



Fortschreibung der Rahmenplanung Bahnhofsumfeld Stadt Heide

Erläuterungstext (Stand: Januar 2023)

Auftraggeberin:

Stadt Heide
Der Bürgermeister
Postelweg 1
25746 Heide



BIG-Städtebau GmbH –
ein Unternehmen der BIG-BAU
Regionalbüro Kiel
Eckernförder Straße 212
24119 Kronshagen



Auftragnehmerin:

BahnStadt
Planungsgesellschaft für
Bahnhofsentwicklung mbH
Bötzowstraße 38
10407 Berlin



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

Bearbeitet von: Roland Neumann und Ralf Fischer

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen



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

Gliederung

1	Anlass und Zielsetzung	1
2	Ausgangslage	4
2.1	Analyse des Plangebietes	4
2.1.1	Lage im Stadtgebiet	4
2.1.2	Notwendigkeit der Sanierungsmaßnahme	5
2.2	Vorhandene Planungen	6
2.2.1	Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)	6
2.2.2	Wohnungsmarktkonzept	9
2.2.3	Vorbereitende Untersuchung „Weiteres Bahnhofsumfeld“	10
2.2.4	Mobilitätskonzept	13
2.2.5	Radverkehrskonzept	15
2.3	Die bestehende Rahmenplanung	19
2.3.1	Ziele und inhaltliche Schwerpunkte der bestehenden Rahmenplanung	19
2.3.2	Verkehrliche Überprüfung	22
2.3.3	1. Teilfortschreibung Wegeverbindung Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage	24
2.3.4	2. Teilfortschreibung Verknüpfungsanlage/ZOB	26
2.4	Notwendigkeit der Fortschreibung / Problemanalyse	28
2.4.1	Grundstücksverfügbarkeiten	28
2.4.2	Verkehrliche Rahmenbedingungen	29
2.4.3	Gebietsverkleinerung (östliche Bahnhofseite - Energiezentrale)	30
2.5	Aktualisierte Bestandsaufnahme / Zwischenevaluierung	32
3	Fortschreibung der Rahmenplanung	35
3.1	Entwicklungsziele und Maßnahmen der Rahmenplan-Fortschreibung	35
3.1.1	Städtebauliche Leitlinien und Ziele der Entwicklung	35
3.1.2	Darstellung der Ziele und Maßnahmen nach Handlungsfeldern	38
3.1.3	Maßnahmenkonzept	57
3.1.4	Kostenübersicht	60
3.1.5	Fortbestand der Teilfortschreibungen	64
3.1.6	Umweltspezifische Belange (Klimaschutz)	64
3.1.7	Denkmalschutz	67

3.1.8	Zielgruppenspezifische Belange	68
3.2	Beteiligung	69
3.2.1	Beteiligung der Öffentlichkeit	69
3.2.2	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	69
3.3	Monitoring	70
4	Anlagen	72

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 den treuhänderischen Sanierungsträger BIG Städtebau GmbH, Kronshagen 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 dem Sanierungsträger BIG Städtebau, mit dem Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport (MIKWS) des Landes Schleswig-Holstein, mit der Südholstein Verkehrsgesellschaft mbH (SVG) sowie mit weiteren Trägern der öffentlichen Hand. Zudem wurden die Bürger/-innen durch ein Beteiligungsverfahren in den Planungsprozess einbezogen. Die Bekanntgabe erfolgte auf der stadteigenen Homepage, im Amtsblatt, in der lokalen Tageszeitung und im Aushang am Bürgerhaus. Aufgrund der pandemiebedingten Einschränkungen für die Öffentlichkeit war es nicht möglich, eine öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltung durchzuführen. Die Rückmeldungen der Bürger und Träger öffentliche Belange erfolgten mit der Stadtverwaltung bzw. mit dem Sanierungsträger deshalb über elektronische Wege. Das Planungsinstrument ist wesentliche Grundlage für die Entscheidung über den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln im Städtebauförderprogramm Stadtumbau West.

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 Beschlussfassung 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 angrenzende Grundstück nicht zur Verfügung steht
- Planungen für den Neubau eines zentralen Gebäudes mit öffentlicher (z.B. Rathaus der Stadt Heide) oder privater Nutzung im unmittelbaren Umfeld der westlichen Bahnhofsseite
- Abkehr von einer rechteckigen städtebaulichen Lösung und damit verbundene Notwendigkeit einer städtebaulichen Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes
- Ermittlung der Verfügbarkeiten weiterer Grundstücke im Stadtumbaugebiet, insbesondere nördlich des Straßenbereiches Grüner Weg
- Aktualisierung der Objekte mit Sanierungsbedarf
- Reduktion der östlichen Grenze des Rahmenplangebietes auf die Bahnachse

Verkehr und Verkehrsverknüpfungen

- Verlagerung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) entlang der Ladestraße an die bestehende Verknüpfungsanlage und die damit hinfällige Busverknüpfung auf dem Bahnhofsvorplatz
- die daraus resultierende Notwendigkeit der Schaffung von Pkw-Parkplätzen im (erweiterten) Bahnhofsumfeld zum Ausgleich für die in der Ladestraße weichen Pkw-Parkplätze
- Aufwertung der Bike+Ride-Funktion (B+R) durch die Errichtung entsprechender B+R-Parkplätze auf beiden Bahnhofsseiten
- zusätzliche Lösungen für Hol- und Bringverkehre (Kiss+Ride) und für innovative Mobilitätskonzepte wie z. B. Carsharing am Bahnhofsumfeld
- Planungsansatz für eine mögliche Beruhigung der Marktnordseite unter Berücksichtigung des Umwidmungsverfahrens der Bundesstraße 203 / Stadtbrücke zu einer Gemeindestraße
- Neugestaltung des Bereiches 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 aufzuzeigen. Das Kapitel umfasst zum einen die Darstellung der Entwicklungsziele und Maßnahmen der Rahmenplan-Fortschreibung. 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 Teilfortschreibung entnommen werden.

2 Ausgangslage

2.1 Analyse des Planungsgebietes

2.1.1 Lage im Stadtgebiet

Der Geltungsbereich des Planungsgebiets wurde erstmals mit Ausweisung des Sauerungsgebiets „Bahnhofsumfeld“ der Stadt Heide (zwischen Bahnhofsgang und Kreuzstraße sowie zwischen Wulf-Isebrand-Platz und Bahngelände) und des Stadtbaugebiets „Erweitertes Bahnhofsumfeld“ (zwischen Österweide und Berliner Straße sowie Marktplatz und Rüsdorfer Straße) am 15.06.2011 durch die Ratsversammlung beschlossen. 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 Marktplatz mit der St. Jürgen-Kirche und der Ostpool/Wasserturm. Das Rahmenplangebiet (siehe Abbildung 1) 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.



Abbildung 1 Lage im Stadtgebiet (eigene Darstellung, Luftbild nach GeoBasis-DE/LVermGeo SH)

2.1.2 Notwendigkeit der Sanierungsmaßnahme

Den Grundstein für die Ausweisung des Stadtumbaugebiets legten die Ergebnisse des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK), welches im Dezember 2009 durch die Planungsgruppe 4 GmbH erarbeitet wurde. 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), mit dem Ergebnis einer ungeordneten, mindergenutzten und nicht standortgerechten Nutzung der Flächen im Bahnhofsumfeld („Hinterhof“). Des Weiteren wurde die fehlende Verbindung zwischen Bahn und Bus sowie die fehlende städtebauliche Verbindung zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt als funktionaler Misstand hervorgehoben (siehe Abbildungen 2 bis 5).



Abbildung 2 Unbefestigte Parkplätze Güterstraße (Blick nach Südwesten)



Abbildung 3 Gewerbebetrieb Güterstraße (Blick nach Norden)



Abbildung 4 Erschließung des Bahnhofs via Güterstraße (Blick nach Südosten)



Abbildung 5 Sichtbeziehung Bahnhof und Innenstadt (Blick nach Südosten)

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 verteilten sich auf eine Vielzahl privater Eigentümer/-innen. Zur Umsetzung der städtebaulichen Zielsetzungen waren umfangreiche Grundstücksankäufe notwendig. Dabei sollten Teilflächen als öffentlicher Bahnhofsvorplatz umgestaltet und die übrigen Flächen neu geordnet und bebaut werden. 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 dem Beschluss des Rahmenplans aus dem Jahr 2014 in detaillierter Form vor. Hier enthalten sind Ergebnisse des Studienauftrags „Blauer Plan“ für den Bahnhof Heide, des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK), des Wohnungsmarktkonzeptes, der planerischen Vorbereitung für das weitere Bahnhofsumfeld und der Vorbereitenden Untersuchung „Weiteres Bahnhofsumfeld“. 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 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 Schwerpunktbereich 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 des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und Motorisierten Individualverkehrs (MIV)
- Verbessertes Parkplatzangebot in der Innenstadt
- Stärkung des Einzelhandels und der Gastronomie sowie 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 sind in der Abbildung 6 bzw. 7 dargestellt.

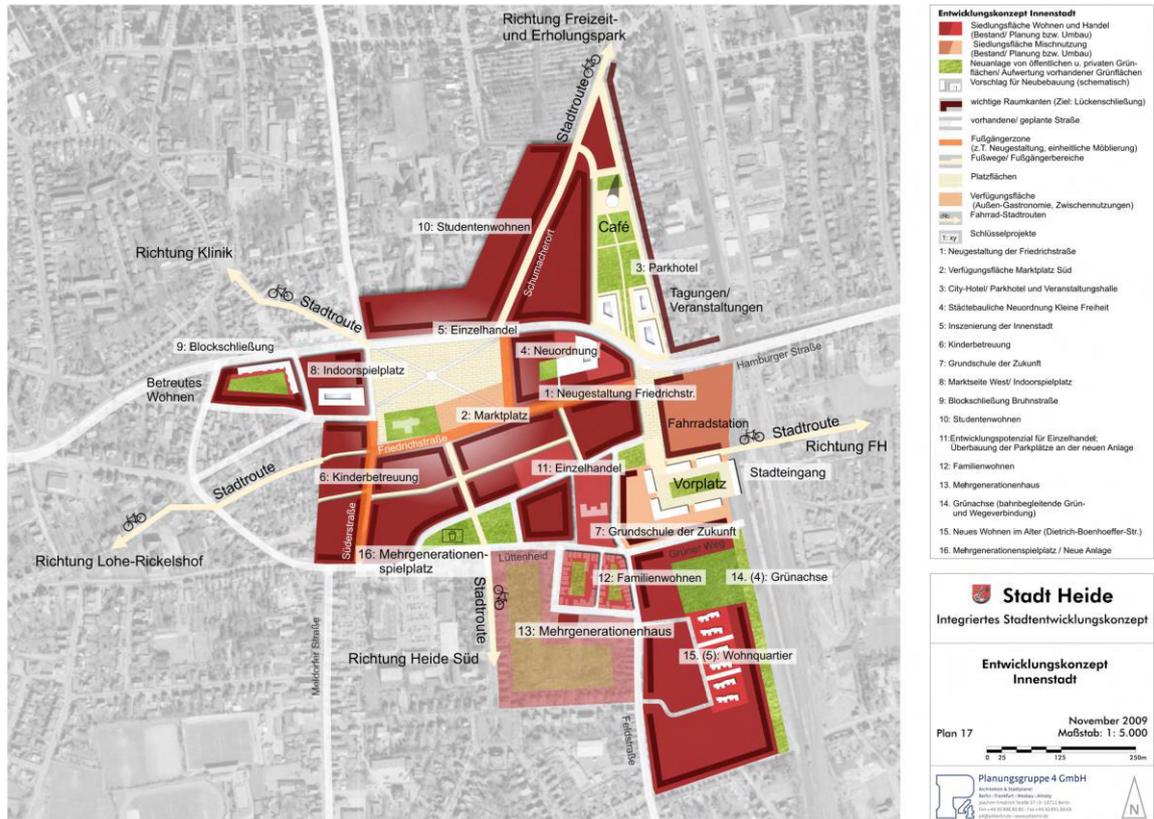


Abbildung 6 Entwicklungskonzept Innenstadt (ISEK, Plangruppe 4 GmbH)

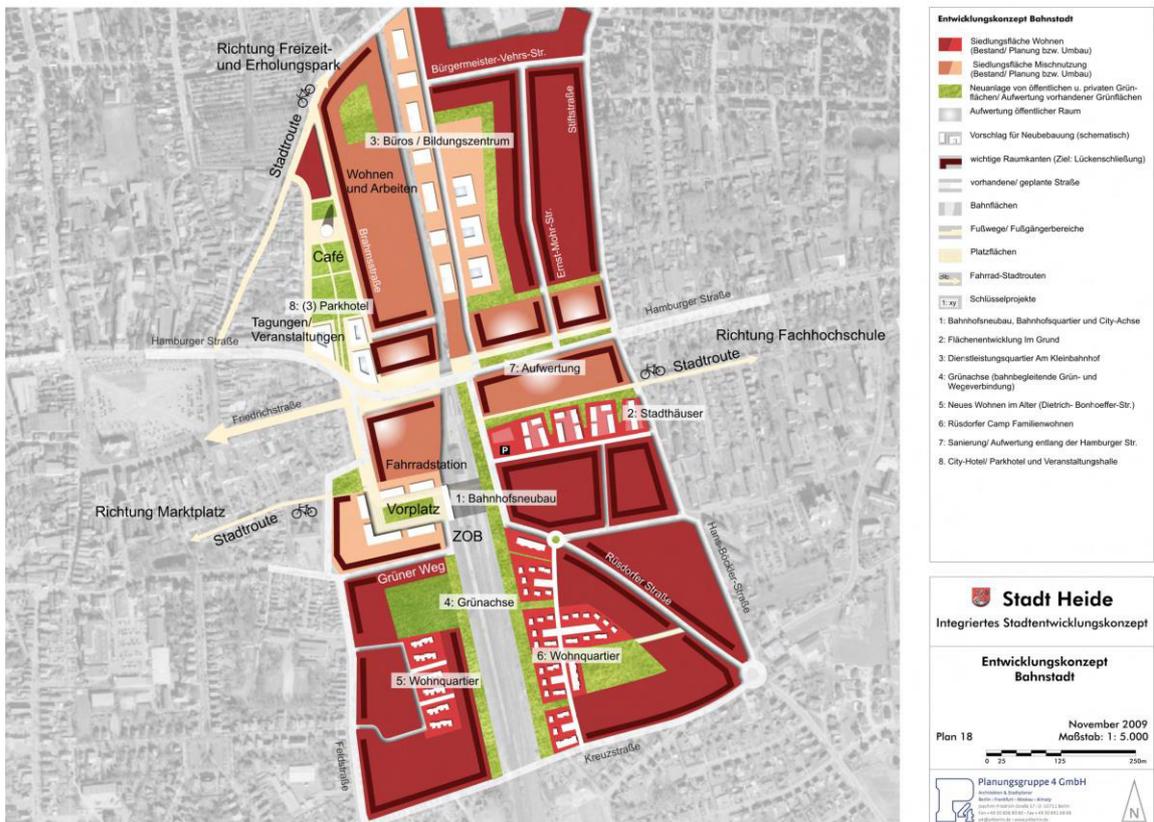


Abbildung 7 Entwicklungskonzept Bahnstadt (ISEK, Plangruppe 4 GmbH)

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.

Ein städtebauliches Defizit besteht in dem 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 Bahnhofstraße (insbesondere auf Höhe der Stadtbrücke) sowie am Wulf-Isebrand-Platz. Ein weiteres Defizit, welches 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 beheben lassen. Dies ist dadurch begründet, dass das Erreichen der Ziele mitunter an der Initiative bzw. an der Investitionsbereitschaft der privaten Hand gekoppelt ist. 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“ im Jahr 2014 die städtebaulichen Defizite sowohl qualitativ als auch quantitativ konkretisiert. Die Misstände 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-Parkplätzen 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



Abbildung 8 Bahnhofsvorplatz (Blick nach Süden)



Abbildung 9 Bebauung am alten ZOB-Standort (Blick nach Osten)

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



Abbildung 10 Friedrichstraße Eingang Wulf-Isebrand-Platz (Blick nach Osten)

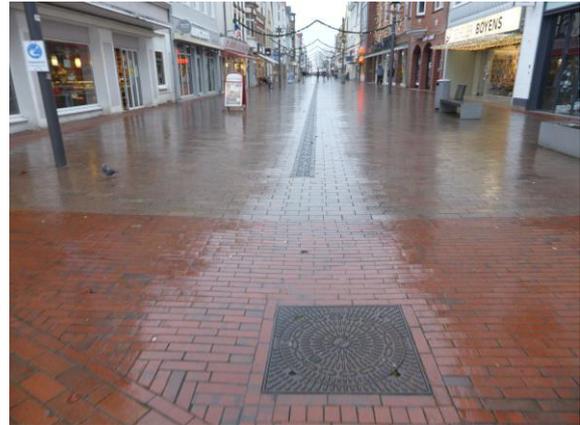


Abbildung 11 Friedrichstraße (Blick nach Osten)

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 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 angrenzenden kleinteiligen Wohnstruktur gegeben



Abbildung 12 fehlende Raumkanten entlang der Güterstraße (Blick nach Südosten)



Abbildung 13 Wohn- und Gewerbebauten im Wechsel (Blick nach Norden)

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



Abbildung 14 Seitenräume am Wulf-Isebrand-Platz (Blick nach Norden)



Abbildung 15 Stadtbrücke und Bahnhofstraße (Blick nach Osten)

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

Aufwertung und städtebauliche Neuordnung im Bahnhofsumfeld

- Schaffung eines städtebaulichen Gefüges 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 / Fußgängerzone) 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 Heide einschließlich der umliegenden Gemeinden 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). Denn die im Rahmen der SUK herausgearbeiteten Schwerpunkte bilden den Ausgangspunkt des dem MPM zugrundeliegenden Leitkonzepts:

- Aufwertung und bessere Einbindung des Fuß- und Radverkehrs in das Gesamtverkehrssystem mit planerischen Lösungen für Konfliktsituationen
- Entlastung des Heider Stadtzentrums vom Kfz-Verkehr auch im Kontext eines optimierten Verkehrsmanagements
- künftiger Umgang mit dem Heider Markt und seinem Umfeld aus verkehrsplannerischer 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 räumli-

chen 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 (Fahrrad- und Ladestation) am Bahnhof

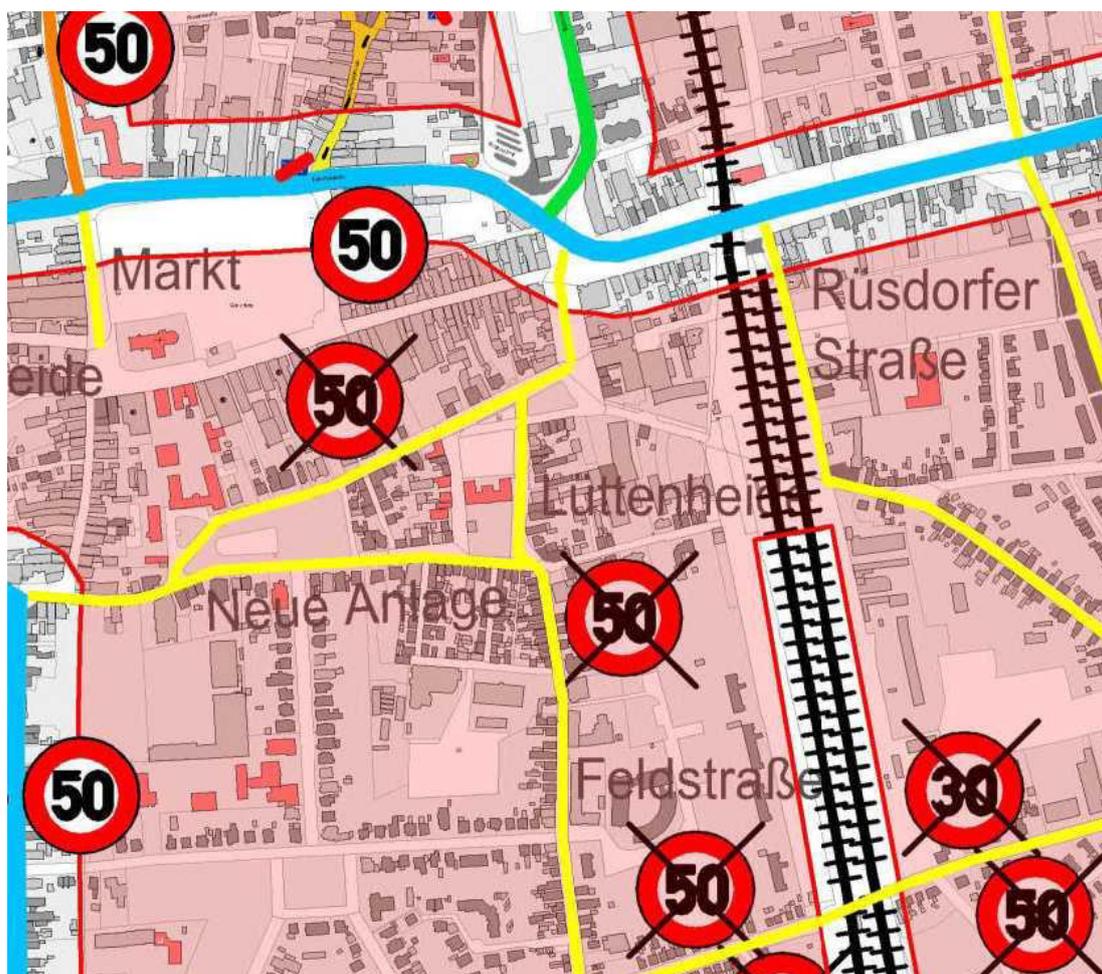


Abbildung 16 Ausschnitt Maßnahme SUUV 1 Einführung einer flächenhaften Verkehrsberuhigung (MPM, BDC Dorsch Consult Ingenieursgesellschaft mbH)

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:

- 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. Durch die Stärkung des nichtmotorisierten Individualverkehrs (NMIV) schafft die Stadt Heide mit dem Radverkehrskonzept Voraussetzungen für die 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 Kraftfahrzeugen (Kfz) pro 24 Stunden durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) auf Höhe des Marktplatzes an. Die Zählung des Radverkehrs an der Bahnunterführung an der Stadtbrücke belegt mit 1.300 Radfahrenden pro Tag eine 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 Potenziale für eine sichere Radverkehrsführung auszuschöpfen, ggf. 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 radverkehrsfreundliche Gestaltung der Überquerungen
- Barrieren und Konflikte durch Einbauten
- Konflikte mit dem Fußverkehr auf gemeinsam genutzten Wegen
- Konflikte mit dem ruhenden Verkehr in der Bahnhofstraße



Abbildung 17 Querungen Bahnhofstraße und Stadtbrücke (Blick nach Westen)



Abbildung 18 Querungen Wulf-Isebrand-Platz (Blick nach Südosten)



Abbildung 19 Seitenraum Wulf-Isebrand-Platz (Blick nach Nordosten)



Abbildung 20 Orientierung Güterstraße/Wulf-Isebrand-Platz (Blick nach Nordwesten)

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)



Abbildung 21 Querungen Güterstraße/Wulf-Isebrand-Platz/Lüttenheid (Blick nach Westen)



Abbildung 22 Grundstückszufahrten und Seitenräume Lüttenheid (Blick nach Westen)



Abbildung 23 Grundstückszufahrten / Wegeführung Lüttenheid/Feldstraße (Blick nach Westen)



Abbildung 24 Grundschule an der Straße Lüttenheid (Blick nach Süden)

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 die Fortschreibung des Rahmenplans bedeutenden Vorschläge heruntergebrochen:

Handlungsempfehlungen im Geltungsbereich der Rahmenplanung

- ein baulich separierter Radweg für den am stärksten belasteten Streckenabschnitt zwischen Marschstraße – Markt – Bahnhofstraße 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 Parkplatzkapazitäten 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

Die Beschlussfassung des bestehenden Rahmenplans, welcher im Auftrag der Stadt Heide und des Sanierungsträger BIG Städtebau GmbH durch das Planungsbüro WRS Architekten & Stadtplaner GmbH erarbeitet wurde, datiert auf den August 2014. Für die konzeptionelle Ausarbeitung des Rahmenplans waren nicht nur die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchung (2014), des ISEK (2009) und des Blauen Plans (2002), sondern auch die im Zeitraum von 2013 bis 2014 stattfindenden Umstrukturierungsmaßnahmen der Deutschen Bahn AG am Bahnhof Heide prägend. Im September 2014 wurde der Bahnhof nach einem grundlegenden Umbau wiedereröffnet. Der Umbau umfasste die Errichtung eines eingeschossigen Empfangsgebäudes mit Reisezentrum und weiteren Serviceeinrichtungen wie Backshop und Kiosk westlich der Bahn. Außerdem wurde die Bahnsteiganlagen einschließlich eines neuen Hausbahnsteigs umgebaut. Durch die barrierefreie Unterführung (Ausstattung mit Fahrstühlen) unter den Gleisanlagen ist seit 2014 nicht nur der Zugang zu allen Bahnsteigen gewährleistet, sondern auch die Verbindung zwischen beiden Stadtseiten geschaffen worden.

Ziele der bestehenden Rahmenplanung (2014)

- übergeordnetes städtebauliche Ziel ist die Etablierung des Bahnhofsvorplatzes als Dreh- und Angelpunkt mit Brückenfunktion zwischen den Stadtteilen sowohl auf der Ost-West-Achse als auch auf der Nord-Süd-Achse
- bauliche und funktionale Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes, um den Anforderungen des Bahnhofs als Transit- und Aufenthaltsraum gerecht zu werden
- stärkere Verknüpfung der Verkehrsträger Bahn und Bus
- stärkere Fokussierung der südlich an das Stadtumbaugebiet angrenzenden Stadtteile auf den Fuß- und Radverkehr durch Neugestaltung von Freiräumen
- Bahnhofsvorplatz und Bahnhofsumfeldes bilden neues Entree der Stadt
- flächendeckende Aufwertung und Verbindung der in der östlichen Innenstadt vorzufindenden Freiräume; Hauptwegeverbindung erstreckt sich vom Bahnhof via Wulf-Isebrand-Platz bis zur Friedrichstraße
- weitere Aufwertung des Ostpools / Wasserturms und des Ostzugangs zum Bahnhof
- Zuführung der ostseitig entlang der Gleise noch ungenutzte Flächen für die Innenstadtentwicklung

Die räumlichen Abschnitte werden hinsichtlich ihrer inhaltlichen Aussagen im Folgenden näher beleuchtet. Der Kartenausschnitt gibt zudem einen Überblick über die konzeptionellen Schwerpunktsetzungen des bestehenden Rahmenplans (siehe Abbildung 25).



ad)
 PKW)
 aftsbereich
 umfeld)

Abbildung 25 Ausschnitt aus der Maßnahmenübersicht des Rahmenplans Bahnhofsumfeld Stadt Heide (Rahmenplan 2014, WRS Architekten & Stadtplaner GmbH)

Inhaltliche Schwerpunkte der bestehenden Rahmenplanung (2014)

- Verortung des ZOB am Bahnhofsvorplatz und am Kombibahnsteig (1)
- neues Entree basiert auf der Idee eines rechteckigen Platzes (2), der westlich an die Unterführung des Bahnhofs anschließt; baulich gefasst wird der Platz durch eine ortstypische und kleinteilige Bebauung, während die Bebauung entlang der Güterstraße weitestgehend ersetzt bzw. durch eine neue Bebauung am Platz ergänzt wird
- durch einheitliche Gestaltung des Bodenbelages wird eine (ablesbare) Trennung zwischen dem Fußgängerverkehr und dem gemischt genutzten Verkehrsbereich vorgenommen (2,9)
- weitere Teilmaßnahmen des Bahnhofsvorplatzes (2): 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)
- Gestaltung des östlichen Endes der Bahnsteigunterführung als städtebaulicher Eingangsbereich mit einer Überdachung des Eingangsbereiches als Pendant zur Westseite (3)
- neu zu gestaltende Fußwegeverbindung zwischen Bahnhof und Bahnhofstraße (4)
- Auslobung eines städtebaulichen Wettbewerbs mit dem Ziel der Blockrandbebauung auf dem Gelände des ehemaligen ZOB in Folge seiner Verlagerung (5); die zur Bundesstraße gewandte Seite ist für Büronutzungen, die nördliche für Wohnungen vorgesehen, während westlich an den Block ein weiteres Büro- bzw. Dienstleistungsgebäude anschließt
- Überplanung der gleisnahen Brachflächen mit Park+Ride-Anlagen (6)
- Sanierung der Rüsdorfer Straße (7)
- eine südlich an die Verknüpfungsanlage anschließende Wegeverbindung (8), deren Rad- und Fußgängerweg durch parallel verlaufende Baumreihen und in ihrer Funktion unterschiedene Aufenthaltsbereiche strukturiert wird; Erhalt und Umnutzung des Backsteingebäudes mit Fokus auf ruhige Aktivitäten vor
- Überplanung des Wulf-Isebrand-Platzes mit einer großen, zusammenhängenden Grünfläche (9); Merkmale hier sind die strikte Trennung von Straßenführung (auf der Ostseite) und Fußwegeverbindungen (auf der Westseite), die Einmündung der alleeartigen Wegeführung für Fußgänger/-innen in die Friedrichstraße bzw. in den Knotenpunkt Bahnhofstraße/Brahmsstraße im nördlichen Verlauf
- Umgestaltung des Knotenpunktes Bahnhofstraße/Brahmsstraße (10) obliegt der Reduzierung der Verkehrsflächen auf ein notwendiges Maß; sich hieraus ergebende Vergrößerung der Freiflächen sollen die Aufenthaltsqualität in Einklang mit der technischen Funktionalität zu bringen
- Österweide wird im Kontext der bodenrechtlichen Neuordnung, die die öffentlichen Wege, Grünflächen und privaten Grundstücke am ehemaligen ZOB-Gelände aufteilt, für den Fuß-, Ver- und Entsorgungsverkehr geöffnet (11); Ab-

riss des zur Straßenseite gewandten, viergeschossigen Gebäudes bedingt Entstehung der Sichtachse entlang eines neuen Fußwegs zwischen Bahnhofstraße/Brahmsstraße und Wasserturm

- Sanierung des Grünen Wegs (12)

Des Weiteren verortet der bestehende 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.

Im Rahmen des Kapitels 2.5 „Aktualisierte Bestandsaufnahme / Zwischenevaluierung“ wird erläutert, welcher der hier genannten Maßnahmen bereits umgesetzt worden sind und welche keine Gültigkeit mehr besitzen.

2.3.2 Verkehrliche Überprüfung

Den Teilfortschreibungen voraus ging die an die Agentur BahnStadt GbR beauftragte verkehrliche Untersuchung des bestehenden Rahmenplans. Hierdurch sollte die verkehrstechnische und funktionsfähige Umsetzbarkeit der Planungen überprüft werden. Das Büro 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 (siehe Abbildungen 26-29).

Laut Untersuchung wird die städtebauliche Qualität durch den Rahmenplan in weiten Teilen erhöht. Dennoch wird die verkehrliche und betriebliche Machbarkeit (vor allem des Busverkehrs) auf dem 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, den gegenüber dem Zeitpunkt der Rahmenplanaufstellung deutlich gestiegene Bedarf für Busse 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 Güterstraße zu verzichten.

Die verkehrlichen Vorschläge des Rahmenplans im Bereich Wulf-Isebrand-Platz und Knoten Bahnhofstraße/Brahmsstraße 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.



Abbildung 26 Analyse Kapazität der Bus-Insel nach Rahmenplan (nördliche Kante)



Abbildung 27 Analyse Kapazität der Bus-Insel nach Rahmenplan; alternativer Fahrweg (nördliche Kante)



Abbildung 28 Analyse Kapazität der Bus-Insel nach Rahmenplan (südliche Kante)



Abbildung 29 Analyse Kapazität der Bus-Insel nach Rahmenplan; alternativer Fahrweg (südliche Kante)

2.3.3 Teilfortschreibung Wegeverbindung Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage

Der Rahmenplan (2014) beinhaltet den Erhalt des ehemaligen Bahnwärterhauses im Zuge der Maßnahme 8 – Wegeverbindung Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage. 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. Die Sanierung und Modernisierung des Gebäudes waren aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht mehr vertretbar. 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 abzurechen.

Die 1. Teilfortschreibung wurde im Sommer 2019 erarbeitet und setzt den Fokus weiterhin auf die Ertüchtigung der Wegeverbindung als Grünanlage im Bereich zwischen Wendeanlage und Kreuzstraße (siehe Abbildung 30). 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, Kommunales, Wohnen und Sport (MIKWS) 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 vollständige Planzeichnung der 1. Teilfortschreibung ist im Anhang enthalten.



Abbildung 30 Ausschnitt der 1. Teilfortschreibung (BIG Städtebau GmbH)

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, die 2. Teilfortschreibung einzuleiten.

Wesentlicher Bestandteil der 2. Teilfortschreibung ist die Nutzungsänderung des westlichen Teilbereichs der Verknüpfungsanlage. Die vorhandenen PKW-Parkplätze weichen zusätzlichen Bushaltestellen nach dem Vorbild der gegenüberliegenden Haltestellen am Kombibahnsteig in Sägezahnaufstellung (siehe Abbildung 31 als schematische Darstellung). Zudem wird die Verknüpfungsanlage hinsichtlich ihrer Funktionalität und Aufenthaltsqualität durch den Bau von überdachten Wartebereichen sowie eines Aufenthaltsraums inkl. 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 vollständige Planzeichnung der 2. Teilfortschreibung ist dem Anhang zu entnehmen.

