsaufnahme liefert das Radverkehrskonzept eine Vielzahl von Handlungsempfehlungen für den Entwurf von Radverkehrsführungen und -anlagen. Mit Verweis auf den vollständigen Maßnahmenplan des Radverkehrskonzeptes werden die für den Rahmenplan bedeutenden Vorschläge heruntergebrochen:

Handlungsempfehlungen im Geltungsbereich der Rahmenplanung

- ein baulich separierter Radweg für den am stärksten belasteten Streckenabschnitt zwischen Marschstraße – Markt – Bahnhofsstraße an der B203
- Aktualisierung des ersten Entwurfes durch den Masterplan Mobilität mit der Absicht, die Tempo-30-Zonen möglichst flächendeckend im Nebennetz abzubilden
- Aufhebung der Radwegenutzungspflicht (betreffen u.a. Bahnhofstraße, Brahmstraße und Lüttenheid ab Höhe Güterstraße)
- Neue Konzeption für den Bereich Neue Anlage-Lüttenheid unter der Prämisse, die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren sowie sichere Überquerungsmöglichkeiten
- Realisierung eines Radweges auf der Fahrbahn der Brahmstraße
- neue Standorte für das Fahrradparken oder Erweiterung der Stellplatz-Kapazitäten in den Bereichen östlicher Eingang der Fußgängerzone / Wulf-Isebrand-Platz
- Machbarkeitsstudie für eine Radstation mit gesicherten Abstellmöglichkeiten am Heider Bahnhof

2.3 Die bestehende Rahmenplanung

2.3.1 Ziele und inhaltliche Schwerpunkte der bestehenden Rahmenplanung

Der bestehende Rahmenplan verfolgte das übergeordnete städtebauliche Ziel, den Bahnhofsvorplatz als Dreh- und Angelpunkt zu etablieren. Hierdurch wurde dem Bahnhofsvorplatz die Brückenfunktion zugeführt, die notwendig ist, um die Verbindungen zwischen den Stadtteilen sowohl auf der Ost-West-Achse als auch auf der Nord-Süd-Achse sicherzustellen. Die südlich an das Stadtumbaugebiet grenzenden Stadtteile profitierten von einer stärkeren Fokussierung auf den Fuß- und Radverkehr, welche vor allem durch die Neugestaltung von Freiräumen gekennzeichnet war. Der Bahnhof war auch der Ausgangspunkt für die flächendeckende Aufwertung der in der östlichen Innenstadt vorzufindenden Freiräume. Gleichzeitig galt es, die bisher für sich stehende Freiräume miteinander zu verbinden und dem Fuß- und Radverkehr eine größere Bedeutung beizumessen. Die Hauptwegeverbindung erstreckte sich vom Bahnhof via Wulf-Isebrand-Platz bis zur Friedrichstraße. Diese Abschnitte waren zugleich wichtige Bestandteile des Rahmenplanes. Hinzu kommen der Ostpool / Wasserturm und der Ostzugang zum Bahnhof. Die räumlichen Abschnitte werden im Folgenden näher beleuchtet.

Durch die bauliche und funktionale Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes beabsichtigte der Rahmenplan, den Anforderungen des Bahnhofes als Transit- und Aufenthaltsraum zugleich gerecht werden. Mit der Verlagerung des ZOB an den Bahnhof wurde zudem der Grundstein für die Verknüpfung der Verkehrsträger von Bus und Bahn gelegt. Der Rahmenplan verortete den neuen ZOB auf dem Bahnhofsvorplatz, so dass auch der Übergang zum nicht motorisierten Individualverkehr sichergestellt wird. Die Rahmenplanung integrierte die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchung in ihre konzeptionellen Ausführungen, denn der Neubau des Bahnhofsgebäudes und die Begrünung der Anlage erfolgte bereits vor der Auflegung des Rahmenplans. Die Verknüpfungsanlage ging bereits 2013 in Betrieb. Der Bahnhofsvorplatz und das unmittelbare Umfeld sollten das neue Entree der Stadt bilden. Auf dem neuen Bahnhofsvorplatz wurden zusätzlich zum Kombibahnsteig am Bahnhof weitere Bushaltestellen zentral angeordnet. Die Konzeption des Bahnhofsvorplatzes beruhte gemäß des Studienauftrags „Blauer Plan“ (2002) auf der Idee eines rechteckigen Platzes, der westlich an die Unterführung des Bahnhofes anschließt. Baulich gefasst wurde der Platz durch eine zeitgemäße, ortstypische und kleinteilige Bebauung. Die Bebauung entlang der Güterstraße wurde weitestgehend ersetzt bzw. durch die neue Bebauung am Platz ergänzt. Mittels der einheitlichen Gestaltung des Bodenbelages wurde eine (ablesbare) Trennung zwischen dem Fußgängerverkehr und dem gemischt genutzten Verkehrsbereich vorgenommen. Mit der Überplanung des Bahnhofsvorplatzes waren mehrere Teilmaßnahmen verbunden: der Grunderwerb privater Grundstücke, der Rückbau der gewerblichen Bebauung, ein städtebaulicher Wettbewerb, ein Gutachten zur Nutzungskonzeption und der Wirtschaftlichkeit der Randbebauung, die bodenrechtliche Neuordnung (öffentliche Platzfläche gegenüber privater Randbebauung) sowie die Planung, der Bau und die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes (Straßen, Wege, Mobiliar, Begrünung). Weitere Maßnahmen, die die städtebauliche Aufwertung des westlichen Bahnhofsumfeldes voranbringen sollten, waren die neu zu gestaltende Fußwegeverbindung zwischen Bahnhof und Bahnhofstraße, die

Sanierung des Grünen Weges und die südlich an die Verknüpfungsanlage anschließende Wegeverbindung, deren Rad- und Fußgängerweg durch parallel verlaufende Baumreihen und in ihrer Funktion unterschiedene Aufenthaltsbereiche strukturiert wurde. Für das weiter südlich befindliche Backsteingebäude schlug der Rahmenplan den Erhalt und die Umnutzung mit Fokus auf ruhige Aktivitäten vor.

Des Weiteren standen die Gebiete östlich der Bahngleise im Fokus des bestehenden Rahmenplans, da entlang der Gleise noch ungenutzte Fläche existieren, die der Innenstadtentwicklung zugeführt werden können. Das östliche Ende der Bahnsteigunterführung sollte dementsprechend als städtebaulicher Eingangsbereich gestaltet werden. Geplant waren in diesem Bereich unter anderem die Überdachung des Eingangsbereiches als Pendant zur Westseite, die Überplanung der gleisnahen Brachflächen mit P+R-Anlagen sowie die Sanierung der Rüsdorfer Straße.

Die Überplanung des Wulf-Isebrand-Platzes folgte dem städtebaulichen Grundgedanken, eine große zusammenhängende Grünfläche zu schaffen. Wesentliches Merkmal der Planung war die strikte Trennung von Straßenführung (auf der Ostseite) und Fußwegeverbindungen (auf der Westseite). Die alleeartige Wegeführung für Fußgänger/-innen mündete in die Friedrichstraße. Im nördlichen Verlauf mündet der Wulf-Isebrand-Platz in den Knotenpunkt Bahnhofstraße / Brahmstraße.

Das entscheidende Kriterium für die Umgestaltung des Knotenpunktes oblag der Reduzierung der Verkehrsflächen auf ein notwendiges Maß. Die sich hieraus ergebende Vergrößerung der Freiflächen untermalte den Anspruch, die Aufenthaltsqualität höher als die technische Funktionalität zu gewichten. Auf dem nah gelegenen Gelände des ZOB wurde in Folge seiner Verlagerung eine Blockrandbebauung vorgeschlagen. Die zur Bundesstraße gewandte Seite war für Büronutzungen, die nördliche für Wohnungen vorgesehen. Westlich an den Block anschließend sollte ein weiteres Büro- bzw. Dienstleistungsgebäude entstehen. Um die Pläne zu konkretisieren, sollte ein städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt werden. Mit der Konversion des ZOB-Geländes ging nicht zuletzt eine bodenrechtliche Neuordnung einher, die die öffentlichen Wege, Grünflächen und private Grundstücke aufteilt. Die Österweide sollte in diesem Kontext für den Fuß-, Ver- und Entsorgungsverkehr geöffnet werden. Durch den Abriss des viergeschossigen Gebäudes sollte auf der Sichtachse zwischen der Bahnhofstraße/Bramstraße und Wasserturm ein geradliniger Fußweg entstehen.

Des Weiteren verortete der Rahmenplan bereits durchgeführte und räumlich bzw. thematisch losgelöste Maßnahmen in seine gestalterische Konzeption. So wurde unter anderem die bereits im Jahr 2011 abgeschlossene Aufwertung der Fußgängerzone „Friedrichstraße“ übernommen, eine Blockrandbebauung an der westlichen Seite der neuen Verknüpfungsanlage vorgeschlagen und die Objekte mit einem Handlungsbedarf für private Modernisierungsmaßnahmen vermerkt.

2.3.2 Verkehrliche Überprüfung

Den Teilfortschreibungen voraus ging die an die Agentur BahnStadt GbR beauftragte verkehrliche Untersuchung des bestehenden Rahmenplans. Sie legte den Endbericht „Technische Überprüfung Rahmenplan“ im Februar 2019 vor. Untersucht wurden die Schwerpunktbereiche des neuen Bahnhofsvorplatzes, des Wulf-Isebrand-Platzes und des Knotens Bahnhofstraße/Brahmsstraße.

