4.3 Öffentlicher Raum, Stadtgrün und Erholungsräume

Dieses Kapitel dient der Vertiefung der in Kap. 4.1 vermerkten Aussagen zur Beschaffenheit des öffentlichen Raums inklusive des Stadtgrüns und der Erholungsräume der Innenstadt von Bad Schwartau. Neben einer Analyse der in den Teilbereichen bestehenden Freiräume und ihrer Nutzungen (inklusive Fragen der Barrierefreiheit) sollen dabei auch ökologische und durch den Klimawandel hervorgerufene Aufgaben und Herausforderungen herausgearbeitet werden. Die Analyse der Freiräume erfolgt analog zur teilräumlich differenzierten Betrachtung von Kapitel 4.1 zur städtebaulichen Struktur und Gebietsfunktion zunächst für das Stadtzentrum, dann für den nordöstlichen Teil des Untersuchungsgebiets mit den Kurkliniken und dem Kurpark, schließlich im Uhrzeigersinn um das Stadtzentrum herum.

Abb. 112: Analyseplan zu Grün- und Erholungsräumen im Untersuchungsgebiet. Legende auf der Folgeseite. Gesamtplan in A3 im Anhang.
Quelle: complan Kommunalberatung auf Kartengrundlage der Stadt Bad Schwartau

Bestandsanalyse
Grün- und Erholungsraum

- Grünanlage/Park
- Wald
- Stadtraumprägendes Gehölz
- Gewässer
- Sportflächen
- Tennisplatz
- Fußballplatz
- Dirtbahn
- Fitnesscenter
- Schwimmhalle
- Skatepark
- Parkeingang mit Gestaltungsdefizit
- Siedlungsfläche mit Flurstücken
- Gebäude
- Fußgängerzone/Marktplatz/Fußwege
- Straßen
- Schienen
- Abgrenzung VU-Gebiet

Städtebauliches Zentrum – Markt, Markttwiete, Zentralparkplatz und nördliche Lübecker Straße

Der öffentliche Raum im Bereich der *Einkaufs-Innenstadt* zwischen der Geibel-, der Lübecker und der Auguststraße sowie dem Eutiner Ring[21] ist zum einen durch das großzügig anmutende Gefüge der größtenteils drei- bis viergeschossigen Wohn- und Geschäftsbauten im Umfeld der Markttwiete, ihre Passagenstruktur und geschäftiges Treiben gekennzeichnet. Zum anderen prägen mit dem Markt und dem Zentralparkplatz große, im Vergleich mit der Umgebung untergenutzte Freiflächen die Ansicht der Innenstadt von Norden und Süden kommend. Mit ihrer historisch kleinteiligen Baustruktur bietet die nördliche Lübecker Straße hierzu einen interessanten Kontrast.

Der Markt als Herzstück

Der Marktplatz ist städtebauliches Herzstück der Stadt und rundum mit Bäumen abgegrenzt. Durch die umgebende Bebauung, begrenztes KFZ-Parken und historisches Großpflaster ist eine hohe städtebauliche Qualität gegeben. Der südöstlich angrenzende Zwickel ist mit einem Restaurant-Pavillon in Holzbauweise besetzt.

Abb. 113: Der Markt ist städtebauliches Herzstück.
Foto: Stadt Bad Schwartau / Findeisen

Die im Großpflaster und seinen Fugen bestehenden Unebenheiten stellen mit Blick auf den hohen Anteil älterer und in ihrer Mobilität eingeschränkter Personen an den Nutzenden eine Funktionsschwäche dar, die auch im Rahmen einer sternförmigen, Barrieren und Unebenheiten ausgleichenden Teil-Schleifung des Pflasters nicht behoben werden konnten und mit Blick auf die Gelenkfunktion zwischen Stadtzentrum und Kurbereich schwer wiegt.