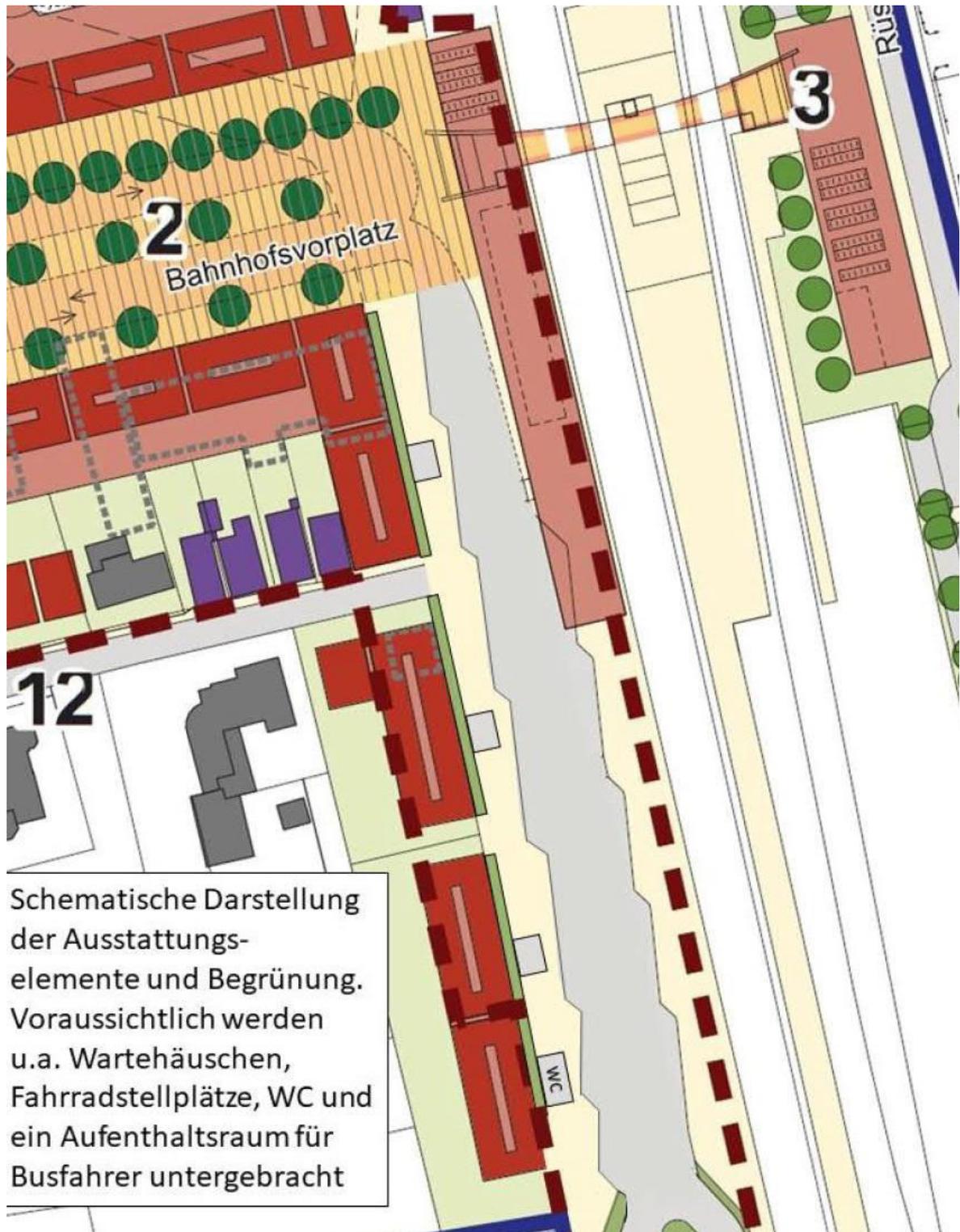


Abbildung 31 Ausschnitt der 2. Teilfortschreibung (BIG Städtebau GmbH)

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, die sich daraus ergebende Änderung der Platzgestaltung mit einer neuen Nutzung des Blockbereiches (Rathaus bzw. öffentliche oder private Nutzung) zwischen der Güterstraße und dem Grünen Weg sowie die Verkleinerung des Stadtumbaugebiets. Die Veränderungen waren zum Zeitpunkt des Inkrafttretens 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 mehr erworben werden. Dies betrifft u.a. das nördlich an die Güterstraße angrenzende Grundstück, sodass hier ein gestalterisches Umdenken erforderlich ist (siehe Abbildung 32). Die Verfügbarkeiten weiterer Grundstücke im Sanierungsgebiet, insbesondere nördlich des Grünen Wegs, sind im Zusammenhang mit der Fortschreibung zu klären.



Abbildung 32 Bahnhofsvorplatz im Ausschnitt der Maßnahmenübersicht des Rahmenplans Bahnhofsumfeld Stadt Heide (Rahmenplan 2014, WRS Architekten & Stadtplaner GmbH)

Mit der städtebaulichen Umgestaltung 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 (ggf. mit Tiefgarage) bzw. für eine andere öffentliche oder private 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.

Die vorherige Planung einer Verkehrsinsel als Kern des ZOB ist demnach hinfällig. Hieraus ergeben sich für die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes verschiedenartige verkehrliche Anforderungen. Für die weichenden Pkw-Parkplätze im Bereich der Verknüpfungsanlage ist 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 wurde bereits realisiert. Eine Fahrradstation auf der Westseite ist zusätzlich in der Planung vorgesehen. Ebenso neu verortet werden zusätzliche Lösungen für Hol- und Bringverkehre (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. Die Verlagerung der Bushaltestellen ist zum aktuellen Zeitpunkt bereits erfolgt. Der Anschluss inkl. Umfahrung für PKW sowie Aufenthaltsmöglichkeiten für Nutzer sind noch umzusetzen, um die ZOB-Verlagerung fertigzustellen.

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, gleichwohl die verkehrliche Funktionalität gewährleistet.

Die Stadt Heide prüft derzeit außerdem die Möglichkeit eines Umwidmungsverfahrens für die Bundesstraße 203 bzw. Stadtbrücke, welches in direktem Zusammenhang mit der Umsetzung der Maßnahme 10 des Rahmenplans steht. Die Abstufung würde die Zuständigkeit auf die Stadt bzw. auf den Kreis Dithmarschen überführen, sodass Anpassungen an der Verkehrsführung sowie Verkehrsberuhigungen eigenständig bzw. in Absprache mit dem Kreis Dithmarschen umgesetzt werden könnten. 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 Abbildung 33). Ausschlaggebend für die Verkleinerung des Rahmenplangebiets ist unter anderem die Abkehr von der ursprünglich 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. Derzeit wird außerdem eine vorbereitende Untersuchung (VU) Rüsdorfer Kamp erarbeitet, deren mit dem MIKWS abgestimmte Gebietsgrenze an den Gleisanlagen endet. Aufgrund der neuen Zielsetzungen für dieses Gebiet und der bereits erfolgten Herstellung der P+R Anlage werden diese Flächen nicht mehr für die Umsetzung der Sanierungsziele benötigt, sodass die Gebietsgrenzen angepasst werden können. 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.

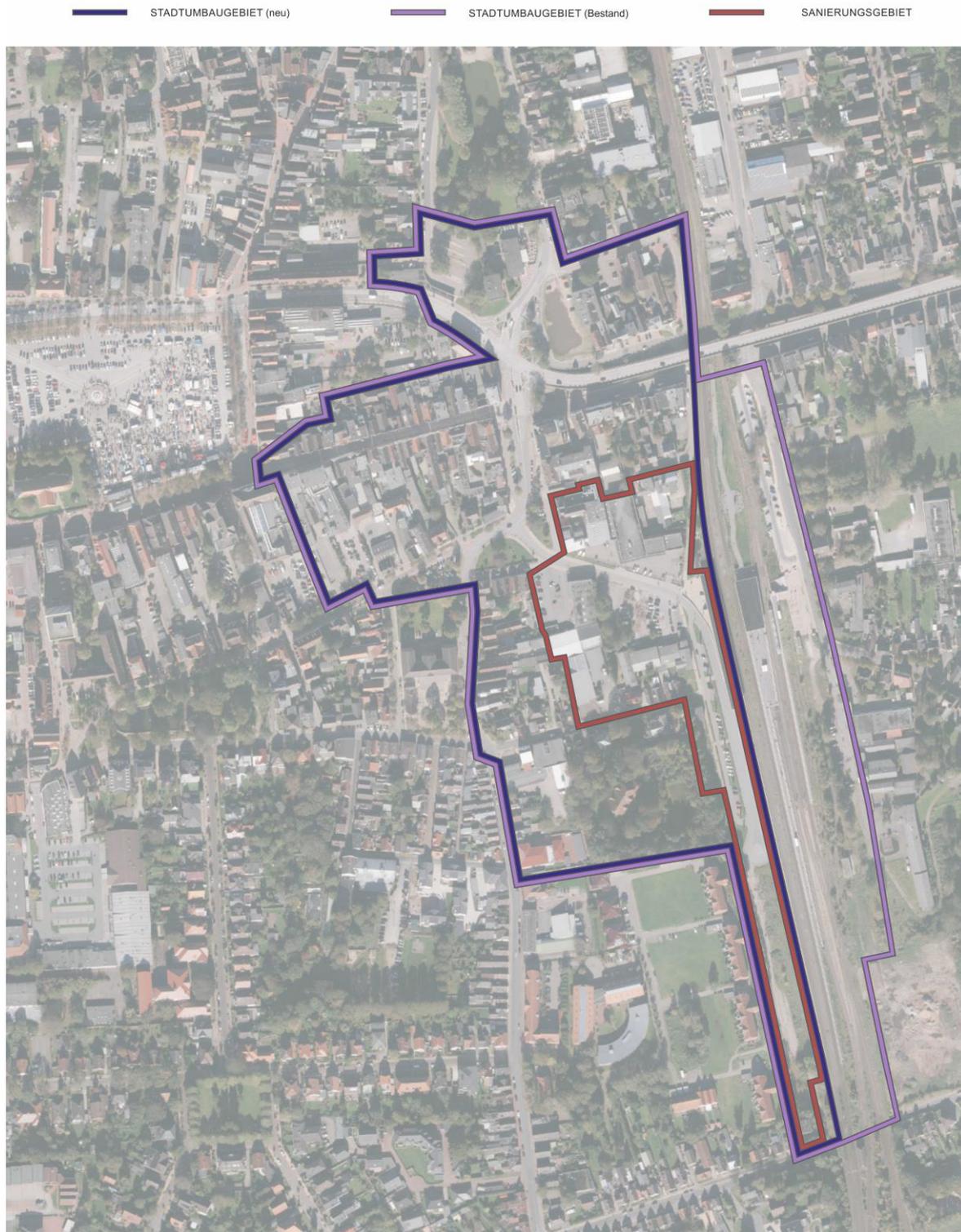


Abbildung 33 Verkleinerung des Stadtumbaugebiets (eigene Darstellung; Luftbild nach GeoBasis-DE/LVermGeo SH))

2.5 Aktualisierte Bestandsaufnahme / Zwischenevaluierung

Im folgenden Kapitel findet die Bestandsaufnahme statt, indem der Umsetzungsstand der Maßnahmen der bestehenden Rahmenplanung dargestellt wird. Teile der Maßnahmen werden nicht weiterverfolgt.

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 - ZOB Verlagerung 	<ul style="list-style-type: none"> - Ankauf umgesetzt - ursprüngliche Planung umgesetzt; Verknüpfungsanlage wird im Zuge der 2. Teilfortschreibung (ZOB Verlagerung) sowie der Rahmenplanfortschreibung angepasst. - Anpassung teilweise (zus. Bushaltestellen) umgesetzt
2	Bahnhofsvorplatz	<ul style="list-style-type: none"> - Grunderwerb und Freilegung - Herstellung eines Vorplatzes mit Randbebauung und verschiedenen Nutzungen (Wohnen, Einzelhandel) mit Integration des ZOB als Verkehrsinsel 	<ul style="list-style-type: none"> - Ankauf und Freilegung der Grundstücke noch nicht vollständig 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 weiterverfolgt
4	Bahnhofsgang	<ul style="list-style-type: none"> - Freistellung (Stellwerk) - Neugestaltung des öffentlichen Wegs 	<ul style="list-style-type: none"> - Gebäude wird noch privatgewerblich genutzt - Neugestaltung noch nicht erfolgt
5	Bebauung des ehemaligen ZOB	<ul style="list-style-type: none"> - Neuordnung des Bodens - Nutzbarmachung des aufzugebenden ZOB-Standortes zugunsten einer Bebauung 	<ul style="list-style-type: none"> - nicht erfolgt - Einleitung durch Beschluss der 39. Änderung des F-Plans sowie des vorhabenbezogenen B-Plans 76 der Stadt Heide zugunsten des Baus einer Hotelanlage mit Tiefgarage und Boardinghouse

6	P+R-Anlage Rüs- dorfer Straße östlich der Gleise	<ul style="list-style-type: none"> - Freistellung der ungenutzten Bahnflächen - Errichtung von 150 Parkplätzen nördlich- wie südlich des östlichen Bahnhofeingangs 	<ul style="list-style-type: none"> - nicht erfolgt - erfolgt auf nördlichem Teilstück auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG); ausstehende P+R-Anlage im südlichen Bereich wird nicht weiterverfolgt
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“ sowie infolge der Erarbeitung der VU Rüsdorfer Kamp in der Fortschreibung der Rahmenplanung „Bahnhofsumfeld“ nicht weiterverfolgt
8	Wegeverbindung Kreuzstraße / Verknüpfungsan- lage	<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 wurde im Zuge der Rahmenplanfortschreibung sowie der 1. Teilfortschreibung angepasst (Abbruch des Bahnwärterhauses); Herstellung der Wegeverbindung ist erfolgt
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 Rahmenplanfortschreibung überarbeitet
10	Knoten Bahnhof- straße (B203) und Brahmsstraße (L150)	<ul style="list-style-type: none"> - Neuordnung der Verkehrsflächen 	<ul style="list-style-type: none"> - ursprüngliche Planung wird im Zuge der Rahmenplanfortschreibung 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 nicht erfolgt - ursprüngliche Planung wird wegen fehlender Flächenverfügbarkeit nicht weiterverfolgt
12	Grüner Weg	<ul style="list-style-type: none"> - Sanierung der Straße 	<ul style="list-style-type: none"> - 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/Brahmsstraße. Die ursprünglich vorgesehene Sanierung des Bestandsgebäudes wurde aufgegeben. Das Objekt wird zukünftig über die Lerchenstraße und über die Bahnhofstraße im parallelen Abschnitt zur Stadtbrücke erschlossen. Weitere private 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 und im Jahr 2011 fertig gestellt worden. Diese ist vor allem durch die vollständige Umgestaltung der Oberflächen, Beleuchtung und Stadtmobiliar gekennzeichnet.

Die im bestehenden Rahmenplan vorgeschlagene Blockbebauung an der westlichen Seite der Verknüpfungsanlage im Bereich Grüner Weg 16 ist nicht weiter vorgesehen.

Zum Zeitpunkt der Erarbeitung der Fortschreibung wurde am Grünen Weg 9 die Baugenehmigung für den Neubau eines Gebäudes mit 6 Wohneinheiten erteilt. Das Bauvorhaben wird planzeichnerisch in die Rahmenplan-Fortschreibung übernommen.

3 Fortschreibung der Rahmenplanung

3.1 Entwicklungsziele und Maßnahmen der Rahmenplan-Fortschreibung

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 Anforderungen müssen zwingend und im Sinne der Verkehrsträger bzw. deren Nutzer/-innen gelöst werden und sind mit den städtebaulichen Lösungen in Einklang zu bringen.

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/Brahmsstraße verschiedene Schwerpunkträume darstellen, sind sie hinsichtlich ihrer städtebaulichen Gestalt ganzheitlich zu betrachten. Das heißt, die Verknüpfungssachse 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, die sich von der Kreuzstraße über die Wegeverbindung zum ZOB und von dort über die Güterstraße und den Wulf-Isebrand-Platz zum Knotenpunkt Bahnhofstraße/Brahmsstraße erstreckt, konkretisiert.

Der Bahnhofsvorplatz bleibt der gestaltungsgebende Ausgangspunkt auf der Verknüpfungssachse, 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. öffentlichen oder privaten Einrichtung(en). Der Platz und der umliegende Straßenraum fügen sich unter der Prämisse einer attraktiven, fußgänger- und radfahrerfreundlichen Gestaltung des Stadtraumes aneinander. Der Bahnhofsvorplatz ist prädestiniert für eine einheitliche Gestaltung, bei der dem Fußgänger- und Fahrradverkehr der Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gegeben wird, weshalb die Fortschreibung die Ausweisung einer Begegnungszone ausgehend vom Bahnhof festlegt. 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 einheitliche Verwendung des Materials und der Ausstattung für Oberflächen bzw. Stadtmobiliar sowie der Bepflanzungselemente gewährleistet. Die Verkehrsführung am Wulf-Isebrand-Platz orientiert sich am Bestand und greift damit die bereits vorhandenen Qualitäten 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 reduziert (Berücksichtigung des Begegnungsverkehrs mit Bussen), die Geschwindigkeit auf unter 30 km/h begrenzt und das Gebot „rechts vor links“ eingeführt. Bei der Gestaltung der Begegnungszone greift die Rahmenplan-Fortschreibung in den weiteren Planungsphasen (siehe Handlungsfeld Verkehr im Kapitel 3.1.2) nicht nur auf die Erkenntnisse des Netzwerks Shared Space, dessen Träger der Allgemeine Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), der Fachverband Fußverkehr Deutschland (FUSS) e.V., die Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) e.V. und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V. zurück, sondern berücksichtigt auch die gesetzlichen Vorgaben bzw. das technische Regelwerk in Form der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Demnach ist sichergestellt, dass die Festlegungen zur Fahrbahnbreite und zur Geschwindigkeitsreduzierung die Funktionalität des Verkehrsflusses gewährleistet. Durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden nicht zuletzt die Handlungsempfehlungen des Masterplans Mobilität berücksichtigt, indem ein Beitrag zu der Einführung einer flächenhaften Verkehrsberuhigung von Tempo-30-Zonen bzw. der Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche geleistet wird (siehe Kapitel 2.2.4).

Für den Knotenpunkt Bahnhofstraße/Brahmsstraße gelten weitestgehend die Überlegungen des bestehenden Rahmenplans. Wie am Wulf-Isebrand-Platz werden die Fahrspuren reduziert. Auch die kleineren, im Bestand vorhandenen Verkehrsinseln werden wie im Rahmenplan aufgegeben. Allerdings erachtet die Fortschreibung den funktionalen Erhalt der Verkehrsinseln im nordwestlichen sowie im südöstlichen Kreuzungsbereich als notwendig, um eine sichere und klare Verkehrsführung zu gewährleisten. Beide Verkehrsinseln sind für den nicht motorisierten Verkehr weiterhin notwendig, um den Knotenpunkt zu queren. Die hier verlaufenden Abbiegespuren werden entsprechend der Reduzierung der Fahrspuren in diesem Bereich neu dimensioniert bzw. geringfügig versetzt. Während die von der Brahmsstraße auf die Bahnhofstraße biegende Spur schmaler dimensioniert wird, wird die vom Wulf-Isebrand-Platz auf die Stadtbrücke führende Spur näher an den Kreuzungsbereich gelegt. Die der Begegnungszone immanenten Gestaltungsansätze werden über dessen Absteckung hinaus im Bereich des Knotenpunktes Bahnhofstraße/Brahmsstraße einschließlich des Ostpool mit dem Wasserturm aufgegriffen.

Mit dem Beschluss der Ratsversammlung vom 27.09.2017 wurde deutlich, dass der Masterplan Mobilität (MPM) wichtige Vorschläge für Einzelmaßnahmen liefert, die bei der Fortschreibung des Rahmenplans der Berücksichtigung bedürfen. So wird

im Beschluss darauf hingewiesen, dass die im folgenden Kapitel beschriebenen Einzelmaßnahmen vorrangig vorangetrieben werden sollen.

Zusammenfassung der Entwicklungsziele für die Rahmenplan-Fortschreibung

- Beseitigung der städtebaulichen Missstände auf der westlichen Bahnhofseite
- Verknüpfung und gestalterische Aufwertung der Grün- und Freiräume; dabei Schaffung einer Grünachse über die Verbindung zwischen Kreuzstraße und Knotenpunkt Bahnhofstraße/Brahmsstraße (über die Außenbereiche der neuen Wegeverbindung am ZOB, über den Bahnhofsvorplatz und über den Wulf-Isebrand-Platz mit Eingang zur Friedrichstraße)
- Abkehr von der Idee eines orthogonalen Platzes mit Busbahnhof zugunsten einer sich an die gegebenen Grundstücksgrenzen orientierenden Platzfigur; dabei: Ausweisung eines Baufeldes für den potenziellen Neubau des Rathauses bzw. einer öffentlichen oder privaten Einrichtung
- Ausweisung einer sich vom Bahnhof bis einschließlich Wulf-Isebrand-Platz erstreckenden Begegnungszone, bei der dem Fußgänger- und Fahrradverkehr der Vorrang gegeben wird
- weitestgehend einheitliche und niveaugleiche Straßenraumgestaltung durch Verwendung gleicher Materialien und Ausstattungselemente für Stadtmobiliar, Bepflanzungselemente etc.
- Fahrbahnbreiten der Begegnungszone werden auf das nötige Maß reduziert, die Geschwindigkeit auf unter 30 km/h begrenzt und das Gebot „rechts vor links“ eingeführt
- Neudimensionierung und geringfügiges Versetzen der Fahrspuren am Knotenpunkt Bahnhofstraße/Brahmsstraße; um eine sichere und klare Verkehrsführung zu gewährleisten, werden nur kleinere Verkehrsinseln aufgegeben

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. Einige der Maßnahmen finden sich in mehreren Handlungsfeldern wieder, da eine trennscharfe Zuordnung von Maßnahmen zu Handlungsfeldern nicht immer möglich ist. In Kapitel 3.1.3 werden alle Maßnahmen und untergeordnete Teilmaßnahmen tabellarisch aufgelistet, nummeriert und in Beziehung zu den Handlungsfeldern gesetzt.

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 Bahnhofsseite ist maßgeblich durch die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes im Rahmen der Maßnahme 2 gekennzeichnet. Von hier aus werden gestalterischen Impulse für den Stadtraum gesetzt. Weitere städtebauliche bedeutsame Maßnahmen sind der Neubau einer Pflegeeinrichtung nördlich der Stadtbrücke sowie die Nachnutzung des ehemaligen ZOB-Standortes in Form eines Hotelneubaus mit Tiefgarage. Die dem Handlungsfeld Nutzung und Bebauung innewohnenden (Teil-) Maßnahmen werden wie folgt näher beschrieben.

Bebauung auf dem Bahnhofsvorplatz (Maßnahmen 2 a-d)

Die konzeptionelle Besonderheit des Bahnhofsvorplatzes ist die Einbettung eines zentralen Baufeldes auf der dortigen Brachfläche für den Neubau eines zentralen Gebäudes mit öffentlicher oder privater Nutzung (siehe Abbildung 34).

Das aktuelle Rathaus der Stadt Heide (Baujahr 1963) weist einen erheblichen energetischen und technischen Sanierungsbedarf sowie große Mängel am Brandschutz auf und verfügt darüber hinaus über zu geringe Raumkapazitäten für die heutigen Bedarfe der Verwaltung. Ein Neubau des Rathauses in zentraler Lage im Bahnhofsumfeld wird daher in Betracht gezogen und geprüft.

Das dortige Baufeld ermöglicht die Konfiguration verschiedener architektonischer Ideen. Die denkbare Kubatur – ob eckig, organisch oder Z-förmig – ergibt unterschiedliche Konsequenzen für den Zugang (ggf. auch für 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. Um das Baufeld in der vorgesehenen Abgrenzung herzustellen, ist ein Ankauf und die Freilegung eines Teils des Grundstücks Grüner Weg 19 (Halle) notwendig. 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 in absehbarer Zeit nicht realisierbaren Erwerbs der gewerblich genutzten Flächen ist keine detaillierte Überplanung möglich, jedoch kann ggf. ein Teilstück angekauft werden, um den Zuschnitt der Gehwegflächen zu optimieren. 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.



Abbildung 34 Ausschnitt Teilplan Gestaltung mit Baufeld für den Bahnhofsvorplatz

Neubau für Wohnen und wohnverträgliche Nutzung (Maßnahme 2 e)

Im nordwestlichen Bereich des Bahnhofsvorplatzes befindet sich ein Baufeld für einen Neubau mit Wohnen und ergänzenden wohnverträglichen Nutzungen, das in seiner Ausgestaltung flexibel ist (siehe Abbildung 35). Dessen hierbei beispielhaft dargestellte Kubatur in L-Form mit stumpfem Winkel (schraffierte Fläche) nimmt die Raumkanten des zentralen Baufeldes auf. Gleichzeitig würde, die in dieser Variante denkbare Hinterhofbegrünung ein konfliktfreies Abgrenzen zum westlichen Wohnbestand ermöglichen.

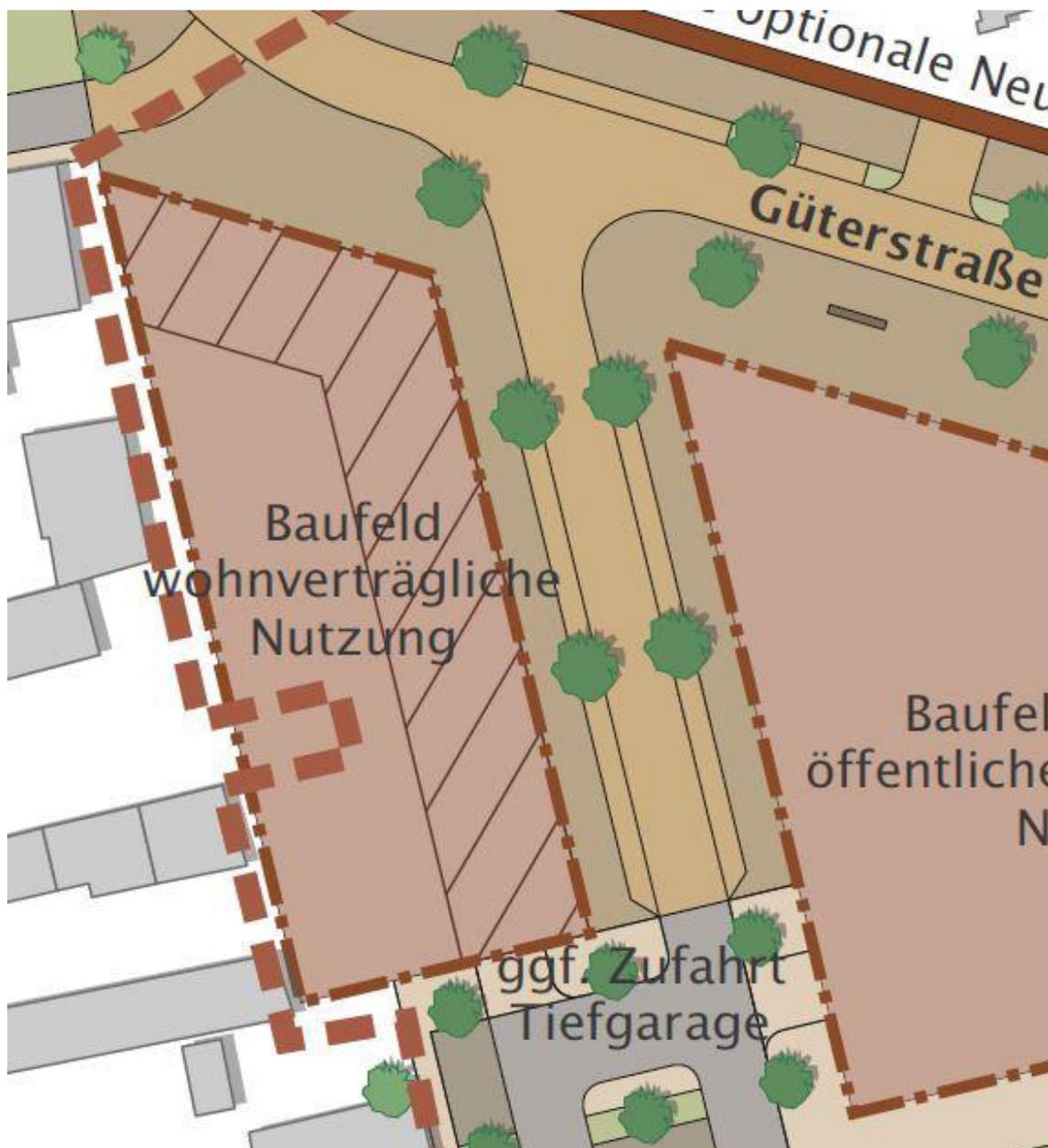


Abbildung 35 Ausschnitt Teilplan Gestaltung mit Baufeld nahe Bahnhofsvorplatz

Entwicklungsfläche südlich des Bahnhofsvorplatzes (Maßnahme S1)

Unmittelbar südlich des zentralen Baufeldes sieht die Fortschreibung die Ausweisung einer Entwicklungsfläche mit offener Nutzung vor (siehe Abbildung 36). Die Entwicklung steht allerdings in Abhängigkeit zu der langfristigen Verfügbarkeit der bestehenden Grundstücke Grüner Weg 19-27. Falls die Verfügbarkeit durch die Eigentümer/-innen gewährleistet werden sollte, ist der Ankauf dieser Flächen geplant. Im bisherigen Rahmenplan war der Erhalt der hier befindlichen Gebäude vorgesehen. Ein Vermerk für den Ankauf der Flächen erfolgt weiter unten im Absatz „Sonstige Ziele und Maßnahmen“.



Abbildung 36 Ausschnitt Teilplan Gestaltung mit Entwicklungsfläche nahe Bahnhofsvorplatz

Pflegeeinrichtung nördlich der Stadtbrücke (Maßnahme S2)

Der Bebauungsplans Nr. 75 beinhaltet den Neubau einer Pflegeeinrichtung (siehe Abbildung 37) nördlich der Stadtbrücke bzw. östlich der Brahmstraße und bedingt dadurch die Abkehr von der Sanierung des bestehenden Gebäudes. Die Einrichtung soll 105 Pflegeplätze sowie 15 Wohneinheiten für betreutes Wohnen anbieten. Die Neubebauung wird in Anlehnung an die getroffenen Festlegungen der Bauleitplanung planzeichnerisch übernommen.

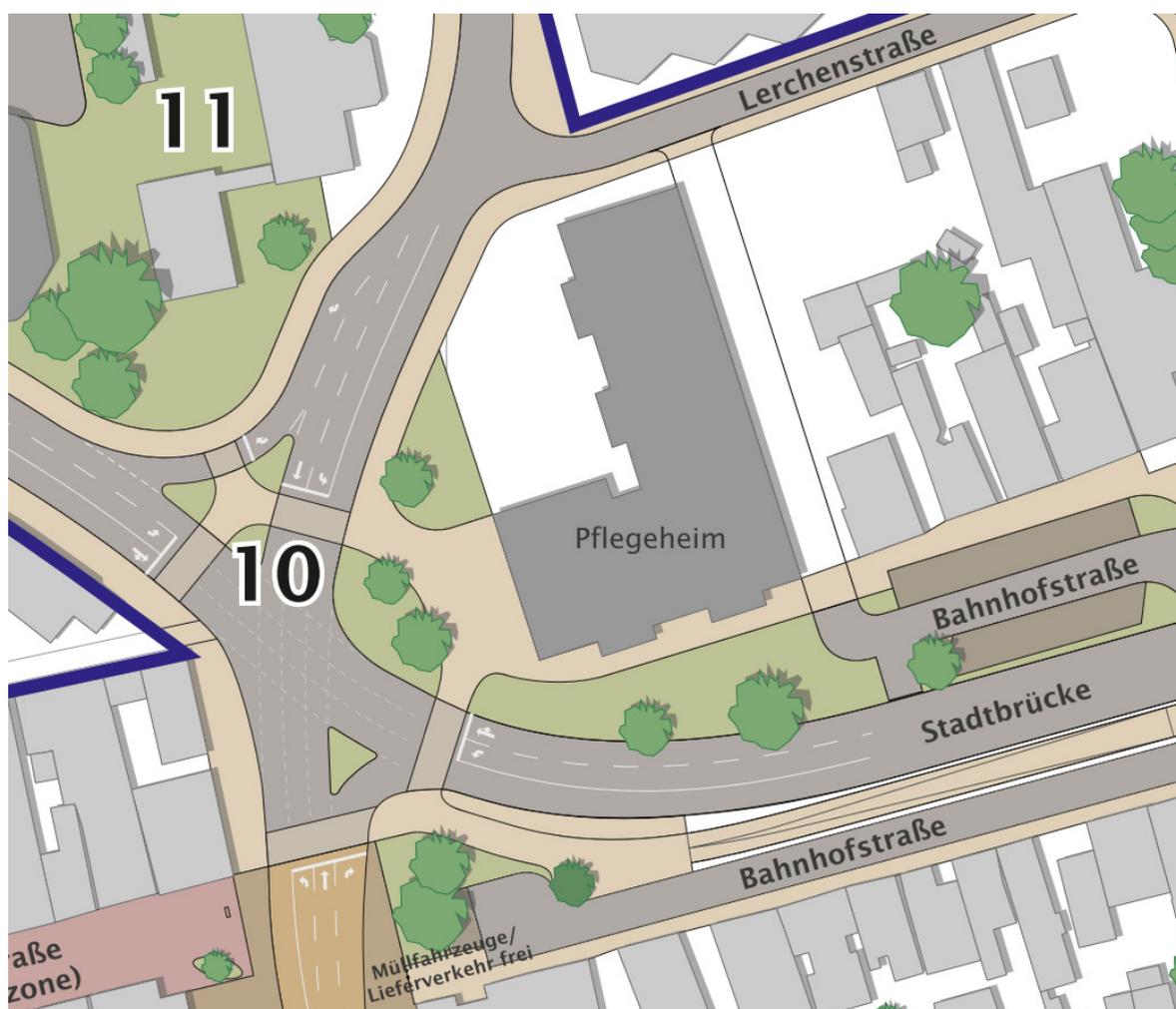


Abbildung 37 Ausschnitt Teilplan Gestaltung für das Pflegeheim gemäß B-Plan Nr.75

Hotelneubau mit Tiefgarage (Maßnahmen 5 a-e)

Eine weitere Maßnahme des Handlungsfeldes Nutzung und Bebauung ist die Nutzbarmachung der innerstädtischen Fläche am ZOB (Maßnahme 5). Mit der Aufgabe des ZOB wird die verkehrliche Nutzung im südlichen Bereich der Österweide obsolet. Aufgrund der innenstadtnahen Lage werden die Freilegung und Neuordnung des privaten wie öffentlichen Bodens angestrebt und einer städtebaulichen Abwertung infolge einer zukünftigen Brache am bestehenden ZOB-Standort entgegengewirkt. Zum Zeitpunkt der Erarbeitung der Fortschreibung wird jenes Unterfangen durch das Projekt „Neubau einer Hotelanlage“ flankiert. In Anlehnung an die Ent-

wurfsunterlagen der projektbeteiligten Akteure orientiert sich die Rahmenplan-Fortschreibung an einer zukünftigen Hotelbebauung mit Tiefgarage (siehe Abbildung 38). 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. Alle Ziele und Maßnahmen des Handlungsfeldes Nutzung und Bebauung sind den Teilplänen Gestaltung bzw. Art der baulichen Nutzung zu entnehmen.