Laut Untersuchung wird die städtebauliche Qualität durch den Rahmenplan zwar in weiten Teilen erhöht. Dennoch wird die verkehrliche und betriebliche Machbarkeit (vor allem des Busverkehrs) am Bahnhofsvorplatz kritisch betrachtet. In Bezug auf die geplante Bus-Insel wird die notwendige Korrektur der Fahrbahnbreiten zugunsten der betrieblichen Flexibilität angeführt. Damit verbunden wären schmalere Aufenthalts- und Gehwegflächen an den Fahrbahnseiten. Die größte Herausforderung bestehe darin, das (zum Zeitpunkt der Rahmenplanung noch nicht existente) Mengengerüst innerhalb der Länge der Haltestellenkanten abzubilden. Ein vollständiges Bedienen des Mengengerüsts analog zu den Vorgaben der Südholstein Verkehrsgesellschaft mbH (SVG) erfordert die Änderung der Vorplatz-Geometrie und damit die Änderung der Rahmenplanung. Aus dieser Notwendigkeit wurde der Vorschlag abgeleitet, zusätzliche Haltestellen im Bereich der Verknüpfungsanlage zu verorten. Denn auch nach der Erarbeitung weiterer städtebauliche Varianten konnte keine zukunftsfähige Lösung erarbeitet werden, in der der Busverkehr dem Mengengerüst am Bahnhofsvorplatz gerecht wird. Als verkehrlich und betrieblich ideal wird eine kompakte Anlage in der Verknüpfungsanlage (gegenüber den bestehenden Bushaltestellen) mit hintereinander angeordneten Haltestellen betrachtet. Hierfür müsse die errichtete P+R-Anlage überplant werden.

Darüber hinaus vermerkt die Untersuchung den Umstand, dass die nördliche Platzkante auf unbestimmte Zeit nicht gemäß des in der Rahmenplanung enthaltenen städtebaulichen Leitbildes entwickeln werden kann. Die Umsetzung der hier vorgeschlagenen Blockrandbebauung erscheint aufgrund der nicht absehbaren Flächenverfügbarkeit nicht tragfähig. Im städtebaulichen Kontext wird stattdessen vorgeschlagen, die Geometrie des Bahnhofsvorplatzes an der bestehenden nördlichen Straßenkante der Güterstraße zu orientieren (Dreiecksform). Eine spätere Neubebauung soll weitestgehend die heutige Kante aufgreifen. Durch den Wegfall der auf dem Platz befindlichen Bushaltestellen ist eine durchgehende Platzhöhe ohne Hochborde möglich. Es besteht Freiraum für Aufenthaltsfunktionen, während die Bebauung an der südlichen Platzkante zu einer Belebung des Platzes beitragen kann. Auch wird gemäß der verkehrlichen Untersuchung vorgeschlagen, auf die heutige Mauer zwischen Bahnhofszugang und Lade-/Güterstraße zu verzichten.

Die verkehrlichen Vorschläge des Rahmenplans im Bereich Wulf-Isebrand-Platz und Knoten Bahnhofstraße/Bramstraße sind gemäß der verkehrlich technischen Überprüfung grundsätzlich umsetzbar. Bezüglich des Busbegegnungsverkehrs bedarf es ggf. einer näheren Betrachtung des Kurvenbereiches an der vorgeschlagenen südwestlichen Kante des Wulf-Isebrand-Platzes einer näheren Betrachtung. Schwerer wiegt allerdings die Frage, wie zielführend der Vorschlag einer Verlegung der Fahrspuren am Wulf-Isebrand-Platz ist. Die verkehrliche Überprüfung schlägt eine Lösung vor, die sich mehr am Bestand orientiert. Eine konservative Verkehrsführung bringt im Vergleich nur ein geringfügiges Verschwenken der Fahrspuren mit sich.

2.3.3 Teilfortschreibung Wegeverbindung Kreuzstraße / Verknüpfungsanlage

Der Rahmenplan (2014) zielte im Zuge der Maßnahme 8 – Wegeverbindung Kreuzstraße / Verknüpfungsanlage auf den Erhalt des ehemaligen Bahnwärterhaus (Backsteingebäude). Damit verbunden war die Umnutzung des Gebäudes. Es sollte einer ruhigen, gemeinnützigen Aktivität zugeführt werden. Das ehemalige Bahnwärterhaus war über einen langen Zeitraum von Leerstand betroffen und wies deshalb einen erheblichen Sanierungsbedarf auf. Entsprechende Investitionen waren für den Erhalt des Gebäudes mit erheblichen Sanierungs- und Modernisierungskosten verbunden. Eine Prüfung der Stadt Heide ergab ferner, dass die derzeitige Nutzfläche für eine gemeinnützige Aktivität zu gering ist. Aus den hinzu gewonnen Erkenntnissen entstand zur Beseitigung eines städtebaulichen Missstandes die Notwendigkeit, das ehemalige Bahnwärterhaus abzubauen.

Die 1. Teilfortschreibung wurde im Sommer 2019 durch die BIG Städtebau GmbH erarbeitet. Sie setzt den Fokus weiterhin auf die Ertüchtigung der Wegeverbindung als Grünanlage im Bereich zwischen Wendeanlage und Kreuzstraße. Denn die übrigen Inhalte des Rahmenplans bleiben von dem Abriss des Bahnwärterhauses unberührt. Mit der Zustimmung der Ratsversammlung wurde die 1. Teilfortschreibung Wegeverbindung Kreuzstraße / Verknüpfungsanlage in der Sitzung am 04.09.2019 beschlossen. Das Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration (MILI) des Landes Schleswig-Holstein stimmte der 1. Teilfortschreibung am 16.12.2019 zu. Die 1. Teilfortschreibung ist der erste Bestandteil des dreistufigen Gesamtkonzeptes zur Fortschreibung des Rahmenplans. Die Planzeichnung ist dem Anhang zu entnehmen.

2.3.4 Teilfortschreibung Verknüpfungsanlage / ZOB

Die Maßnahme 1 - Verknüpfungsanlage des Rahmenplans (2014) oblag dem Grundgedanken, den Bus- und Bahnverkehr am Bahnhof zusammenzulegen. Die Verortung des Busverkehrs war nicht nur am Kombibahnsteig, sondern auch auf dem neuen Bahnhofsvorplatz vorgesehen. Die 2. Teilfortschreibung berücksichtigt die Erkenntnisse der verkehrlichen Überprüfung und kommt zu der Bewertung, dass der Standort auf dem Bahnhofsvorplatz mit seiner rechteckig wie baulich umfassten Gestaltung nicht mehr realisierbar erscheint. Hieraus ergab sich die Notwendigkeit, eine weitere Teilfortschreibung einzuleiten.

Wesentlicher Bestandteil der 2. Teilfortschreibung durch die beauftragte BIG Städtebau GmbH ist die Nutzungsänderung des westlichen Teilbereichs der Verknüpfungsanlage. 30 PKW-Stellplätze weichen sieben zusätzlichen Bushaltestellen (für zwei reguläre bzw. fünf Gelenkbusse) nach dem Vorbild der gegenüberliegenden Haltestellen am Kombibahnsteig in Sägezahnaufstellung. Zudem wird die Verknüpfungsanlage hinsichtlich ihrer Funktionalität durch den Bau mehrerer Wartehäuschen sowie eines Aufenthaltsraums inklusive WC für Busfahrer/-innen optimiert. Hinzu kommen behindertengerechte PKW-Parkmöglichkeiten sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Die Heider Ratsversammlung beschloss am 11.12.2019 die 2. Teilfortschreibung Verknüpfungsanlage / ZOB. Die 2. Teilfortschreibung ist der zweite Bestandteil des dreistufigen Gesamtkonzeptes zur Fortschreibung des Rahmenplans. Die Planzeichnung ist dem Anhang zu entnehmen.

2.4 Notwendigkeit der Fortschreibung / Problemanalyse

Zwischen der Veröffentlichung des ersten Rahmenplans und der Fortschreibung liegen sechs Jahre. In diesem Zeitraum haben sich die Rahmenbedingungen sowohl in ihrer städtebaulichen wie auch verkehrlichen Situation verändert. Zu nennen sind an dieser Stelle die geänderten Grundstücksverfügbarkeiten, die nicht realisierbare verkehrliche Umsetzbarkeit der Verlagerung des ZOB auf den neu zu schaffenden Bahnhofsvorplatz und sich daraus ergebende Änderung der Platzgestaltung mit einer neuen Nutzung des Blockbereiches (Rathaus bzw. öffentliche Nutzung) zwischen der Güterstraße und dem Grünen Weg sowie die Verkleinerung des Stadtumbaugebiets. Die Veränderungen waren zum Zeitpunkt der Auflegung noch nicht absehbar und nehmen sowohl unmittelbaren als auch mittelbaren Einfluss auf die Umsetzung der 12 angestrebten Maßnahmen.

2.4.1 Grundstücksverfügbarkeiten

Einen wesentlichen Eingriff in die städtebaulichen Überlegungen des Rahmenplans stellt der Umstand von nicht mehr zur Verfügung stehenden Grundstücke dar. Die für die Neuordnung benötigten Flächen können infolge ausbleibender Veräußerungsabsichten nicht von der privaten in die kommunale Hand überführt werden. Dies betrifft u.a. das nördlich an die Güterstraße anrainende Grundstück, sodass hier ein gestalterisches Umdenken erforderlich ist. Die Verfügbarkeiten weiterer Grundstücke im Sanierungsgebiet, insbesondere nördlich des Grünen Weges, sind in im Zusammenhang mit der Fortschreibung zu klären.

Mit der städtebaulichen Rekonfiguration des Bahnhofsvorplatzes ist unter Berücksichtigung der Grundstücksverfügbarkeiten die Abkehr von einer rechteckigen städtebaulichen Lösung verbunden. Für die Neuplanung ist außerdem der potenzielle Standort für den Neubau des Rathauses der Stadt Heide inklusive Tiefgarage bzw. für eine andere öffentliche Nutzung einzubeziehen.