[21] zur Differenzierung der Einkaufs-Innenstadt bzw. des städtebaulichen Zentrums vom im EZH-Entwicklungskonzept von 2012 definierten *zentralen Geschäftsbereich* vgl. den einleitenden Absatz zu Kap. 4.1, S. 65f

Weitere Defizite bestehen durch veraltete und teils beschädigte Anschluss-Kästen für Märkte und Veranstaltungen sowie durch Unebenheiten erschwerte Übergänge an der Geibelstraße. Die häufigste Nutzung des Markts ist die durch den Wochenmarkt, hinzukommen jährlich wiederkehrende Veranstaltungen wie das Stadtfest und der *Bad Schwartauer Weihnachtsmarkt* sowie Werbe- und Promotionsveranstaltungen. Im Übrigen erfüllt der Markt vor allem eine Verbindungsfunktion zwischen unterschiedlichen Stadträumen. Hinzu kommt eine ökologisch-stadtklimatische Funktion als urbaner Freiraum zwischen Kurpark und Innenstadt. Der Versiegelungsgrad ist aufgrund der durchgehenden Pflasterung hoch, allerdings kann Wasser in den breiten Fugen versickern. Neben den Bäumen dienen in den Sommermonaten im Nordteil auch einige Pflanzgefäße der Begrünung des Platzes. Der Markt selbst gewinnt wie die Ansicht des Amtsgerichts durch den 1997 wiederhergestellten Brunnen *Im Spiel der Wellen* von Paul Peterich zusätzliche Qualität.

Abb. 114: Noch zeitgemäß? Versorgungskästen für den Marktbetrieb.
Foto:complan Kommunalberatung

Fußgängerzone *Markttwiete*

Die Fußgängerzone *Markttwiete* wurde im Jahr 2017 mitsamt dem Europaplatz und von ihnen zum Zentralparkplatz führender Gassen nach einer grundhaften Modernisierung neu eröffnet. Im Zuge der Umgestaltung wurden die die Markttwiete überfassende Bedachung und die hoch aufgewachsenen Bestandsbäume entfernt. Die Markttwiete selbst wurde dabei mit einem gelbroten und einem orangeroten Pflaster mit guten Rolleigenschaften, einer kombinierten Lösung für Regenentwässerung und Blindenleitsystem, einfachen Spielgeräten für Kinder sowie fünf elliptischen, modern gestalteten Inseln mit umlaufender Sitzmöglichkeit gestaltet (vier der Inseln mit pflegeextensiver Begrünung, eine mit Wasserspiel). Der Europaplatz am Südende der Markttwiete wurde mit der Skulptur *der Knoten* von Jo Kley und einem inklusiven Spielgerät (mit den Füßen zu bedienendes Xylophon) ausgestattet.

Die Markttwiete ist ein relativ breiter, transparenter und modern gestalteter, hochwertiger Stadtraum, der von Süd nach Nord einen interessanten Durchblick auf den Markt und das Amtsgericht bietet. Die Entwicklung nach 1970 hat hier einen für Fußgänger/innen und Radfahrende vorbehaltenen Stadtraum geschaffen, der ganz den Ansprüchen an eine Einkaufs-Innenstadt genügt.

Nördliche Lübecker Straße

Abb. 115: Straßenraum in der nördlichen Lübecker Straße.
Foto:complan Kommunalberatung

Die Lübecker Straße bietet östlich der Markttwiete mit ihrer Kleinteiligkeit und einem erhöhten Anteil historischer Bausubstanz eine willkommene Abwechslung zur nachkriegsmodern-großzügig geprägten Markttwiete. Nicht zuletzt durch die Hochlage des östlichen Gehwegs im Bereich der Einmündung der Auguststraße, aber auch durch die Allee gestutzter Linden und die 1992 neu gepflasterte Fahrbahn findet sich hier ein besonderer Stadtraum mit kleinstädtischem und Kurort-Charme. Zugleich sorgen die hohen Bordsteinkanten in Verbindung mit engen und teils unebenen Gehwegen für Barrieren im Stadtraum, die für in ihrer Mobilität eingeschränkte Gruppen nicht immer ohne Fremdhilfe zu bewältigen sind. Zudem weichen Radfahrende aufgrund der Unebenheiten der gepflasterten Fahrbahn häufig auf die Gehwege aus, was zu Konflikten mit Fußgänger/innen führt. Insbesondere der Lieferverkehr sorgt im engen Querschnitt der Lübecker Straße trotz einer moderaten Verkehrsbelastung für Stauungen und Konflikte (vgl. hierzu auch Kap. 4.4 zu Mobilität und Verkehr, S. 103ff.).