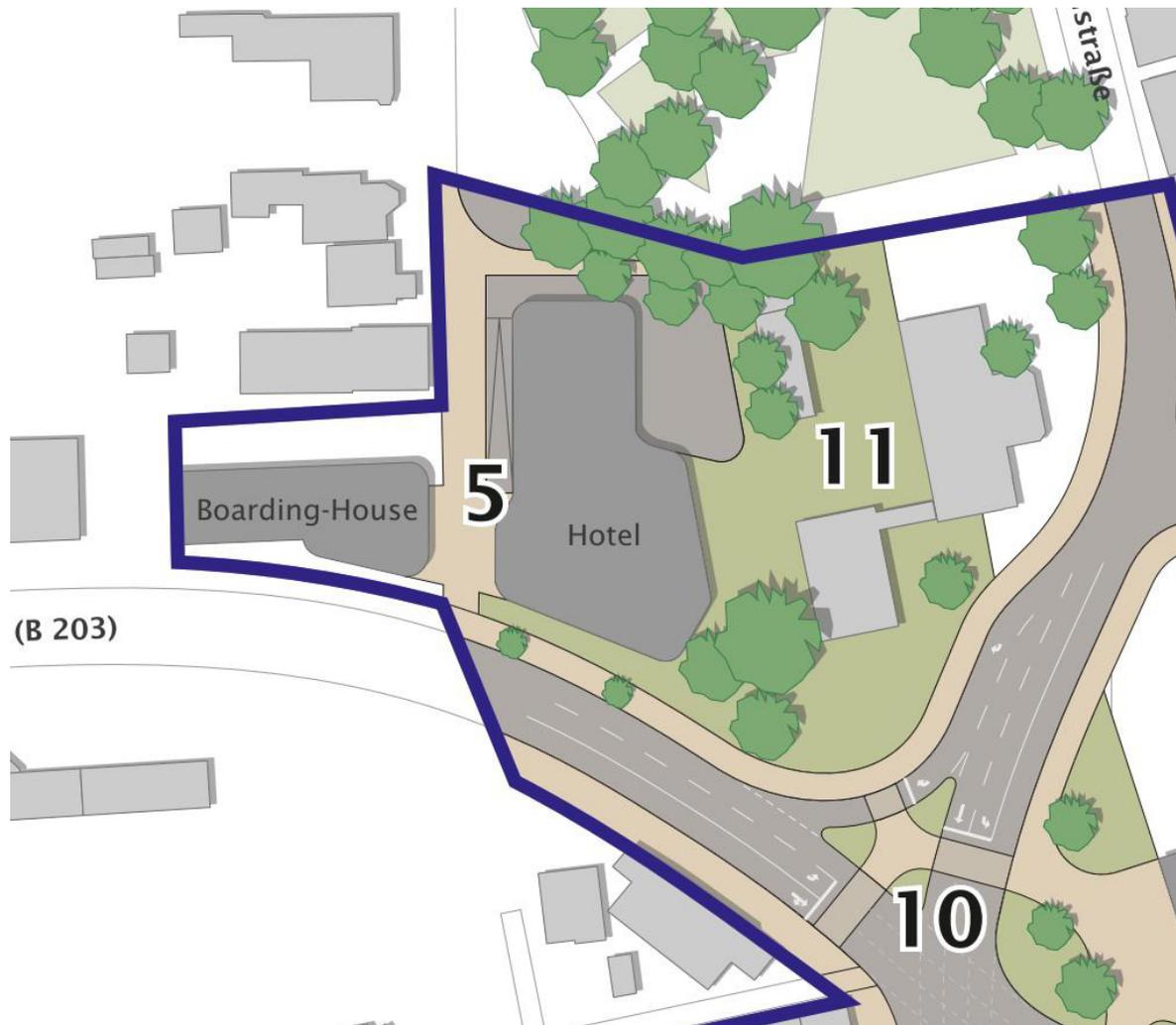


Abbildung 38 Ausschnitt Teilplan Gestaltung für den Neubau einer Hotelanlage

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.

In dem Handlungsfeld Verkehr stellt 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/ZOB als auch auf eine Ergänzung der Funktionen im nördlichen Bereich dieser Anlage.

Weitere Berührungspunkte mit dem Handlungsfeld Verkehr haben die Begegnungszone zwischen dem Bahnhofsvorplatz und dem Knotenpunkt Bahnhofstraße/Brahmsstraße, der Bahnhofsgang zwischen Bahnhof und Bahnhofstraße, die Wegeverbindung Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage, die Erschließung des nachgenutzten ZOB-Standortes und die Anpassung des Knotenpunktes Bahnhofstraße/Brahmsstraße.

Alle Ziele und Maßnahmen des Handlungsfeldes Verkehr sind der Planzeichnung des gleichnamigen Teilplans im Anhang zu entnehmen. Die (Teil-)Maßnahmen werden hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung im Folgenden näher beschrieben:

Verknüpfungsanlage/ZOB (Maßnahmen 1 a-c)

Im Kontext der Neugestaltung des ZOB (Maßnahme 1) werden die Ergebnisse der 2. Teilfortschreibung berücksichtigt. Die Verknüpfungsanlage wurde bis Ende 2022 um zusätzliche Bushaltestellen auf der gegenüberliegenden Seite des Kombibahnsteigs erweitert (siehe Abbildung 39). Davon sind Haltestellen sowohl für reguläre Busse als auch für Gelenkbusse in Sägezahnaufstellung vorgesehen. Die Verknüpfungsanlage wird nachfolgend des Weiteren durch den Bau von überdachten Wartebereichen sowie eines Aufenthaltsraums inklusive WC für Busfahrer/-innen optimiert. Entlang der Verknüpfungsanlage zieht sich außerdem ein Fuß- und Radweg, der im Zuge der Umsetzung der Wegeverbindung fortgeführt wurde und den Bahnhof in Richtung Süden mit der Kreuzstraße verbindet.

Die Ausgestaltung der Haltestellen weicht in der Rahmenplan-Fortschreibung von der Darstellung in der 2. Teilfortschreibung auf Höhe des Bahnhofsgebäudes ab, da die für den Bahnbetrieb notwendigen Zusatzfunktionen im Sinne einer schnellstmöglichen Verknüpfung in unmittelbarer Nähe zum westlichen Bahnhofseingang verortet werden.

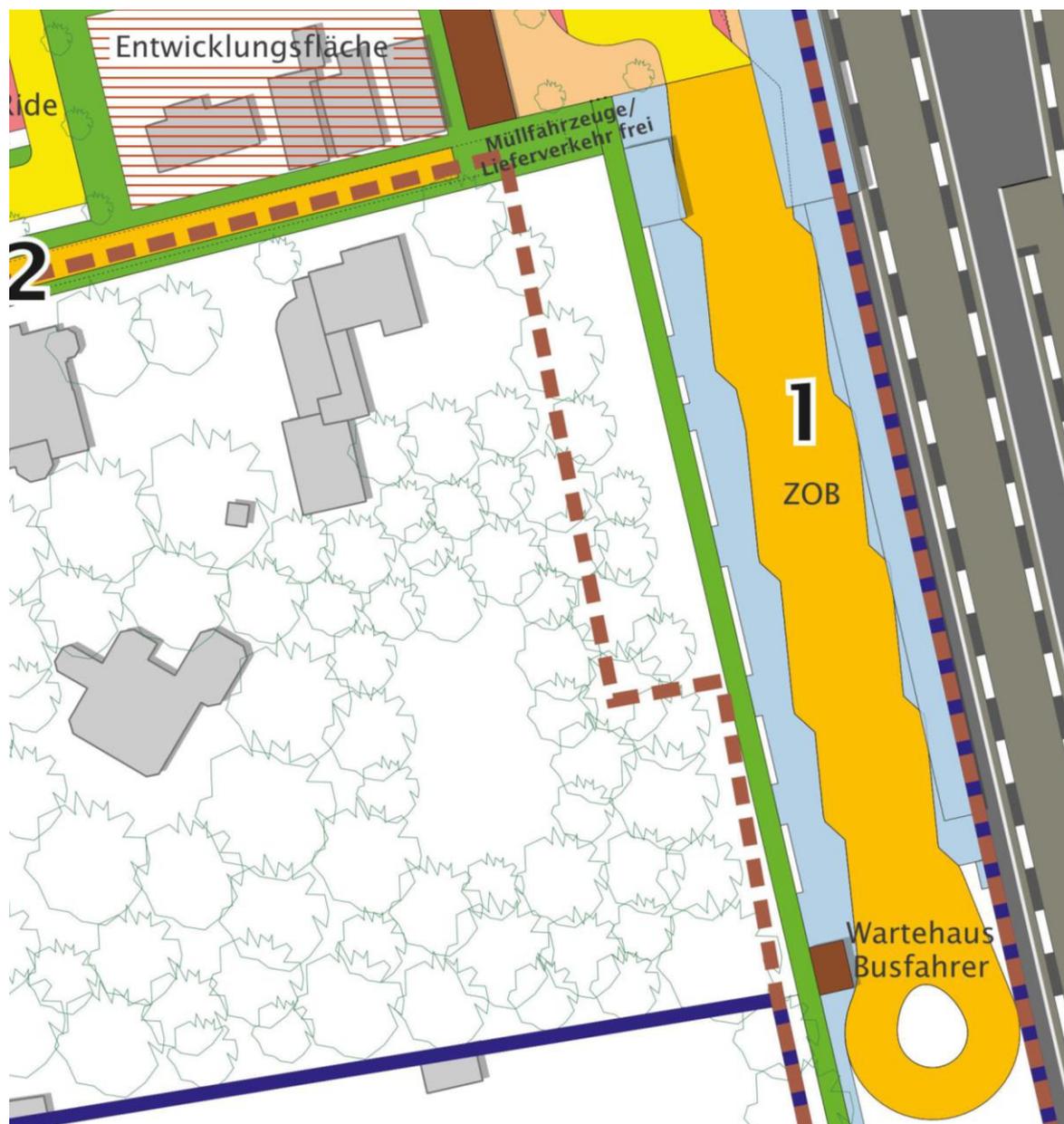


Abbildung 39 Ausschnitt Teilplan Verkehr für den ZOB

Umfahrung mit Funktionsflächen am Bahnhofsvorplatz (Maßnahme 2 f)

Zwischen Verknüpfungsanlage und Bahnhofsgebäude befindet sich ein Übergangsbereich, der die Funktionalität des Bahnhofs und des ZOBs gewährleistet (siehe Abbildung 40). Dort ist eine Umfahrung für Nutzer vorgesehen, die mit Flächen für Behindertenparkplätze, Motorradparkplätze, Parkplätze für Bring- und Holverkehr bzw. Taxi mit Zugang zum Bahnsteig, für das Kurzzeitparken und für Carsharing versehen sind. Östlich der Entwicklungsfläche am Grünen Weg schließt sich der Neubau einer Fahrradstation an. Die ostseitige Kante orientiert sich an der Umgrenzung des ausgewiesenen Baufeldes für das Rathaus bzw. für eine andere öffentliche oder private Nutzung. Sowohl das zentrale Baufeld als auch der Baukörper der Fahrradstation markieren deshalb den Übergang zur Verknüpfungsanlage entlang einer vertikalen Linie.

Im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofes sind somit 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.

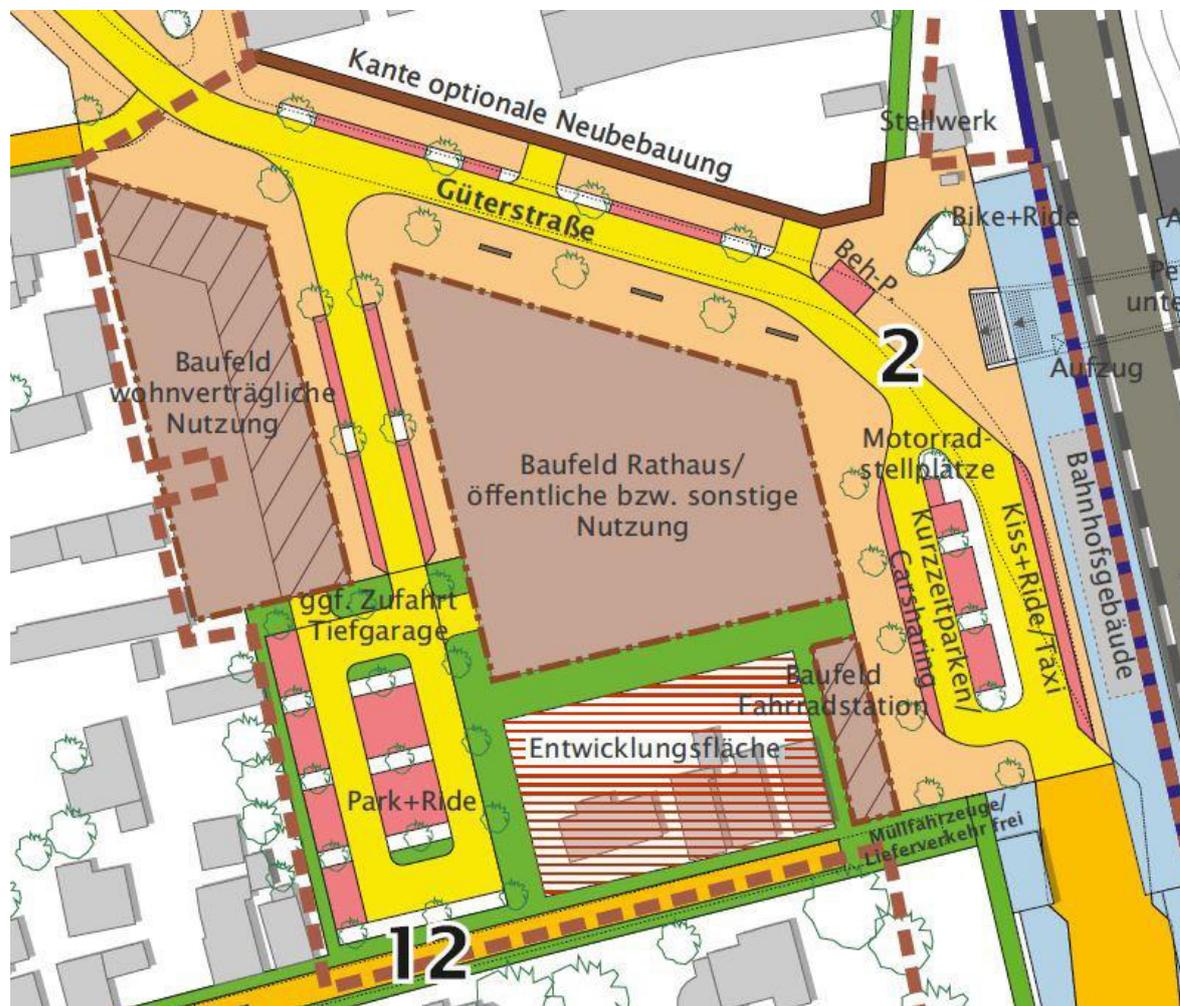


Abbildung 40 Ausschnitt Teilplan Verkehr für den Bahnhofsvorplatz mit Begegnungszone

Bahnhofsvorplatz mit Begegnungszone (Maßnahmen 2 g-j)

Die Überplanung des Bahnhofsvorplatzes setzt, wie bereits angedeutet, über dessen Geltungsbereich hinaus nicht nur städtebauliche, sondern auch verkehrliche Impulse (Maßnahme 2). Der Vorplatz bildet wie die Güterstraße und die von ihr abgehenden Wegeverbindung den Anfang einer sich über das Sanierungsgebiet hinaus erstreckenden Begegnungszone (siehe Abbildung 40). Die Begegnungszone beruht auf dem Prinzip der gleichberechtigten und konfliktarmen Nutzung des weitestgehend beschilderungsfreien Straßenraums durch alle Verkehrsteilnehmer/innen.

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 un-

berührt. Der Straßenquerschnitt wird flächendeckend zugunsten des nicht-motorisierten Individualverkehrs optimiert, indem die Fahrbahnbreiten auf das notwendige Maß reduziert werden und die Gehwege sowie Aufenthaltsflächen beidseitig verbreitert werden. Unter Berücksichtigung der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) ist die Gewährleistung der Funktionalität des Verkehrs auch im Fall des maximal anzunehmenden Begegnungsverkehrs für zwei Busse gegeben. Die Verringerung der Fahrbahnbreite kann im Verbund mit Maßnahmen für die Straßenraumgestaltung die tatsächliche Geschwindigkeit (zusätzliches Unterschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) beeinflussen. Das Mehr an Gehwegbreite vergrößert den gestalterischen Spielraum für das Bespielen des öffentlichen Raums, was nicht zuletzt zu einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität führen soll. Demnach leistet der Ansatz der Begegnungszone einen wichtigen Beitrag zur Erfüllung des Ziels des Rahmenplans, wonach die attraktivere Gestaltung des Angebots des Umweltverbundes bestehend aus dem Bus, dem Fahrrad- und dem Fußgängerverkehr dazu führt, dass alle Verkehrsteilnehmer/-innen insgesamt weniger häufig auf das Kfz zurückgreifen. Darüber hinaus werden durch die mit der Begegnungszone verbundenen Maßnahmen zielgruppenspezifische Belange berücksichtigt. Insbesondere die Verringerung der Fahrbahnbreite sowie das Absenken der Borde erhöht den Komfort für mobilitätseingeschränkte Personen (siehe Kapitel 3.1.8).

Ebenfalls räumlich in das engere Bahnhofsumfeld eingebettet ist eine Park-Ride-Anlage mit Parkplätzen im südwestlichen Bereich des Bahnhofsvorplatzes. Deren verkehrliche Erschließung erfolgt ausschließlich über eine neue von der Güterstraße abgehende Wegeverbindung. Entlang dieser befinden sich je Fahrtrichtung Pkw-Parkplätze in Längsaufstellung. Über die P+R-Anlage erfolgt ggf. die Zufahrt für eine Tiefgarage im zentralen Baufeld für den Rathausneubau bzw. für eine öffentliche oder sonstige Einrichtung sowie für das Wohngebäude.

Erneuerung Grüner Weg (Maßnahme 12)

Infolge der Überplanung des Bahnhofsvorplatzes ist weiterhin keine verkehrliche Erschließung des Bahnhofsvorplatzes über den Grünen Weg vorgesehen. Diese dient weiterhin lediglich als Anliegerstraße. Aufgrund des schlechten Zustands ist die Erneuerung des Grünen Wegs durchzuführen.

Wulf-Isebrand-Platz mit Begegnungszone (Maßnahmen 9 a-b)

Die Begegnungszone als fußgänger- und radfahrerfreundlich gestalteter Stadtraum mit Begleitgrün wird um die Verkehrs- und Freiflächen des Wulf-Isebrand-Platzes erweitert (Maßnahme 9). Der Übergang in die Friedrichstraße markiert deren Endpunkt (siehe Abbildung 41).

Entlang der Fahrbahnen sind sowohl am Bahnhofsvorplatz als auch am Wulf-Isebrand-Platz Pkw-Parkplätze in Längsaufstellung (sowie Behindertenparkplätze 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 und begründete Verbindung zwischen Markt/Friedrichstraße und Bahnhof darstellt, indem alle Verkehrsteilnehmer/-innen gleichwertig berücksichtigt werden.

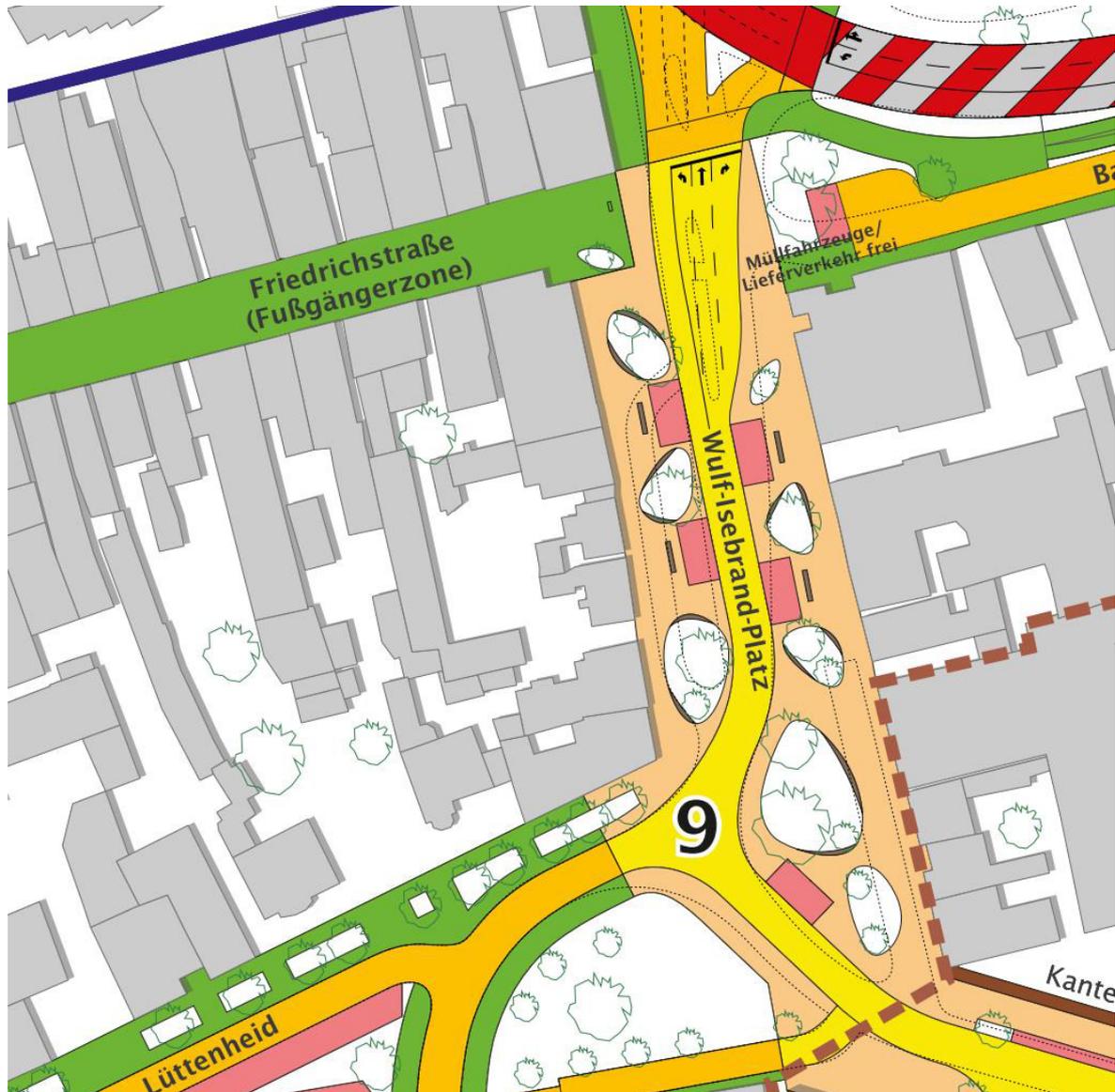


Abbildung 41 Ausschnitt Teilplan Verkehr für den Wulf-Isebrand-Platz mit Begegnungszone

Umgestaltung Knoten Bahnhofstraße/Brahmsstraße (Maßnahmen 10 a-e)

Einen weiteren Schwerpunktbereich stellt in Bezug auf den Verkehr der Knotenpunkt Bahnhofstraße/Brahmsstraße dar (Maßnahme 10). Die Fortschreibung basiert weitestgehend auf den Qualitäten der bestehenden Rahmenplanung. Diese sieht die Neuordnung des Knotens Bahnhofstraße/Brahmsstraße unter dem Aspekt der räumlichen Trennung bzw. der raumgreifenden Gestaltung. Eine klare und sichere Verkehrsführung wird ermöglicht, indem die Bahnhofstraße aus dem Kreuzungsbebereich abgehängt wird. Eine direkte Anfahrt zu den Parkplätzen unter der Stadtbrücke ist hier nicht mehr möglich. Die Zufahrt kann für Entsorgungsfahrzeuge

sowie in Notfällen durch eine Pollerlösung gewährleistet werden. Fortan wird die Erreichbarkeit für entsprechende Anlieger/-innen und Nutzende der Parkplätze 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 (siehe Abbildung 42).

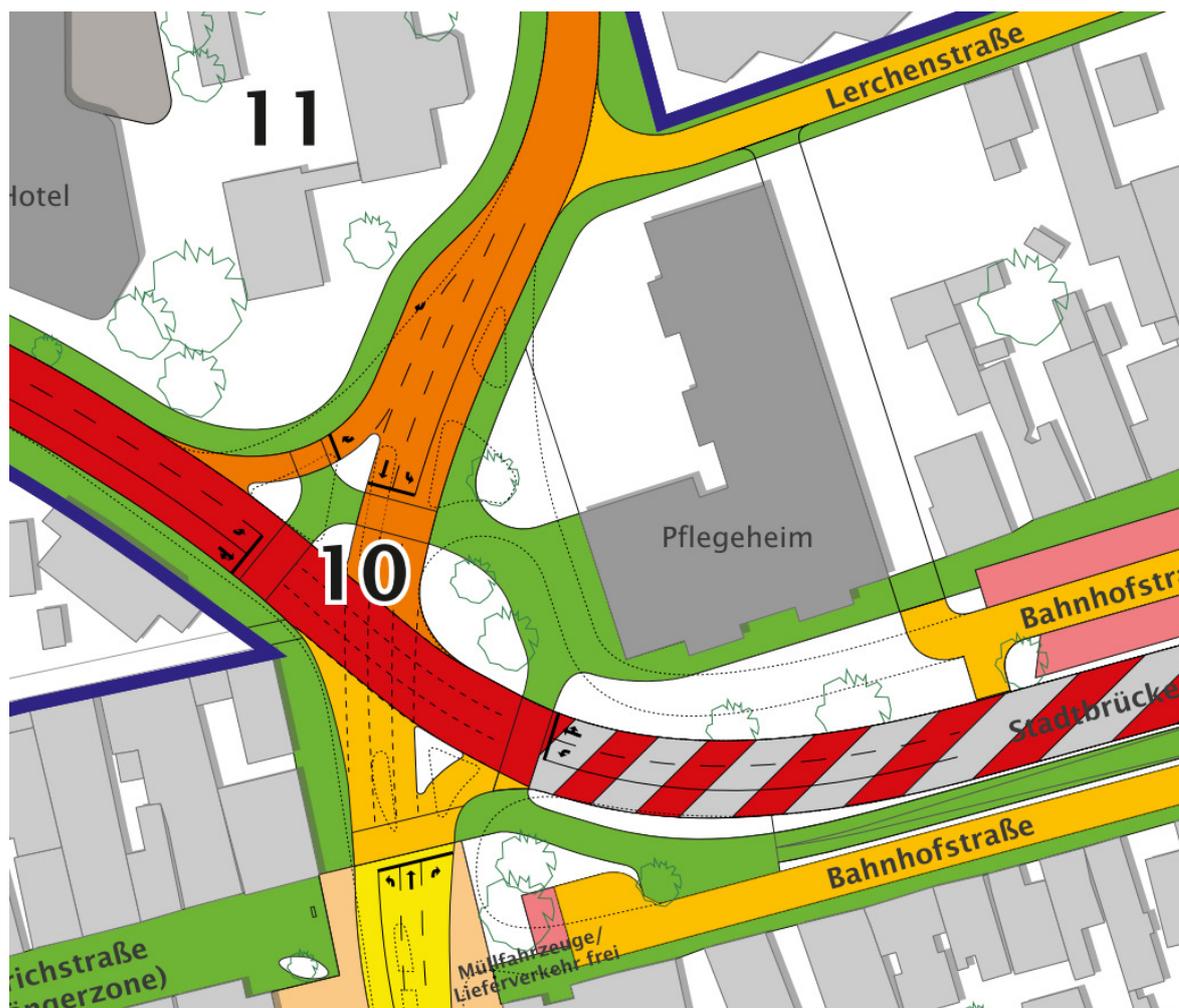


Abbildung 42 Ausschnitt Teilplan Verkehr am Knotenpunkt Bahnhofstraße/Brahmsstraße

Die Überplanung des Knotenpunktes Bahnhofstraße/Brahmsstraße 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 Brahmsstraße einzuleiten. Durch die Verkehrsberuhigung der Brahmsstraße greift die Fortschreibung die Anregungen des Radverkehrskonzeptes auf, hier bauliche Eingriffe zugunsten des Fahrradverkehrs vorzunehmen und bspw. einen Ein- und zweiseitigen Schutzstreifen (Gemeinsamer Fuß- und Radweg)

an der Brahmsstraße einzurichten. 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.

Wegeverbindung Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage (Maßnahme 8 a)

Darüber hinaus werden punktuelle Maßnahmen vorgeschlagen, die auf eine verbesserte Situation für einzelne Verkehrsträger zielen. Im Sinne der Verbesserung für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr ist zunächst die 1. Teilfortschreibung (siehe Kapitel 2.3.3) mit der Wegeverbindung Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage (Maßnahme 8) anzuführen. Dessen Festlegungen finden auch bei den Planzeichnungen der vorliegenden Rahmenplan-Fortschreibung Berücksichtigung (siehe Abbildung 43).



Abbildung 43 Ausschnitt Teilplan Verkehr mit Wegeverbindung Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage

Bahnhofsgang (Maßnahmen 4 a-b)

Eine Verbesserung des Fußgänger- bzw. Radfahrerverkehrs wird auch am Bahnhofsgang entlang der Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Bahnhofstraße angestrebt (siehe Abbildung 44). Wie in der bestehenden Rahmenplanung ist gemäß Maßnahme 4 weiterhin die Neugestaltung des öffentlichen Weges vorgesehen.

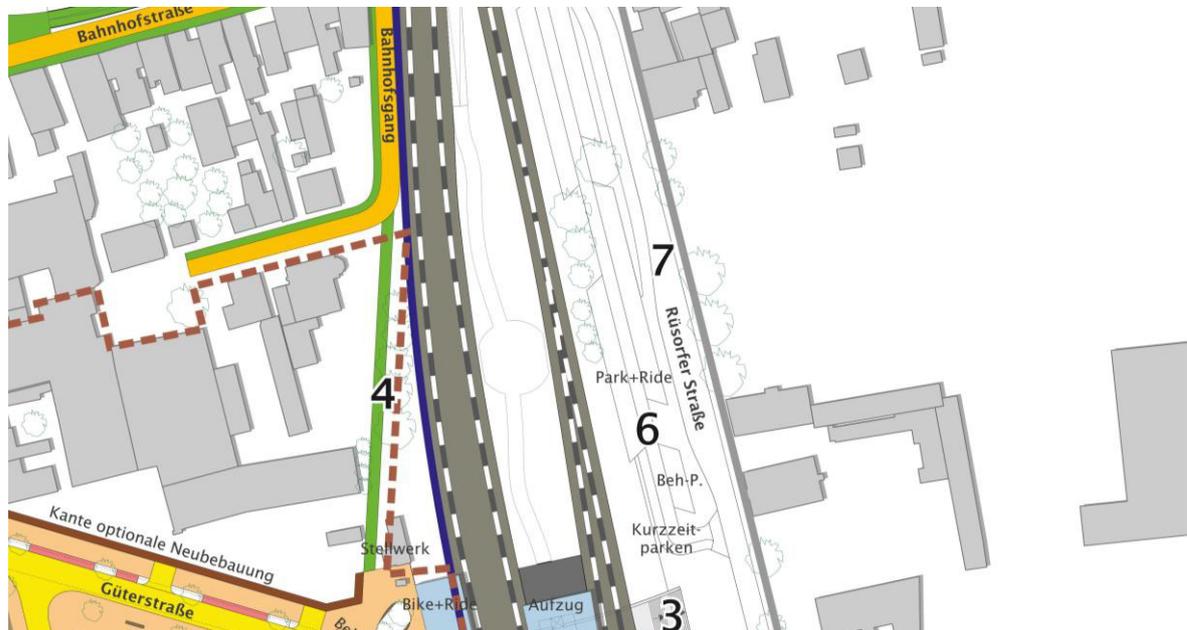


Abbildung 44 Ausschnitt Teilplan Verkehr mit Bahnhofsgang

Erschließung des Hotelneubaus (Maßnahme 5 e)

Im Zuge der Überplanung des bestehenden ZOB-Standortes wird gemäß Maßnahme 5 die Österweide für den Fuß- sowie Ver- und Entsorgungsverkehr geöffnet. Dort soll auch die Zufahrt zur Tiefgarage des geplanten Hotels erfolgen. Die südseitige Erschließung über die Bundesstraße 203 ist ausschließlich für den Fußverkehr vorgesehen (siehe Abbildung 45).