2.4.2 Verkehr und Verkehrsverknüpfungen:

Im Zuge der 2. Teilfortschreibung Verknüpfungsanlage / ZOB soll der Busbahnhof in den Bereich der Verknüpfungsanlage verlagert werden. Damit hinfällig wurde die Busverknüpfung auf dem Bahnhofsvorplatz. Hieraus ergeben sich für die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes verschiedenartige verkehrliche Anforderungen. Für die weichenden Pkw-Stellplätze im Bereich der Verknüpfungsanlage ist der weitestgehend Ersatz im erweiterten Bahnhofsumfeld zu schaffen. Um die Aufwertung der B+R-Funktion voranzutreiben, sollen qualitativ hochwertige Anlagen auf beiden Seiten des Bahnhofes realisiert werden. Die B+R-Anlage auf der Ostseite befindet sich bereits in der Realisierung. Eine Fahrradstation auf der Westseite ist zusätzlich zu verorten. Ebenso neu verortet werden zusätzliche Lösungen für das Bringen und Holen (Kiss+Ride) und zeitgemäße Mobilitätskonzepte wie CarSharing. Die bisher angeführten Änderungen betreffen aufgrund ihrer räumlichen Nähe zum Bahnhof hauptsächlich die Maßnahme 2 mit dem Bahnhofsvorplatz.

Wichtige Änderungen ergeben sich auch für die Maßnahme 9 am Wulf-Isebrand-Platz. Unter Berücksichtigung des Masterplans Mobilität und des Radverkehrskonzeptes ist hier eine neue Lösung des Überganges Lüttenheid, Neue Anlage und Wulf-Isebrand-Platz vorgesehen, die sich stärker am Bestand orientiert.

Die Stadt Heide prüft derzeit die Möglichkeit eines Umwidmungsverfahrens für die Bundesstraße 203 bzw. Stadtbrücke. Die Abstufung auf eine Gemeindestraße würde die Zuständigkeit in kommunale Hand überführen. Der Hintergrund hierfür ist die durch die Stadt angestrebte Beruhigung der Marktnordseite. Durch die Fortschreibung des Rahmenplans können im Zuge einer möglichen Erweiterung des kommunalen Handlungsspielraums weitere Aussagen getroffen werden.

2.4.3 Gebietsverkleinerung (östliche Bahnhofseite - Energiezentrale)

Im Zuge der Fortschreibung wird die Gebietskulisse für das Stadtumbaugebiet um den östlich des Bahnareals gelegenen Bereich reduziert. Demnach bildet das Bahnareal die neue Ostgrenze zwischen Bahnhofstraße und Kreuzstraße (siehe Abb. 3). Ausschlaggebend für die Verkleinerung des Rahmenplangebiets ist unter anderem die Abkehr von der noch in der 1. Auflegung vorgesehenen Überdachung im Zuge der Maßnahme 3 Empfangsanlage Bahnhof-Ostseite sowie die Absicht, die Maßnahme 6 P+R Anlage Rüsdorfer Straße östlich der Gleise und Maßnahme 7 Rüsdorfer Straße unabhängig vom Programm Stadtumbau West zu realisieren. Letztere Maßnahmen wurden schließlich über vorrangig einzusetzende Mittel auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) durchgeführt. Des Weiteren befindet sich unweit des Bahnhofs der Rüsdorfer Kamp. Seit 2017 stellt er als Modellvorhaben für das Energieforschungsprojekt QUARREE100 im Rahmen der Förderinitiative „Energieeffiziente Stadt/Solares Bauen“ eine weitere Fördergebietskulisse dar. Demnach beugt die Verminderung des Stadtumbaugebiets „Erweitertes Bahnhofsumfeld“ einer möglichen Überlappung mit dem Modellvorhaben vor. Zusammenfassend bildet das Bahnareal die neue Ostgrenze zwischen Bahnhofstraße und Kreuzstraße. Die neue Grenze ist in den fortzuschreibenden Rahmenplan zu übertragen.

Um die Orientierung in der Chronologie des zugrundeliegenden Stadtumbauprogrammes „Erweitertes Bahnhofsumfeld“ zu wahren, wird auf eine neue Gliederung der Maßnahmenpunkte verzichtet. Dementsprechend bleiben die bestehenden Maßnahmen in ihrer Nummerierung unberührt.



Abbildung 3: Verkleinerung des Stadtumbauebiets

2.5 Aktualisierte Bestandsaufnahme / Zwischenevaluierung

Das folgende Kapitel fasst die hinzugewonnenen Erkenntnisse zusammen. Die Bestandsaufnahme wird auf die inhaltlichen Schwerpunkte bzw. Maßnahmen der Rahmenplanung mit Hilfe der Tabelle 1 „Aktualisierte Bestandsaufnahme“ heruntergebrochen.

Tabelle 1: Aktualisierte Bestandsaufnahme

Maßnahme	Bezeichnung	Beschreibung	Stand der Umsetzung
1	Verknüpfungsanlage	<ul style="list-style-type: none"> - Grunderwerb - Herstellung von Bushaltestellen und P+R-Parkplätzen 	<ul style="list-style-type: none"> - Ankauf umgesetzt - Ursprüngliche Planung wurde umgesetzt; Verknüpfungsanlage wird im Zuge der Rahmenplanfortschreibung sowie der 2. Teilfortschreibung (ZOB Verlagerung) angepasst
2	Bahnhofsvorplatz	<ul style="list-style-type: none"> - Grunderwerb - Herstellung eines Vorplatzes mit Randbebauung und verschiedenen Nutzungen (Wohnen, Einzelhandel) mit Integration des ZOB als Verkehrsinsel 	<ul style="list-style-type: none"> - Ankauf umgesetzt Freilegungen der Grundstücke wurden umgesetzt - Ursprüngliche Planung wird im Zuge der Rahmenplanfortschreibung „Bahnhofsumfeld“ überarbeitet
3	Empfangsanlage Bahnhof-Ostseite	<ul style="list-style-type: none"> - Grunderwerb - Herstellung von B+R-Plätzen - Herstellung einer Überdachung 	<ul style="list-style-type: none"> - Ankauf umgesetzt - B+R-Plätze wurden errichtet - Überdachung wird in der Fortschreibung der Rahmenplanung nicht weiter verfolgt
4	Bahnhofsgang	<ul style="list-style-type: none"> - Freistellung (Stellwerk) - Neugestaltung des öffentlichen Wegs 	<ul style="list-style-type: none"> - Freistellung noch nicht durchgeführt - Neugestaltung noch nicht erfolgt
5	Bebauung des ehemaligen ZOB	<ul style="list-style-type: none"> - Neuordnung des Bodens - Nutzbarmachung des aufzugebenden ZOB-Standortes zugunsten des Baus einer Hotelanlage mit Tiefgarage und Boardinghouse 	<ul style="list-style-type: none"> - Noch nicht erfolgt - Einleitung durch Beschluss der 39. Änderung des Flächennutzungsplanes sowie des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes 76 der Stadt Heide
6	P+R-Anlage Rüsdorfer Straße östlich der Gleise	<ul style="list-style-type: none"> - Freistellung der ungenutzten Bahnflächen - Errichtung von 150 Parkplätzen nördlich- wie südlich des östlichen Bahnhofsingangs 	<ul style="list-style-type: none"> - Freistellung erfolgt - Erfolgt auf nördlichem Teilstück auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG); ausstehende P+R-Anlage im südlichen Bereich wird nicht weiter verfolgt
7	Rüsdorfer Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Sanierung der Straße 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird infolge der Überlagerung mit dem Geltungsbereich des Modellvorhabens „Energieeffiziente Stadt/Solares Bauen“ in der Fortschreibung der Rahmenpla-

			nung „Bahnhofsumfeld“ nicht weiter verfolgt
8	Wegeverbindung Kreuzstraße / Verknüpfungsanlage	<ul style="list-style-type: none"> - Freistellung der ungenutzten Bahnflächen - Planung und Herstellung eines Fuß- und Radweges mit Aufenthaltsbereichen und Nutzung des Bahnwärterhauses 	<ul style="list-style-type: none"> - Freistellung erfolgt - Ursprüngliche Planung wird im Zuge der Rahmenplan-Fortschreibung sowie der 1. Teilfortschreibung angepasst (Abbruch des Bahnwärterhauses)
9	Lüttenheid / Wulf-Isebrand-Platz / Friedrichstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Neuordnung der Grün- und Verkehrsflächen 	<ul style="list-style-type: none"> - Ursprüngliche Planung wird im Zuge der Rahmenplan-Fortschreibung überarbeitet
10	Knoten Bahnhofstraße (B203) und Brahmstraße (L150)	<ul style="list-style-type: none"> - Neuordnung der Verkehrsflächen 	<ul style="list-style-type: none"> - Ursprüngliche Planung wird im Zuge der Rahmenplan-Fortschreibung und unter Berücksichtigung einer möglichen Umwidmung der B203 zu einer Gemeindestraße überarbeitet
11	Ostpool und Wasserturm	<ul style="list-style-type: none"> - Grunderwerb - Geradlinige Wegeverbindung infolge des Abbruchs eines Wohngebäudes 	<ul style="list-style-type: none"> - Ankauf noch nicht erfolgt - Ursprüngliche Planung wird wegen fehlender Flächenverfügbarkeit nicht weiter verfolgt
12	Grüner Weg	<ul style="list-style-type: none"> - Sanierung der Straße 	<ul style="list-style-type: none"> - Noch nicht erfolgt

Sonstige Entwicklungen im Geltungsbereich des Rahmenplans

Die Stadt Heide beabsichtigt mit der Aufstellung des B-Planes Nr. 75 die Entwicklung einer Pflegeeinrichtung mit 105 Plätzen sowie die Entwicklung von 15 Wohneinheiten für betreutes Wohnen unmittelbar nordöstlich des Knotenpunktes Bahnhofstraße/Brahmstraße. Die ursprünglich vorgesehene Sanierung des Bestandsgebäudes ist aufgegeben. Das Objekt wird zukünftig über die Lerchenstraße und über die Bahnhofstraße im parallelen Abschnitt zur Stadtbrücke erschlossen. Weitere privaten Modernisierungsmaßnahmen sind, sofern kein Abbruch bzw. Neubau vorgesehen, in die Fortschreibung zu übertragen. Die Objekte werden in dem der Fortschreibung anhaftenden Teilplan Bestand als „Gebäude mit erheblichen Sanierungsbedarf“ vermerkt.