Zentralparkplatz

Abb. 116: Die Rathausgasse ist die vielfrequentierte Zufahrt zum Zentralparkplatz
Foto: complan Kommunalberatung

Abb. 117: der Verbindungsgang im Zuge der Rathausgasse wurde mit dem P1-Center errichtet.
Foto: complan Kommunalberatung

Der Zentralparkplatz bildet zwischen der Markttwiete und dem Eutiner Ring einen Freiraum, der ganz der Unterbringung des ruhenden MIV gewidmet ist und mit dieser Monofunktion – wie bereits in der teilräumlichen Betrachtung von Kap. 4.1 zur städtebaulichen Struktur und Gebietsfunktion vermerkt – seiner innerstädtischen Lage nicht gerecht wird (Funktionsschwäche). Die Oberflächen sind hier mit Verbundpflaster gestaltet, weisen keine guten Rolleigenschaften auf und sind in Teilbereichen durch Unterspülung und Beanspruchung lose und uneben geworden bzw. bereits von erheblichen Verwerfungen geprägt. Der Stadtbereich wirkt trotz eines installierten, überdachten Verbindungsgangs zwischen der Markttwiete und dem P1-Center einseitig auf die Belange des ruhenden MIV orientiert. Neben nicht mehr zeitgemäßen und sanierungsbedürftigen Oberflächen spiegelt sich dies auch in fehlenden Querverbindungen für Fußgänger/innen, von Treppen ausgehenden Barrierewirkungen sowie in mangelhaften Anschlüssen an die Stadträume westlich des Eutiner Rings wider.[22] Mit Blick auf den hohen Anteil Mobilitätseingeschränkter an den Innenstadt-Nutzer/innen und die Benachteiligung des ÖPNV gegenüber dem MIV (vgl. hierzu das Fazit von Kap. 4.4 zu Mobilität und Verkehr) ist dies als schwerwiegendes, da auf die gesamte Umgebung wirkendes Funktionsdefizit zu benennen.

[22] Diese werden im Rahmen der teilräumlichen Betrachtung der Grün- und Freiräume im Westen des Untersuchungsgebiets ab S. 120 beleuchtet

Zudem ist auch die stadtklimatisch-ökologische Qualität des Zentralparkplatzes stark eingeschränkt: Das verwendete Verbundpflaster lässt wie die extensive Begrünung in den Randbereichen zum Eutiner Ring hin eine Versickerung von Niederschlägen zu und der Bereich dient wie der benachbarte Bürgerpark als Gebiet für den Einfall von Kaltluft in die Innenstadt. Die Versickerungsfähigkeit ist im Bereich des Verbundpflasters jedoch erheblich eingeschränkt und kann insbesondere bei anhaltenden und starken Regenfällen das anfallende Wasser nicht aufnehmen. Hinzu kommen Verunreinigungen durch aus Fahrzeugen austretende Flüssigkeiten, die sich über die Jahre als Altlasten im Boden summieren können.

Abb. 118: Barrierewirkung durch Treppen, hier im nördlichen Teilbereich.
Foto:complan Kommunalberatung

Zusammenfassend ist zum Zentralparkplatz festzuhalten, dass dieser als Relikt einer autogerechten Ära der Stadtplanung der Nachkriegszeit erscheint und heutigen gestalterischen wie funktionalen Ansprüchen nicht genügen kann. Mit Blick auf das bundesweit geltende Ziel des § 1a Abs. 2 BauGB zu einem verantwortungsvollen und sparsamen Umgang mit Grund und Boden und die diesem Ziel entsprechenden Vorgaben einer flächen- und ressourcenschonenden Innenentwicklung erscheint der Bereich als grundsätzlich unter- bzw. fehlgenutzt (schwerwiegende Funktionsschwäche).

Abb. 119: Blick über den Zentralparkplatz.
Foto: complan Kommunalberatung

Weitere Bereiche

Die Rathausgasse bildet einen weiteren, von Defiziten geprägten Bereich der Einkaufs-Innenstadt: Hier finden sich die Anlieferzonen der rundum liegenden Geschäftshäuser, wodurch eher technisch geprägte Stadträume entstehen. Diese funktionalen und gestalterischen Defizite wirken jedoch weniger gravierend, da der Bereich eher als sekundäre fußläufige Querverbindung genutzt wird.