Abbildung 45 Ausschnitt Teilplan Verkehr mit Erschließung des Hotelneubaus

Handlungsfeld Grün (Freiräume)

Der folgende Absatz führt die Maßnahmen an, die der Aufwertung 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.

Die landschaftliche Organisation der Grün- bzw. Freiräume ist planzeichnerisch im Teilplan Grün (Freiräume) hinterlegt. Die hierfür bedeutsamen (Teil-)Maßnahmen werden wie folgt erläutert:

Begegnungszone als Bindeglied des Grünverbundes (Maßnahmen 2 i und 9 c)

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 unter Einbeziehung klimatischer Gesichtspunkte.

Die hohe Aufenthaltsqualität wird durch eine einheitliche Oberflächengestaltung mit Bepflanzungen 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 Güterstraße und Grüner Weg im Südosten dar. Auch am nördlich angrenzenden Bereich des Knotenpunktes Bahnhofstraße/Brahmsstraße ist der Verweis auf die Einbettung der verkehrlichen Nebenanlagen in das übergeordnete System der Grün- und Freiflächen gegeben (siehe Abbildung 46).



Abbildung 46 Ausschnitt Teilplan Grün (Freiräume) mit Begegnungszone im Grünflächenverbund

Grünflächen Wegeverbindung Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage (Maßnahme 8 b)

Einen weiteren flächenintensiven Beitrag stellen die im Zusammenhang mit der Wegeverbindung Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage (Maßnahme 8) stehenden Aufenthaltsbereiche und die parallel zum Fuß- und Radweg verlaufenden Baumreihen dar (siehe Abbildung 47). Während die Aufenthaltsbereiche der sportlichen Ertüchtigung oder der Erholung dienen, 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. Die Maßnahme wurde 2022 fertiggestellt.



Abbildung 47 Ausschnitt Teilplan Grün (Freiräume) mit Grünflächen südlich des ZOB

Neugestaltung des Straßenbegleitgrüns am Bahnhofsgang (Maßnahme 4 c)

Weniger flächenhaft, aber dennoch wirksam für die Verknüpfung der Freiräume, ist gemäß Maßnahme 4 die Umgestaltung am Bahnhofsgang einschließlich seiner Nebenanlagen. Die Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Bahnhofstraße wird erneuert und die Bepflanzung entlang des Bahnhofsgangs ausgerichteter (siehe Abbildung 48).

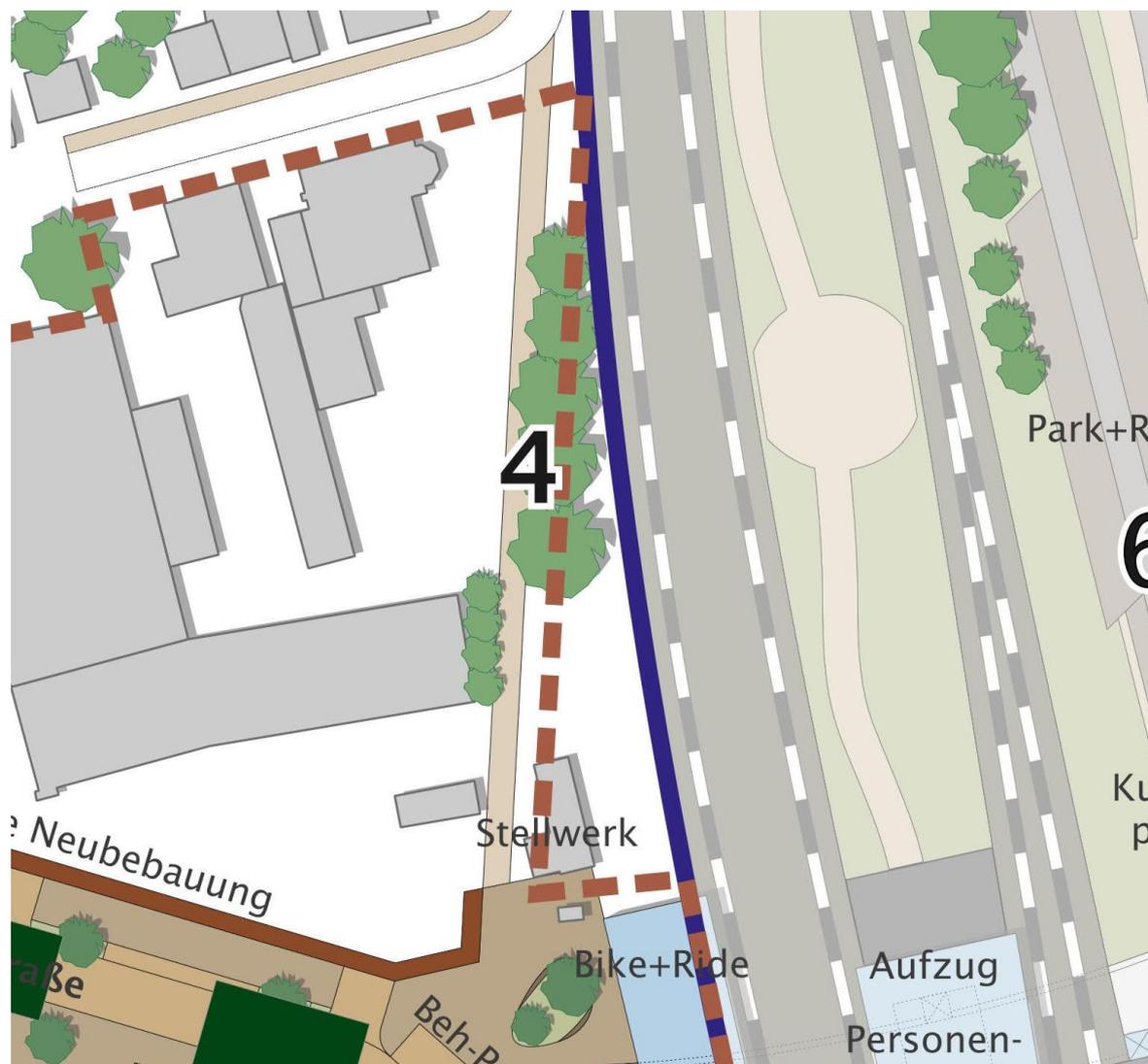


Abbildung 48 Ausschnitt Teilplan Grün (Freiräume) mit Grünflächen südlich des ZOB

Sonstige Ziele und Maßnahmen

Im Folgenden werden jene Ziele bzw. Maßnahmen zusammengefasst, die von Relevanz für die Durchführung und Realisierung sind. Dabei handelt es sich um Maßnahmen des Erwerbs, der Neuordnung, der Freilegung sowie der Modernisierung von Flächen bzw. Gebäuden. Die Ordnungsmaßnahmen gem. §147 BauGB sind in Form der unmittelbar bzw. perspektivisch vor Abbruch stehenden Gebäude in der Planzeichnung für den Teilplan Durchführung einzusehen.

Neuordnung / Abbruch am Bahnhofsvorplatz (Maßnahme S1)

Im räumlichen Schwerpunktbereich des Bahnhofsvorplatzes sind für eine erfolgreiche Neuordnung des Bodens weitere Grundstückserwerbe notwendig (siehe Abbildung 49). Für die Umsetzung der avisierten Entwicklungsfläche südlich des Baufeldes sind Grundstücke am Grünen Weg 19-27 zu erwerben bzw. abzubrechen, um eine bauliche Neuordnung und Aufwertung zu schaffen, die sich homogen in das übrige Bahnhofsumfeld einfügt. Der Erwerb der Grundstücke ist an die Verkaufsbereitschaft der derzeitigen Eigentümer geknüpft. Die Aufnahme des Bereichs als Entwicklungsfläche macht den Wunsch nach Neugestaltung deutlich und nimmt diesen als Potenzial mit auf.

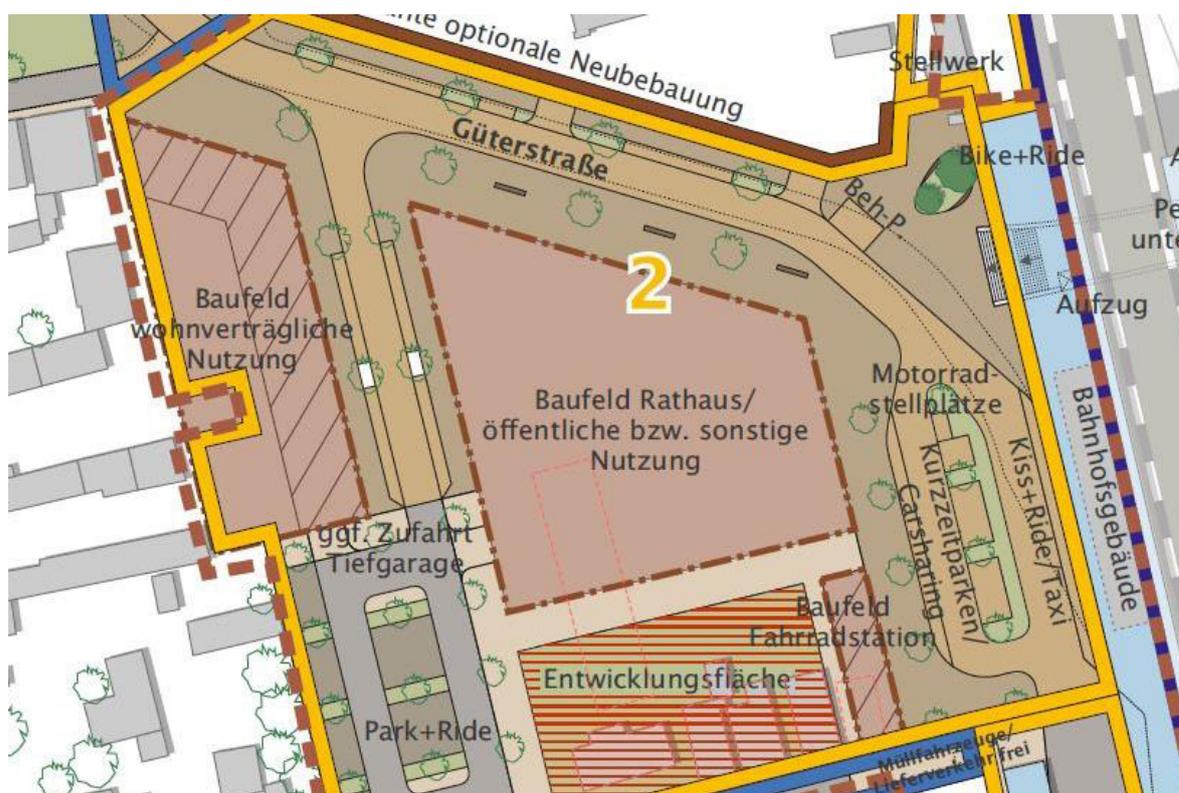


Abbildung 49 Ausschnitt Teilplan Durchführung mit Abbruch am Bahnhofsvorplatz

Ankauf und Freilegung Grüner Weg 16 (Maßnahme S3)

In Bezug auf das Grundstück Grüner Weg 16 (Schuppen) wird von einer Bebauung gemäß dem bisherigen Rahmenplan abgesehen. Im Falle einer Grundstücksverfügbarkeit ist der Ankauf und die Freilegung des Grundstücks mit abgängigem Gebäude vorgesehen.

Private Modernisierungsmaßnahmen (Maßnahme S4)

Es fand eine augenscheinliche Prüfung von Gebäuden im Untersuchungsgebiet statt. Gebäude, die einen erheblichen Sanierungsbedarf aufweisen, wurden ermittelt im Bestandsplan (Anlage 4.2) festgehalten. Eine Aufwertung dieser Gebäude kann unter Umständen private Modernisierungsmaßnahmen erreicht werden.

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 Maßnahmennummerierung auch bei nicht mehr verfolgten Maßnahmen erhalten. Es erfolgt in diesen Fällen keine Änderung der Nummerierung. Die Maßnahmen adressieren teilweise mehrere Handlungsfelder. In der nachfolgenden Tabelle 2 „Maßnahmenkonzept“ werden deshalb die Maßnahmen einzeln beschrieben und in einzelne Umsetzungsschritte unterteilt, die weitere Nummerierungen erhalten. Die Teilmaßnahmen werden entsprechend ihrer inhaltlichen Berührungspunkte den zugrundeliegenden Handlungsfeldern zugeordnet.

Tabelle 2: Maßnahmenkonzept

Nr.	Bereiche der Maßnahmenumsetzung und Maßnahmenbeschreibung	Handlungsfeld			Akteure
		Nutzung Bebauung	Verkehr	Grün Frei- raum	
1	Verknüpfungsanlage	x	x	x	Stadt
1a	Zusätzliche Bushaltestellen gegenüber Bahnsteigs		x		Stadt
1b	Bau von überdachten Wartebereichen inkl. WC für die Busfahrer/-innen	x			Stadt
1c	Abbruch der Trennmauer zwischen Bahnhof und Güterstraße / Verknüpfungsanlage			x	Stadt
2	Bahnhofsvorplatz	x	x	x	Privat Stadt
2a	Baufeld Rathaus / öffentliche oder sonstige Einrichtung ggf. mit Tiefgarage	x	x	x	Privat Stadt
2b	Optionale Raumkante bei Neubau am Grundstück „Boyens Medien“ entlang der Güterstraße	x			Privat
2c	Ankauf Teilstück „Grüner Weg 19“ (Halle)	x			Stadt
2d	Ankauf und Rückbau Ecke „Boyens Medien“ (Wulfsebrand-Platz 1-3, Teilfläche aus Flurstück 303)	x			Stadt
2e	Neubau für Wohnen und wohnverträgliche Nutzung im nordwestlichen Bereich	x		x	Privat

2f	Zusatzfunktionen für den Bahnbetrieb (Bring- und Holverkehre, Taxi, Motorrad, Kurzzeitparken, Carsharing, Fahrradstation)	x	x		Stadt
2g	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
2h	Neue Wegeverbindung südlich abgehend von Güterstraße gen Baufeld einschließlich PKW-Parkplätze		x		Stadt
2i	P+R-Anlage im südwestlichen Bereich		x		Stadt
2j	Baumpflanzungen (entlang Gehweg)			x	Stadt
4	Bahnhofsgang	x	x	x	Stadt Bahn
4a	Erneuerung des Oberflächenbelags		x		Stadt
4b	Öffnung für den Radverkehr		x		Stadt
4c	Ausrichtung der Bepflanzung			x	Stadt
5	Bebauung des ehemaligen ZOB	x			Privat Stadt
5a	Abbruch des Bestandsgebäudes südwestlich der Haltestellen	x			Privat Stadt
5b	Freilegung des Grundstücks	x			Privat Stadt
5c	Grundstücksneuaufteilung	x			Privat Stadt
5d	Hotelbau mit Tiefgarage und Boarding-House inkl. der Erschließung des Grundstücks	x			Privat
5e	Erschließung des Hotelneubaus		x		Privat

8	Wegeverbindung Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage	x	x	x	Stadt
8a	Rad- und Fußweg		x		Stadt
8b	Gestaltung der Grünanlage mit Aufenthaltsbereichen und wegbegleitenden Baumreihen			x	Stadt
9	Lüttenheid/Wulf-Isebrand-Platz		x	x	Stadt
9a	Begegnungszone mit reduzierter Fahrbahn, Geschwindigkeitsbegrenzung auf unter 30km/h, einheitlicher Oberflächengestaltung, breiteren Gehwegen und angeglichenen Höhen		x	x	Stadt
9b	PKW-Parkplätze an der Fahrbahn		x		Stadt
9c	Gestaltung von Grüninseln mit integrierten Sitzgelegenheiten			x	Stadt
10	Knoten Bahnhofstraße (B203) und Brahmsstraße (L150)		x	x	Stadt Bund
10a	Umgestaltung des Kreuzungsbereiches und Verringern der Fahrbahnbreite auf vertikaler Achse		x		Stadt
10b	Neugestaltung der grünen Nebenanlagen			x	Stadt
10c	Umwidmung der B203 zu einer Gemeindestraße		x		Stadt Bund
10d	Ein- und zweiseitiger Schutzstreifen (Gemeinsamer Fuß- und Radweg) an der Brahmsstraße		x		Stadt
10e	Separierter Radweg entlang der Bundesstraße		x		Stadt Bund
12	Grüner Weg		x		Stadt
	Sanierung der Straße		x		Stadt

S	Sonstige Maßnahmen	x			Stadt
S1	Entwicklungsfläche einschl. der zu erwerbenden wie abzubrechenden Grundstücke (Grüner Weg 19,21,23,25)	x			Stadt
S2	Errichtung Pflegeheim an der Stadtbrücke	x			Privat
S3	Ankauf und Freilegung Grüner Weg 16 (Schuppen)	x			Stadt Privat
S4	Private Modernisierungsmaßnahmen von Gebäuden mit erheblichem Sanierungsbedarf	x			Privat Stadt

3.1.4 Kostenübersicht

In der Tabelle 3 „Kostenübersicht“ wird im Sinne der Maßnahmenumsetzung der notwendige Investitionsbedarf zusammengetragen. Hier handelt es sich um Schätzungen für die jeweiligen Umsetzungsschritte.

Tabelle 3: Kostenübersicht für die städtebauliche Gesamtmaßnahme

Ausgabenart		Angaben in Euro
B 1	Maßnahmen der Vorbereitung	
B 1.1	Maßnahmen nach § 140 BauGB	
	Städtebaulicher Wettbewerb	100
	Flächennutzungsplan	25
	Bebauungsplan	50
B 1.2	Übergeordnete Konzepte	
B 2	Maßnahmen der Durchführung	
B 2.1	Ordnungsmaßnahmen	
B 2.1.1	Erwerb von Grundstücken	
	Grüner Weg 16 (Schuppen)	20

	Grüner Weg 19	110
	Grüner Weg 21	80
	Grüner Weg 23	80
	Grüner Weg 25	75
	Wulf-Isebrand-Platz 1-3 (Teilfläche Flurstück 303 - Ecke Boyens Medien)	20
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 16 (Schuppen)	25
	Abbruch Grüner Weg 19	80
	Abbruch Grüner Weg 21	40
	Abbruch Grüner Weg 23	40
	Abbruch Grüner Weg 25	40
	Abbruch Grüner Weg 27	40
	Wulf-Isebrand-Platz 1-3 (Abbruch Teilfläche aus Flurstück 303 - Ecke Boyens Medien)	20
	Abbruch ehem. ZOB - Maßnahme 5	60
B 2.1.5	Gebäuderestwertentschädigung bei der Freilegung von Grundstücken	
B 2.1.6	Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen	
	Neugestaltung Verknüpfungsanlage - Maßnahme 1	825
	Neugestaltung Bahnhofsvorplatz - Maßnahme 2	2.400
	Neugestaltung Bahnhofsgang - Maßnahme 4	110
	Neugestaltung Lüttenheid/Wulf-Isebrand-Platz - Maßnahme 9	1.300
	Herstellung Wegeverbindung Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage - Maßnahme 8	1.000

	Neuordnung Knoten Bahnhofstraße/Brahmsstraße – Maßnahme 10	1.500
	Erneuerung Grüner Weg – Maßnahme 12	280
B 2.1.7	Änderung von öffentlichen Versorgungseinrichtungen	
	Verlegung oder Ersatz öffentlicher Versorgungseinrichtungen im Bereich Bahnhofsvorplatz	100
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)	300
	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	Neubebauung 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	9.700
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 16 (Schuppen)	2
	Grüner Weg 19	5
	Grüner Weg 21	2
	Grüner Weg 23	2
	Grüner Weg 25	2
	Wulf-Isebrand-Platz 1-3 (Teilfläche aus Flurstück 303 - Ecke Boyens Medien)	1
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	800
B 3.2	Programmspezifisches Management	
B 3.3	Private Sachverständige für gutachterliche Wertermittlung	
B 3.4	Sonstige Beauftragte	
B 3.5	Programmbezogene Öffentlichkeitsarbeit	15
B 3.6	Aufgegebene Ordnungs- und Baumaßnahmen	
B 3.7	Sonstige Maßnahmen der Abwicklung	50
	Gesamtkosten	19.299

3.1.5 Fortbestand der Teilfortschreibungen

Die 1. Teilfortschreibung „Wegeverbindung Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage“ (siehe Kapitel 2.3.3) und die 2. Teilfortschreibung „Verknüpfungsanlage/ZOB“ (siehe Kapitel 2.3.4) 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. Beide Teilfortschreibungen sind im Anhang angefügt.

3.1.6 Umweltspezifische Belange / Klimaschutz

Mit dem Klimawandel werden neben den Auswirkungen durch extreme Wetterlagen auch Einflüsse auf die Gesundheit der Menschen beobachtet. Hier gilt es einerseits, die Klimaveränderungen soweit möglich einzuschränken (Klimaschutz) und andererseits, sich auf die unvermeidbaren Folgen des Klimawandels einzustellen (Klimaanpassung).

Klimaschutz bedeutet, den anthropogen verursachten globalen Klimawandel aufzuhalten oder zu bremsen. Dies soll über die Einsparung von Treibhausgasemissionen wie CO₂ geschehen, z. B. in der industriellen und landwirtschaftlichen Produktion, im Verkehr und in Privathaushalten. Im Gegensatz dazu geht es bei der Klimaanpassung darum, auf stattfindende Veränderungen des Klimawandels, wie Hitzewellen, Stürme, Starkregen, Trockenheit und Überschwemmungen zu reagieren. Rechtliche Grundlagen und weiterführende Aussagen in diesem Zusammenhang finden sich im Energie- und Klimaschutzgesetz des Bundes sowie in dem entsprechenden Landschaftsplan.

Im Rahmen städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen und ihrer Durchführung nehmen die Themen Klimaschutz und Klimaanpassung eine immer größere Bedeutung ein. Mit der Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung 2020 legen Bund und Länder einen verstärkten Fokus auf diese Themen. So sind Maßnahmen des Klimaschutzes bzw. zur Anpassung an den Klimawandel (insbesondere durch Verbesserung der grünen Infrastruktur) Voraussetzung für die Förderung im Rahmen einer Gesamtmaßnahme. Beispielhafte Maßnahmen sind energetische Gebäudesanierungen, Bodenentsiegelung, klimafreundliche Mobilität sowie Schaffung/Erweiterung von Grünflächen.

Darüber hinaus hat die Stadt 2022 das Integrierte Klimaschutzkonzept „Klimaneutrale Stadt Heide 2045“ beschlossen, dessen gesamtstädtische Inhalte und insbesondere die enthaltenen Schlüsselmaßnahmen besonders wichtig sind, um Klimaschutz in der Stadt Heide voranzubringen. Das vorgesehene Klimaschutzmanagement, das die Fachbereiche der Stadt unterstützt, wird in die weiteren Umsetzungsschritte des Rahmenplans involviert, um konkrete Planungen frühzeitig hinsichtlich klimaschutzrelevanter Fragestellungen abzustimmen. So kann gewährleistet werden, dass die Zielsetzung der Klimaneutralität bis 2045 fortlaufend berücksichtigt wird. Außerdem kann die Planung und Umsetzung der Maßnahmen vom

Klimaschutznetzwerk und öffentlicher Kommunikation profitieren, die durch das Klimaschutzmanagement betreut werden.

Für das Bahnhofsumfeld kommt die Umsetzung von Klimaschutz und Klimafolgeanpassungen besonders in der Bauleitplanung im Bereich des Hochbaus (Baufelder), aber auch im Bereich der Verkehrs- und Freianlagen zum Tragen. Außerdem wird die nachhaltige Förderung des Rad- und Fußverkehrs mit den geplanten Maßnahmen am Bahnhof und Wulf-Isebrand-Platz abgedeckt.

Die Fortschreibung des Rahmenplanes für das Bahnhofsumfeld berücksichtigt demnach die Belange des Umwelt- und Klimaschutzes sowie der Klimaanpassung in den zuvor genannten Bereichen.

Durch die Umsetzung der geplanten Maßnahmen im Bahnhofsumfeld werden die vorhandenen Grünflächen aufgewertet und in ein vernetztes System integriert. Hier hervorzuheben ist der Maßnahmenverbund, der sich räumlich als (teilweise abzweigende) Grünachse über das Rahmenplangebiet erstreckt. Dabei sind vorhandene Grünflächen sowie der Baumbestand zu erhalten und wo möglich zu ergänzen und vernetzen.

Die Straßenquerschnitte, ob am Knotenpunkt Bahnhofstraße/Brahmsstraße, am Wulf-Isebrand-Platz oder die Güterstraße am Bahnhofsvorplatz, werden auf das notwendige Maß verringert, um den gestalterischen Spielraum für die Errichtung von Grünstrukturen und wegbegleitenden Baumreihen zu sichern. Am Wulf-Isebrand-Platz ermöglicht die bestandsorientierte Überplanung des Straßenverlaufs den Erhalt der für das Mikroklima wertvollen Grüninseln mit ihren alten Baumbeständen. Zusammen mit den neu zu errichtenden Grüninseln und dem Begleitgrün im übrigen Bahnhofsumfeld tragen sie zur Beschattung und Kühlung der befestigten Flächen in der Begegnungszone bei und leisten damit auch einen Beitrag zur lokalen Klimaanpassung. Durch die Reduzierung der versiegelten Flächen kann zudem Regenwasser mittels der Bepflanzung vor Ort gespeichert und verbraucht werden. Dies verringert die Notwendigkeit der Entwässerung von Regenwasser, was insbesondere bei Starkregenereignissen die Gefahr von Überflutungen vermindert.

Im Zuge der bis 2022 fertiggestellten Neugestaltung der Brachfläche entlang der Gleise (Maßnahme 8) fanden umfangreiche Entsiegelungsmaßnahmen der bestehenden Pflaster- und Asphaltbereiche statt. Die neu geschaffenen Pflasterflächen wurden mit offener Fuge hergestellt, sodass keine Vollversiegelung in den Bereichen vorliegt. Anfallendes Regenwasser versickert oberflächlich über die hergestellten Pflanz- bzw. Wegeflächen sowie Muldenrigolen und wird der Grundwasserneubildung zugeführt. Diese Wasserhaltung im Gebiet führt zu einer Widerstandsfähigkeit gegen Austrocknung in Folge des Klimawandels.

Insgesamt bestehen 85% der überplanten Fläche aus Wiesen-, Pflanz- und Rasenflächen, wodurch ein sehr hoher Grünanteil auf der Fläche umgesetzt wird. Das Bepflanzungskonzept besteht aus diversen, überwiegend einheimischen Arten mit unterschiedlichen, zeitlich versetzten Blühaspekten.

Bei der Auswahl der Solitärgehölze wurde ein besonderes Augenmerk auf die Frosthärte sowie Hitze- und Windverträglichkeit gelegt. Gehölzpflanzungen in Gruppen sorgen für eine Verbesserung der Lufthygiene und fungieren als Staubfilter. Es wurden zudem großflächige Wildblumenwiese angelegt, die die Diversität der Flora und Fauna unterstützen und somit Nahrung für Bienen und andere Insekten bieten. Die Bäume, Sträucher und Bodendecker begleiten den Fuß- und Radweg einschließlich der Aufenthaltsbereiche, wodurch eine Qualifizierung unter freiraumplanerischen Aspekten erreicht wird.

Die Begrünung der ehemaligen Brachfläche sorgt damit für eine starke Steigerung der Aufenthaltsqualität in Bahnhofsnähe, eine verbindende Funktion der zentralen Fläche durch den Fuß- und Radweg bei gleichzeitiger Schaffung von Artenvielfalt und Lebendigkeit des Naturraums.

Um die Versiegelung von Flächen im Bahnhofsumfeld auch in Bezug auf den Neubau von Gebäuden so niedrig wie möglich auszugestalten, soll eine mögliche verpflichtende Dachbegrünung sowie der Einsatz von Photovoltaik zur Energieerzeugung geprüft werden. Grundsätzlich soll idealerweise nicht nur den energetischen Mindeststandards bei Neubauten entsprochen werden, sondern diese, wenn möglich, deutlich darüber hinaus umgesetzt werden. Im Hinblick auf das Ziel des Bundes, sowie Land, Kreis und der Stadt Heide selbst möglichst zeitnah die Klimaneutralität anzustreben, soll der Verzicht auf den Einsatz von fossilen Energieträgern angestrebt werden. Dies könnte bspw. in Bezug auf das Heizen durch den Einsatz von Fernwärme oder Wärmepumpen erreicht werden.

Des Weiteren adressiert der Rahmenplan die Belange des Umwelt- und Klimaschutzes, indem er darauf abzielt, die vom Verkehr ausgehenden Negativfolgen zu minimieren. Der zugrundeliegende Gedanke basiert auf einer besseren Verbindung der verschiedenen Verkehrsarten. Der Anspruch, den Verkehr möglichst auf den Fußgänger-, Fahrrad- und öffentlichen Personennahverkehr zu verlagern und die ausgestoßenen Schadstoffe des motorisierten Individualverkehrs zu verringern, ist allen Maßnahmen gemein. 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 die Grundlage für den Umstieg auf den Umweltverbund in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof. Allein die Zusammenlegung des Zentralen Omnibus Bahnhofs (ZOB) bewirkt eine Optimierung der betrieblichen Organisation des ÖPNV, so dass mit einer Erhöhung der Fahrgastzahlen zu rechnen ist.

Es ist vorgesehen die Anzahl von Parkplätzen lediglich in der Höhe zu schaffen, die für die Nutzung der Verkehrsträger notwendig sind. Bei den geplanten Parkflächen handelt es sich um Bereiche für Taxis, Menschen mit Behinderungen, Carsharing sowie Hol- und Bringverkehre (Kiss+Ride bzw. Kurzzeitparker) in direkter Bahnhofsnähe. Zusätzlich dazu sind im Bahnhofsumfeld auch Park+Ride Parkplätze vorgesehen, die sich insbesondere an Pendler richten, die die Plätze tagsüber verwenden.

den können, um mit anderen Verkehrsträgern (Bus und Bahn) ihre Arbeitsplätze außerhalb Heides zu erreichen. Die Installation von E-Ladestationen im Bereich der Park+Ride Flächen ist im Rahmen einer Bedarfsanalyse zu prüfen und mit dem Bestand im Stadtgebiet abzugleichen. Die Installation einer Überdachung mit Photovoltaikanlagen zur Stromerzeugung ist in diesem Bereich ebenfalls denkbar. Die Flächenversiegelung ist auf das Mindestmaß zu begrenzen und daher möglichst wasserdurchlässigen Materialien auszuführen. Grundsätzlich soll durch die Begrenzung der Parkflächen auf die notwendige Anzahl zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit ein Verzicht des MIV und ein Umstieg auf alternative Verkehrsarten unterstützt werden.

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 erhält hier den Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Die Aufenthaltsqualität wird durch die Maßnahmen gesteigert und die Verkehrssicherheit erheblich verbessert, so dass langfristig ein absoluter wie auch relativer Anstieg der umweltfreundlichen Verkehrsträger in der Innenstadt erwartet wird. Durch die Reduzierung von zahlreichen Verkehrsinseln am Wulf-Isebrand-Platz sowie am Knoten Bahnhofstraße/Brahmsstraße hin zu einer schlanken, geordneten Lösung wird sichergestellt, dass die Überplanung der verkehrlichen Knotenpunkte nicht zulasten der direkten Querungsmöglichkeiten für den Fußgänger- und Radverkehr konzipiert werden. Hierdurch wird unter anderem eine geradlinige und attraktive Wegeverbindung zwischen Wasserturm/Ostpool und Friedrichstraße geschaffen.

Weiterhin förderlich für den Radverkehr sind die Maßnahmen am Bahnhofsgang und in der Brahmsstraße, 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. Unterstützend wirkt sich in diesem Zusammenhang außerdem auch die geplante Fahrradstation in direkter Nähe zum Bahnhofsgebäude aus. Diese soll neben Abstellmöglichkeiten ggf. auch Reparaturmöglichkeiten bieten, um die Nutzung des Rads im zentralen städtischen Bereich zu stärken.

Die Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen wird im Rahmen der Konkretisierung der Planung jeweils erneut hinsichtlich der Klimaverträglichkeit untersucht und dahingehend ausgerichtet. Demnach werden die umweltspezifischen Belange auf allen Ebenen der Planung berücksichtigt und orientieren sich an den derzeitigen und zukünftig zu erwartenden Begebenheiten.