Die Neugestaltung der Fußgängerzone ist gemäß § 140 Nr. 7 BauGB als vorgezogene Ordnungsmaßnahme durchgeführt worden im Jahr 2011 fertig gestellt worden. Diese ist vor allem durch die Gestaltung der Fassaden, Oberflächen, Beleuchtung und Stadtmobiliar gekennzeichnet. Die Ergebnisse dieser Einzelmaßnahme sind im Rahmen der Fortschreibung so übernehmen.

Die im bestehenden Rahmenplan vorgeschlagene Blockbebauung an der westlichen Seite der Verknüpfungsanlage ist nicht weiter vorgesehen.

3 Fortschreibung der Rahmenplanung

3.1 Entwicklungsziele und Maßnahmen der Rahmenplanfortschreibung

3.1.1 Städtebauliche Leitlinien und Ziele der Entwicklung

Das vorrangige Ziel der Rahmenplan-Fortschreibung ist die Entwicklung eines tragfähigen städtebaulichen Konzepts, das auf den Grundzügen des Rahmenplans aus dem Jahr 2014 aufbaut und gleichzeitig den Anforderungen, die sich infolge nicht absehbarer Veränderungen der Rahmenbedingungen ergeben haben, gerecht zu werden. So werden die (teilweise) nach wie vor vorhandenen städtebaulichen Missstände beseitigt und ein realistisches städtebauliches und verkehrliches Entwicklungsszenario für die westliche Bahnhofseite aufgezeigt. Es wird hierbei betont, dass die Rahmenplan-Fortschreibung vorrangig ein städtebauliches Konzept darstellt. Die verkehrlichen Themen müssen zwingend und im Sinne der Verkehrsträger bzw. deren Nutzer/-innen gelöst werden, haben sich der städtebaulichen Lösung jedoch unterzuordnen.

Die Fortschreibung orientiert sich weiterhin an der Leitidee, die öffentlichen Freiräume der Innenstadt hinsichtlich ihrer Gestaltung zu qualifizieren bzw. ihrer Verknüpfung zu optimieren. Obgleich der Bahnhofsvorplatz, der Wulf-Isebrand-Platz und der Knoten Bahnhofstraße / Brahmstraße verschiedene Schwerpunkträume darstellen, sind sie in hinsichtlich ihrer städtebaulichen Gestalt ganzheitlich zu betrachten. Das heißt, die Verknüpfung Achse beschränkt sich nicht nur auf den Abschnitt zwischen Bahnhof und Friedrichstraße. Stattdessen wird die Achse um den Querungsbereich an der Bundesstraße verlängert. Die qualitative Weiterentwicklung der bestehenden Rahmenplanung wird durch die Schaffung einer Grünverbindung konkretisiert.

Der Bahnhofsvorplatz bleibt der gestaltungsgebende Ausgangspunkt auf der Verknüpfung Achse, obgleich durch die Fortschreibung hier grundlegende Anpassungen vorgenommen werden. Die Rahmenplan-Fortschreibung kehrt von dem Konzept eines orthogonalen Platzes mit Busbahnhof ab. Stattdessen orientiert sich die Platzfigur an den gegebenen Grundstücksgrenzen. Unter Berücksichtigung der Platzkanten und Wegebeziehungen verortet das städtebauliche Konzept ein Baufeld für den potenziellen Neubau des Rathauses bzw. einer öffentlichen oder sonstigen Einrichtung. Der Platz und der umliegende Straßenraum fügen unter der Prämisse einer attraktiven, fußgänger- und radfahrerfreundlichen Gestaltung des Stadtraumes aneinander. Denn der Bahnhofsvorplatz ist prädestiniert für eine einheitliche Gestaltung, bei der dem Fußgänger- und Fahrradverkehr der Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gegeben wird. Daher legt die Fortschreibung die Ausweisung einer Begegnungszone ausgehend vom Bahnhof fest. Die Begegnungszone vereint die sich scheinbar konkurrierenden Kernfunktionen „Verkehrsverknüpfung“ und „Aufenthalt“ im Interesse der Fußgänger/-innen, Fahrradfahrer/-innen und ÖPNV- bzw. Bahnbenutzer/-innen.

Die Begegnungszone erstreckt sich vom Heider Bahnhof über den Wulf-Isebrand-Platz hin zum östlichen Eingang der Friedrichstraße. Die hohe Gestaltungsqualität wird durch eine flächenhafte Übernahme des Materials und der Ausstattung für Oberflächen bzw. Stadtmobiliar sowie der Bepflanzungselemente gewährleistet. Die Wegeführung am Wulf-Isebrand-Platz orientiert sich stärker am Bestand und greift damit die bereits vorhandenen Qualitäts-

ten der Grüninseln mit dem zu erhaltenden Baumbestand auf. Um den städtebaulichen wie verkehrlichen Ansprüchen der Begegnungszone gleichermaßen gerecht zu werden, komplettieren folgende Maßnahmen die Fortschreibung am Wulf-Isebrand-Platz: Die Fahrbahnbreiten werden auf das nötige Maß (Berücksichtigung des Busverkehrs) reduziert, die Geschwindigkeit auf unter 30 km/h begrenzt und das Gebot „rechts vor links“ eingeführt.

Für den Knotenpunkt Bahnhofstraße / Brahmstraße gelten weitestgehend die Überlegungen des bestehenden Rahmenplans. Wie am Wulf-Isebrand-Platz werden die Fahrspuren reduziert und die kleinteiligen Verkehrsinseln aufgegeben. Eine Änderung ergibt sich in Bezug auf das Abhängen der Bahnhofstraße, so dass eine sichere und klare Verkehrsführung gegeben ist. Die der Begegnungszone immanenten Gestaltungsansätze werden über dessen Absteckung hinaus im Bereich des Knotenpunktes Bahnhofstraße / Brahmstraße einschließlich des Ostpool mit dem Wasserturm aufgegriffen.

3.1.2 Darstellung der Ziele und Maßnahmen nach Handlungsfeldern

Auf Grundlage der aktualisierten Bestandsaufnahme werden die Maßnahmen der Rahmenplan-Fortschreibung im folgenden Kapitel konkretisiert und textlich beschrieben. Mit der Fortschreibung geht auch die Darstellung einer neuen Planzeichnung einher. Das Layout der fortzuschreibenden Planzeichnung orientiert sich dabei an der Zeichnung des bestehenden Rahmenplans. Während die Planzeichnung des Rahmenplans das Gesamtkonzept abbildet, treffen die Teilpläne ergänzende Aussagen zu vereinzelt Aspekten der städtebaulichen Planung. Die vertiefenden Teilpläne sind nach den Handlungsfeldern Nutzungen, Verkehr, Grün- und Freiräume, Gestaltung sowie Durchführung thematisch aufbereitet. Die dort enthaltenden Informationen werden nicht im Plan für das Gesamtkonzept aufgeführt, um dessen Übersichtlichkeit zu wahren. Das vorliegende Kapitel verknüpft daher die Darstellung der Ziele und Maßnahmen mit den darzustellenden Planinhalten auf Ebene der Handlungsfelder Nutzung / Bebauung, Verkehr und Grün. Des Weiteren enthält das Kapitel Aussagen über Ordnungsmaßnahmen, die dort, wo es notwendig ist, den Abbruch des Bestandes bedingen.

Handlungsfeld Nutzung und Bebauung

Die Erarbeitung eines städtebaulichen Entwicklungsszenarios für die westliche Bahnhofseite ist maßgeblich durch die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes gekennzeichnet. Von hier aus werden gestalterische Impulse für den Stadtraum gesetzt. Die konzeptionelle Besonderheit des Bahnhofsvorplatzes ist die Einbettung eines zentralen Baufeldes für das neue Rathaus oder für eine andere öffentliche bzw. sonstige Nutzung. Das Baufeld ermöglicht die Konfiguration verschiedener architektonischer Ideen. Die denkbare Kubatur – ob eckig, organisch oder Z-förmig – ergibt unterschiedliche Konsequenzen für den Zugang, die Tiefgarage, die innere Organisation und die städtebauliche Einbindung. Die Rahmenplan-Fortschreibung stellt durch die Ausweisung des Baufeldes den notwendigen Spielraum sicher, um den Bau des Rathauses respektive der öffentlichen oder sonstigen Einrichtung auf einer objektplanerischen Ebene außerhalb des Rahmenplans zu konkretisieren. Aufgrund der zentralen Verortung des Standortes müssen auch ohne die Vorgabe einer architektonischen Form für das Rathaus bzw. für die öffentliche oder sonstige Einrichtung städtebauliche Hinweise für das Sanierungsgebiet um den Bahnhofsvorplatz abgeleitet werden. Die nördliche Baugrenze des Baufeldes orientiert sich an der gegenüberliegenden Grundstücksgrenze. Aufgrund des nicht absehbaren Flächenerwerbs der dortigen Gewerbebauten ist keine detaillierte Überplanung möglich. Die Fortschreibung schlägt vor, bei einer zukünftigen Bautätigkeit durch den bzw. die Eigentümer/-in, die überbaubare Grundstücksfläche bis zu der zur Güterstraße parallel verlaufenden Grundstücksgrenze (im Sinne einer Fluchtlinie) aufzugreifen. Im nordwestlichen Bereich des Bahnhofsvorplatzes schließt der Neubau für einen dreigeschossigen Wohnriegel an. Dessen Kubatur in L-Form mit stumpfem Winkel nimmt die Raumkanten des zentralen Baufeldes auf. Gleichzeitig ermöglicht die Hinterhofbegrünung ein konfliktfreies Abgrenzen zum westlichen Wohnbestand. Unmittelbar südlich des zentralen Baufeldes sieht die Fortschreibung die Ausweisung einer Entwicklungsfläche für Wohnen vor. Die Entwicklung steht allerdings in Abhängigkeit zu der langfristigen Verfügbarkeit der bestehenden Grundstücke. Ein entsprechender Vermerk erfolgt weiter unten im Absatz „Sonstige Ziele und Maßnahmen“.