Abb. 120: Straßenraum in der Rathausgasse
Foto: complan Kommunalberatung

Zudem ist der nördliche Bereich der Auguststraße zwischen der Abzweigung des Eutiner Rings und dem Europaplatz von schwerwiegenden funktionalen und gestalterischen Defiziten geprägt, die in den Betrachtungen zum südlichen Teil vermerkt sind (s. Seite 57 und 98 sowie *Abb. 121*)

Der innerhalb des Eutiner Rings liegende Teil der Rensefelder Straße stellt eine weitere vorwiegend der Erschließung dienende Straße im Zentrumsbereich dar. Ihre Gestaltung ist eng an die der Lübecker Straße angelehnt (ähnlicher Querschnitt, gesägtes Pflaster und Lindenallee), der öffentliche Raum ist jedoch durch deutlich weniger Erdgeschossnutzungen geprägt. Mit Blick auf die zentrale Lage ist dies als Funktionsschwäche zu werten.

Abb. 121: Der südliche Innenstadteingang an der nördlichen Auguststraße.
Foto: complan Kommunalberatung

Nordöstlicher Teil – Kliniken, Kurpark, Eutiner- und Geibelstraße

Überblick

Der nordöstliche Teil des Untersuchungsbereichs umfasst neben den *Asklepios-Kurkliniken* und dem Kurpark auch die vorwiegend durch Wohnnutzungen geprägte Eutiner und die Geibelstraße. Wie bereits in der teilräumlichen Beschreibung von 4.1 ausgeführt, ist der Bereich von einem Versprung zwischen der höher gelegenen Geibelstraße und dem in der Schwartau-Niederung liegenden Kurpark gekennzeichnet, aber auch durch die nachkriegsmodernen, eher grob gekörnten Gebäude der Kurklinik.

Eutiner Straße

Abb. 122: Unattraktive Geh- und Radwege in der südlichen Eutiner Straße.
Foto: complan Kommunalberatung

Abb. 123: Grünfläche an der Ecke Eutiner Straße / Pariner Straße.
Foto: complan Kommunalberatung

Der Stadtraum an der Eutiner Straße ist maßgeblich durch die stark frequentierte L309 geprägt. Dass der Bereich trotz breiter Geh- und Radwege einseitig auf die Belange des MIV orientiert wirkt, ist zum einen durch die schadhaften und häufig wechselnden Oberflächen bedingt, zum anderen durch die Benachteiligung anderer Verkehrsteilnehmer/innen im Bereich der Kreuzung mit der Eutiner Straße (nur Möglichkeit zur Querung der Pariner Straße gegeben, Eutiner Straße ist stadträumliche Barriere) und der Brücke über die Schwartau (enge und unebene Gehwege neben einem häufig von Rückstau belastetem Straßenabschnitt).

Der öffentliche Raum im Umfeld erhält durch das Kulturdenkmal der Georgskapelle und die umgebenden Pflanzungen Qualität. Diese wird durch die vielbefahrene L309 jedoch maßgeblich gemindert, der Stadtraum wird vor allem als ein *zu durchquerender* wahrgenommen. Dies ist auch dem hohen Versiegelungsgrad und einem Mangel an Straßenbäumen auf der Ostseite geschuldet. Die südwestlich der Abzweigung der Pariner Straße bestehende, ungegliederte Freifläche ist durch das dahinterstehende vier- bzw. sechsgeschossige Wohnhaus und die vorbeiführenden Straßen geprägt und wirkt entsprechend als *Begleitgrün* einer autogerechten, nachkriegsmodernen Stadtplanung. Es handelt sich um eine Grünfläche ohne Aufenthaltsqualität und ohne ökologische Funktion, die über die Versickerung von Niederschlägen und die Nutzung als Blühwiese hinausgeht (vgl. Abb. 123). Hier mangelt es u.a. an einer Fassung des Straßenraums durch eine klare Raumkante.

Weitere schwerwiegende Missstände bestehen im öffentlichen Raum durch das Autohaus und die Tankstelle am Südende der Eutiner Straße (vgl. Abb. 124). Wie bereits in der teilräumlichen Betrachtung zur städtebaulichen Struktur und Gebietsfunktion in Kap. 4.1 sowie im Unterkapitel zur Gebäudenutzung in Kap. 4.2 ausgeführt, erscheinen beide Funktionen gebietsfremd bzw. der innerstädtischen Lage nicht angemessen. Hinzu kommen besonders schwere Schadbilder an den Oberflächen der Geh- und Radwege in diesem Bereich.