3.1.7 Denkmalschutz

Die Erhebung und ggf. notwendige Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes ist inhaltlicher Bestandteil des zugrundeliegenden 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 6. 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. Auch der Marktplatz steht unter Denkmalschutz. 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 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 Bahnhofstraße/Brahmsstraße 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 der Radverkehr 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 sowie Familien.

Ein weiteres wichtiges Anliegen stellt das subjektive Sicherheitsempfinden für viele Zielgruppen bei der Fortbewegung im Stadtraum 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 verbreitert. 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 – bspw. 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 Beteiligung

Die Erarbeitung der Rahmenplan-Fortschreibung erfolgte im Zeitraum von November 2019 bis Juni 2022. Dem Erarbeitungsprozess liegt ein umfangreiches Beteiligungsverfahren zugrunde. In den folgenden Abschnitten wird die erfolgte Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange (TÖB) geschildert.

3.2.1 Beteiligung der Öffentlichkeit

Aufgrund der weitreichenden Einschränkungen infolge der Covid-19-Pandemie konnte keine Öffentlichkeitsbeteiligung in Form eines Vor-Ort-Termins durchgeführt werden. Stattdessen ist in der 30. Kalenderwoche auf der Homepage der Stadt Heide, im Bekanntmachungsblatt sowie in der lokalen Zeitung auf die Planung hingewiesen worden. Die Entwurfsunterlagen inklusive der (Teil-)Pläne waren auf der Homepage der Stadt Heide abrufbar. Die Rückmeldungsfrist datierte auf den 31. August 2020 (Kalenderwoche 36). Die Stellungnahmen wurden anonymisiert (Hinweise, wie z.B. Namen und Adressen, wurden entfernt). Die Zusammenstellung der Stellungnahmen bzw. deren Abwägung ist dem Anhang 4.7 „Abwägung der Rückmeldungen (TÖB und Öffentlichkeit)“ zu entnehmen.

3.2.2 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

In der 31. Kalenderwoche wurden die Träger öffentlicher Belange (TÖB) von der BIG-Städtebau als zuständiger Sanierungsträger der Stadt Heide via Mail adressiert und an der aktuellen Planung gemäß § 139 i. V. m § 4 Baugesetzbuch (BauGB) beteiligt. Die Rückmeldungsfrist datierte wie jene der Öffentlichkeitsbeteiligung auf

den 31. August 2020 (Kalenderwoche 36). Ebenso wurden diese Stellungnahmen zusammengestellt, abgewogen und sind im Anhang 4.7 „Abwägung der Rückmeldungen (TÖB und Öffentlichkeit)“ einsehbar.

3.3 Monitoring

Ein Monitoring dient laut Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein (StBauFR SH 2015, A 5.6.4 (1)) zur Steuerung der Umsetzung und zur Überprüfung der Zielerreichung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme.

In der Rahmenplan-Fortschreibung werden Entwicklungsziele sowie konkrete Maßnahmen formuliert, die für das Monitoring über den gesamten Bearbeitungszeitraum der Gesamtmaßnahme zu betrachten sind. Für ein Gelingen des geplanten Umsetzungsprozesses ist eine kontinuierliche und systematische Überprüfung der Zielerreichung notwendig. Dies bedeutet, dass die Realisierung und die Wirksamkeit der umzusetzenden Maßnahmen im Hinblick auf die definierten Entwicklungsziele für das „Bahnhofsumfeld“ regelmäßig zu überprüfen und zu bewerten sind.

Der Stadt und den weiteren beteiligten Akteuren ermöglicht dieser Evaluierungsprozess die Chance rechtzeitig auf sich ändernde Rahmenbedingungen oder Fehler in der Planung zu reagieren und ggf. gegenzusteuern.

Der hier vorgeschlagene Evaluierungsprozess unterteilt sich in zwei Ebenen: Das Monitoring der Zielerreichung und das Monitoring der Umsetzung. Für das Monitoring der Zielerreichung wurden den Handlungsfeldern und Entwicklungszielen Indikatoren zugeordnet, die den Erfolg der Durchführung von Maßnahmen messbar machen. Die Indikatoren können ggf. im Betrachtungszeitraum angepasst werden, falls bspw. neue Datengrundlagen zur Verfügung stehen.

Auf der zweiten Betrachtungsebene erfasst das Monitoring der Umsetzung den Stand der Durchführung von zentralen Maßnahmen oder Maßnahmentypen in den einzelnen Handlungsfeldern. Auf dieser Ebene werden alle vorgesehenen Maßnahmen mit einer groben Beschreibung, dem Stand der Durchführung und dem geplanten Umsetzungszeitraum dargestellt. Die Darstellung ermöglicht eine Übersicht über den Stand der einzelnen Maßnahmen, nächste Planungsschritte sowie ggf. mögliche Probleme bei der Umsetzung.

Grundlage der Evaluierung ist eine jährlich stattfindende Aktualisierung der Daten der beiden Betrachtungsebenen, wobei diese im Zuge der Interpretation miteinander in Verbindung gesetzt und ausgewertet werden. Da die Betrachtung langfristig angelegt ist, entsteht eine fortlaufende Datenbasis mit Referenzwerten. Anhand der Datenbasis der Indikatoren (Ebene der Zielerreichung) sollen Rückschlüsse daraus gezogen werden, ob die durchgeführten Maßnahmen (Ebene der Umsetzung) ausreichend sind, um eine Behebung der städtebaulichen Missstände und Mängel zu bewirken. Nach der Umsetzung einer Maßnahme sollten demnach Änderungen

der Messwerte der thematisch im Zusammenhang stehenden Indikatoren in den Folgejahren nachzuweisen sein.

Die Interpretation und Einordnung der gesammelten Daten auf Ebene der Rahmenbedingungen ist dabei ausschlaggebend, um Einflüsse herausfiltern zu können, die nicht auf die geförderten Maßnahmen zurückzuführen sind. So können bspw. allgemeine Trends oder äußere Faktoren der Grund (bspw. Steigerung der ÖPNV-Nutzer durch die Einführung eines Job Tickets) für eine positive/negative Entwicklung sein und bei ausschließlicher Betrachtung der Messwerte zu Fehlinterpretationen führen.

Eine Erreichung der Entwicklungsziele bedeutet, dass zuvor festgestellte Mängel zum Großteil durch die umgesetzten Maßnahmen behoben wurden. Sollten sich die durchgeführten Maßnahmen als nicht zielführend erweisen, ist die städtebauliche Planung anzupassen.

Es wird vorgeschlagen, diese Selbstevaluierung im Zuge eines jährlich stattfindenden Reflexionstermins auch persönlich mit den Projektbeteiligten durchzuführen.

Eine Übersicht der Indikatoren und Interpretationshinweise für das Monitoring des Bahnhofsumfelds in Heide in tabellarischer Form für die Zielerreichung sowie die Umsetzung ist dem Anhang 4.8 „Monitoring“ zu entnehmen.

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

**FORTSCHREIBUNG DER RAHMENPLANUNG
 BAHNHOFSUMFELD HEIDE
 GESAMTKONZEPT**

LEGENDE

-  Gebäude im Bestand / Gebäude vor Realisierung
-  Gebäude in Planung - beispielhafte Baukörper (wohnverträgliche Nutzung bzw. Fahrradstation)
-  Baufeld in Planung
-  Entwicklungsfläche (Wohnen)
-  Abbruch gemäß § 147 BauGB
-  Gemischt genutzter Verkehrsbereich „Begegnungszone“ (Fuß- und Radverkehr, Bus, MIV)
-  Verkehrsberuhigter Bereich (Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h)
-  Fußgängerzone „Friedrichstraße“
-  Marktplatz
-  Fuß- und Radweg
-  Straße
-  befahrbarer Weg für Sonderzwecke mit Poller (z. B. Ver- und Entsorgung, Lieferverkehr)
-  Parkplätze
-  Grün- und Freiräume
-  Bäume
-  Gewässer (Neue Anlage bzw. Ostpool)
-  Grenze Sanierungsgebiet „Bahnhofsumfeld“
-  neue Grenze Stadtbaugebiet „Erweitertes Bahnhofsumfeld“
-  bestehende Grenze Stadtbaugebiet „Erweitertes Bahnhofsumfeld“

TEILPLÄNE

Ergänzend zu diesem Gesamtkonzept wurden sechs vertiefende Teilpläne erarbeitet:

- Teilplan 1 - Bestand
- Teilplan 2 - Gestaltung
- Teilplan 3 - Durchführung
- Teilplan 4 - Nutzung
- Teilplan 5 - Verkehr
- Teilplan 6 - Grün (Freiräume)

Das Gesamtkonzept stellt die städtebauliche Entwicklung für den Geltungsbereich des Stadtbaugebietes „Erweitertes Bahnhofsumfeld“ perspektivisch dar. Die planerischen Grundgedanken greifen die räumlich übergeordneten Zusammenhänge auf. Alle dargestellten Inhalte sind als Empfehlung zu betrachten. Die Umsetzbarkeit der Straßenquerschnitte, Abstände, Kurven etc. ist grundsätzlich möglich, bedarf bei der Realisierung aber einer vertiefenden Betrachtung in weiteren Planungsschritten. Ebenso sind bei der Umsetzung alternative Bauweisen möglich, sofern sie den Zielen und Inhalten der Gesamtkonzeption für die Rahmenplan-Fortschreibung nicht entgegenstehen.

Die Bezifferung der Maßnahmen 1 bis 12 orientiert sich hinsichtlich der Nummerierung an der Reihenfolge des bestehenden Rahmenplans aus dem Jahr 2014. Dessen Ordnung nahm eine zeitliche Priorisierung der Maßnahmen vor. Je kleiner die Zahl, desto höher die Priorität der entsprechenden Maßnahme.

Die Teilpläne treffen Aussagen zu vertiefenden Aspekten der städtebaulichen Planung. Sie sind thematisch und enthalten Informationen, die unter der Prämisse der Übersichtlichkeit, nicht im Gesamtkonzept dargestellt sind.



PLANERISCHE GRUNDGEDANKEN

Der ZOB wird an die westliche Bahnhofseite verlagert.

Der Bahnhofsvorplatz wird unter Berücksichtigung der langfristig bestehenden Randbebauung städtebaulich neu geordnet.

In unmittelbarer Nähe zum westseitigen Bahnhofsbereich werden die für den Bahnbetrieb notwendigen Zusatzfunktionen wie P+R, B+R, Kurzzeitparken und Taxi realisiert.

Der Rahmenplan trägt wesentlich zu einer stärkeren Verknüpfung der innenstadtnahen Freiräume und ihrer gestalterischen Qualifizierung bei. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf der Verbindungsachse zwischen dem Bahnhof und der Fußgängerzone Friedrichstraße. Der Stadtraum erfährt eine einheitliche Gestaltung, die den Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmer/-innen in Bezug auf die Funktionen „Verkehrsverknüpfung“ und „Aufenthalt“ gleichermaßen gerecht wird.

MAßNAHMEN

1) Verknüpfungsanlage/ZOB
 Der neue ZOB wird um zusätzliche Bushaltestellen auf der gegenüberliegenden Seite des Kombibahnsteigs erweitert. Die Einstiegsbereiche erhalten überdachte Wartebereiche. Entlang der Verknüpfungsanlage zieht sich außerdem ein Fuß- und Radweg, der im Zuge der Umsetzung der Wegeverbindung fortgeführt wurde und den Bahnhof in Richtung Süden mit der Kreuzstraße verbindet.

2) Bahnhofsvorplatz
 Unter Berücksichtigung der umliegenden Straßen ist der neue Bahnhofsvorplatz dreieckig um ein zentrales Baufeld für das neue Rathaus oder für eine andere öffentliche bzw. sonstige Nutzung ausgerichtet. Das Baufeld ermöglicht die Konfiguration verschiedener architektonischer Ideen. Die mögliche Kubatur ergibt unterschiedliche Konsequenzen für den Zugang, die Tiefgarage und die innere Organisation. Der Bau muss auf objektplanarischer Ebene konkretisiert werden. Die nördliche Baugrenze des Baufeldes orientiert sich an der gegenüberliegenden Grundstücksgrenze. Zwischen den beiden Grundstücken verläuft weiterhin die Güterstraße. Die Fahrbahnbreite wird hier auf das nötige Maß reduziert und die Gehwege werden beidseitig verbreitert. Entlang der nördlichen Fahrbahn sind Pkw-Stellplätze in Längsaufstellung sowie Behindertenstellplätze nahe des Bahnhofseingangs vorgesehen.

Im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb werden die Zusatzfunktionen in Form von Stellplätzen für Kiss+Ride bzw. Taxi mit Zugang zum Bahnsteig, Stellplätzen für das Kurzzeitparken, Motorradstellplätzen, Stellplätzen für das Car-Sharing sowie eine Fahrradstation im nördlich Bereich der Verknüpfungsanlage realisiert.

Im nordwestlichen Bereich ist der Neubau für eine wohnverträgliche Nutzung vorgesehen. Komplettiert wird die westliche Grenze des Bahnhofsvorplatzes durch eine Park+Ride-Anlage. Die Verkehrserschließung erfolgt ausschließlich über eine neue von der Güterstraße abgehende Wegeverbindung. Entlang dieser befinden sich je Fahrtrichtung weitere Pkw-Stellplätze in Längsaufstellung. Sowohl östlich der P+R-Anlage als auch südlich des zentralen Baufeldes sieht die Fortschreibung die perspektivische Ausweisung einer Entwicklungsfläche für Wohnen/Gewerbe vor. Der Straßenraum, bestehend aus der Güterstraße und der von ihr abgehenden Wegeverbindung einschließlich des zentralen Baufeldes für den Neubau eines Rathauses oder einer sonstigen Nutzung, wird in eine Begegnungszone eingebettet. Die Begegnungszone bedingt die Festlegung eines verkehrsberuhigten Bereiches mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf max. 20km/h und „rechts vor links“. Ausgeklammert hiervon ist die von der Güterstraße abgehende Wegeverbindung.

3) Empfangsanlage Bahnhof-Ostseite (bereits erfolgt)
 Die Realisierung der B+R-Plätze wird außerhalb der Rahmenplan-Fortschreibung im Zuge des Städtebauförderprogramms „Rüdorfer Kamp“ vollzogen. Die Maßnahme ist nicht länger Bestandteil der Rahmenplanung.

4) Bahnhofsgang
 Die Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Bahnhofstraße wird neugestaltet. Der Bodenbelag wird erneuert und die Befplanzung entlang des Bahnhofsgangs ausgericht, so dass dieser Raum eine freundliche Gestaltung erfährt.

5) Bebauung des ehemaligen ZOB
 Die Nutzbarmachung der innerstädtischen Fläche am bestehenden ZOB wird von privater Seite unter dem Projekt „Neubau einer Hotelanlage“ und durch den Bebauungsplan Nr. 76 vorangetrieben. Geplant sind zwei Solitärbauten, wovon der östliche Bau eine Hotelnutzung mit Tiefgarage und der westliche Bau die Nutzung für ein Boardinghouse vorsieht. Die Osterweide wird für den Fuß- sowie Ver- und Entsorgungverkehr geöffnet. Die südseitige Erschließung über die B 203 ist ausschließlich für den Fußgängerverkehr vorgesehen.

6) P+R-Anlage Rüdorfer Straße östlich der Gleise (bereits erfolgt)
 Nördlich der Bahnhofsunterführung sind bereits 150 Stellplätze unabhängig vom Programm Stadtbau West errichtet worden.

7) Rüdorfer Straße (wird nicht weiter verfolgt)
 Die Maßnahme ist nicht länger Bestandteil der Rahmenplanung und wird im Zuge der städtebaulichen Gesamtmaßnahme „Rüdorfer Kamp“ fortgeführt.

8) Wegeverbindung Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage
 Parallel zur Westseite der Gleise wird eine Fuß- und Radwegeverbindung geschaffen. Das ehemalige Bahnwärterhaus im südlichen Bereich wird abgebrochen. Die Wegeverbindung wird durch drei Aufenthaltsbereiche mit dem Fokus auf Sport, Freizeit bzw. Aufenthalt sowie durch begleitenden Baumreihen gegliedert.

9) Lüttenheid / Wulf-Isbrand-Platz / Friedrichstraße
 Die vom Bahnhof ausgehende Begegnungszone wird auf den Bereich des Wulf-Isbrand-Platzes als fußgängerfreundlich gestalteter Stadtraum erweitert. Der Übergang in die Friedrichstraße bzw. der Knotenpunkt Bahnhofstraße / Brahmstraße markieren die nördliche Grenze der Begegnungszone. Die Gestaltung der Begegnungszone obliegt dem Gebot der einheitlichen Oberflächengestaltung (wie am Bahnhofsvorplatz). Die Fahrbahnbreite wird auf das nötige Maß reduziert und die Fahrbahnhöhe mit dem Gehweg angeglichen. Darüber hinaus wird die zulässige Geschwindigkeit auf 20km/h begrenzt, während das Gebot „rechts vor links“ flächendeckend am Wulf-Isbrand-Platz gilt. Die raumbildende Struktur wird durch die beidseitig der Fahrbahn gestalteten Grüninseln mit integrierten Sitzgelegenheiten geprägt. Der ruhende Verkehr wird innerhalb des verkehrsberuhigten Bereiches am Fahrbahnrand über entsprechende Markierungen für 20 Stellplätze organisiert. Diese befinden sich zu je vier Einheiten in Queraufstellung.

10) Knoten Bahnhofstraße (B203) und Brahmstraße (L150)
 Der Knotenpunkt Bahnhofstraße/Brahmstraße wird unter dem Aspekt der räumlichen Trennung und der raumgreifenden Gestaltung neu geordnet. Der Kreuzungsbereich wird von der Bahnhofstraße abgehagen. Die Erreichbarkeit für Anlieger/-innen und Nutzende der Stellplätze an der Stadtbrücke wird ausschließlich über die Lerchenstraße organisiert. Die Anzahl der Fahrspuren und deren Flächenanspruchnahme wird reduziert. Die Verkehrsinseln werden auf ein notwendiges Maß reduziert.

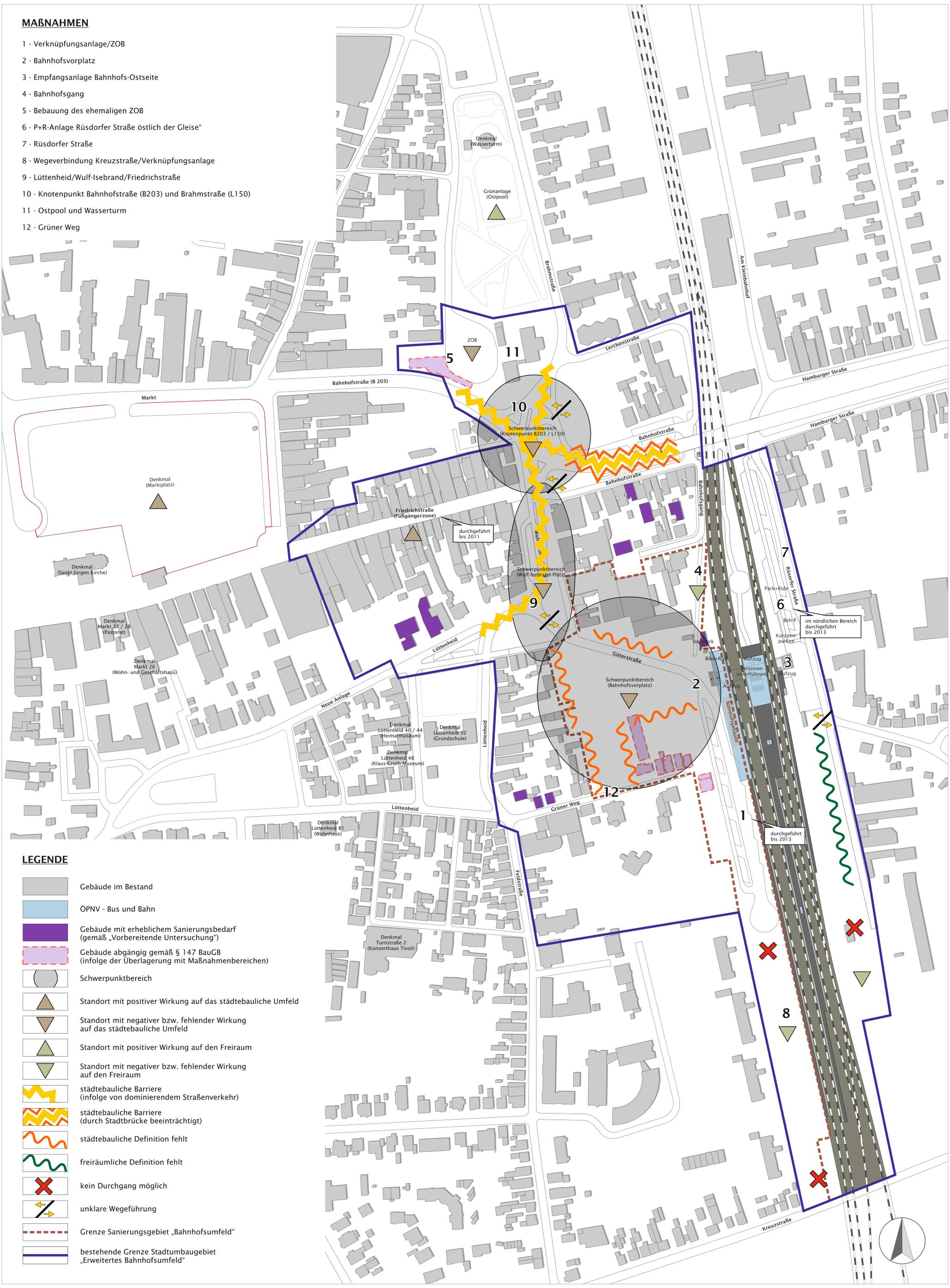
11) Ostpool und Wasserturm (wird nicht weiter verfolgt)
 Eine neue Wegeverbindung am bestehenden ZOB-Standort wird in der Rahmenplanung nicht weiter betrachtet.

12) Grüner Weg
 Die Straße wird saniert und neu gestaltet.



MAßNAHMEN

- 1 - Verknüpfungsanlage/ZOB
- 2 - Bahnhofsvorplatz
- 3 - Empfangsanlage Bahnhofs-Ostseite
- 4 - Bahnhofsgang
- 5 - Bebauung des ehemaligen ZOB
- 6 - P+R-Anlage Rüsdorfer Straße östlich der Gleise
- 7 - Rüsdorfer Straße
- 8 - Wegeverbindung Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage
- 9 - Lüttenheid/Wulf-Isebrand/Friedrichstraße
- 10 - Knotenpunkt Bahnhofstraße (B203) und Brahmstraße (L150)
- 11 - Ostpool und Wasserturm
- 12 - Grüner Weg

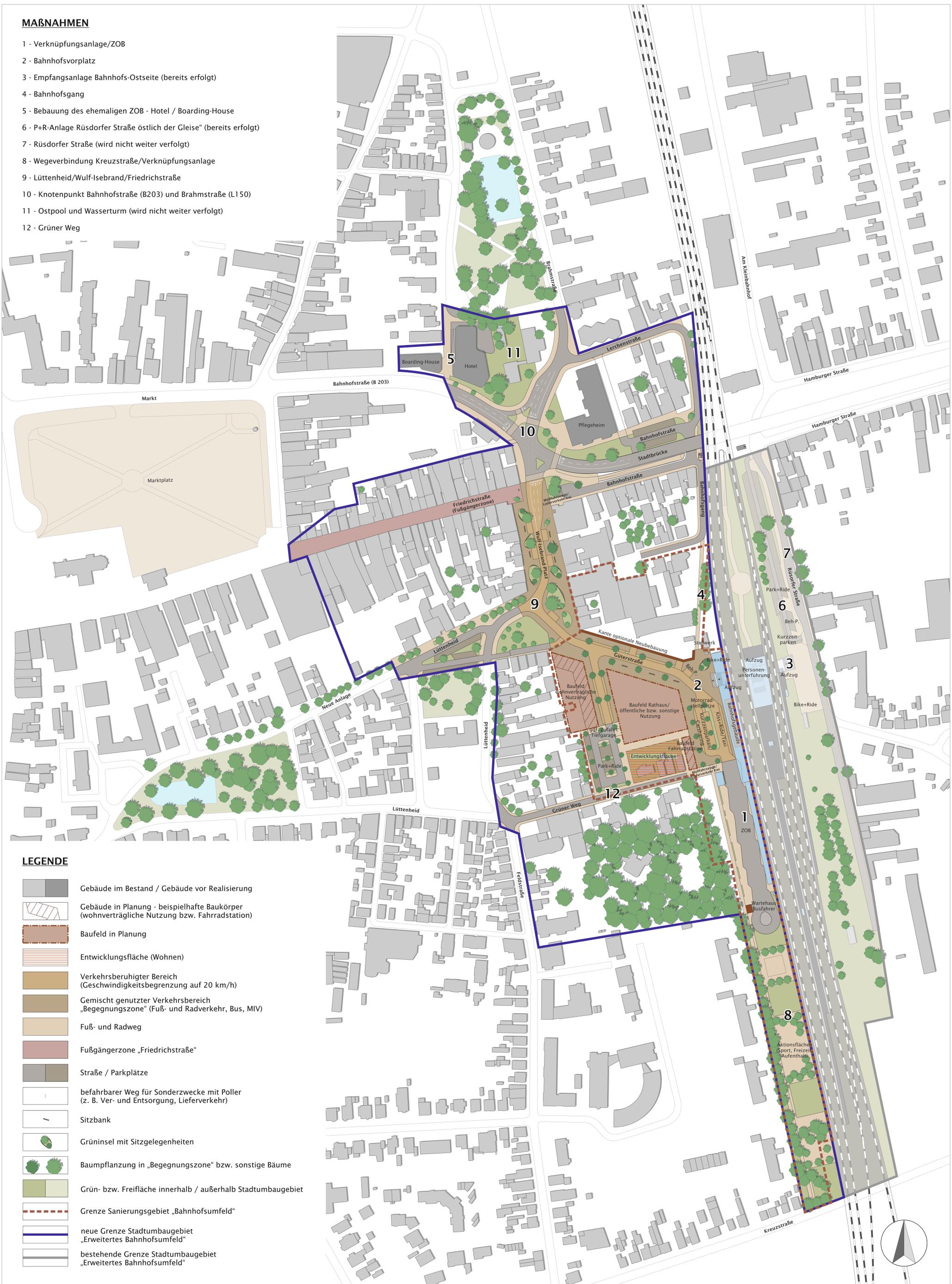


LEGENDE

- Gebäude im Bestand
- ÖPNV - Bus und Bahn
- Gebäude mit erheblichem Sanierungsbedarf (gemäß „Vorbereitende Untersuchung“)
- Gebäude abgängig gemäß § 147 BauGB (infolge der Überlagerung mit Maßnahmenbereichen)
- Schwerpunktbereich
- Standort mit positiver Wirkung auf das städtebauliche Umfeld
- Standort mit negativer bzw. fehlender Wirkung auf das städtebauliche Umfeld
- Standort mit positiver Wirkung auf den Freiraum
- Standort mit negativer bzw. fehlender Wirkung auf den Freiraum
- städtebauliche Barriere (infolge von dominierendem Straßenverkehr)
- städtebauliche Barriere (durch Stadtbrücke beeinträchtigt)
- städtebauliche Definition fehlt
- freiräumliche Definition fehlt
- kein Durchgang möglich
- unklare Wegführung
- Grenze Sanierungsgebiet „Bahnhofsumfeld“
- bestehende Grenze Stadtumbaugebiet „Erweitertes Bahnhofsumfeld“

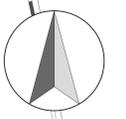
MAßNAHMEN

- 1 - Verknüpfungsanlage/ZOB
- 2 - Bahnhofsvorplatz
- 3 - Empfangsanlage Bahnhofs-Ostseite (bereits erfolgt)
- 4 - Bahnhofsgang
- 5 - Bebauung des ehemaligen ZOB - Hotel / Boarding-House
- 6 - P+R-Anlage Rüsdorfer Straße östlich der Gleise (bereits erfolgt)
- 7 - Rüsdorfer Straße (wird nicht weiter verfolgt)
- 8 - Wegeverbindung Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage
- 9 - Lüttenheid/Wulf-Isebrand/Friedrichstraße
- 10 - Knotenpunkt Bahnhofstraße (B 203) und Brahmstraße (L 150)
- 11 - Ostpool und Wasserturm (wird nicht weiter verfolgt)
- 12 - Grüner Weg



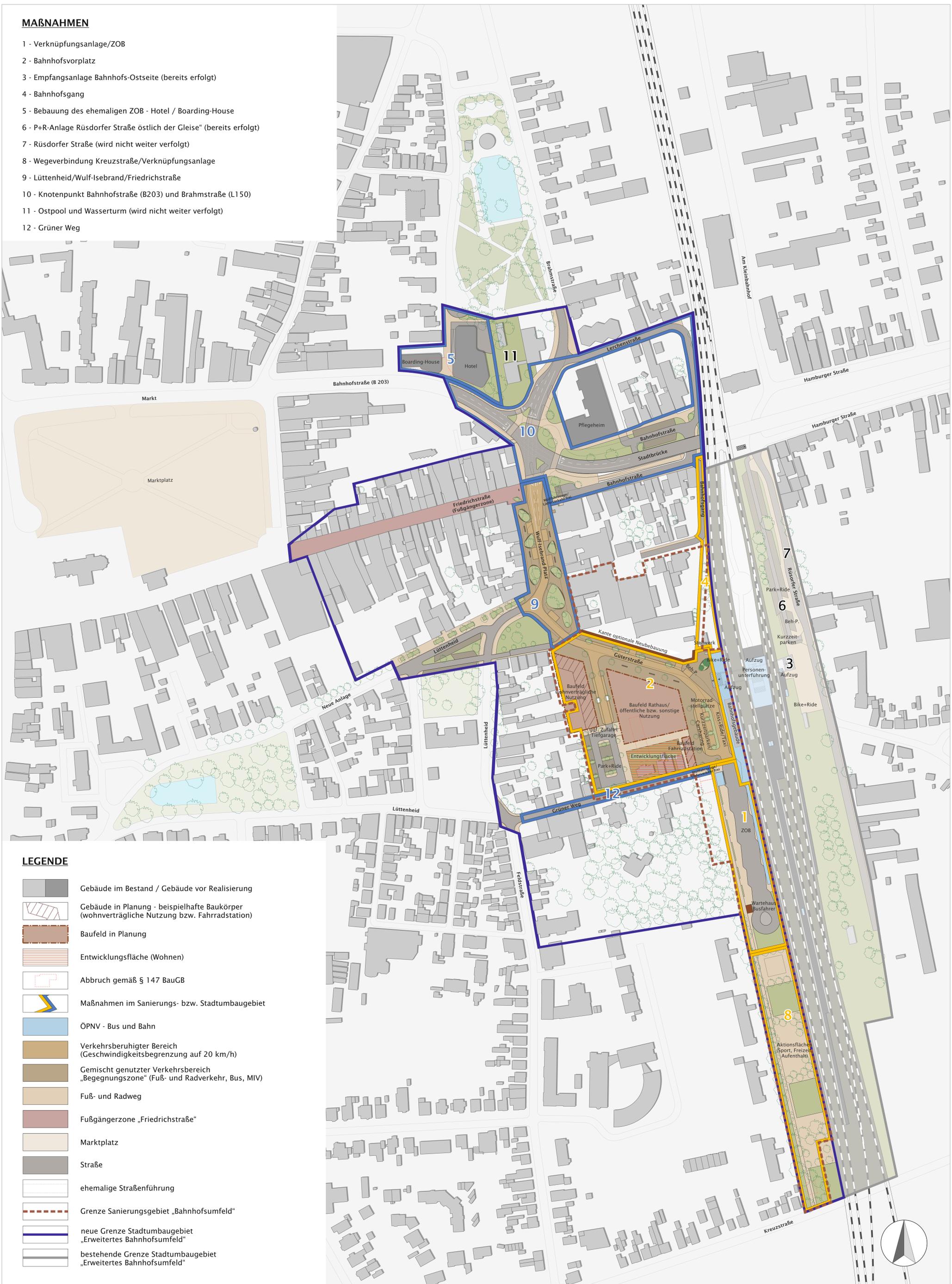
LEGENDE

- Gebäude im Bestand / Gebäude vor Realisierung
- Gebäude in Planung - beispielhafte Baukörper (wohnverträgliche Nutzung bzw. Fahrradstation)
- Baufeld in Planung
- Entwicklungsfläche (Wohnen)
- Verkehrsberuhigter Bereich (Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h)
- Gemischt genutzter Verkehrsbereich „Begegnungszone“ (Fuß- und Radverkehr, Bus, MIV)
- Fuß- und Radweg
- Fußgängerzone „Friedrichstraße“
- Straße / Parkplätze
- befahrbarer Weg für Sonderzwecke mit Poller (z. B. Ver- und Entsorgung, Lieferverkehr)
- Sitzbank
- Grüninsel mit Sitzgelegenheiten
- Baumpflanzung in „Begegnungszone“ bzw. sonstige Bäume
- Grün- bzw. Freifläche innerhalb / außerhalb Stadtumbaugebiet
- Grenze Sanierungsgebiet „Bahnhofsumfeld“
- neue Grenze Stadtumbaugebiet „Erweitertes Bahnhofsumfeld“
- bestehende Grenze Stadtumbaugebiet „Erweitertes Bahnhofsumfeld“