Ein weiteres Ziel des Handlungsfeldes Nutzung und Bebauung ist die Nutzbarmachung der innerstädtischen Fläche am ZOB. Mit der Aufgabe des ZOB wird die verkehrliche Nutzung im südlichen Bereich der Österweide obsolet. Aufgrund der innenstadtnahen Lage wird die zügige Neuordnung des privaten wie öffentlichen Bodens angestrebt. Zum Zeitpunkt der Erarbeitung der Fortschreibung wird jenes Unterfangen durch das Projekt „Neubau einer Hotelanlage“ flankiert. In Anlehnung an die Entwurfsunterlagen der projektbeteiligten Akteure orientiert sich die Rahmenplan-Fortschreibung an einer zukünftigen Hotelbebauung mit Tiefgarage. Die Planunterlagen des privaten Bauherrn deuten auf zwei Solitärbauten hin. Der östliche Bau sieht die Hotelnutzung, der westliche Bau die Nutzung für ein Boardinghouse vor. Die Ziele und Maßnahmen des Handlungsfeldes Nutzung und Bebauung sind den Teilplänen Gestaltung bzw. Art der baulichen Nutzung zu entnehmen.

Handlungsfeld Verkehr

Das Handlungsfeld Verkehr obliegt der Prämisse, die Hierarchie der unterschiedlichen Verkehrsträger zu reorganisieren. Der Umweltverbund soll gestärkt werden, in dem zum einen eine bessere Verknüpfung mit den öffentlichen Verkehrsträgern (Bus und Bahn) erfolgt, zum anderen der Fußgänger- und Radfahrerverkehr nicht länger dem motorisierten Individualverkehr untergeordnet wird. Die sich hieraus ergebenden Maßnahmen erstrecken sich nahezu vollständig über das gesamte Rahmenplangebiet. Gleichwohl stellt auch in diesem Handlungsfeld das engere Bahnhofsumfeld, nicht zuletzt aufgrund der im Zusammenhang mit dem Bahnhof stehenden Verkehrsfunktionen, den Ausgangspunkt für die Umgestaltung des Straßenraumes dar. Die Maßnahmen zielen hier sowohl auf eine Anpassung der Verknüpfungsanlage als auch auf eine Ergänzung der Funktionen im nördlichen Bereich der Anlage. In diesem Kontext werden die Ergebnisse der 2. Teilfortschreibung berücksichtigt. Die Verknüpfungsanlage wird um zusätzliche Bushaltestellen auf der gegenüberliegenden Seite des Kombibahnsteigs erweitert. Davon sind Haltestellen sowohl für reguläre Busse als auch für Gelenkbusse in Sägezahaufstellung vorgesehen. Die 2. Teilfortschreibung verortet auf Höhe des Bahnhofsgebäudes eine zusätzliche Haltestelle. Diese weicht in der Fortschreibung dem Standort für die im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb stehenden Zusatzfunktionen. Denn die für den Bahnbetrieb notwendigen Zusatzfunktionen werden im Sinne einer schnellstmöglichen Verknüpfung in unmittelbarer Nähe zum westlichen Bahnhofseingang verortet. Hier zu nennen sind Motorradstellplätze, Stellplätze für Kiss+Ride bzw. Taxi mit Zugang zum Bahnsteig, für das Kurzzeitparken und für Car-Sharing sowie eine Fahrradstation. Somit sind im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofes die Übergänge zum motorisierten wie nicht motorisierten Individualverkehr sichergestellt. Mit der Realisierung der Verkehrsfunktionen ist auch der gestalterische Anspruch verbunden, sowohl auf die Mauer zwischen Bahnhof und Güterstraße zu verzichten als auch das Höhenniveau anzugleichen. Die Verknüpfungsanlage wird des Weiteren durch den Bau mehrerer Wartehäuschen sowie eines Aufenthaltsraums inklusive WC für Busfahrer/-innen optimiert. Hier verläuft auch der im Zusammenhang mit der Wegeverbindung „Kreuzstraße“ stehende neue Fuß- und Radweg.

Ebenfalls räumlich in das engerer Bahnhofsumfeld eingebettet ist eine Park-Ride-Anlage mit Stellplätzen im südöstlichen Bereich des Bahnhofsvorplatzes. Deren verkehrliche Erschließung erfolgt ausschließlich über eine neue von der Güterstraße abgehende Wegeverbindung. Entlang dieser befinden sich je Fahrtrichtung Pkw-Stellplätze in Längsaufstellung.

Über die P+R-Anlage erfolgt außerdem die Zufahrt für die avisierte Tiefgarage im zentralen Baufeld für den Rathausneubau bzw. für eine öffentliche oder sonstige Einrichtung.

Die Überplanung des Bahnhofsvorplatzes setzt, wie bereits angedeutet, über dessen Geltungsbereich hinaus nicht nur städtebauliche, sondern auch verkehrliche Impulse. Denn der Vorplatz bildet wie die Güterstraße und die von ihr abgehenden Wegeverbindung einschließlich des zentralen Baufeldes für das Rathaus bzw. für die öffentliche oder sonstige Einrichtung den Anfang einer sich über das Sanierungsgebiet hinaus erstreckenden Begegnungszone. Die Begegnungszone als fußgänger- und radfahrerfreundlich gestalteter Stadtraum wird um die Verkehrs- und Freiflächen des Wulf-Isebrand-Platzes erweitert. Der Übergang in die Friedrichstraße markiert deren Endpunkt. Der Begegnungszone immanent ist die Festlegung eines verkehrsberuhigten Bereiches mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf unter 30 km/h und „rechts vor links“. Ausgeklammert von letzterem ist die von der Güterstraße abgehende Wegeverbindung. So bleibt der Verkehrsfluss des Busverkehrs am Bahnhofsvorplatz unberührt. Der Straßenquerschnitt wird flächendeckend zugunsten des nicht-motorisierten Individualverkehrs optimiert, indem die Fahrbahnbreiten auf das nötige Maß reduziert werden und die Gehwege beidseitig verbreitert werden. Entlang der Fahrbahnen sind sowohl am Bahnhofsvorplatz als auch am Wulf-Isebrand-Platz Pkw-Stellplätze in Längsaufstellung (sowie Behindertenstellplätze nahe des Bahnhofseingangs) vorgesehen. Die lineare Achse zwischen Bahnhofseingang und Wulf-Isebrand-Platz untermauert das Bestreben, den Bahnhof in seiner Funktion als „Tor zu Stadt“ durch eine direkten Sicht- und Wegebeziehung zur Innenstadt zu präsentieren. In der Summe entsteht am Wulf-Isebrand-Platz ein qualitativ aufgewerteter Aufenthalts- und Verkehrsraum, der eine attraktive Verbindung zwischen Markt/Friedrichstraße und Bahnhof darstellt, indem alle Verkehrsteilnehmer/-innen gleichwertig berücksichtigt werden.

Einen weiteren Schwerpunktbereich stellt in Bezug auf den Verkehr der Knotenpunkt Bahnhofstraße/Brahmstraße dar. Die Fortschreibung baut weitestgehend auf den Qualitäten der bestehenden Rahmenplanung. Diese sieht die Neuordnung des Knotens Bahnhofstraße/Brahmstraße unter dem Aspekt der räumlichen Trennung bzw. der raumgreifenden Gestaltung. Eine klare und sichere Verkehrsführung wird ermöglicht, indem die Bahnhofstraße aus dem Kreuzungsbereich abgehängt wird. Eine direkte Anfahrt zu den Stellplätzen unter der Stadtbrücke ist hier nicht mehr möglich. Fortan wird die Erreichbarkeit für entsprechende Anlieger/-innen und Nutzende der Stellplätze ausschließlich über die Lerchenstraße organisiert. Gleichzeitig ist es notwendig, die Anzahl der Fahrspuren und deren Flächeninanspruchnahme auf ein sinnvolles Maß zu reduzieren. Die Verkehrsinseln werden nahezu vollständig zurückgebaut. Lediglich die große Verkehrsinsel im nordwestlichen Kreuzungsbereich bleibt erhalten. Der Rückbau ermöglicht eine bessere Orientierung für alle Verkehrsteilnehmer/-innen, ohne dabei die sichere Querung des Knotenpunktes oder den Verkehrsfluss zu gefährden. Die Überplanung des Knotenpunktes lässt sich bei Bedarf mit tiefergehenden Konzeptionen verknüpfen. An dieser Stelle ist die mögliche Umwidmung der Bundesstraße 203 zu einer Gemeindestraße zu nennen. Bei einer Herabstufung zu einer Gemeindestraße ist eine verkehrsberuhigte Gestaltung des Knotenpunktes einschließlich der östlich anschließenden Stadtbrücke und der nördlich abgehenden Brahmstraße einzuleiten. Durch die Verkehrsberuhigung der Brahmstraße greift die Fortschreibung die Anregungen des Radverkehrskonzeptes auf, hier bauliche Eingriffe zugunsten des Fahrradverkehrs vorzunehmen. Das Radverkehrskonzept schlägt außerdem die Ausweisung

der Parkplätze unter der Stadtbrücke als Anwohnerparken sowie einen baulichen Eingriff an der B203 in Form eines separierten Radweges vor.