Abb. 124: Die Tankstelle prägt den Raum der südlichen Eutiner Straße.
*Foto: complan Kom*munalberatung

Zugänge zum Kurpark an der Eutiner Straße

Am nordöstlichen Ende der Eutiner Straße befindet sich südlich der Brücke über die Schwartau eine gestaltete Grünfläche, die als Eingang zum östlichen Kurpark konzipiert ist und zudem in engem Zusammenhang mit den nördlich angrenzenden Landschaftsräumen der Schwartau-Auen und des *Riesebusch* steht. Zur Eutiner Straße hin orientiert, wurde hier ein Parkeingang hergestellt.

Der Eingangsbereich ist mit einer Mauer, einer Pergola und einem Wasserbecken gestaltet, wirkt jedoch veraltet und grundsätzlich ungenutzt. Zudem ist der parallel zur Straße Am Kurpark und der Schwartau geführte Fußweg unbefestigt. Seine Funktion als Spazier- und Verbindungsweg gerade für ältere Menschen und Kurgäste kann er so insbesondere nach Niederschlägen kaum erfüllen (Funktions- und Substanzschwäche).

Abb. 125: Der nördliche Parkeingang an der Eutiner Straße.
Foto: complan Kommunalberatung

Einige hundert Meter weiter südlich befindet sich zwischen dem Haus der Senioren und dem Familienzentrum der Lebenshilfe ein weiterer fußläufiger Durchgang zum Kurpark. Während hier an der Eutiner Straße ein Wegweiser zu den Einrichtungen der Asklepios-Kurkliniken installiert ist, fehlt ein Hinweis auf den Kurpark. Auf der anderen Seite des Hauses der Senioren, befindet sich in der Ausfahrt der Tankstelle zugleich die Durchfahrt zum Parkhaus der Asklepios und der Holstein-Therme. Diese trifft östlich bzw. hinter dem Haus der Senioren auf den fußläufigen Durchgang und gabelt sich dann in eine Einfahrt zum Parkhaus und in eine mit einer Schranke versehene Durchfahrt zum Kurklinik-Bereich. Hier leidet die Qualität der fußläufigen Verbindung durch große, mit Verbundpflaster weitgehend versiegelte Oberflächen und KFZ-Verkehre. Zudem bestehen erhebliche Mängel in der Auffindbarkeit der Wegeverbindung.

Abb. 126: Wegeverbindung zwischen Kurpark und Eutiner Straße (Blickrichtung West)
Foto: complan Kommunalberatung

Geibelstraße

Abb. 127: Westlicher Abschnitt der Geibelstraße auf der Nordseite des Markts
Foto: complan Kommunalberatung

Abb. 128: Mittlerer Abschnitt der Geibelstraße. Blick nach Osten.
Foto: complan Kommunalberatung

Abb. 129: Der Wald-Abschnitt der Geibelstraße
Foto: complan Kommunalberatung

Die am Eutiner Ring bzw. dem Südende der Eutiner Straße beginnende Geibelstraße dient zum einen als Verbindung zum Ortsteil Kaltenhof und der hinter diesem liegenden Anschlussstelle *Sereetz* der BAB 1, zum anderen dient sie vorwiegend dem Wohnen. Dabei ist der öffentliche Raum der Geibelstraße in drei Abschnitte mit jeweils eigenen Charakteristika unterteilt:

- Bereich am Markt: Die Querung ist für Fußgänger/innen, insbesondere für in ihrer Mobilität eingeschränkte, durch das wellige Großpflaster erschwert. Östlich der Einmündung der Lübecker Straße ist jedoch ein Zebrastreifen angelegt
- Bereich zwischen der Lübecker Straße und dem Philosophenweg / Waldeingang: die Geibelstraße trägt durch den hohen Anteil historischer Wohnhäuser in regional- und zeittypischer Bauweise den Charakter einer eher gehobenen Wohnstraße vorstädtischer Prägung. Dieser wird durch die Straßenbäume und Vorgärten sowie beim Blick vom Markt nach Osten mit dem dahinterliegenden Wald zusätzlich verstärkt. Im Übergang zu diesem befindet sich ein weiterer Zebrastreifen.
- Bereich zwischen dem Philosophenweg und Bahnübergang: die Straße ist hier ein von hohem Wald umgebener Hohlweg, die Böschung ist beidseitig mit einer etwa 50cm hohen Wand aus Sichtbeton-Fertigteilen abgestützt. Für Fußgänger/innen und Radfahrende (für die der Gehweg zur Nutzung freigegeben ist) entsteht hierdurch und im Zusammenspiel mit den Geräuschemissionen der gepflasterten Fahrbahn der eher unattraktive Charakter einer Verbindungsachse des MIV.