MAßNAHMEN

- 1 - Verknüpfungsanlage/ZOB
- 2 - Bahnhofsvorplatz
- 3 - Empfangsanlage Bahnhofs-Ostseite (bereits erfolgt)
- 4 - Bahnhofsgang
- 5 - Bebauung des ehemaligen ZOB - Hotel / Boarding-House
- 6 - P+R-Anlage Rüsdorfer Straße östlich der Gleise (bereits erfolgt)
- 7 - Rüsdorfer Straße (wird nicht weiter verfolgt)
- 8 - Wegeverbindung Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage
- 9 - Lüttenheid/Wulf-Isebrand/Friedrichstraße
- 10 - Knotenpunkt Bahnhofstraße (B203) und Brahmstraße (L150)
- 11 - Ostpool und Wasserturm (wird nicht weiter verfolgt)
- 12 - Grüner Weg

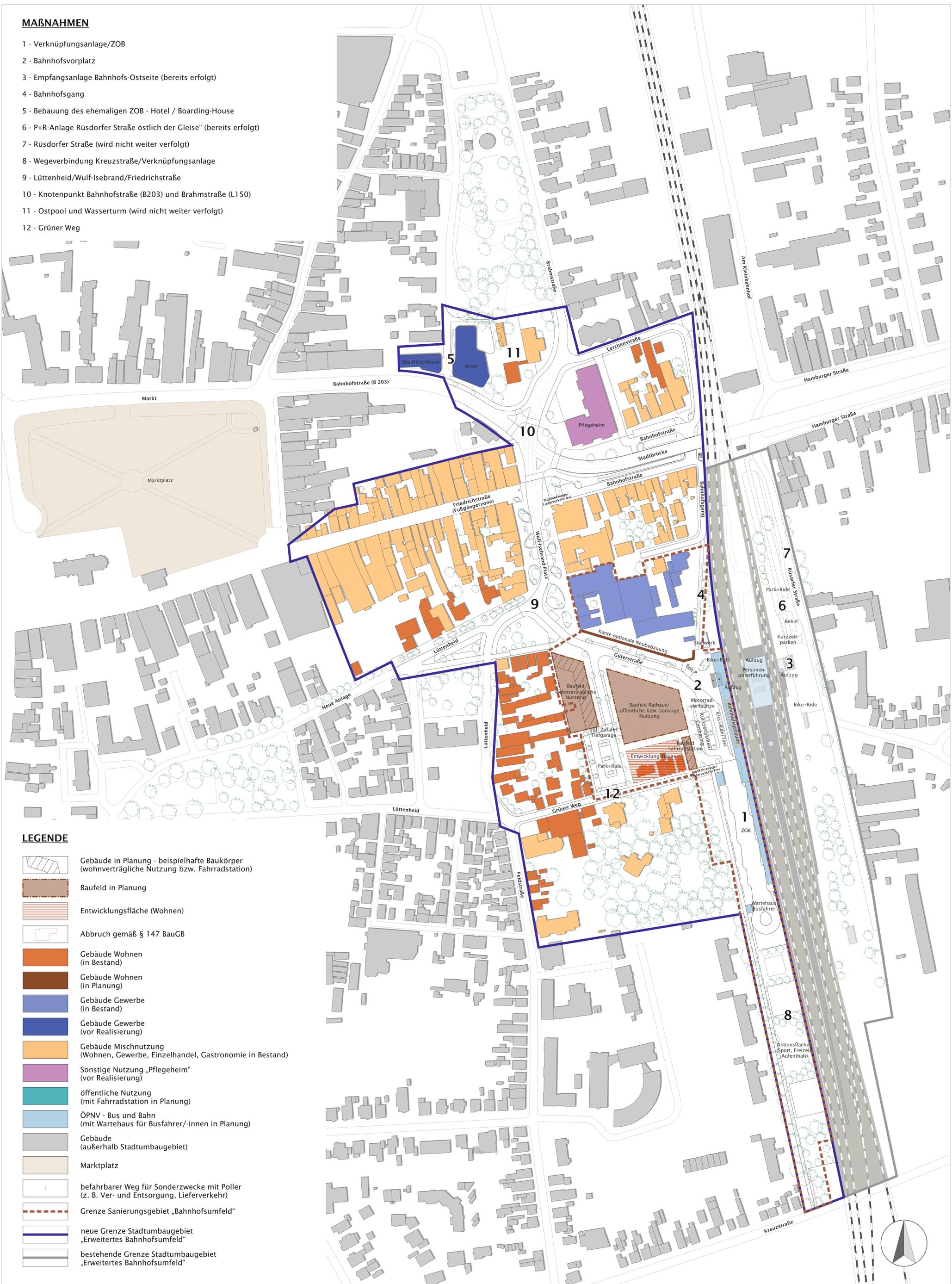


LEGENDE

- Gebäude im Bestand / Gebäude vor Realisierung
- Gebäude in Planung - beispielhafte Baukörper (wohnverträgliche Nutzung bzw. Fahrradstation)
- Baufeld in Planung
- Entwicklungsfläche (Wohnen)
- Abbruch gemäß § 147 BauGB
- Maßnahmen im Sanierungs- bzw. Stadumbauegebiet
- ÖPNV - Bus und Bahn
- Verkehrsberuhigter Bereich (Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h)
- Gemischt genutzter Verkehrsbereich „Begegnungszone“ (Fuß- und Radverkehr, Bus, MIV)
- Fuß- und Radweg
- Fußgängerzone „Friedrichstraße“
- Marktplatz
- Straße
- ehemalige Straßenführung
- Grenze Sanierungsgebiet „Bahnhofsumfeld“
- neue Grenze Stadumbauegebiet „Erweitertes Bahnhofsumfeld“
- bestehende Grenze Stadumbauegebiet „Erweitertes Bahnhofsumfeld“

MAßNAHMEN

- 1 - Verknüpfungsanlage/ZOB
- 2 - Bahnhofsvorplatz
- 3 - Empfangsanlage Bahnhofs-Ostseite (bereits erfolgt)
- 4 - Bahnhofsgang
- 5 - Bebauung des ehemaligen ZOB - Hotel / Boarding-House
- 6 - P+R-Anlage Rüsdorfer Straße östlich der Gleise (bereits erfolgt)
- 7 - Rüsdorfer Straße (wird nicht weiter verfolgt)
- 8 - Wegeverbindung Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage
- 9 - Lüttenheid/Wulf-Isebrand/Friedrichstraße
- 10 - Knotenpunkt Bahnhofstraße (B203) und Brahmstraße (L150)
- 11 - Ostpool und Wasserturm (wird nicht weiter verfolgt)
- 12 - Grüner Weg



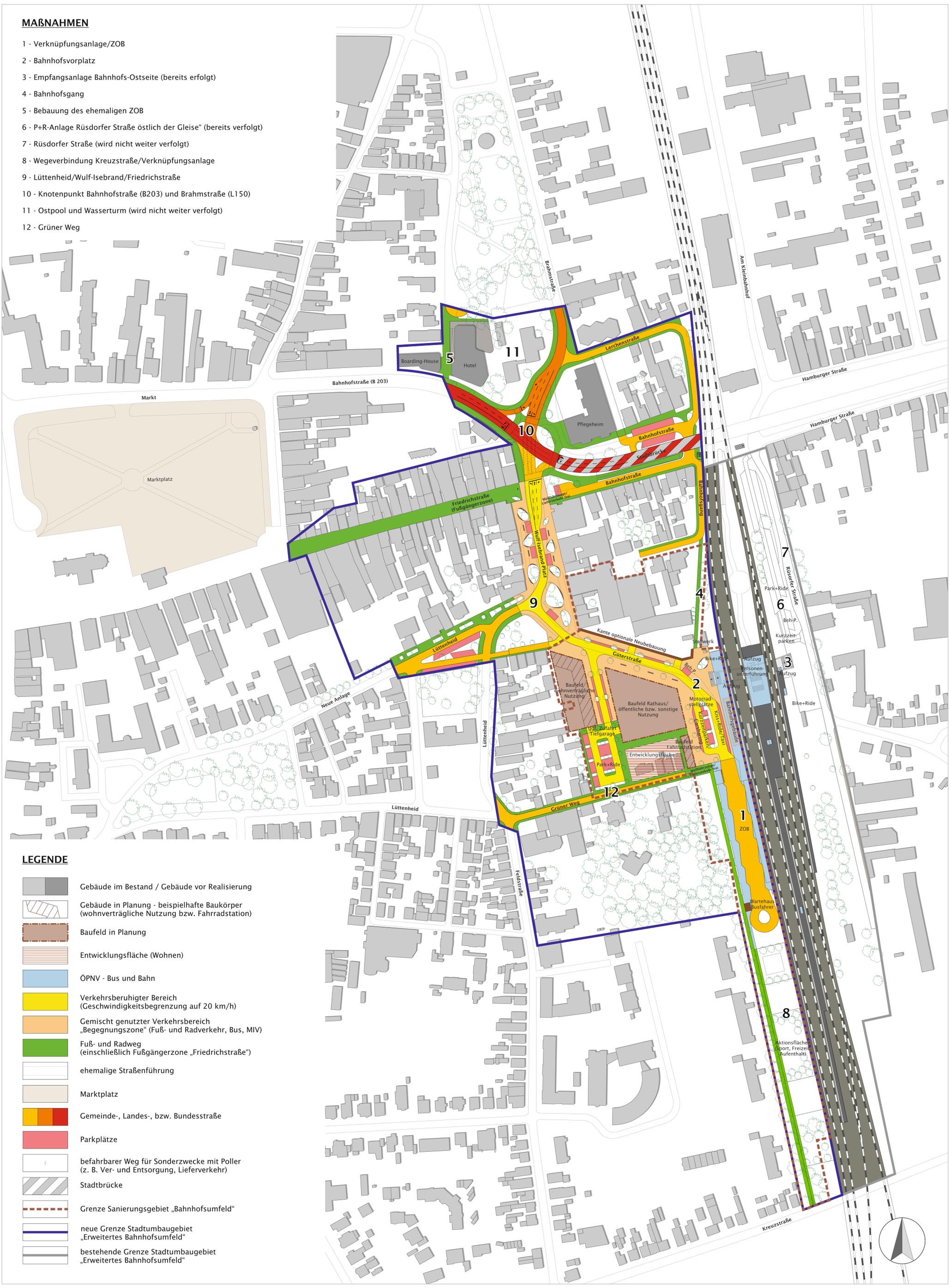
LEGENDE

- Gebäude in Planung - beispielhafte Baukörper (wohnverträgliche Nutzung bzw. Fahrradstation)
- Baufeld in Planung
- Entwicklungsfläche (Wohnen)
- Abbruch gemäß § 147 BauGB
- Gebäude Wohnen (in Bestand)
- Gebäude Wohnen (in Planung)
- Gebäude Gewerbe (in Bestand)
- Gebäude Gewerbe (vor Realisierung)
- Gebäude Mischnutzung (Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel, Gastronomie in Bestand)
- Sonstige Nutzung „Pflegeheim“ (vor Realisierung)
- öffentliche Nutzung (mit Fahrradstation in Planung)
- ÖPNV - Bus und Bahn (mit Wartehaus für Busfahrer/-innen in Planung)
- Gebäude (außerhalb Stadtumbaugebiet)
- Marktplatz
- befahrbarer Weg für Sonderzwecke mit Poller (z. B. Ver- und Entsorgung, Lieferverkehr)
- Grenze Sanierungsgebiet „Bahnhofsumfeld“
- neue Grenze Stadtumbaugebiet „Erweitertes Bahnhofsumfeld“
- bestehende Grenze Stadtumbaugebiet „Erweitertes Bahnhofsumfeld“



MAßNAHMEN

- 1 - Verknüpfungsanlage/ZOB
- 2 - Bahnhofsvorplatz
- 3 - Empfangsanlage Bahnhofs-Ostseite (bereits erfolgt)
- 4 - Bahnhofsgang
- 5 - Bebauung des ehemaligen ZOB
- 6 - P+R-Anlage Rüsdorfer Straße östlich der Gleise (bereits verfolgt)
- 7 - Rüsdorfer Straße (wird nicht weiter verfolgt)
- 8 - Wegeverbindung Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage
- 9 - Lüttenheid/Wulf-Isebrand/Friedrichstraße
- 10 - Knotenpunkt Bahnhofstraße (B203) und Brahmstraße (L150)
- 11 - Ostpool und Wasserturm (wird nicht weiter verfolgt)
- 12 - Grüner Weg



LEGENDE

- Gebäude im Bestand / Gebäude vor Realisierung
- Gebäude in Planung - beispielhafte Baukörper (wohnverträgliche Nutzung bzw. Fahrradstation)
- Baufeld in Planung
- Entwicklungsfläche (Wohnen)
- ÖPNV - Bus und Bahn
- Verkehrsberuhigter Bereich (Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h)
- Gemischt genutzter Verkehrsbereich „Begegnungszone“ (Fuß- und Radverkehr, Bus, MIV)
- Fuß- und Radweg (einschließlich Fußgängerzone „Friedrichstraße“)
- ehemalige Straßenführung
- Marktplatz
- Gemeinde-, Landes-, bzw. Bundesstraße
- Parkplätze
- befahrbarer Weg für Sonderzwecke mit Poller (z. B. Ver- und Entsorgung, Lieferverkehr)
- Stadtbrücke
- Grenze Sanierungsgebiet „Bahnhofsumfeld“
- neue Grenze Stadtumbaugebiet „Erweitertes Bahnhofsumfeld“
- bestehende Grenze Stadtumbaugebiet „Erweitertes Bahnhofsumfeld“



MAßNAHMEN

- 1 - Verknüpfungsanlage/ZOB
- 2 - Bahnhofsvorplatz
- 3 - Empfangsanlage Bahnhofs-Ostseite (bereits erfolgt)
- 4 - Bahnhofsgang
- 5 - Bebauung des ehemaligen ZOB
- 6 - P+R-Anlage Rüsdorfer Straße östlich der Gleise (bereits erfolgt)
- 7 - Rüsdorfer Straße (wird nicht weiter verfolgt)
- 8 - Wegeverbindung Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage
- 9 - Lüttenheid/Wulf-Isebrand/Friedrichstraße
- 10 - Knotenpunkt Bahnhofstraße (B203) und Brahmstraße (L150)
- 11 - Ostpool und Wasserturm (wird nicht weiter verfolgt)
- 12 - Grüner Weg



LEGENDE

- Gebäude im Bestand / Gebäude vor Realisierung
- Gebäude in Planung - beispielhafte Baukörper (wohnverträgliche Nutzung bzw. Fahrradstation)
- Baufeld in Planung
- Entwicklungsfläche (Wohnen)
- Verkehrsberuhigter Bereich (Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h)
- Gemischt genutzter Verkehrsbereich „Begegnungszone“ (Fuß- und Radverkehr, Bus, MIV)
- Fuß- und Radweg
- Fußgängerzone „Friedrichstraße“
- Baumpflanzung in „Begegnungszone“ bzw. im „Bahnhofsumfeld“
- Bäume
- Grün- bzw. Freifläche
- Grün- bzw. Freifläche außerhalb des Stadtumbaugebiets
- Gewässer
- Grünachse
- Grenze Sanierungsgebiet „Bahnhofsumfeld“
- neue Grenze Stadtumbaugebiet „Erweitertes Bahnhofsumfeld“
- bestehende Grenze Stadtumbaugebiet „Erweitertes Bahnhofsumfeld“

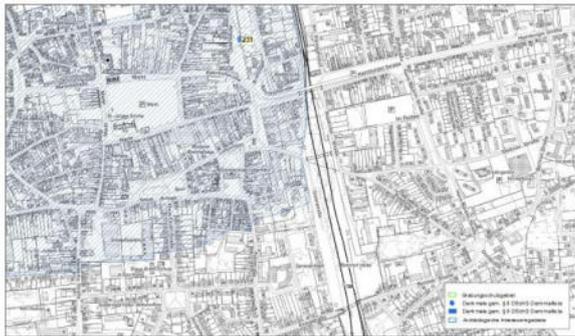
4.7 Abwägung der Rückmeldungen (TÖB und Öffentlichkeit)

Übersicht Rückmeldungen aus der Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit (Stand: 09.09.2020)

Lfd. Nr.:	Datum	Institution/ Öffentlichkeit	Keine Äußerung	Anregung bzw. Frage	Ohne Anregung
1	07.07.2020	SVG Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft der Kreise Dithmarschen, Pinneberg und Segeberg			x
2	28.07.2020	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr -Referat Infra I 3		x	
3	30.07.2020	Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein - Obere Denkmalschutzbehörde		x	
4	30.07.2020	Landeskriminalamt, Dezernat 33, Kampfmittelräumdienst Sachgebiet 331		x	
5	05.08.2020	Abfallwirtschaft Dithmarschen GmbH2			x
6	10.08.2020	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, Untere Forstbehörde			x
7	12.08.2020	Handwerkskammer Flensburg			x
8	17.08.2020	Amt Kirchspielslandgemeinden Eider			x
9	17.08.2020	NABU Schleswig-Holstein		x	
10	17.08.2020	Polizeidirektion Itzehoe		x	
11	17.08.2020	Bürger/in 1		x	
12	19.08.2020	Bürger/in 2		x	
13	21.08.2020	Bürger/in 3		x	
14	24.08.2020	Bürger/in 4		x	
15	25.08.2020	Deutsche Telekom Technik GmbH		x	
16	25.08.2020	Stadt Heide, FD 32 Bauordnung		x	
17	27.08.2020	Industrie- und Handelskammer Flensburg			x
18	27.08.2020	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien		x	
19	31.08.2020	Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein		x	
20	31.08.2020	Kreis Dithmarschen		x	
21	31.08.2020	ADFC-Ortsgruppe Heide /AG Mobilität		x	
22	01.09.2020	Amt Heider Umland			x
23	21.09.2020	Bürger/in 5		x	
24	ohne	Autokraft	x		
25	ohne	Deich- und Hauptsielverband Dithmarschen	x		
26	ohne	Eider-Treene-Verband	x		
27	ohne	Entwicklungsagentur Region Heide	x		
28	ohne	Dithmarschen Tourismus e. V.	x		
29	ohne	Tourist-Information & Heide Stadtmarketing GmbH	x		
30	ohne	Gebäudemanagement Schleswig-Holstein (GMSH) AöR	x		
31	ohne	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben	x		

32	ohne	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein	x		
33	ohne	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein	x		
34	ohne	Schleswig-Holstein Netz AG, DN-WM Netzcenter Meldorf - Projektleitung Strom Netze/Stationen	x		
35	ohne	Stadt Heide, FD 21 Öffentliche Sicherheit	x		
36	ohne	Stadt Heide, FD 33 - Tiefbau	x		
37	ohne	Stadt Heide, Gleichstellungsstelle,	x		

Abwägung der Stellungnahmen

Lfd. Nr.:	Institution/ Öffentlichkeit	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
2	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	Die B 203/L 150 sind Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes (MSGN). Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr ist daher zu gegebener Zeit im weiteren Verfahren (z.B. bei Bauanträgen) zu beteiligen.	Der Träger wird zu gegebener Zeit im weiteren Verfahren mit Bezugnahme auf die B 203/L 150 beteiligt.
3	Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein - Obere Denkmalschutzbehörde	 <p>Die überplante Fläche befindet sich größtenteils in einem archäologischen Interessengebiet. Bei diesen Bereichen der überplanten Fläche handelt es sich gem. § 12 (2) 6 DSchG um Stellen, von denen bekannt ist oder den Umständen nach zu vermuten ist, dass sich dort Kulturdenkmale befinden. Erdarbeiten in diesen Bereichen bedürfen demnach der Genehmigung des Archäologischen Landesamtes. Denkmale sind gem. § 8 (1) DSchG unabhängig davon, ob sie in der Denkmalliste erfasst sind, gesetzlich geschützt.</p> <p>Das Archäologische Landesamt ist frühzeitig an der Planung von Maßnahmen mit Erdingriffen zu beteiligen, um prüfen zu können, ob sie denkmalschutzrechtlich genehmigungsfähig sind und ob zureichende Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass im Verlauf der weiteren Planung in ein Denkmal eingegriffen werden wird und ggf. gem. § 14 DSchG archäologische Untersuchungen erforderlich sind.</p> <p>Der Verursacher des Eingriffs in ein Denkmal hat gem. § 14 DSchG die Kosten, die für die Untersuchung, Erhaltung und fachgerechte Instandsetzung, Bergung, Dokumentation des Denkmals sowie die Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse anfallen, im Rahmen des Zumutbaren zu tragen. Wer gemäß § 15 DSchG Kulturdenkmale entdeckt oder</p>	Der Träger wird bei Maßnahmen mit Erdingriffen im weiteren Verfahren beteiligt.

		findet, hat dies unverzüglich unmittelbar oder über die Gemeinde der oberen Denkmalschutzbehörde mitzuteilen. [...] Die nach Satz 2 Verpflichteten haben das Kulturdenkmal und die Fundstätte in unverändertem Zustand zu erhalten, soweit es ohne erhebliche Nachteile oder Aufwendungen von Kosten geschehen kann. Diese Verpflichtung erlischt spätestens nach Ablauf von vier Wochen seit der Mitteilung. Archäologische Kulturdenkmale sind nicht nur Funde, sondern auch dingliche Zeugnisse wie Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit.	
4	Landeskriminalamt, Dezernat 33, Kampfmittelräumdienst Sachgebiet 331	Innerhalb des Rahmenplangebiets sind Kampfmittel nicht auszuschließen. Vor Beginn von Tiefbaumaßnahmen (z. B. Baugruben, Kanalisation, Gas, Wasser, Strom und Straßenbau) ist die Fläche gemäß Kampfmittelverordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel untersuchen zu lassen. Die Bauträger sind darauf hinzuweisen, dass sie sich frühzeitig mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung setzen sollten, damit Sondier- und Räummaßnahmen in die Baumaßnahmen einbezogen werden können.	Der Träger wird vor Beginn von Tiefbaumaßnahmen im weiteren Verfahren beteiligt.
9	NABU	Der NABU behält sich Ergänzungen seiner bedenkenfreien Stellungnahme vor und bittet ggf. um weitere Beteiligung am Verfahren.	Der Träger wird, sofern dessen Belange im weiteren Verfahren betroffen sind, beteiligt.
10	Polizeidirektion Itzehoe	In Bezug auf den Bahnhofsvorplatz sollte die Platzierung einer Tiefgarage in dritter Reihe überdacht werden. Stattdessen wird vorgeschlagen, ein direkt gegenüber dem Bahnhof gelegenes Parkhaus zu realisieren. Dieses hätte für Reisende und Pendler nicht nur den Vorteil der kurzen Wege, das Parkhaus könnte für die dahinterliegenden Gebäude als Schutz gegen den Bahnhofs- und Zuglärm dienen. Die Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit am Wulf-Isebrand-Platz ist nach Auffassung des Trägers kontraproduktiv, weil unabhängig der Rahmenplan-Fortschreibung mit einem hohen Kfz-Anteil am Wulf-Isebrand-Platz gerechnet werden müsse. Zu geringe Durchfahrtgeschwindigkeiten würden bei gleichem Kfz-Aufkommen eher für Rückstau sorgen (ungleich zur Situation am Bahnhofsvorplatz, da dort der Durchgangsverkehr von untergeordneter Bedeutung sei). Ähnlich verhalte es sich mit dem Gebot „Rechts vor Links“. Dieses könnte am Wulf-Isebrand-Platz zu einer Verkehrsberuhigung beitragen, aber auch für Rückstaus sorgen. Eine Vorfahrtänderung ist dort aber in geeigneter Form kenntlich zu machen, um Verkehrsunfälle zu vermeiden. Um die vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen hier verwirklichen zu können müsste der Fahrzeugverkehr verringert und/oder auf andere Routen verlegt werden. Solche „Ausweichrouten“ seien allerdings im Stadtgebiet von Heide nicht vorhanden.	Auf ein Parkhaus wurde im Planungskonzept bewusst verzichtet, da dieses angesichts der Klimaschutzziele und der damit verbundenen notwendigen Mobilitätswende als verkehrsplannerisch kontraproduktiv angesehen wird. Die Geschwindigkeitsreduzierung am Wulf-Isebrand-Platz wird im Interesse der Bedürfnisse der Fußgänger/innen und Radfahrer/innen sowie der Aufenthaltsqualität und Wegeverbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof als wichtige verkehrsplannerische Maßnahme angesehen. Studien zum Thema „Begegnungszonen/Shared Space“ zeigen, dass die Stauanfälligkeit bei gleichmäßiger (niedriger) Geschwindigkeit nicht größer ist als bei „Tempo 50“.
11	Bürger/in 1	Der/die Bürger/in bittet um Auskunft, inwiefern sein Grundstück von den Maßnahmen der Rahmenplan-Fortschreibung betroffen ist. Sollten hieraus Kosten für den/die Grundstückseigentümer/in entstehen, soll das Grundstück aus dem Gesamtkonzept herausgelöst werden.	Eine Rückmeldung hat stattgefunden.
12	Bürger/in 2	Der/die Bürger/in bittet um Auskunft, ob sein/ihr Grundstück in der Friedrichstraße auch nach der Neugestaltung des Lüttenheid über die heute dort bestehende Zufahrt als einzige Möglichkeit mit Kraftfahrzeugen zu erschließen ist.	Eine Rückmeldung hat stattgefunden. Die Zufahrt des Grundstücks wird durch die geplanten Maßnahmen

		Das Grundstück in der Friedrichstraße sei rückwärtig mit Fahrzeugen, z. B. für Heizöl und Warenlieferungen zu erreichen.	nicht beeinflusst.
13	Bürger/in 3	Der/die Bürger/in erkundigt sich, ob von der Wendeplatte der Auguste-Ebeling-Straße östlich der Bahnschienen ein Fußweg (und eventuell Radweg) gebaut werden kann. Der Zuweg von der Ostseite sei interessant, um kürzere Wege südöstlich des Rahmenplangebiets zu ermöglichen.	Der angesprochene Bereich befindet sich außerhalb des Rahmenplangebiets. Eine Wegeverbindung vom Wendehammer ist derzeit nicht vorgesehen.
14	Bürger/in 4	Der/die Bürger/in äußert Bedenken in Bezug auf die zu erwartende Erhöhung des Verkehrsaufkommens infolge der Bahnhofsumfeldgestaltung (Tiefgarage, Neubau, öffentliche Nutzung, ZOB-Verlagerung). Um den Verkehr zu den Stoßzeiten an der Schule (Lüttenheid) zu entlasten, schlägt er/sie den Abbruch der Poller am benachbarten Museum und die Einführung einer Einbahnstraße Lüttenheid bis hin zu dem Parkplatz des Kaufhauses Stolz. Der Seniorenbeirat bedauere es, dass im Zuge der Wegeverbindung (Kreuzstraße - ZOB) keine Rampe und auch kein Hundeplatz realisiert wird. Das Wartehaus für die Busfahrer solle auch für die Öffentlichkeit nutzbar werden.	Die Verkehrsflächen werden auch mit zusätzlichem Verkehr ausreichend dimensioniert und leistungsfähig sein. Eine Einführung einer zusätzlichen Einbahnstraßenregelung ist derzeit nicht vorgesehen. Aufgrund der Eigentumsverhältnisse ist die Errichtung einer Rampe nicht möglich. Der Hundeauslauf kann aufgrund der zu erwartenden Lärmbelastigung nicht errichtet werden. Die Möglichkeit der öffentlichen Nutzung wird mit den Verkehrsbetrieben diskutiert.
15	Deutsche Telekom Technik GmbH	Es erfolgt der Hinweis, dass sämtliche Änderungen, die an Anlagen der Telekom Deutschland GmbH, die aufgrund von Baumaßnahmen in einem förmlich festgelegten Entwicklungs-/Sanierungsgebiet durch damit zusammenhängende Arbeiten erforderlich werden, kostenpflichtig und somit dem Veranlasser in Rechnung gestellt werden. Falls aufgrund von Sanierungsarbeiten Änderungen an Anlagen der Telekom erforderlich werden sollten, bittet der Träger um eine zeitgerechte Information, damit dessen Arbeiten umgesetzt werden können.	Der Träger wird, sofern dessen Belange im weiteren Verfahren betroffen sind, beteiligt.
16	Stadt Heide, FD 32 Bauordnung	Es wird darauf verwiesen, dass der gesamte Bereich des Rahmenplanes im Bereich der Gestaltungssatzung, der Erhaltungssatzung und der Werbeanlagensatzung der Stadt Heide liegt. Der Neubau (Rathaus oder sonstige Nutzung), die neue Wohnbebauung gegenüber dem Neubau und der zusätzliche Busverkehr ziehen zusätzlichen motorisierten Verkehr auf den Wulf-Isebrand-Platz an und Teilen der Güterstraße an. Für die Entwicklung des Bahnhofsvorplatzes ist sehr wahrscheinlich die Aufstellung eines Bebauungsplans notwendig. Wünschenswert wäre im Falle einer Rathausplanung ein Wettbewerbsverfahren. Wünschenswert sei die Ausbildung einer Raumkante südlich der Bahnhofstraße bzw. westlich des Wulf-Isebrand-Platzes (außerhalb des Plangebietes). Das Gebäude Grüner Weg 9 wurde kürzlich abgebrochen. Zurzeit wird auf dem Grundstück ein neues Wohngebäude mit 6 Wohnungen errichtet.	Die Hinweise zur Gestaltungs-, Erhaltungs- und Werbeanlagensatzung werden im weiteren Verfahren berücksichtigt. Die Fortschreibung der Rahmenplanung empfiehlt im Falle einer Rathausplanung wie der TÖB ein nachgelagertes Wettbewerbsverfahren. Die Ausbildung einer Raumkante südlich der Bahnhofstraße bzw. westlich des Wulf-Isebrand-Platzes kann nur ergänzend, d. h. außerhalb der Fortschreibung des Rahmenplanes erfolgen. Der Neubau am Grünen Weg 9 wird planzeichnerisch übernommen.