Darüber hinaus schlägt die Fortschreibung punktuelle Maßnahmen vor, die auf eine verbesserte Situation für einzelne Verkehrsträger zielen. Hier ist zunächst die Verbesserung des Fußgänger- bzw. Radfahrerverkehrs entlang der Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Bahnhofstraße anzuführen. Wie in der bestehenden Rahmenplanung wird weiterhin die Neugestaltung des öffentlichen Weges vorgesehen. Gemäß des Radverkehrskonzepts wird die Nutzung der Wegeverbindung auch für den Radverkehr geöffnet. Im Zuge der Überplanung des bestehenden ZOB-Standortes wird die Österweide für den Fuß- sowie Ver- und Entsorgungsverkehr geöffnet. Dort soll auch die Zufahrt zur Tiefgarage erfolgen. Die südseitige Erschließung über die Bundesstraße 203 ist ausschließlich für den Fußverkehr vorgesehen. Die Ziele und Maßnahmen des Handlungsfeldes Verkehr sind der Planzeichnung des gleichnamigen Teilplans zu entnehmen.

Handlungsfeld Grün (Freiräume)

Der folgende Absatz führt jene Maßnahmen an, die der Qualifikation der Freiräume bzw. ihrer Verknüpfung dienen. Einen thematischen Beitrag stellen jene Maßnahmen dar, die zur Schaffung einer Grünverbindung und damit zur Weiterentwicklung des bestehenden Rahmenplans dienen. Nicht nur aufgrund ihrer flächenhaften Ausprägung ist die Begegnungszone an erster Stelle zu erwähnen. Sie bedient nicht nur verkehrliche, sondern auch freiraumplanerische Gestaltungsansprüche an das Rahmenplangebiet. Die hohe Aufenthaltsqualität wird durch eine einheitliche Oberflächengestaltung bei gleichzeitigem Nivellieren der Höhen von Fahrbahn und Gehweg sichergestellt. Die raumbildende Struktur wird durch die beidseitig der Fahrbahn gestalteten Grüninseln mit integrierten Sitzgelegenheiten geprägt. Die Grüninseln orientieren sich bezüglich ihrer Form an den Bestand der beiden Grüninseln am Knotenpunkt bzw. Übergang zum Lüttenheid. Die durchgängige Einbindung bzw. Erweiterung der Grüninseln stellt einen wesentlichen Beitrag zur Etablierung der Grünachsen zwischen dem Wasserturm und Neue Anlage im Südwesten sowie Ladestraße und Grüner Weg im Südosten dar. Auch am nördlich angrenzenden Bereich des Knotenpunktes Bahnhofstraße / Brahmstraße ist der Verweis auf die Einbettung der verkehrlichen Nebenanlagen in das übergeordnete System der Grün- und Freiflächen gegeben.

Einen weiteren, vergleichsweise flächenintensiven Beitrag stellen die im Zusammenhang mit der Wegeverbindung Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage die stehenden Aufenthaltsbereiche und die parallel zum Fuß- und Radweg verlaufenden Baumreihen. Während die Aufenthaltsbereiche der sportlichen Ertüchtigung oder der Erholung dienen sind, unter anderem auch als Überbrückungsmöglichkeit für Wartende des Bus- und Bahnverkehrs, akzentuieren die wegbegleitenden Bäume die über den Bahnhofsvorplatz verlängerte Grünachse. Hierdurch wird eine zentrumsnahe, attraktive Verbindung zwischen der Innenstadt und den südlichen Quartieren der Stadt geschaffen. Der Hang und die Bepflanzung werden infolge des Verzichts auf Anbindungen an die westlich angrenzenden Wohnquartiere gewahrt. Die konkrete Ausgestaltung erfolgt auf objektplanerischer Entwurfsebene.

Weniger flächenhaft, dennoch wirksam für die Verknüpfung der Freiräume ist die Umgestaltung am Bahnhofsgang einschließlich seiner Nebenanlagen. Die Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Bahnhofstraße wird erneuert und die Bepflanzung entlang des Bahn-

hofgangs ausgelichtet. Die landschaftliche Organisation der Grün- bzw. Freiräume ist planzeichnerisch im Teilplan Grün (Freiräume) hinterlegt.

Sonstige Ziele und Maßnahmen

Im Folgenden werden jene Ziele bzw. Maßnahmen zusammengefasst, die von besonderer Relevanz für die Durchführung und Realisierung sind. Das heißt, es erfolgt ggf. ein Hinweis auf den notwendigen Erwerb einer oder mehrerer Flächen, auf den Abbruch eines oder mehrerer Gebäude oder auf die Neuordnung des Bodens. Die notwendigen Ordnungsmaßnahmen gemäß §147 BauGB sind in Form der unmittelbar bzw. perspektivisch vor Abbruch stehenden Gebäude in der Planzeichnung für den Teilplan Durchführung einzusehen.

Im räumlichen Schwerpunktbereich des Bahnhofsvorplatzes sind für eine erfolgreiche Neuordnung des Bodens weitere Grundstückserwerbe notwendig. Hier wird der Erwerb und die Freilegung von Grundstücksteilen vorausgesetzt, um das Baufeld für das Rathaus bzw. für eine andere öffentliche oder Sitzung Nutzung zu aktivieren. Von dieser Freilegung abhängig ist auch die avisierte Entwicklungsfläche mit Wohnnutzung südlich des Baufeldes. Für die Umsetzung sind noch weitere Grundstücke am Grünen Weg zu erwerben bzw. abzubrechen, um eine bauliche Neuordnung und Aufwertung zu schaffen, die sich homogen in das übrige Bahnhofsumfeld einfügt.

Auch außerhalb der Schwerpunktbereiche sind Abbruchmaßnahmen erforderlich. Um der städtebaulichen Abwertung infolge einer zukünftigen Brache am bestehenden ZOB-Standort entgegenzuwirken, wird der Abbruch des heutigen Gebäudes südwestlich der bestehenden Haltestellen vorausgesetzt. Ein weiterer Abbruch eines Bestandsgebäudes ist auf der Grünverbindung zwischen der Kreuzstraße und der Verknüpfungsanlage vorgesehen. Das ehemalige Backsteingebäude (Bahnwärterhaus) im südlichen Bereich wird abgebrochen.

Die Stadt Heide plant mit der Aufstellung des B-Planes Nr. 75 die Entwicklung einer Pflegeeinrichtung mit 105 Plätzen sowie die Entwicklung von 15 Wohneinheiten für betreutes Wohnen unmittelbar nordöstlich an dem Knotenpunkt Bahnhofstraße/Brahmstraße. Die Bebauung ist sowohl für das Gesamtkonzept als auch für die Teilpläne planzeichnerisch zu übernehmen.

Infolge der Überplanung des Bahnhofsvorplatzes entfällt die verkehrliche Erschließung über den Grünen Weg. Ungeachtet der weichenden Anbindung an den Bahnhofsvorplatz prüft die Stadt Heide die Notwendigkeit der Sanierung und Neugestaltung.

3.1.3 Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept orientiert sich hinsichtlich der Nummerierung an die bestehende Rahmenplanung. Um die Übersichtlichkeit und den Vergleich zu wahren, bleibt die Reihenfolge der Maßnahmennummern auch bei weichenden Maßnahmen erhalten. Es rücken in diesem Fall keine Maßnahmen nach. Die Maßnahmen adressieren teilweise mehrere Handlungsfelder. In der nachfolgenden Tabelle 2 „Maßnahmenübersicht“ werden deshalb die Maßnahmen einzeln beschrieben und in einzelne Umsetzungsschritte unterteilt. Diese werden entsprechend ihrer inhaltlichen Berührungspunkte den zugrundeliegenden Handlungsfeldern zugeordnet.

Tabelle 2: Maßnahmenübersicht

Nr.	Bereiche der Maßnahmenumsetzung und Maßnahmenbeschreibung	Handlungsfeld			Akteure
		Nutzung Bebauung	Verkehr	Grün Freiraum	
1	Verknüpfungsanlage	x	x	x	Stadt
	zusätzliche Bushaltestellen gegenüber des Kombibahnsteigs		x		Stadt
	Bau mehrerer Wartehäuschen inkl. WC für die Busfahrer/-innen	x			Stadt
	Abbruch der Trennmauer zwischen Bahnhof und Güterstraße / Verknüpfungsanlage			x	Stadt
	Zusatzfunktionen für den Bahnbetrieb (Kiss+Ride, Taxi, Motorrad, Kurzzeitparken, Carsharing, Fahrradstation)		x		Stadt
2	Bahnhofsvorplatz	x	x	x	Privat Stadt
	Baufeld Rathaus / öffentliche oder sonstige Einrichtung mit Tiefgarage	x	x	x	Privat Stadt
	Begegnungszone mit reduzierter Fahrbahn an Güterstraße, Geschwindigkeitsbegrenzung auf unter 30km/h, einheitlicher Oberflächengestaltung, breiteren Gehwegen und angeglichen Höhen einschließlich PKW- bzw. Behindertenparkplätze		x	x	Privat Stadt
	Baumpflanzungen (entlang Gehweg)			x	Stadt
	Neue Wegeverbindung südlich abgehend von Güterstraße gen Baufeld einschließlich PKW-Parkplätze		x		Stadt
	P+R-Anlage im südwestlichen Bereich		x		Stadt
	Optionale Raumkante bei Neubau am Grundstück „Boyens Medien“ entlang der Güterstraße	x			Privat
	Ankauf und Rückbau Ecke „Boyens Medien“ (Wulf-Isebrand-Platz 1-3, Teilfläche aus Flurstück 303)	x			Stadt
	Ankauf Teilstück „Grüner Weg 19“ (Halle)	x			Stadt
4	Bahnhofsgang	x	x	x	Stadt Bahn
	Erneuerung des Oberflächenbelags		x		Stadt
	Auslichtung der Bepflanzung			x	Stadt
	Öffnung für den Radverkehr		x		Stadt
5	Bebauung des ehemaligen ZOB	x			Privat Stadt