Die drei genannten Abschnitte der Geibelstraße weisen durch Gehwege mit rotem Pflaster und einen durchgehenden Straßenquerschnitt übergreifende Gestaltmerkmale auf. Dabei zeigen die Gehwege außerhalb des Waldbereichs relativ gute Rolleigenschaften. Während die Fahrbahn im mittleren, durch die die Wohnnutzung geprägten Teil geräuscharm in Asphalt ausgeführt ist, sorgt die Pflasterung der Fahrbahn in den Bereichen am Markt und im Geibelwald neben einer erschwerten Querung auch für laute Abrollgeräusche und entsprechend erhebliche Beeinträchtigungen der Aufenthaltsqualität.

westlicher Durchgang zum Kurpark an der Geibelstraße

An der Geibelstraße befinden sich zwei weitere Zugänge zum Kurpark und zu den Asklepios-Kurkliniken. Hiervon steht der westliche in engem Zusammenhang mit dem Stadtzentrum, er zweigt etwa 100 m östlich der Einmündung der Lübecker Straße im rechten Winkel zum Kurpark im Norden ab und wird von einem Sammelwegweiser mit blauen Schildern markiert. Wie bereits in der teilräumlichen Betrachtung von Kap. 4.1 beschrieben, handelt es sich um einen recht schmalen, abschüssigen Korridor, der in Längsrichtung mittig von einem Geländer geteilt ist und dessen Oberflächen in Verbundpflaster ausgeführt sind. Hier wirken die für Rollstuhlfahrende deutlich zu lange und steile Neigung (hier wären nach heutigen Standards maximal 6 % mit Zwischenpodesten zulässig) und den nicht optimal berollbaren, bei Feuchte teils glatten Oberflächen als Funktionsschwäche. Ein fehlender Blickbezug zwischen dem oberen und dem unteren Ende sowie die dort verorteten Fahrrad-Umlaufsperren machen die Verbindung zusätzlich unattraktiv. Hinzu kommt, dass die Wegeverbindung vom Stadtzentrum her nicht ersichtlich und so vor allem für Ortsfremde schwer auffindbar ist.

Abb. 130: Nicht ungefährlich: der westliche Zugang an der Geibelstraße bei Feuchte.
Foto: complan Kommunalberatung

Der Durchgang wird seiner Bedeutung als kurze fußläufige Verbindung zwischen Stadtzentrum, Kurkliniken und Kurpark nicht gerecht, was insbesondere mit Blick auf den hohen Anteil älterer und in ihrer Mobilität eingeschränkter Nutzer/innen gravierend ist.

Westlicher Durchgang zum Kurpark an der Geibelstraße

Etwa 100 m weiter östlich befindet sich am Rand von Geibelwald und Mönchkamp ein weiterer Zugang zum Kurpark (Philosophenweg, vgl. Abb. 131), der vollständig ungestaltet ist. Es handelt sich um eine ehemalige Zufahrt, die heute dem Fußverkehr und als Feuerwehrzufahrt gewidmet und mit einem Schlagbaum versperrt ist. Hier erzeugen die aufgerissenen Asphaltoberflächen und der hangabwärts auf der linken Seite bestehende hohe Drahtzaun einen unattraktiven, wenig einladenden Charakter. Dieser wird durch eine mangelhafte Wegweisung (nur die Bezeichnung *Philosophenweg* und ein Hinweis auf die Holstein-Therme werden gegeben) zusätzlich verstärkt. Etwa 80 m unterhalb der Geibelstraße zweigt mit dem *Alten Badesteig* der Rundweg um den Schwartauer See und der Zugang zur Therme vom Philosophenweg ab.