		<p>Außerdem wird darauf verwiesen, dass der Gastronomiebereich im Bahnhof sehr klein und in den Abendstunden einschließlich des Aufenthaltsbereiches geschlossen sei. Wünschenswert wäre eine Ausweitung des Angebotes.</p>	<p>Eine Aufwertung des Aufenthaltsbereiches im Bahnhof kann in Abstimmung mit DB Station & Service unabhängig von der Fortschreibung erfolgen.</p>
18	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien	<p>Der Träger verweist auf den Umstand, dass im Bereich des Planumgriffs auch Grundstücke der DB AG mit einbezogen sind. Bei den überplanten Flächen handelt es sich um gewidmete Eisenbahnbetriebsanlagen, die dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) unterliegen. Änderungen an Eisenbahnbetriebsanlagen unterliegen demnach dem Genehmigungsvorbehalt des EBA (§§ 23 Absatz 1 AEG i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Absatz 2 Satz 2 BEVVG i.V.m. § 18 AEG).</p> <p>Der Träger verweist vorsorglich darauf, dass seitens NAH.SH derzeit eine Trassierungsstudie zur Optimierung der Trassenführung der genannten Strecke im Bereich Heide durchgeführt. Aus dieser Studie können sich seitliche Verschiebungen der Gleise ergeben.</p> <p>Für ggf. zu planende Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Heide könnte neben DB-eigenen Flächenbedarf auch der Bedarf an Flächen Dritter notwendig werden.</p> <p>Die ebenfalls seitens Nah.SH untersuchte Elektrifizierung des Streckenabschnitts Itzehoe - Westerland birgt auch die Errichtung von Oberleitungsmasten, dessen Errichtung möglicherweise aufgrund verengter Verhältnisse auch außerhalb des derzeitigen Grundeigentums der DB AG vollzogen werden müsste.</p> <p>Für den Träger ist nicht absehbar, wo zurzeit die auf der gegenüber dem Bahnhof liegenden Freifläche parkenden Pkw künftig parken können. Die aktuell zur Verfügung stehenden Parkplätze auf der Seite der Rüsdorfer Straße und die Kurzzeitparkplätze auf der Seite zur Güterstraße seien nahezu täglich ausgelastet. Der Träger empfiehlt daher, auf der Entwicklungsfläche noch Parkplätze vorzusehen.</p> <p>Ferner sind bei Planungs- und Bauvorhaben in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen die allgemeinen Bedingungen, Auflagen und Hinweise zwingend zu beachten.</p>	<p>Die Anregungen werden in planerischen Konkretisierungsschritten beachtet.</p> <p>Die Anregung einer Parkplatzanlage gegenüber dem Bahnhofszugang kann aufgrund der städtebaulichen Entwicklung nicht berücksichtigt werden.</p>
19	Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein	<p>Das Gebiet der Rahmenplanung und die in der Fortschreibung formulierten Handlungsschwerpunkte betreffen die Umgebung einer Vielzahl von Kulturdenkmalen. Ergänzend zum Denkmalbestand sei textlich auf das „Jugendzentrum (ehem. Kleinbahnhof)“, Bahnhofstraße 29, und der „Marktplatz“ hinzuweisen. Zusätzlich befindet sich mit dem „Wohn- und Geschäftshaus“, Friedrichstraße 27, ein Kulturdenkmal innerhalb des Geltungsbereiches.</p> <p>Außerdem wird darauf verwiesen, dass gemäß § 12 Abs. 1 Nr. 1 DSchG SH die Instandsetzung, die Veränderung und die Vernichtung eines Kulturdenkmals sowie gemäß § 12 Abs. 1 Nr. 3 DSchG SH Maßnahmen in der Umgebung von denkmalgeschützten Bauten, die zur Folge haben den Eindruck derer wesentlich zu beeinträchtigen (Umgebungsschutz), genehmigungspflichtig und bei der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen sind.</p>	<p>Die Ergänzungen der Kulturdenkmäler wurden im Rahmen des Erläuterungstextes eingepflegt.</p> <p>Etwasige genehmigungspflichtige Maßnahmen werden im weiteren Verfahren auf objektplanerischer Ebene berücksichtigt.</p>
20	Kreis Dithmarschen	<p>Der Kreis bittet um die Beachtung der fachbehördlichen Hinweise. Die untere Naturschutzbehörde verweist darauf,</p>	<p>Die fachbehördlichen Hinweise werden im weiteren</p>

		<p>dass auch für die Durchführung von Umgestaltungs- und Sanierungsmaßnahmen im Innenbereich der besondere Artenschutz gilt. Gemäß den Bestimmungen des § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNat3chG) in der Fassung vom 29.Juli 2009 (BNat3chG). Hier im Innenbereich können z. B. Quartiere von Fledermäusen betroffen sein. Gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 (2) BNatSchG in Verbindung mit § 21 (1) Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) in der Fassung vom 27.05.2016 dürfen nicht zerstört oder erheblich beeinträchtigt werden. Dieses gilt auch für den Innenbereich. Es könnten falls vorhanden Alleeen betroffen sein.</p> <p>Die Hinweise der unteren Bodenschutzbehörde beziehen sich auf die städtebaulichen Planungen im Bahnhofsumfeld. Hier werden altlastenverdächtige Flächen erwartet und gleichzeitig auf den entsprechenden Umgang gemäß Altlastenerlass des Landes Schleswig-Holstein vom 11.06.2015 verwiesen.</p> <p>Die Hinweise der unteren Denkmalschutzbehörde bestätigen den Eintrag verschiedener Denkmäler in der unmittelbaren Umgebung des Planungsbereiches des erweiterten Bahnhofsumfeldes. Daher ist bei der weiteren Planung der Umgebungsschutz der Baudenkmale zu berücksichtigen. Gemäß § 12 Abs. 1 Nr. 3 DSchG SH sind auch Maßnahmen in der Umgebung von denkmalgeschützten Bauten, die zur Folge haben, den Eindruck derer wesentlich zu beeinträchtigen (Umgebungsschutz), genehmigungspflichtig und bei der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen.</p>	<p>Verfahren beachtet.</p>
<p>21</p>	<p>ADFC-Ortsgruppe Heide /AG Mobilität</p>	<p>Der Träger führt eine Reihe verkehrlicher Bedenken an. Eine Ertüchtigung der Brachfläche südlich des Buswendehammers zur Kreuzstraße sei als Wegführung für den Radverkehr aufgrund des Niveauunterschiedes zur Kreuzstraße "umwegig", finanziell zu aufwändig und so als Radnebenstrecke nicht akzeptabel. Der Träger bittet deshalb, diesen Durchgang als Rad-Nebenstrecke aus der Planung und Finanzierung zu nehmen, d.h. auch nicht anteilig auf den Radetat anzurechnen zu lassen. Alternativ wird als Verknüpfung für den Radverkehr die - hinsichtlich der Führung - schon heute akzeptable Route über den Grünen Weg, die Feldstraße und wahlweise den Struckweg bzw. die Kreuzstraße angeführt. Für Radfahrer/innen und Fußgänger/innen würde eine Geschwindigkeitsbegrenzung (30km/h) auf der Feldstraße diese Route noch attraktiver und vor allem subjektiv sicherer als die geplante "Verknüpfungsanlage" machen. Auch wäre als Anschluss eine Einbettung der Planungsalternativen des Radverkehrskonzeptes "Neue Anlage-Lüttenheid" umsetzbar. In diesem Zusammenhang bedauert der Träger, dass dieses Teilstück aus dem Rahmenplangebiet ausgespart wurde.</p> <p>In Bezug auf die geplante Begegnungszone am Wulf-Isebrand-Platz, erscheint dem Träger nicht nur die geplante Fahrbahnbreite als auch die bestehende bei sich begegnendem (Gelenk-)Busverkehr als zu eng bemessen. Der Träger stellt die Umsetzbarkeit und die Nutzerakzeptanz, auch vor dem Hintergrund der langfristigen Umgestaltung des anschließenden nördlichen Knotenpunkt B 203), infrage. Insofern bittet der Träger nicht nur um die Überprüfung der Maßnahme hinsichtlich des NMIV-freundlichen Planungszieles, sondern auch um eine Konkretisierung in Abgleich mit dem Radverkehrskonzept bzw. Masterplan Mobilität.</p>	<p>Die Finanzierung der Wegeverbindung findet über Städtebauförderungsmittel statt, wodurch demnach kein Budget für den Radverkehr einbezogen wird. Es wird damit eine Verbindung für den Fußverkehr geschaffen, die auch für Radfahrer nutzbar ist.</p> <p>Die Umsetzung weiterer Radverkehrsrouten außerhalb des Gebiets findet unter Einbeziehung des Radverkehrskonzepts und dem Masterplan Mobilität fortlaufend statt.</p> <p>Die Fahrbahnbreite im Bereich Wulf-Isebrand-Platz beträgt 6,50 m. Da es sich bei diesem Bereich um eine Begegnungszone handelt, können Fahrradfahrer*innen den gesamten Straßenraum nutzen; hinzuweisen ist hier darauf, dass insbesondere der Radverkehr von der Geschwindigkeitsreduzierung profitiert.</p>

22	Bürger/in 5	<p>Der/die Bürger/in hinterfragt das Mengengerüst für den zukünftigen ZOB. Aus seiner/ihrer Sicht werden zusätzlich, bedingt durch die Zusammenlegung aller Linien am Bahnhof, noch drei Haltestellen für den Stadtverkehr, einer für Fernreise, zwei für Reisebusse und zwei für den Schienenersatzverkehr benötigt. Auch kam die Frage nach den Abstellpositionen für die Busse auf.</p> <p>Zu bedenken sei auch, wie sich die DB/ NOB betrieblich aufstellt (vor einigen Jahren wurde seitens der Bundesbahn versucht, den Schienenverkehr Neumünster-Heide-Büsum einzustellen).</p> <p>In Bezug auf die Anordnung der Busse verweist der/die Bürger/in auf ein Gutachten des ADAC über ZOB in anderen Städten. Daran angelehnt würden sich weitergehende Planungen für Wetterschutz, erweiterten Toilettenanlagen, Aufenthaltsräume sowie die Müllentsorgung für Busfahrer, Taxifahrer und Fahrgäste von selbst ergeben.</p> <p>Weitere ergänzende Hinweise folgen für die Maßnahme Bahnhofsgang. Hier wird eine Verbreiterung und Teerung des Weges zwischen Bahnhof und Stadtbrücke auf 3,50 Meter vorgeschlagen. Außerdem solle dieser als Fußweg für Rad- und Taxi ausgewiesen werden, um eine Entlastung für den Wulf-Isebrand-Platz zu schaffen.</p> <p>An der Ecke Friedrichstraße (Fischwaren) und gegenüber am Eckgebäude Bahnhofstraße könnten Haltebuchten für den Stadtverkehr und mit einer Verlängerung der Bucht für Taxi (15 min Ein- und Ausstieg) vorgesehen werden. Begründet wird der Vorschlag mit der gegebenen Entfernung für mobil eingeschränkte Personen. Außerdem sei das der kürzeste Weg zum Markt für Personen, die den öffentlichen Nahverkehr benutzen ohne Umstieg. Diese Haltestellen könnten dazu beitragen, den öffentlichen Stadtverkehr interessanter zu machen und die Friedrichstraße damit zu beleben. Der Taxistand soll dazu dienen, Personen, die nur mit Begleitung oder Hilfe einen Facharzt oder ein Fachgeschäft aufsuchen können, durch den Fahrer zum gewünschten zu bringen bzw. abzuholen.</p> <p>Im Zusammenhang der Wegeverbindung ZOB/Kreuzstraße wird außerdem die funktionale Struktur der landschaftlichen Gestaltung der bahnnahen Freiflächen hinterfragt (Wunsch nach Auslaufläche für Hunde). Entgegen ist seiner/Ihrer Meinung der Bedarf einer Ballspielfläche fraglich. Vielmehr könnte darüber nachgedacht werden, eine Sport-, Trainings- und Freizeitfläche für Skater, Scooter bzw. BMX-Räder mit urbanen Geländestrukturen entlang der Lärmschutz-Wallfläche zu schaffen (Referenz Stadt Flensburg). In der Folge wird hier eine neue Gestaltung des Geländes erbeten.</p>	<p>Die Planung und Nutzung der neu zu errichtenden Haltestellen wurde mit dem Nahverkehrsbund abgestimmt.</p> <p>Die Ausstattung des ZOB ist nicht Bestandteil dieser Rahmenplanung und wird im Zuge der konkreten Planung festlegt.</p> <p>Der Bahnhofsgang ist bereits für den Radverkehr nutzbar. Eine Verbreiterung ist aufgrund der Platzverhältnisse nicht vorgesehen.</p> <p>Die Unterbringung von weiteren Haltestellen ist derzeit nicht vorgesehen. Die Errichtung eines Taxistands wird im Zuge der Konkretisierung der Planung diskutiert.</p> <p>Die Errichtung einer Hundeauslaufläche ist aufgrund von zu erwartendem Lärm nicht umsetzbar. Die Ausstattung der Wegeverbindung folgt einer Beteiligung von Kindern- und Jugendlichen aus der die Sportfläche hervorgegangen ist.</p>
23	Seniorenbeirat	<p>Der Seniorenbeirat nimmt anhand der vorgesehenen Maßnahmen Stellung:</p> <p><u>Maßnahme 1</u></p> <p>Da die vorhandenen Parkplätze wegen Bau der Busparkbuchten entfernt werden und somit auch die Grünanlage mit den vorhandenen Säuleneichen, schlägt der SB vor, diese Bäume auf das Rasenfeld vor der Kreuzstraße zu setzen.</p> <p>Des Weiteren hält es der SB für angebracht in der Nähe des Busbahnhofes eine öffentliche WC Anlage zu erstellen, da</p>	<p>Die Anregungen werden in planerischen Konkretisierungsschritten beachtet.</p> <p>Der Seniorenbeirat wird bei den weiteren Planungsschritten ebenfalls involviert. Es besteht die Möglichkeit anhand der konkretisierten Planung erneute Stellungnahme auf Maßnahmenebene zu geben.</p>

	<p>die Bahnhofstoilette wegen der Öffnungszeiten nicht den Anfahrtszeiten der Busse entspricht. Auch wären die WCs für das Freizeitfeld nötig.</p> <p><u>Maßnahme 2</u></p> <p>Im Bahnhofsvorfeld werden die Behindertenparkplätze entfernt. Der SB wünscht, dass mindestens drei neue Behindertenparkplätze erstellt werden.</p> <p><u>Maßnahme 3</u></p> <p>Wünschenswert wäre es, wenn die Stadt Heide die Aufzüge regelmäßig reinigt. Der SB fand diese in sehr schmutzigen Zustand vor. Auch an der neuen Bike + Ride Anlage wären WCs erforderlich.</p> <p><u>Maßnahme 4</u></p> <p>Der SB hatte für den verlängerten Bahnhofsgang keine Beanstandungen. Der Weg ist gepflastert und ausreichend beleuchtet.</p> <p><u>Maßnahme 5</u></p> <p>Z.Z. keine Vorschläge. Wir behalten uns vor, bis zur endgültigen Fertigstellung dazu Stellung zu nehmen.</p> <p><u>Maßnahme 6 und 7</u></p> <p>Keine Beanstandung, da die Ausführung bereits erfolgt ist.</p> <p><u>Maßnahme 8</u></p> <p>Liegen bereits die Stellnahmen des SB vor.</p> <p><u>Maßnahme 9</u></p> <p>Hier sollte für die Reisenden eine vernünftige Lösung für die Querung der Kreuzung Wulf-Isebrand Platz/Güterstraße und Lüttenheid zeitnah gefunden werden, da momentan die Kreuzung schlecht einsehbar ist und dadurch unfallgefährdend überquert wird. Zusätzlich wünscht sich der SB an dieser Kreuzung auch entsprechende Bänke.</p> <p><u>Maßnahmen 10 und 11</u></p> <p>Z. Z. keine Stellungnahme.</p> <p><u>Maßnahme 12</u></p> <p>Hier wünscht sich der SB behindertengerechte Bürgersteige</p>	
--	--	--

Übersicht der Indikatoren und Interpretationshinweise für das Monitoring des Bahnhofsumfelds in Heide
Zielerreichung

Handlungsfelder	Entwicklungsziele	Indikator	Datenquelle	Interpretationshinweis	Bewertungskriterien	Relevanz für den Erfolg der Gesamtmaßnahme
Grün- und Freiräume	Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raums	Nutzungsintensität des öffentlichen Raumes inkl Grünflächen	Erhebung, Einschätzung der Stadt/Stadtmarketing	Die Aufenthaltsqualität ist kein quantitativ messbares Merkmal. Durch Einschätzungen von Stadt/Stadtmarketing zur Nutzungsintensität kann ggf. eine grundsätzliche Tendenz festgestellt werden. Um diese zu unterstützen und dennoch zu überprüfen, ob sich der öffentliche Raum qualitativ verbessert hat, kann die Anzahl der an einem Ort verweilenden Menschen erhoben werden und Rückschlüsse auf die Akzeptanz von Maßnahmen liefern.	(+) Der öffentliche Raum wurde durch verschiedene Maßnahmen aufgewertet und/oder intensiv genutzt (o) Der öffentliche Raum wurde durch verschiedene Maßnahmen aufgewertet, wird jedoch weiterhin kaum genutzt (-) Der öffentliche Raum wurde nicht aufgewertet, wird nur gering genutzt	hoch
		Einheitliche Gestaltung (Möblierung) und Materialverwendung	Stadt / Sanierungsträger	Ist im Zusammenhang mit der Aufwertung der Fußgängerzone sowie dem Wulf-Isebrand-Platz und dem Bahnhofsumfeld zu betrachten. Die Qualität der Gestaltung wird durch eine einheitliche Gestaltung erhöht, wodurch außerdem ein zusammenhängender Raum entsteht.	(+) Einheitliche Stadtmöblierung und Gestaltungssprache im öffentlichen Raum (o) keine Entwicklung (-) Verwendung von uneinheitlicher Möblierung und Gestaltungssprache Darstellung mit vorher/nachher Bildern	hoch
Verkehr	Verbesserung der Verbindung von Stadt und Bahnhof	Anzahl Nutzer ÖPNV	Verkehrsbetriebe / DB	Durch die Zusammenführung von Bahnhof und ZOB an der Verknüpfungsanlage wird die Funktionalität der Mobilitätsformen Bus und Bahn erhöht, welche Auswirkungen auf die Nutzerzahlen haben kann. Die weitere Aufwertung des Bahnhofsumfelds kann die Nutzerzahlen ebenfalls erhöhen.	(+) Anstieg der Nutzer (o) Stagnation (-) Rückgang der Nutzer	hoch
		Auslastung der PKW- sowie Fahrradstellplätze	Einschätzung Stadt / Erhebung	Durch die Auslastung lassen sich Rückschlüsse auf den Nutzungsintensität und ggf. den Pendlerverkehr ziehen. Die Auslastung gibt an, inwieweit die vorhandene Anzahl der PKW- sowie Fahrradstellplätze ausreicht oder ob ein Unter-/Überangebot an vorliegt.	(+) Hohe Auslastung (o) Durchschnittliche Auslastung (-) Niedrige Auslastung	mittel
	Anbindung der weiteren Ortsteile	Nutzungsintensität der Fuß und Radwegeverbindungen (insb. Richtung Osten und Süden)	Einschätzung Stadt / Erhebung	Die Anbindung der weiteren Ortsteile an die Innenstadt und das Bahnhofsumfeld schaffen weitere Vernetzungen und können zur Reduzierung der Verkehrsbelastung dienen. Besonders durch die geplante Wegeverbindung werden neue Möglichkeiten geschaffen.	(+) Anstieg (o) Stagnation (-) Rückgang	hoch
Urbanität	Verbesserung des zentralen Wohnstandorts	Leerstandsquote der Wohneinheiten	Stadt / Sanierungsträger	Leerstände wirken sich negativ auf das Stadtbild aus. Die Verringerung des Leerstands deutet auf eine Stärkung des Stadtzentrums und eine Erhöhung der Attraktivität hin.	(+) Rückgang der Leerstände (o) Stagnation (-) Anstieg der Leerstände	mittel
	Stärkung der lokalen Ökonomie / Wirtschaft	Kaufkraft und Zentralitätskennziffer	Stadt / Wirtschaftsförderung / IHK	Die Kaufkraft umfasst das verfügbare Einkommen von privaten Haushalten für Konsumzwecke. Die Zentralitätskennziffer stellt die Anziehungskraft eines Standorts dar. Bei einer Zentralitätskennziffer von über 100 fließt dem Standort Kaufkraft aus dem Umland zu, was Rückschlüsse auf die Attraktivität und Versorgungseistung im Einzelhandel zulässt.	(+) Anstieg (o) Stagnation (-) Rückgang	gering
		Leerstandsquote der Gewerbeeinheiten	Stadt / Sanierungsträger	Leerstände wirken sich negativ auf das Stadtbild aus (insbesondere im Erdgeschoss). Eine Verringerung des Leerstands deutet auf eine Stärkung des Stadtzentrums und eine Erhöhung der Attraktivität hin.	(+) Rückgang der Leerstände (o) Stagnation (-) Anstieg der Leerstände	mittel
	Bauliche Neuordnung	Anzahl genutzter Brachflächen	Stadt / Sanierungsträger / Baugenehmigungen nach §34 BauGB	Die Schließung von Baulücken und die Nutzung von Brachflächen sowie weiterer ungenutzter Flächen werten das Ortsbild auf, indem städtebauliche Missstände beseitigt werden (Qualifizierung).	(+) Anzahl Schließung/Nutzung von Baulücken und Brachflächen (o) Stagnation in der Anzahl (-) Anzahl entstandener neuer Brachflächen und Baulücken Darstellung mit vorher/nachher Bildern	hoch

Erhebungsintervalle:
Stand:

jährlich
01/2023

Übersicht der Indikatoren und Interpretationshinweise für das Monitoring des Bahnhofsumfelds in Heide
Umsetzung

Handlungsfelder	Entwicklungsziele	Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Priorität	Geplanter Umsetzungszeitraum	Beschreibung des Umsetzungsstatus	Umsetzungsstand	Datenquelle
Grün- und Freiräume	Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raums	Errichtung zentrales Gebäude mit öffentlicher/privater Nutzung	Errichtung eines Neubaus als zentrales Element im Bahnhofsumfeld. Die Gestaltung soll in einem arch. Wettbewerb festgelegt werden.	hoch	ab 2023	Die Errichtung eines neuen Rathauses am Standort Bahnhofsumfeld wird derzeit noch politisch diskutiert. Als Alternative ist auch eine Sanierung des akt. Rathausgebäudes denkbar. Im Rahmenplan wurde die Nutzung eines angestrebten Gebäudeneubaus offen formuliert	Planung auf Rahmenplanebene	Stadt / Sanierungsträger
		Neugestaltung Bahnhofsvorplatz (Maßnahme 2)	Umgestaltung des Bereichs zwischen westl. Ausgang des Bahnhofs und dem Wulf-Isebrand-Platz. Beinhaltet Oberflächengestaltung sowie Verkehrsflächen, Aufenthaltsflächen und Begrünung	hoch	ab 2023	Für 2022 ist die Konkretisierung der Planung vorgesehen. Eine Umsetzung ist laut aktuellem Stand für 2023 geplant	Planung auf Rahmenplanebene	Stadt / Sanierungsträger
		Neugestaltung Bahnhofsgang (Maßnahme 4)	Sanierung und Verbesserung der Gestaltung	niedrig	unklar	Maßnahme steht nicht in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen. Umsetzungszeitpunkt derzeit unklar	Planung auf Rahmenplanebene	Stadt / Sanierungsträger
		Neugestaltung Lüttenheid / Wulf-Isebrand-Platz (Maßnahme 9)	Umgestaltung. Beinhaltet Oberflächengestaltung sowie Verkehrsflächen und Aufenthaltsflächen	hoch	ab 2023	Für 2022 ist die Konkretisierung der Planung vorgesehen. Eine Umsetzung ist laut aktuellem Stand für 2023 vorgesehen	Planung auf Rahmenplanebene	Stadt / Sanierungsträger
		Sanierung Grüner Weg (Maßnahme 12)	Sanierung der Straßenoberflächen	niedrig	unklar	Maßnahme steht nicht in Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen. Umsetzungszeitpunkt derzeit unklar	Planung auf Rahmenplanebene	Stadt / Sanierungsträger
Verkehr	Verbesserung der Verbindung von Stadt und Bahnhof	Neugestaltung Verknüpfungsanlage (Maßnahme 1)	Anpassung der Verknüpfungsanlage zur Verlagerung des ZOB. Beinhaltet die Errichtung von weiteren Haltebuchten, eine Umfahrung für Hol- und Bringverkehre sowie die Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten. Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrsträger Bus+Bahn	hoch	ab 2022	Umsetzung der Haltestellen wurde 2022 umgesetzt. Die Umfahrung sowie Maßnahmen der Aufenthaltsqualität folgen ab 2023	Funktionelle Verlagerung ZOB mit Haltestellen ist erfolgt. Fertigstellung inkl. Umfahrung und Aufenthaltsqualität mit Planung auf Rahmenplanebene	Stadt / Sanierungsträger
		Neuordnung Knoten Bahnhofstraße und Brahmstraße (Maßnahme 10)	Anpassung des Kreuzungsbereichs. Neuordnung der Verkehrsführung	mittel	unklar	Umsetzung abhängig von Entscheidung über Umwidmung der Bundesstraße (203) zu einer Gemeindestraße. Derzeit ist die Stadt nicht befugt die Maßnahme umzusetzen	Planung auf Rahmenplanebene	Stadt / Sanierungsträger
	Anbindung der weiteren Ortsteile	Herstellung Wegeverbindung Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage (Maßnahme 8)	Errichtung einer Parkanlage als Wegeverbindung entlang der Gleise zur Anbindung der südl. gelegenen Gebiete an den Bahnhof	mittel	bis 2022	Fertigstellung im Sommer 2022	Bautätigkeiten sind abgeschlossen	Stadt / Sanierungsträger
Urbanität	Verbesserung des zentralen Wohnstandorts	Errichtung Wohngebäude mit wohnverträglicher Nutzung am Bahnhofsvorplatz	Vermarktung und Verkauf des Grundstücks zur priv. Errichtung eines Neubaus als Wohngebäude mit wohnverträglicher Nutzung als Wohnort in zentraler Lage	mittel	ab 2023	Maßnahme steht im Zusammenhang mit der Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes. Konkretisierung der Planung voraussichtlich ab 2023	Planung auf Rahmenplanebene	Stadt / Sanierungsträger / priv. Bauherr
	Stärkung der lokalen Ökonomie / Wirtschaft	Abbruch ehem ZOB als Vorbereitung eines Hotelneubaus (Maßnahme 5)	Freilegung des Grundstücks nach erfolgter Verlagerung des ZOB an den Bahnhof/Verknüpfungsanlage	hoch	2023	Planung wird nach Umgestaltung Verknüpfungsanlage und Verlegung des ZOB's konkretisiert	Planung auf Rahmenplanebene	Stadt / Sanierungsträger
	Bauliche Neuordnung	Ankauf Grüner Weg 19,21,23,25,27 (Entwicklungsfläche - Nutzung offen)	Möglicher Ankauf der Gebäude, die sich in einer Entwicklungsfläche befinden. Nutzung offen	niedrig	unklar	Mögliche Entwicklungsfläche wenn Eigentümer die Grundstücke verkaufen. Zentraler Bereich im Bahnhofsumfeld soll langfristig umgestaltet werden	Derzeit keine konkrete Planung vorhanden	Stadt / Sanierungsträger
Freilegung Grüner Weg 19,21,23,25,27 (Entwicklungsfläche - Nutzung offen)		Freilegung der Grundstücke, die sich in der Entwicklungsfläche befinden	niedrig	unklar	Mögliche Entwicklungsfläche wenn Eigentümer die Grundstücke verkaufen. Zentraler Bereich im Bahnhofsumfeld soll langfristig umgestaltet werden	Derzeit keine konkrete Planung vorhanden	Stadt / Sanierungsträger	

Erhebungsintervalle: jährlich
Stand: 01/2023



(Quelle: Luftbild GDI-SH 2019)

Stadt Heide
Teilfortschreibung
Rahmenplan
„Bahnhofsumfeld“

Wegeverbindung -
Kreuzstraße/
Verknüpfungsanlage

Bericht
22.07.2019



Inhaltsverzeichnis

1 Anlass und Zielsetzung	1
2 Öffentlichkeitsbeteiligung	2
3 Analyse des Planungsraums	3
3.1 Lage im Stadtgebiet	3
3.2 Historische Entwicklung	3
3.3 Bestandsanalyse	4
3.4 Nutzungsperspektive	5
4 Entwicklungskonzept.....	6
4.1 Maßnahmenübersicht.....	7
4.2 Kosten	8

Anlagen

Anlage 1: Schematische Darstellung von Sport-, Freizeit- und Aufenthaltsflächen der Wegeverbindung

BIG Städtebau GmbH

Treuhänderischer Sanierungsträger der Stadt Heide

Eckernförder Straße 212

24119 Kronshagen

Bearbeitung:

Sigrid Nieswandt

Stefan Reinhold

im Auftrag der

Stadt Heide

Postelweg 1

25746 Heide

1 Anlass und Zielsetzung

Die Ratsversammlung der Stadt Heide hat am 10. September 2014 den Rahmenplan „Bahnhofsumfeld“ aufgestellt. Der Rahmenplan ist Grundlage für die städtebauliche Gesamtmaßnahme und die Umsetzung der Maßnahmenzielsetzung mit Einsatz von Städtebauförderungsmitteln im Förderprogramm „Stadtumbau West“.

Eine der vorgesehenen Maßnahmen ist der Bau einer Erschließungsanlage als Wegeverbindung mit Parkanlage auf einer ehemaligen Fläche der Bahn, die sich entlang der Gleise südlich des Bahnhofs befindet.

Aus der Bestandsaufnahme der Rahmenplanung geht hervor, dass es sich bei dieser Fläche um einen städtebaulichen Missstand ohne Aufenthaltsqualität handelt. Ziel der Rahmenplanung ist es, eine fußläufige Verbindung der südlichen Quartiere an den Bahnhof und die Innenstadt zu schaffen. Des Weiteren soll ein Treffpunkt entstehen, um die Wartezeit auf Bus und Bahn überbrücken zu können, sodass die Fläche insgesamt belebt und der Entstehung von Angsträumen vorgebeugt wird. Diese Zielsetzung wird weiterverfolgt.

Die vorliegende Teilfortschreibung umfasst die Flurstücke 967 und 968, die sich entlang der Bahngleise und zwischen dem südlichen Ende der Verknüpfungsanlage und der Kreuzstraße befinden.

Der Fokus der Teilfortschreibung liegt auf der Realisierung einer Wegeverbindung als Parkanlage auf diesen Flächen.

Die Umsetzbarkeit der Wegeverbindung steht in Verbindung mit der Nutzung des ehemaligen Bahnwärterhauses am südlichen Ende dieser Fläche (Abb. 1).

Für das Bahnwärterhaus ist im Rahmenplan die Nutzung durch ruhige gemeinnützige Aktivitäten vorgesehen. Die öffentliche Nutzung soll außerdem zur soziale Kontrolle der Wegeverbindung beitragen.



Abb. 1: Lage des Bahnwärterhauses (Grundlage Luftbild GDI-SH 2019)

Das Gebäude wird mit Verweis auf die vorbereitende Untersuchung von 2010 als Gebäude mit erheblichem Sanierungsbedarf kategorisiert, der sich seit der Aufstellung der Untersuchung weiter verschlechtert hat. Entgegen der Formulierung des Rahmenplans sind nach Prüfung der Bedarfe durch die Stadt

Heide aufgrund der solitären Lage, des schlechten Zustands und der geringen Nutzfläche auch perspektivisch keine gemeinnützigen Nutzungsperspektive festzustellen, die zu einer sozialen Kontrolle des Gebiets führen und für die weitere Belebung sorgen. Die dargestellten Defizite sprechen ebenso gegen eine private Nutzung des Gebäudes, weshalb der Erhalt den Zielen des Rahmenplans entgegensteht und das Gebäude daher abgängig ist. Diese fehlende Nutzungsperspektive war zum Zeitpunkt der Aufstellung des Rahmenplans noch nicht abzusehen.

Die ursprüngliche Zielsetzung des Rahmenplans, das ehemalige Bahnwärterhaus zu erhalten, wird daher zugunsten des Abbruchs des Gebäudes und der ganzheitlichen Überplanung des Grundstücks aufgegeben. Die übrigen Inhalte des Rahmenplans werden nicht berührt und gelten unverändert fort.

2 Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Teilfortschreibung hat eine Beteiligung der Anlieger, Eigentümer sowie der Deutschen Bahn als Träger öffentlicher Belange stattgefunden. Zusätzlich dazu wurde die Öffentlichkeit über das Bekanntmachungsblatt der Stadt Heide über die Anpassung des Rahmenplans informiert und die Möglichkeit gegeben weitere Unterlagen einzusehen. Allen kontaktierten Personen und der Deutschen Bahn wurde die Möglichkeit eingeräumt Einwände anzumelden.

Die Eigentümer der angrenzenden Gebäude und die Deutsche Bahn wurden per Post angeschrieben und über die vorgesehene Maßnahme informiert. Außerdem wurden die Anwohner des Mehrfamilienhauses in der Dietrich-Bonhoeffer-Straße 8 per Aushang im Hausflur darauf hingewiesen, dass ein Abbruch des Bahnwärterhauses zur Umsetzung der Wegeverbindung notwendig ist.

Folgende Adressaten wurden angeschrieben und ihre Rückmeldungen aufgenommen, abgewogen und im berücksichtigt:

Adressat	Rückmeldung zur Teilfortschreibung des Rahmenplans
<ul style="list-style-type: none"> Eigentümer Kreuzstraße 2, 25746 Heide 	Keine
<ul style="list-style-type: none"> Eigentümer Kreuzstraße 4, 25746 Heide 	Keine
<ul style="list-style-type: none"> Eigentümer/Anwohner Dietrich-Bonhoeffer-Straße 8, 25746 Heide 	Keine
<ul style="list-style-type: none"> Deutsche Bahn 	Die DB AG hat gegen die Veränderung des Rahmenplans keine Bedenken, da ausreichend Abstand zu den Bahnanlagen vorhanden ist. Zustimmung ohne Bedenken
<ul style="list-style-type: none"> Sonstige 	Keine

3 Analyse des Planungsraums

3.1 Lage im Stadtgebiet

Das Gebiet der Teilfortschreibung liegt südöstlich des Stadtzentrums im Sanierungsgebiet „Bahnhofs-umfeld“ (siehe Abb. 2). Das Stadtzentrum ist fußläufig in ca. 10 Minuten zu erreichen. Der Bahnhof befindet sich in unmittelbarer Nähe an der Güterstraße. Das Grundstück ist aufgrund des länglichen Zuschnitts und der Lage entlang der Gleise optimal für die Nutzung als Wegeverbindung mit Begrünung sowie Nutzung mit Aufenthaltsqualität geeignet.

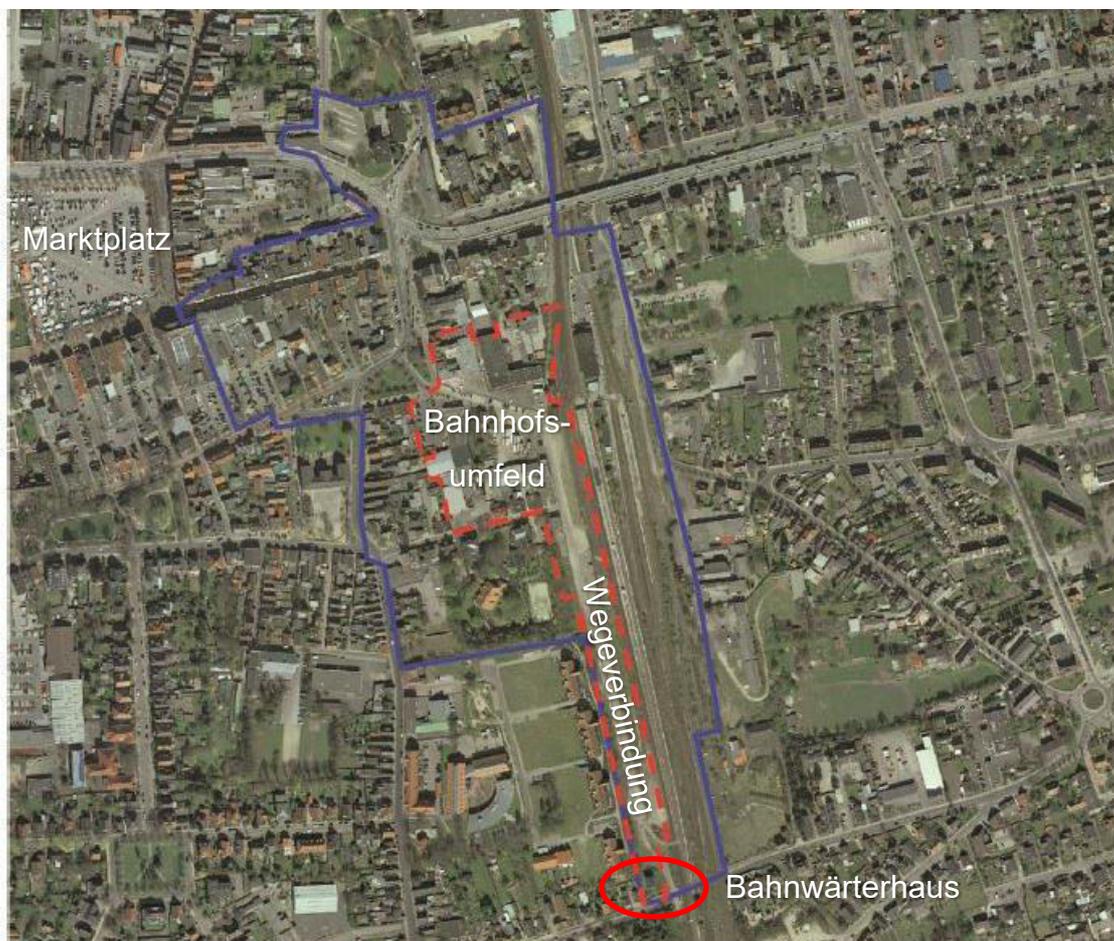


Abb. 2: Lage der Teilfortschreibung innerhalb der Stadt

Rote Linie = Sanierungsgebiet (Bahnhofsumfeld)

Blaue Linie = Stadtumbaugebiet (erweitertes Bahnhofsumfeld)

3.2 Historische Entwicklung

Das Grundstück entlang der Gleise des Heider Bahnhofs wurde früher als Verladefläche des Bahnhofs genutzt. Das darauf befindliche Bahnwärterhaus diente den Mitarbeitern, die für die Steuerung der Bahnanlagen zuständig waren, als Arbeits- und Aufenthaltsplatz. Seit der Aufgabe der Nutzung als Verladefläche ist das Gebäude seit mehr als einem Jahrzehnt ungenutzt und steht leer.