	Abbruch des Bestandsgebäudes südwestlich der Haltestellen	x			Privat Stadt
	Freilegung des Grundstücks	x			Stadt
	Hotelbau mit Tiefgarage und Boarding-House inkl. der Erschließung des Grundstücks	x			Privat
	Grundstücksneuaufteilung	x			Privat Stadt
8	Wegeverbindung Kreuzstraße / Verknüpfungsanlage	x	x	x	Stadt
	Abbruch des Bahnwärterhauses	x			Stadt
	Rad- und Fußweg		x		Stadt
	Gestaltung der Grünanlage mit Aufenthaltsbereichen und wegbegleitenden Baumreihen			x	Stadt
9	Lüttenheid / Wulf-Isebrand-Platz		x	x	Stadt
	Begegnungszone mit reduzierter Fahrbahn, Geschwindigkeitsbegrenzung auf unter 30km/h, einheitlicher Oberflächengestaltung, breiteren Gehwegen und angeglichen Höhen		x	x	Stadt
	Gestaltung von Grüninseln mit integrierten Sitzgelegenheiten			x	Stadt
	PKW-Parkplätze an der Fahrbahn		x		Stadt
10	Knoten Bahnhofstraße (B203) und Brahmstraße (L150)		x	x	Stadt Bund
	Umgestaltung des Kreuzungsbereiches und Verrin- gern der Fahrbahnbreite auf vertikaler Achse		x		Stadt
	Neugestaltung der grünen Nebenanlagen			x	Stadt
	Umwidmung der B203 zu einer Gemeindestraße		x		Stadt Bund
	ein- und zweiseitiger Schutzstreifen (Gemeinsamer Fuß- und Radweg) an der Brahmstraße		x		Stadt
	separierter Radweg entlang der Bundesstraße		x		Stadt Bund
12	Grüner Weg		x		Stadt
	Sanierung der Straße		x		Stadt
	Sonstige Maßnahmen	x			Stadt
	Errichtung Pflegeheim an der Stadttbrücke	x			Privat
	Private Modernisierungsmaßnahmen von Gebäuden mit erheblichem Sanierungsbedarf	x			Privat Stadt
	Wohngebäude in L-Form im nordwestlichen Bereich mit Hinterhofgrün	x		x	Privat
	Entwicklungsfläche einschließlich der zu erwerben- den wie abzubrechenden Grundstücke (Grüner Weg 19,21,23,25)	x			Stadt

3.1.4 Kostenkonzept

In der Tabelle 3 „Kostenübersicht“ wird im Sinne der Maßnahmenumsetzung der notwendige Investitionsbedarf zusammengetragen. Hier handelt es sich um Schätzungen für die jeweiligen Umsetzungsschritte. Demgegenüber werden im Anschluss die Einnahmen in Tabelle 4 „Einnahmenübersicht für die städtebauliche Gesamtmaßnahme“ angeführt.

Tabelle 3: Kostenübersicht für die städtebauliche Gesamtmaßnahme

Ausgabenart		Angaben in Tausend Euro
B 1	Maßnahmen der Vorbereitung	
B 1.1	Maßnahmen nach § 140 BauGB	
	Städtebaulicher Wettbewerb	
B 1.2	Übergeordnete Konzepte	
B 2	Maßnahmen der Durchführung	
B 2.1	Ordnungsmaßnahmen	
B 2.1.1	Erwerb von Grundstücken	
	Grüner Weg 19	
	Grüner Weg 21	
	Grüner Weg 23	
	Grüner Weg 25	
	Wulf-Isebrand-Platz 1-3 (Teilfläche aus Flurstück 303 - Ecke Boyens Medien)	
B 2.1.2	Sonstige Maßnahmen der Bodenordnung	
B 2.1.3	Umzug von Bewohnerinnen, Bewohnern und Betrieben	
B 2.1.4	Freilegung von Grundstücken	
	Abbruch Grüner Weg 19	
	Abbruch Grüner Weg 21	
	Abbruch Grüner Weg 23	
	Abbruch Grüner Weg 25	
	Abbruch Grüner Weg 27	
	Wulf-Isebrand-Platz 1-3 (Abbruch Teilfläche aus Flurstück 303 - Ecke Boyens Medien)	
	Abbruch ehem. ZOB - Maßnahme 5	
B 2.1.5	Gebäuderestwertentschädigung bei der Freilegung von Grundstücken	
B 2.1.6	Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen	
	Neugestaltung Verknüpfungsanlage - Maßnahme 1	
	Neugestaltung Bahnhofsvorplatz - Maßnahme 2	
	Neugestaltung Bahnhofsgang - Maßnahme 4	
	Neugestaltung Lüttenheid / Wulf-Isebrand-Platz - Maßnahme 9	
	Herstellung Wegeverbindung Kreuzstraße / Verknüpfungsanlage - Maßnahme 8	
	Neuordnung Knoten Bahnhofstraße (B203) und Brahmstraße (L150) - Maßnahme 10	
	Erneuerung Grüner Weg - Maßnahme 12	
B 2.1.7	Änderung von öffentlichen Versorgungseinrichtungen	
B 2.1.8	Sonstige Ordnungsmaßnahmen	
B 2.1.9	Maßnahmen zum Ausgleich	
B 2.2	Baumaßnahmen	
B 2.2.1	Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter (hoher Sanierungsbedarf)	
	Bahnhofsgang 8	
	Bahnhofsgang 10	
	Bahnhofsgang 12 (Hintergebäude)	
	Bahnhofsgang 18 (Hintergebäude)	

	Bahnhofsgang 20 (Hintergebäude)	
	Bahnhofsgang (Stellwerk – am Fußweg in Richtung Bahnhof)	
	Grüner Weg 3	
	Grüner Weg 7	
	Lüttenheid 22, Vorder- und Hintergebäude	
	Lüttenheid 26, Vorder- und Hintergebäude	
	Lüttenheid 57	
B 2.2.2	Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen der Gemeinde	
B 2.2.3	Neubau und Ersatzbauten der Gemeinde	
B 2.2.4	Neubau von Ersatzwohnungen und sonstigen Wohnungen Dritter	
B 2.2.5	Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen	
	Neubau Rathaus oder andere öffentliche Einrichtung	
B 2.2.6	Verlagerung und Änderung von Betrieben	
B 2.3	Sonstige Maßnahmen der Durchführung	
B 2.3.1	Maßnahmenbedingte Rechtsansprüche Dritter	
B 2.3.2	Härteausgleich	
B 2.3.3	Bewirtschaftung von Grundstücken	
	Grüner Weg 19	
	Grüner Weg 21	
	Grüner Weg 23	
	Grüner Weg 25	
	Wulf-Isebrand-Platz 1-3 (Teilfläche aus Flurstück 303 - Ecke Boyens Medien)	
B 2.3.4	Verfügungsfonds	
B 2.3.5	Kunst im öffentlichen Raum	
B 3	Maßnahmen der Durchführung	
B 3.1	Sanierungs- und Entwicklungsträgerinnen und -träger	
B 3.2	Programmspezifisches Management	
B 3.3	Private Sachverständige für gutachterliche Wertermittlung	
B 3.4	Sonstige Beauftragte	
B 3.5	programmbezogene Öffentlichkeitsarbeit	
B 3.6	Aufgegebene Ordnungs- und Baumaßnahmen	
B 3.7	Sonstige Maßnahmen der Abwicklung	
		Gesamtkosten

Tabelle 4: Einnahmenübersicht für die städtebauliche Gesamtmaßnahme

Einnahmeart		Angaben in Tausend Euro
A 6.1	Zuwendungen des Bundes und des Landes	
A 6.2	Kommunaler Anteil der Stadt Heide an den Städtebaufördermitteln	
A 7.3	Eigenanteile Kommune für voraussichtlich nicht-zuwendungsfähige Kosten	
		Gesamteinnahmen

3.1.5 Fortbestand der Teilfortschreibungen

Die 1. Teilfortschreibung „Wegeverbindung Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage“ und die 2. Teilfortschreibung „Verknüpfungsanlage/ZOB“ sind integrative Bestandteile zur Fortschreibung der Rahmenplanung. Zusammen mit der vorliegenden Fortschreibung bilden sie ein dreistufiges Gesamtkonzept. Ihre konzeptionellen Inhalte bestehen fort, indem sie nicht nur bei der Konkretisierung der Maßnahmen herangezogen, sondern auch planzeichnerisch in die Fortschreibung implementiert werden. Losgelöst von dem zugrundeliegenden Ziellayout des fortgeschriebenen Rahmenplans können beide Teilfortschreibungen in ihrer ursprünglichen Form im Anhang eingesehen werden.

3.1.6 Umweltspezifische Belange / Klimaschutz

Bei der Fortschreibung des Rahmenplanes wurden die Belange des Umwelt- und Klimaschutzes sowie der Klimaanpassung berücksichtigt. Die Maßnahmen sind dann klimawirksamen, wenn sie in unmittelbarem Zusammenhang mit den baulichen Eingriffen im öffentlichen Raum mit seinem anteiligen Grün- und Freiflächenbestand stehen. Hier hervorzuheben ist der Maßnahmenverbund, der sich räumlich als (teilweise abzweigende) Grünachse über das Rahmenplangebiet erstreckt. Den Maßnahmen ist das Gebot des Erhalts bzw. der Ergänzung der Grünflächen sowie des Baumbestands gemein. Die Straßenquerschnitte, ob am Knotenpunkt Bahnhofsstraße/Brahmstraße, am Wulf-Isebrand-Platz oder die Güterstraße am Bahnhofsvorplatz, werden verringert, um den gestalterischen Spielraum für die Errichtung von Grünstrukturen und wegbegleitenden Baumreihen zu sichern. Am Wulf-Isebrand-Platz ermöglicht die bestandsorientierte Überplanung des Straßenverlauf den Erhalt der für das Mikroklima wertvollen Grüninseln mit ihren alten Baumbeständen. Zusammen mit den neu zu errichtenden Grüninseln tragen sie zur Beschattung und Kühlung der befestigten Flächen in der Begegnungszone bei und leisten damit auch einen Beitrag zur lokalen Klimaanpassung. Die entlang der Gleise befindlichen Brachflächen werden im Zuge der zu schaffenden Wegeverbindung zwischen der Kreuzstraße und der Verknüpfungsanlage unter freiraumplanerischen Aspekten qualifiziert. Neue Baumpflanzungen werden den geplanten Fuß- und Radweg einschließlich der Aufenthaltsbereiche säumen. Gleiches gilt für die geplante Wegeverbindung zum Wasserturm/Ostpool. Der hierfür notwendige Abbruch des viergeschossigen Gebäudes nahe des Knotenpunktes Bahnhofsstraße/Brahmstraße bringt die Entsiegelung des Bodens und damit auch die flächenhafte Erweiterung der Parkanlage mit sich.