Abb. 131: Östlicher Durchgang zum Kurpark an der Geibelstraße.
Foto: complan Kommunalberatung

Die gestalterischen Defizite werden dadurch verstärkt, dass auch diese Verbindung deutlich mehr Gefälle und Länge aufweist, als Rollstuhlnutzende ohne Fremdhilfe bewältigen können. Auch der im Bereich des Schlagbaums abzweigende Aufgang zum etwas höher gelegenen Mönchkamp ist v.a. aufgrund von Ausspülung von Schwächen gekennzeichnet (s.u., östlicher Teil).

Abb. 132: Der zentrale Klinikbereich, Blick nach Norden.
Foto: complan Kommunalberatung

Erschließungsstraße Am Kurpark / Asklepios-Klinken

Die Straße Am Kurpark beginnt im nördlichen Drittel der Eutiner Straße. Sie zweigt hier neben dem oben beschriebenen nördlichen Parkeingang nach Osten ab, um etwa 100 m weiter östlich nach Süden zu verschwenken. Sie führt dann zwischen den Klinikgebäuden und dem Kurpark auf das Rondell westlich der Holstein-Therme zu und führt von dort als fußläufige Verbindung weiter zum Stadtzentrum (s.o., *westlicher Durchgänge zum Kurpark an der Geibelstraße*). Der Straße Am Kurpark sind zudem indirekt auch Erschließungswege zuzurechnen, die sich etwas weiter westlich zwischen den Klinikgebäuden, dem Parkhaus und der Pflegeeinrichtung an der Georgskapelle befinden. Der öffentliche Raum im Umfeld aller genannten Erschließungswege ist von weitestgehend organisch angelegten Wegeverbindungen und den drei- bis fünfgeschossigen, nachkriegsmodernen Klinikgebäuden geprägt. Diese sind untereinander durch eine Passagenstruktur verbunden und weisen in ihren Erdgeschossen häufig eine größere Fläche als in den darüber liegenden Stockwerken auf. Die Flächen zwischen den Erschließungswegen und Gebäuden sind vorwiegend als Rasenflächen gestaltet.

Das Rondell als Drehscheibe des Klinikbereichs

Die aufwändigste Gestaltung im Bereich erfuhr das Rondell westlich der Holstein-Therme. Dieses vermittelt augenscheinlich zwischen den Niveaus der umliegenden Gebäude: Die obere Ebene führt ins EG der Gebäude auf der West- und Südseite, die untere Ebene dient der Anbindung an den Kurpark, die Therme und die Straße Am Kurpark. Zudem ist durch eine geneigte, dem Radius des Rondells auf gut der Hälfte folgende Glasfront zwischen den Ebenen erkennbar, dass sich unterhalb der oberen Ebene gedeckte Wege und Funktionsräume zwischen den Gebäuden liegen (vgl., Abb. 58f).

Abb. 133: Blick auf das Rondell von Norden
Foto: complan Kommunalberatung

Das Rondell stellt einen interessanten, von unterschiedlichen Blick- und Wegebeziehungen geprägten Stadtraum in der Formensprache des späten 20. Jahrhunderts dar, der den Charakter der umgebenden Klinikgebäude trägt. Er bricht die Wegeverbindung vom Markt über die Geibelstraße und den Durchgang Am Kurpark erneut nach Osten und vermittelt als Drehscheibe zwischen den Bereichen und Funktionen der Klinik.

Nördlich des Parkhauses und östlich der Privatgärten an der Eutiner Straße findet sich eine für den Aufenthalt geeignete Grünfläche mit einem kreisrunden, von Bäumen umstandenen Teich. Etwas weiter südlich ist im Bereich der parallel zur Geibelstraße verlaufenden Böschung eine teils dichte Vegetation aufgewachsen. Diese trennt den tiefer gelegenen Bereich der Kurkliniken auch optisch vom höhergelegenen am Markt, wirkt aber insbesondere in der Nähe des Parkhauses ungepflegt und verwuchert. Weiter östlich besteht dieser

Grüngürtel aus dem rückwärtigen Außenbereich der Therme und den privaten Gärten der Häuser an der Geibelstraße.

Kurpark und Schwartauer See

Der Kurpark wurde um die Wende zum 20.Jahrhundert unter Ausnutzung der gegebenen Topografie in der Gestaltung eines spätromantischen Landschaftsparks angelegt. Die Kur- und Erholungsfunktion des Parks wurde jedoch erst mit der Anlage des Schwartauer Sees in den 1930er Jahren damaligen Ansprüchen genügend hergestellt.