2016 hat die Stadt Heide die Flurstücke 967 und 968 als Vorbereitung der Sanierungsmaßnahme von der DB Netz AG erworben.

3.3 Bestandsanalyse

Vorbereitend für die konzeptionelle Entwicklung wurde eine Bestandsanalyse für die Teilfortschreibung durchgeführt. Die Abbildungen 3-6 veranschaulichen den Zustand der betrachteten Fläche samt Gebäude.

- Die betroffenen Flurstücke 967 und 968 befinden sich im Besitz der Stadt Heide.
- Die Fläche ist im nördlichen Bereich auf wenigen Metern mit einer Pflasterung versehen, der übrige Teil ist unbefestigt und uneben.
- Die Fläche ist eine ungestaltete Grünfläche mit unkontrollierter Bewachsung (Wildwuchs) ohne Aufenthaltsqualität sowie fehlenden Durchgängen.
- Das Gebäude am südlichen Teil der aktuell untergenutzten Brachfläche innerhalb des Sanierungsgebiets „Bahnhofsumfeld“ stellt in seinem Zustand mit erheblichem Sanierungsbedarf und Vandalismusschäden eine Gefahrenquelle im Gebiet dar.
- Der Bestand des Gebäudes ohne Nutzung und Sanierung kann zur Ausbildung von Angsträumen führen.
- Das Gebäude sorgt durch seine Lage am Verbindungspunkt zur Kreuzstraße für eine Erschwerung des Zugangs (Barrierewirkung).
- Das Gebäude befindet sich in direkter Nähe zum Bahngelände als Quelle für Schallemissionen.



Abb. 3: Blick von Verknüpfungsanlage auf die geplante Wegeverbindung



Abb. 4: Südlicher Teil des Grundstücks mit Blick auf Bahnwärterhaus



Abb. 5: Bahnwärterhaus Südostseite



Abb. 6: Südlicher Zugang. Blick von Kreuzstraße

Brachfläche Wegeverbindung und Bahnwärterhaus (Fotos: BIG Städtebau, Januar 2019)

3.4 Nutzungsperspektive

Die Stadt Heide hat eine Alternativenprüfung für die Nutzung des ehemaligen Bahnwärterhauses an der Güterstraße (ehem. Ladestraße) durchgeführt. Als Möglichkeiten wurden eine Verlagerung der Stadtbücherei sowie die Einrichtung eines Jugendzentrums geprüft, weitere Nutzungsmöglichkeiten werden nicht gesehen.

Die Stadtbücherei befindet sich aktuell in der Himmelreichallee 10 südlich des Marktplatzes und somit nahe des Stadtzentrums. Da die Bücherei zunehmend auch als Aufenthaltsort angenommen und genutzt wird, wurde geprüft, ob der Alternativstandort im ehem. Bahnwärterhaus und innerhalb der geplanten Parkanlage zu einer Erhöhung der Nutzerzahlen und zu einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität führen würde.

Die Stadt Heide kommt zum Ergebnis, dass die Lage für die Stadtbücherei ein bedeutsames Kriterium für die Bereitstellung des Angebots ist. Eine Verlagerung in die Wegeverbindung würde die Zentralität

des Standorts und die Erreichbarkeit deutlich verschlechtern, weshalb von deutlich sinkenden Besucherzahlen ausgegangen wird. Zusätzlich dazu liegt der Platzbedarf mit aktueller Ausstattung deutlich über der verfügbaren Nutzfläche im Bahnwärterhaus.

Das Jugendzentrum befindet sich zusammen mit einer Musikschule in der Bahnhofstraße 29 im direkten Umfeld des Bahnhofs. Durch die zentrale Lage liegt eine hohe Erreichbarkeit vor, jedoch sind dadurch Grünflächen, die von den Jugendlichen genutzt werden können, nur in geringem Ausmaß vorhanden. Eine Verlagerung in das Bahnwärterhaus würde den Aspekt der Lage nur unwesentlich verändern, da der Standort auch weiterhin gut erreichbar im Bahnhofsumfeld liegen würde. Die geplanten Grünflächen und Freizeitmöglichkeiten in der Wegeverbindung könnten dort von den Jugendlichen genutzt werden, wenn sich das Jugendzentrum im ehem. Bahnwärterhaus befände.

Gegen eine Verlagerung spricht die Festlegung auf ruhige gemeinnützige Aktivitäten im südlichen Bereich des Grundstücks im Rahmenplan. Der Fokus auf ruhige Nutzungen wird zusätzlich durch die Ergebnisse einer Öffentlichkeitsbeteiligung vom 24.04.2018 unterstützt. Dabei wurden neben der allgemeinen Öffentlichkeit, auch die angrenzenden Anwohner eingeladen, welche sich nachdrücklich gegen eine intensive Nutzung aussprachen.

Die Prüfung der Stadt Heide kommt demnach zu dem Ergebnis, dass es keine gemeinnützige Nutzungsperspektiven für das ehemalige Bahnwärterhaus gibt.

4 Entwicklungskonzept

Der im Rahmenplan von 2014 geplante Fuß- und Radweg westlich der Gleise zur Verbindung der südlichen Quartiere an den Bahnhof befindet sich aktuell in der Planungsphase. Der im Rahmenplan vorgesehene Erhalt des ehem. Bahnwärterhauses als Anknüpfungspunkt für ruhige gemeinnützige Aktivitäten kann nach Prüfung verschiedener Nutzungsmöglichkeiten nicht umgesetzt werden und wird daher nicht weiterverfolgt. Aufgrund der fehlenden Nutzungsperspektive ist der Abbruch des Gebäudes vorgesehen, wodurch das gesamte Grundstück als Parkanlage mit Freizeit- und Aufenthaltsmöglichkeiten überplant werden kann.

Die im Rahmenplan formulierten Sanierungsziele:

- Schaffung einer fußläufigen Verbindung der südlich gelegenen Quartiere an den Bahnhof und die Innenstadt
- Freiräumliche Definition und Gestaltung der Brachfläche

haben bei der Umsetzung der Wegeverbindung weiterhin Bestand und werden im Konzept berücksichtigt.

Die Entwurfsplanung sieht die Umgestaltung der Brachfläche zu einem attraktiven, zentrumsnahen und verbindenden Grünzug mit Aufenthaltsqualitäten vor.

Ein Fuß- und Radweg soll als direkte Verbindung zwischen Verknüpfungsanlage und Kreuzstraße durch das Grundstück verlaufen und an den bestehenden Weg anknüpfen. Um eine durchgehende Gestaltung zu erzeugen, sollen sowohl das Pflaster als auch die Ausstattungselemente wie Bänke Abfalleimer und Leuchten, die im angrenzenden Bahnhofsumfeld Verwendung gefunden haben, im Verlauf des neuen Grünzuges weitergeführt werden. Der jetzige offene Charakter der Brachfläche soll im Zuge der Umgestaltung zum einen in eine Rasenfläche und zum anderen in eine freiwachsende Wildblumenwiese übersetzt werden. Integriert in diese Rasen- und Wiesenstrukturen sollen drei rechteckige Felder mit unterschiedlichen Gestaltungs- und Nutzungsschwerpunkten liegen.

Im Norden der Fläche soll ein Sportfeld errichtet werden. Der Entwurf sieht hier ein Ballspielfeld mit Kunststoffbelag (gem. Beteiligung der Kinder und Jugendlichen und bauherrenseitige Entscheidung) sowie eine lange Sitzbank vor, welche von robust gestalteten Pflanzfeldern mit Säuleneichen umrahmt werden. Je nach Nutzung wird zur angrenzenden Gleisanlage ein Ballfangzaun errichtet.

Das mittlere Feld soll mit Gehölzen und Aufenthaltsmöglichkeiten ausgestattet werden. Die wassergebundene Wegedecke mit Baumfeldern sowie Schienenrelikten, die eine Verbindung zur ehemaligen Nutzung darstellen, soll von großen Baumfeldern mit vereinzelt Natursteinmauern eingefasst werden. Als Unterpflanzung sollen schattenverträgliche Gräser und Waldstauden zum Einsatz kommen. Im hinteren Bereich ist ein Teil des Feldes als Boulespielfläche vorgesehen.

Das Rasenfeld im südlichen Bereich des Grünzuges, das aus einer großzügigen Rasenfläche bestehen soll, durchzieht ein breites Stauden- und Gräserband mit einem kleinen Sitz- und Liegeplatz. Laut Entwurfsplanung wird die Fläche durch Solitäräume gerahmt.

Die Einrichtungen der Deutschen Bahn, die im Bereich der Brücke Kreuzstraße liegen und an das Planungsgebiet grenzen, sollen für Wartungsarbeiten über eine Schotterrasenzufahrt zu erreichen sein.

4.1 Maßnahmenübersicht

Bezeichnung	Beschreibung	Akteure
Abbruch Bahnwärterhaus	Beseitigung von Missständen und Gefahrenquellen; Freilegung des Grundstücks zur Vorbereitung der Umsetzung der Wegeverbindung	Stadt Heide, BIG Städtebau
Bau der Wegeverbindung	Umsetzung der Entwurfsplanung der Wegeverbindung als Parkanlage mit Freizeitnutzung; Anbindung der südlichen Quartiere an den Bahnhof und die Innenstadt	BHF Landschaftsarchitekten, ausführendes Bauunternehmen

4.2 Kosten

Bezeichnung	Beschreibung	voraussichtliche Kosten
Abbruch Bahnwärterhaus	Beseitigung von Missständen und Gefahrenquellen; Freilegung des Grundstücks zur Vorbereitung der Umsetzung der Wegeverbindung;	75.000 €
Bau der Wegeverbindung	Umsetzung der Entwurfsplanung der Wegeverbindung als Parkanlage mit Freizeitnutzung; Anbindung der südlichen Quartiere an den Bahnhof und die Innenstadt	738.000 €

Anlage 1





(Quelle: Luftbild GDI-SH 2019)

Stadt Heide
2. Teilfortschreibung
Rahmenplan
„Bahnhofsumfeld“

**Verknüpfungsanlage/
ZOB**

Bericht

20. November 2019



Bundesministerium
des Innern, für Bau
und Heimat



STÄDTBAU-
FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und
Gemeinden



Schleswig-Holstein
Ministerium für Inneres,
ländliche Räume
und Integration

STADT HEIDE



REGION HEIDE

*Marktstadt im
Nordseewind*

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Zielsetzung	1
2	Öffentlichkeitsbeteiligung	3
3	Analyse des Planungsraums	4
	3.1 Lage im Stadtgebiet.....	4
	3.2 Historische Entwicklung.....	4
	3.3 Bestandsanalyse.....	5
	3.4 Herleitung der Notwendigkeit der Verlagerung.....	6
4	Entwicklungskonzept	7
	4.1 Maßnahmenübersicht.....	8
	4.2 Kosten.....	8
	4.3 Finanzierung.....	8

Anlagen

Anlage 1: Schematische Darstellung der Verknüpfungsanlage mit Bushaltestellen

Anlage 2: Adressaten der Beteiligung

Stadt Heide

Postelweg 1

25746 Heide

BIG Städtebau GmbH

Treuhänderischer Sanierungsträger der Stadt Heide

Eckernförder Straße 212

24119 Kronshagen

1 Anlass und Zielsetzung

Die Ratsversammlung der Stadt Heide hat am 10. September 2014 den Rahmenplan für das Bahnhofsumfeld beschlossen. Der Rahmenplan ist Grundlage für die städtebauliche Gesamtmaßnahme „Bahnhofsumfeld“ und die Umsetzung der Maßnahmenzielsetzung mit Einsatz von Städtebauförderungsmitteln im Förderprogramm „Stadtumbau West“.

Einer der planerischen Grundgedanken der Rahmenplanung ist die Stärkung des ÖPNV durch die Verlagerung des Zentralen Omnibus Bahnhofs (ZOB) an den Bahnhof. Aus der Bestandsaufnahme der Rahmenplanung wird deutlich, dass die mangelnde Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger des ÖPNV und des öffentlichen Personenverkehrs durch die räumliche Trennung von Bahnhof und ZOB ein starkes funktionales Defizit ausmacht. Durch die fußläufige Entfernung von ca. 500 m mit mehrfachen Überquerungen vielbefahrener Straßen besteht keine attraktive Verbindung der beiden ÖPNV-Angebote. Eines der wesentlichen Ziele der Rahmenplanung ist es daher, die Funktionalität der Verkehrsträger zu erhöhen, indem eine Zusammenlegung von Bus und Bahn im Bahnhofsumfeld durchgeführt wird. Diese Zielsetzung wird weiterverfolgt.

Nach einer verkehrlichen Überprüfung des Rahmenplans durch die Agentur BahnStadt GbR im Jahr 2019 wurde deutlich, dass sich die Unterbringung auf dem geplanten Bahnhofsvorplatz aufgrund der veränderten und gewachsenen Ansprüche an Anzahl und Fläche für den Busverkehr nicht durchführen lässt. Diese fehlende Nutzungsmöglichkeit ist dadurch begründet, dass beengte Platzverhältnisse vorliegen und Grundstücksankäufe nördlich der Güterstraße mittelfristig als nicht mehr realisierbar eingestuft werden, was zum Zeitpunkt der Aufstellung des Rahmenplans noch nicht abzusehen war. Um trotz Verlagerung ausreichend Bushaltestellen vorzuhalten, wurden im Rahmen der verkehrlichen Überprüfung verschiedene Varianten geprüft. Daraus ist die Schaffung der Haltestellen an der bestehenden Verknüpfungsanlage, die an den geplanten Bahnhofsvorplatz angrenzt, als sinnvollste Variante hervorgegangen ist.

Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Rahmenplanfortschreibung für das gesamte Stadtumbaugebiet, die die Ergebnisse der beiden Teilfortschreibungen aufnimmt, wird das Thema Verkehr mit Schwerpunkt auf PKW-Stellplätzen sowie Hol- und Bringverkehre betrachtet. Dabei soll das durch die ZOB-Verlagerung entstehende Stellplatz-Defizit im Bahnhofsumfeld ausgeglichen werden. Temporär kann der Wegfall der PKW-Stellplätze auf den bisher freigelegten und für den ruhenden Verkehr freigegebenen Flächen am Bahnhof aufgenommen werden. Da die Integration des ZOB in den Bahnhofsvorplatz durch die Verlagerung an die Verknüpfungsanlage entfällt, wird der Bahnhofsvorplatz bei der Rahmenplanfortschreibung des gesamten Gebiets ebenfalls unter den neuen Voraussetzungen betrachtet.

Die vorliegende 2. Teilfortschreibung umfasst das Flurstück 969, das entlang der Bahngleise verläuft und die Weiterführung der Güterstraße darstellt. An die im südlichen Teil befindliche Wendeschleife der Verknüpfungsanlage grenzt das Flurstück 968, auf dem eine Wegeverbindung als Parkanlage mit Aufenthaltsflächen errichtet werden soll, um eine weitere fußläufige Verbindung für die südlichen Quartiere zum Bahnhof zu schaffen (vgl. 1. Teilfortschreibung „Wegeverbindung – Kreuzstraße/Verknüpfungsanlage“).



Abb. 1: Lage der Verknüpfungsanlage – abgebrochene Gebäude mit X dargestellt (Grundlage Luftbild GDI-SH 2019)

Der Fokus dieser 2. Teilfortschreibung liegt auf der Nutzungsänderung des westlichen Teilbereichs der Verknüpfungsanlage von den aktuell dort befindlichen PKW-Stellplätzen hin zu weiteren Bushaltestellen in Sägezahnaufstellung, wie auf der gegenüberliegenden Seite der Verknüpfungsanlage (Abb. 1 und Anlage 1).

Die ursprüngliche Zielsetzung des Rahmenplans, den bisherigen ZOB an der Österheide in den Bahnhofsvorplatz zu integrieren, wird daher zugunsten einer Verlegung an die bestehende Verknüpfungsanlage aufgegeben.

Die übrigen Inhalte des Rahmenplans werden nicht berührt und gelten unverändert fort.

2 Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der 2. Teilfortschreibung hat eine Beteiligung der Anlieger, Eigentümer sowie der Träger öffentlicher Belange (TÖB) stattgefunden. Zusätzlich dazu wurde die Öffentlichkeit über das Bekanntmachungsblatt der Stadt Heide über die Fortschreibung des Rahmenplans informiert und die Möglichkeit gegeben, weitere Unterlagen einzusehen. Allen kontaktierten Personen sowie TÖB's wurde die Möglichkeit eingeräumt Einwände anzumelden.

Die TÖB's sowie Eigentümer in der Feldstraße, im Grünen Weg, in der Güterstraße und in Lüttenheid wurden per Post angeschrieben und über die vorgesehene Maßnahme informiert. Außerdem wurden die Anwohner des Mehrfamilienhauses in der Dietrich-Bonhoeffer-Straße 14 per Aushang im Hausflur darauf hingewiesen, dass ein die Verlagerung des ZOB vorgesehen ist.

Die erhaltenen Rückmeldungen wurden aufgenommen und abgewogen.

Folgende TÖB wurden angeschrieben:

Träger öffentlicher Belange	Rückmeldung zur Teilfortschreibung des Rahmenplans
Deutsche Bahn	Keine
Südholstein Verkehrsservicegesellschaft mbH (SVG)	Keine
Beauftragte für Menschen mit Behinderung	Die ZOB-Verlagerung wird als sinnvolle Maßnahme betrachtet, um für alle und insbesondere Menschen mit Behinderungen kurze Wege zu schaffen
Seniorenbeirat der Stadt Heide	Keine
Boyens Medien GmbH & Co. KG	Unklarheiten bezüglich der geplanten Maßnahmen auf den Grundstücken der Boyens Medien GmbH & Co. KG, der Verkehrsplanung und PKW-Stellplätzen wurden mit Bezug auf die Rahmenplanfortschreibung für das gesamte Stadtumbaugebiet erläutert

Eine Auflistung der kontaktierten Eigentümer und Anwohner in den o.g. Straßen sowie deren Rückmeldungen befindet sich im Anhang (Anlage 2).

3 Analyse des Planungsraums

3.1 Lage im Stadtgebiet

Das Gebiet der 2. Teilfortschreibung liegt südöstlich des Stadtzentrums im Sanierungsgebiet „Bahnhofsumfeld“ (siehe Abb. 2). Das Stadtzentrum ist fußläufig in ca. 10 Minuten zu erreichen. Der Bahnhof befindet sich in unmittelbarer Nähe an der Güterstraße. Die Verknüpfungsanlage ist aufgrund des länglichen Zuschnitts und der Lage entlang am Bahnhof optimal für die Unterbringung weiterer Busstellplätze geeignet.

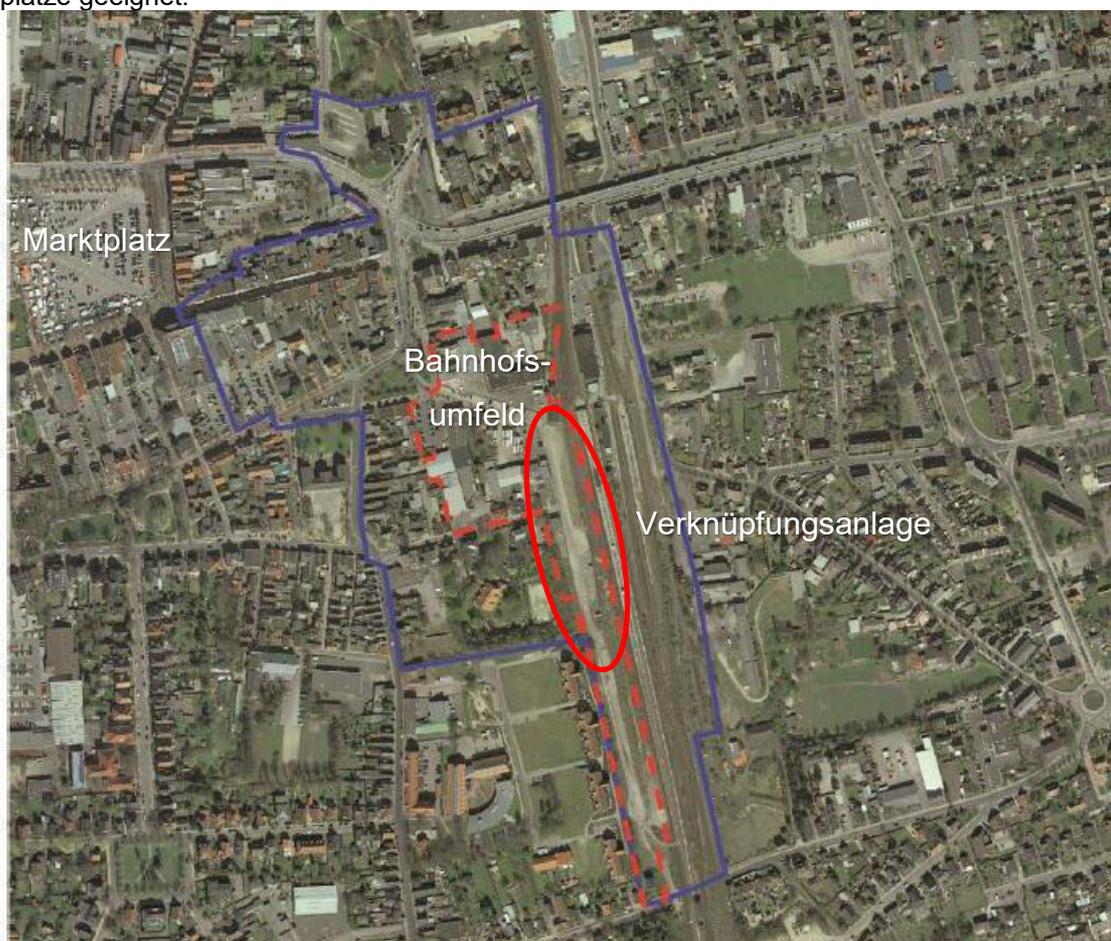


Abb. 2: Lage der Teilfortschreibung innerhalb der Stadt

Rote Linie = Sanierungsgebiet (Bahnhofsumfeld)

Blaue Linie = Stadtumbaugebiet (erweitertes Bahnhofsumfeld)

3.2 Historische Entwicklung

Das Grundstück entlang der Gleise des Heider Bahnhofs wurde früher als Verladefläche des Bahnhofs genutzt. Nach Aufgabe der Nutzung handelte es sich um eine Brachfläche. Die Stadt hat das Flurstück 969 im Jahr 2016 erworben und im Rahmen der Bahnhofsaufrüstung eine Verknüpfungsanlage mit PKW Stellplätzen, Bushaltestellen und einer Wendeschleife errichtet, die durch GVFG-Mittel gefördert wurde.

3.3 Bestandsanalyse

Vorbereitend für die konzeptionelle Entwicklung wurde eine Bestandsanalyse für die 2. Teilfortschreibung durchgeführt. Die Abbildungen 3-4 veranschaulichen den Zustand der betrachteten Fläche samt Verknüpfungsanlage.

- Das betroffene Flurstück 969 befindet sich im Besitz der Stadt Heide.
- Die Länge der Verknüpfungsanlage beträgt ca. 210 m, die Breite beträgt ca. 30 m
- Auf der Fläche befinden sich 30 PKW-Stellplätze und gegenüberliegend 5 Haltebuchten für Gelenkbusse entlang der Gleise
- Die Fläche ist größtenteils durch die Verkehrsflächen versiegelt bis auf einen Grünstreifen entlang des Weges und einer Hecke sowie Bäumen entlang der PKW-Stellplätze.
- Entlang des Weges und der PKW-Stellplätze befinden sich keine Sitz- oder Verweilmöglichkeiten, wodurch eine geringe Aufenthaltsqualität vorzufinden ist.
- Die Beleuchtung der Flächen ist durch die vorhandenen Straßenleuchten gegeben



Abb. 3: Blick entlang des Geh- und Radwegs auf die Stellplätze an der Verknüpfungsanlage



Abb. 4: Südlicher Teil der Verknüpfungsanlage mit Blick auf Bahnhof

(Fotos: BIG Städtebau, Januar 2019)

3.4 Herleitung der Notwendigkeit der Verlagerung

Ziel der Verlagerung des ZOB ist die Konzentration der Mobilitätsangebote im direkten Bahnhofsumfeld. Der aktuelle Standort des ZOB befindet sich ca. 500 m vom Bahnhof entfernt, wodurch ein direktes Umsteigen in Kombination der beiden verschiedenen Verkehrsmittel erschwert wird. Dies trifft besonders auf Menschen mit körperlichen Einschränkungen oder bspw. Eltern mit Kinderwagen zu, für die sich die Zeitintensivität des Wegs noch zusätzlich erhöht. Die unübersichtliche und komplizierte Verkehrsführung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Bahnhof und ZOB, insbesondere im Kreuzungsbereich von Wulf-Isebrand-Platz, der Stadtbrücke (Bahnhofstraße) und Brahmstraße ist speziell für nicht-ortskundige Personen ein Hindernis und schränkt die Nutzungsqualität stark ein.

Durch die Verlagerung erhöht sich die Attraktivität des ÖPNV durch stark verkürzte Wege, was sich wiederum in einer Verringerung des „Motorisierten Individualverkehrs“ (MIV) auswirkt und zu einer Entspannung des innerstädtischen Verkehrs führen wird. Die Stärkung des Klimaschutzes ist ein gesamtstädtisches Ziel und muss deshalb auch im Bahnhofsumfeld berücksichtigt werden. Der Klimaschutz steht außerdem im Fokus des angrenzenden Gebiets „Rüsdorfer Kamp“. Mit dem Projekt „Quarree100“ wird erforscht, mit welchen zukunftsorientierten Maßnahmen ein CO₂-neutrales, integriertes Quartier entstehen kann. Die Zusammenführung des ZOB mit dem Bahnhof ist somit nicht nur eine Attraktivierung der Nutzung, sondern ein weiterer Beitrag zum Klimaschutz.

4 Entwicklungskonzept

Im Rahmenplan von 2014 ist eine Verlagerung des ZOB mit Integration in den Bahnhofsvorplatz vorgesehen. Ziel der Verlagerung ist es, die Verkehrsarten Bus und Bahn miteinander zu verknüpfen und damit die Funktionalität und Nutzbarkeit zu erhöhen. Diese ist aktuell durch die hohe Entfernung von ca. 500 m und mehrere Fahrbahnkreuzungen nicht gegeben.

Nach einer verkehrlichen Überprüfung der Ausführbarkeit und Realisierbarkeit der ursprünglichen Planung durch die Agentur BahnStadt, wird empfohlen den ZOB nicht in den Bahnhofsvorplatz zu integrieren. Nicht realisierbare Grundstücksankäufe sowie beengte Platzverhältnisse und daraus resultierende enge Kurvenradien, die eine Überschneidung des Verkehrs mit dem Gegenverkehr notwendig machen, lassen eine verkehrlich und betrieblich ideale Nutzung nicht zu. Die Planung wird daher nicht weiterverfolgt.

Aufgrund der mangelnden Durchführbarkeit wird die Verlagerung des ZOB an die bestehende Verknüpfungsanlage empfohlen und vorgesehen.

Die im Rahmenplan formulierten planerischen Grundgedanken

- Verlagerung des ZOB
- Bauliche Neuordnung um den Bahnhofplatz

haben bei der Planung des Umbaus der Verknüpfungsanlage weiterhin Bestand und werden im Konzept berücksichtigt.

Im Auftrag der Stadt und in Abstimmung mit den Betreibern der Buslinien wird die Realisierbarkeit der Verlagerung an die Verknüpfungsanlage durch ein Planungsbüro tiefergehend mit dem Schwerpunkt auf den Verkehr untersucht. Bestandteil ist dabei auch die Umgestaltung der PKW-Stellplätze entlang der westlichen Seite der Verknüpfungsanlage.

Die dort vorhandenen 30 PKW-Stellplätze und die Erschließungsstraße werden dabei überplant. Das entstehende Stellplatz-Defizit für PKW wird temporär durch die Nutzung der freigelegten Flächen im Bahnhofsumfeld, die für den ruhenden Verkehr freigegeben sind, aufgenommen. Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Rahmenplanfortschreibung für das gesamte Stadtumbaugebiet, wird das Thema Verkehr mit Schwerpunkt auf PKW-Stellplätzen sowie Hol- und Bringverkehre betrachtet.

Es ist vorgesehen, zusätzlich zu den bestehenden fünf Busstellplätzen entlang der Gleise, weitere sieben Busstellplätze auf der gegenüberliegenden Seite der Verknüpfungsanlage anzulegen, wovon fünf für Gelenkbusse sowie zwei Haltestellen für kürzere Busse ausgelegt sind.

Der vorhandene gemischte Geh- und Radweg inkl. Beleuchtung, der entlang der Nord-Süd-Achse verläuft, bleibt erhalten. Dieser soll zukünftig durch die Umsetzung der Wegeverbindung (südlich anschließend) aufgenommen werden, um dort den Anschluss an die südlichen Quartiere zu schaffen.

Um eine adäquate Nutzung der ZOB Verlagerung zu gewährleisten, ist die Installation von mehreren Wartehäuschen sowie einem Aufenthaltsraum für Busfahrer und WC vorgesehen.

Des Weiteren sollen behindertengerechte PKW-Parkmöglichkeiten sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden, um ein vielfältiges Nutzungsspektrum zu schaffen.

4.1 Maßnahmenübersicht

Bezeichnung	Beschreibung	Akteure
Freilegung der PKW- Stellplatz- flächen	Freilegung der bestehenden PKW-Stell- plätze und vorhandener Begrünung zur Vorbereitung der Umsetzung der Halte- stellen	Stadt Heide
Bau der Bushal- testellen mit Ausstattungselementen	Umsetzung der Entwurfsplanung der Ver- knüpfungsanlage; Bau der Haltestellen für 5 Gelenkbusse und 2 reguläre Busse	Stadt Heide

4.2 Kosten

Bezeichnung	Beschreibung	voraussichtliche Kosten
Freilegung der PKW- Stellplatz- flächen	Freilegung der bestehenden PKW-Stell- plätze und vorhandener Begrünung zur Vorbereitung der Umsetzung der Halte- stellen	ca. 150.000 € (<u>keine</u> Ver- wendung von Städtebauför- dermitteln)
Bau der Bushal- testellen mit Ausstattungselementen	Umsetzung der Entwurfsplanung der Ver- knüpfungsanlage; Bau der Haltestellen für 5 Gelenkbusse und 2 reguläre Busse	ca. 600.000 € (<u>keine</u> Ver- wendung von Städtebauför- dermitteln)

4.3 Finanzierung

Die Maßnahme wird voraussichtlich mit GVFG-Mitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsge- setz finanziert. Städtebaufördermittel werden nicht verwendet.

Anlage 1



Anlage 2

Adressat (Eigentümer/Anwohner)	Rückmeldung zur Teilfortschreibung des Rahmenplans
Dietrich-Bonhoeffer-Str. 14	
Feldstraße 1-3	
Grüner Weg 4-6	
Grüner Weg 5	
Grüner Weg 7	
Grüner Weg 8	
Grüner Weg 9	
Grüner Weg 11	
Grüner Weg 12	
Grüner Weg 14	Verständnisfragen zu den Themen Bike & Ride-Anlage und Ausweisung des Grünen Wegs als Sackgasse wurden mit Bezug auf die Rahmenplanfortschreibung für das gesamte Stadtumbaugebiet erläutert.
Grüner Weg 16	
Grüner Weg 19	
Grüner Weg 21	
Grüner Weg 23	
Grüner Weg 25	Verständnisfragen zum Ablauf der Fortschreibung, Umgang mit den Stellplätzen, Bautätigkeit und Baubeginn wurden mit Bezug auf die Rahmenplanfortschreibung für das gesamte Stadtumbaugebiet erläutert.
Grüner Weg 27	
Güterstraße 10	
Güterstraße 12	
Lüttenheid 13	
Lüttenheid 17	
Lüttenheid 47	
Lüttenheid 49	