Des Weiteren adressiert der Rahmenplan die Belange des Umwelt- und Klimaschutzes, indem er darauf abzielt, die vom Verkehr ausgehenden Negativfolgen zu minimieren. Der zugrunde liegende Gedanke basiert auf einer besseren Verbindung der verschiedenen Verkehrsarten. Der Anspruch, den Verkehr auf den Fußgänger-, Fahrrad- und öffentlichen Personennahverkehr möglichst zu verlagern und den emittierendem Kohlenstoffdioxid des motorisierten Individualverkehrs zu verringern, ist allen Maßnahmen immanent. In diesem Sinne erfahren die Maßnahmen an der Verknüpfungsanlage und am Bahnhofsvorplatz eine besondere Bedeutung. Denn hier werden alle Mobilitätsformen des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Bus und Bahn) zusammengeführt. So schafft die räumliche Konzentration der für den Bahnbetrieb notwendigen Verkehrsfunktionen (insbesondere Fahrradstation) die Grundlage

für den Umstieg auf den Umweltverbund in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof. Allein die Zusammenlegung des ZOB bewirkt eine Optimierung der betrieblichen Organisation des ÖPNV, so dass mit weiteren Fahrgastzahlen zu rechnen ist.

Darüber hinaus leisten sämtliche in Verbindung mit der Begegnungszone notwendigen Ertüchtigungen einen Beitrag zur Verbesserung des infrastrukturellen Angebotes für den Fußgänger- und Radverkehr. Der Fußgänger- und Fahrradverkehr erhielt hier den Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, die Aufenthaltsqualität wird gesteigert und die Verkehrssicherheit erheblich verbessert, so dass langfristig ein absoluter wie auch relativer Anstieg der umweltfreundlichen Verkehrsträger in der Innenstadt erwartet wird. Weiterhin förderlich für den Radverkehr sind die Maßnahmen am Bahnhofsgang und in der Brahmstraße, da hierdurch nicht nur die Leistungsfähigkeit des Radnetzes aufrechterhalten wird, sondern auch Lücken geschlossen werden. Ohne diese Maßnahmen wäre der Umstieg auf das Rad weiterhin beeinträchtigt.

Aus städtebaulicher Perspektive werden die Belange des Umwelt- und Klimaschutzes durch das Gebot der kurzen Wege, welches auf verschiedenen Maßstabsgrößen in der Stadtentwicklung Anwendung findet, berücksichtigt. In Bezug auf die Rahmenplanung ist sicherzustellen, die Überplanung der verkehrlichen Knotenpunkte nicht zulasten der direkten Quermöglichkeiten für den Fußgänger- und Radverkehr zu konzipieren. Aus diesem Grund weichen die zahlreichen Verkehrsinseln am Knoten Bahnhofstraße/Brahmstraße einer schlanken, geordneten Lösung. Hierdurch wird unter anderem die geradlinige Wegeverbindung zwischen Wasserturm/Ostpool und Friedrichstraße geschaffen.

3.1.7 Denkmalschutz

Die Erhebung und ggf. notwendige Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes ist inhaltlicher Bestandteil des zugrunde liegenden Beteiligungsverfahrens. Für die Erhebung der denkmalgeschützten Objekte dient unabhängig davon die vom Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein veröffentlichte Denkmalliste für den Kreis Dithmarschen mit dem aktuellen Stand vom 06. Januar 2020. Diese belegt, dass sich innerhalb des Rahmenplangebiets keine baulichen Anlagen unter Denkmalschutz befinden. In mittelbarer Distanz zur Rahmenplangrenze gelegen sind die unter Denkmalschutz stehenden baulichen Anlagen des Wasserturms und des Grundschulgebäudes am Lüttenheid 32. Da der Rahmenplan keine Überplanung dieser oder der unmittelbar angrenzenden Objekte vorsieht, sind keine denkmalschutzrechtlichen Einschränkungen gegeben.

3.1.8 Zielgruppenspezifische Belange

Die Rahmenplan-Fortschreibung hat den Anspruch an eine weitestgehend inklusive städtebauliche Planung, die allen Personengruppen gleichermaßen zugutekommt. Gleichwohl nehmen die Belange der Zielgruppen bei der Durchführung der jeweiligen Maßnahmen unterschiedliche Formen an, die es entsprechend zu berücksichtigen gilt.

Mit dem Wulf-Isebrand-Platz und dem Knotenpunkt Bahnstraße/Brahmstraße bestehen neben dem Bahnhofsvorplatz zwei Bereiche der Entwicklung, die sich thematisch vordergründig der Gestaltung des öffentlichen Raums und der verkehrlichen Organisation widmen. Von der Aufwertung des öffentlichen Straßenraumes können nur dann alle Zielgruppen profitieren, wenn die Durchführung der Einzelmaßnahmen der Benutzerfreundlichkeit, der Verkehrssicherheit und der barrierefreien Gestaltung ein besonderes Maß an Beachtung schenkt. Denn diese Aspekte sind vor allem für Kinder und Jugendliche, Familien, Senioren sowie für Personen mit einer eingeschränkten Mobilität und/oder Sensorik von Bedeutung. Vor diesem Hintergrund gewährleistet die Begegnungszone die idealen Rahmenbedingungen für eine weitestgehend eigenständige Bewegung zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt. Die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches und die damit verbundene Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit auf unter 30km/h steigert die Verkehrssicherheit. Durch die Verringerung der Fahrbahnbreiten auf das nötige Maß, auch außerhalb der Begegnungszone, werden die Wege des Fußgängerverkehrs bei einer notwendigen Querung kürzer. Gleichzeitig steht den Fußgänger/-innen die Wahl des Standortes für das Queren frei, da sie nicht mehr auf die Verkehrsinseln angewiesen sind. Hierdurch werden Umwege vermieden. Das Angleichen der Fahrbahn- und Gehweghöhen ist nicht nur der gestalterischen Ordnung, sondern auch der Barrierefreiheit zuträglich. Die mit Sitzgelegenheiten ausgestatteten Grüninseln verfügen über ausreichend Kapazitäten, um den Passanten die gegebenenfalls notwendige Erholung zu bieten. In Bezug auf die Begegnungszone bleibt festzuhalten, dass die der Ertüchtigung dienende Einzelmaßnahmen zu einer Korrektur der verkehrlichen Ordnung führt. Der Fußgänger- und Radfahrerverkehr profitieren davon, dass sich der öffentliche Raum nicht länger der Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs unterordnet. Die hier greifenden Aspekte werden ebenso bei der Wegeverbindung Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage berücksichtigt. Während die Sitzgelegenheiten vor allem Senioren und Menschen mit eingeschränkter Mobilität zugutekommen, dienen die Aufenthalts- und Spielflächen vordergründig Kindern, Familien sowie Hundehalter/-innen.

Ein weiteres wichtiges Anliegen stellt bei der Fortbewegung im Stadtraum für viele Zielgruppen das subjektive Sicherheitsempfinden dar. Hieraus stellt sich an der Rahmenplan-Fortschreibung der Anspruch, die Entstehung von Angsträumen zu unterbinden. Die Konzeption des Stadtraumes erfordert deshalb eine flächendeckend hohe Einsehbarkeit. Dort, wo es möglich ist, werden enge Durchgangsräume verbreitet. Letzteres Gebot findet vor allem bei der Neugestaltung des Bahnhofsgangs Anwendung. Das Auslichten der Bepflanzung entlang des Weges schafft hier bessere Sichtverhältnisse. Ein niedriges subjektives Sicherheitsempfinden wird vor allem der Unterführung der Stadtbrücke zugeschrieben. Aus städtebaulicher Perspektive wäre das Bereinigen des Missstandes nur mit einem erheblichen Kostenaufwand - zum Beispiel in Form einer zusätzlichen Fuß- und Radfahrerbrücke verbunden oder in Form des Abrisses der Stadtbrücke bei gleichzeitiger Ertüchtigung eines ebenerdigen Bahnüberganges. Ein oberirdisches Begehen bzw. Befahren der Stadtbrücke ist aufgrund des schmalen Brückenquerschnitts dem motorisierten Verkehr vorbehalten. Für die Unterführung sind daher auf objektplanerischer Ebene Maßnahmen zu entwickeln, die eine Steigerung des Sicherheitsempfinden bewirken.

3.2 Verfahren

Die Erarbeitung der Rahmenplan-Fortschreibung erfolgte im Zeitraum von November 2019 bis Juni 2020. Dem Erarbeitungsprozess liegt ein umfangreiches Beteiligungsverfahren zugrunde. Die Fortschreibung In den folgenden Abschnitten wird die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange rekapituliert.

3.2.1 Beteiligung der Öffentlichkeit (noch in Abstimmung)

3.2.2 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (noch in Abstimmung)

3.3 Monitoring

4 Anlagen

4.1 Teilplan 1 Bestand

4.2 Teilplan 2 Gestaltung

4.3 Teilplan 3 Durchführung

4.4 Teilplan 4 Art der baulichen Nutzung

4.5 Teilplan 5 Verkehr

4.6 Teilplan 6 Grün (Freiräume)

4.7 Abwägung der Rückmeldungen (TÖB und Öffentlichkeit)

4.8. 1. Teilfortschreibung

4.9 2. Teilfortschreibung