Abb. 134: Der Kurpark von der Konzert-Muschel her gesehen.
Foto: complan Kommunalberatung

Der Kurpark selbst umfasst die Schwartauniederung zwischen den Gebäuden der Kurklinik im Westen und Südwesten, der Schwartau im Norden und dem etwas höher gelegenen Staatsforst *Mönchkamp* im Osten und Süden und umfasst damit den künstlich angelegten Schwartauer See. Dieser umfasst eine Fläche von ca. 2,3 ha einschließlich Kurpark sind es etwa 5 ha. Der deutlich höher liegende und von hohen Bäumen bestandene *Mönchkamp* (s.u. in Kap. 4.3 zum östlichen Teilbereich, S. 93ff.) bildet auf der Ost- und Südseite des Sees eine naturräumlich geprägte Begrenzung des Parks, die zugleich als optische und praktische Erweiterung dient und den Reiz des Kurparks als grünes und geschütztes Becken maßgeblich bestimmt.

Abb. 135: Die Brücke am Ende des Damms zwischen der Schwartau und dem Schwartauer See.
Foto: complan Kommunalberatung

Der Kurpark selbst setzt sich im Wesentlichen aus dem Schwartauer See und einem um ihn führenden Rundweg mit einigen Wegstationen (u.a. Pavillon mit Umlauf am Südende, Holzbrücke im Zuge des zwischen der Schwartau und dem Schwartauer See verlaufenden Damms) sowie größeren Freiflächen zwischen der Holstein-Therme im Süden und dem Alten Badesteig im Norden zusammen. Nur westlich des Sees finden sich größere, mit wenigen Bäumen gegliederte Rasenflächen. Der Bereich der Konzertmuschel grenzt nördlich an diese und besteht aus einer von Bänken umstandenen, wassergebundenen Freifläche für die Bestuhlung in der Spielzeit. Etwas weiter südlich informiert eine große Tafel zu den Routen des *Nordic-Walking-Park Bad Schwartau.* Hier gehen die befestigten Wege des Klinikbereichs recht unvermittelt in die grundsätzlich unbefestigten Wege im Kurpark über. Neben den am gesamten Wegenetz des Kurparks festzustellenden Mängeln bei der Entwässerung entstehen hierdurch zusätzliche Kanten und Unebenheiten.

Abb. 136: Unvermittelter Übergang: so beginnt der Kurpark nördlich der Therme.
Foto: complan Kommunalberatung

Der verbliebene Freiraum zwischen der Konzertmuschel und der Schwartau ist im Wesentlichen von Vegetation geprägt und in weiten Teilen eingezäunt. Das zentral in der Fläche errichtete öffentliche WC-Häuschen ist von Norden her zugänglich und erscheint als Funktion grundsätzlich richtig verortet. Seine technisch geprägte Rückseite mit Heizölvorrat ist jedoch zumindest in der vegetationsarmen Zeit vom Bereich der Konzertmuschel her sichtbar und wertet diesen entsprechend erheblich ab. Weiter östlich schließt an den abgezäunten Bereich der WC-Anlage eine baumbestandene, zeitweist feuchte Fläche an; östlich des hier nach Süden abzweigenden Alten Badesteigs verbleibt ein Zwickel mit einer offenen Wiesenfläche. Hier verjüngt sich der von Westen entlang der Schwartau kommende Spazierweg zum oben erwähnten, reichlich 100m langen Damm zwischen dem Schwartauer See und der Schwartau. An seinem östlichen Ende ist dieser über eine Holzbrücke mit dem Rundweg auf der Ostseite des Sees verbunden. Insbesondere am östlichen Kopf der Brücke sowie auf den hier nach Süden und Nordosten anschließenden Wegstrecken sind die unbefestigten Wege – nicht zuletzt durch den geringen Höhenunterschied gegenüber der Schwartau – nach Niederschlägen teils unpassierbar.

Abb. 137: Liebesbrücke zum Riesebusch.
Foto: complan Kommunalberatung

Der Kurpark stellt eine öffentliche Grünanlage dar, die allen Bürger/innen und Besucher/innen der Stadt Bad Schwartau offensteht. Insbesondere dient der Kurpark jedoch dem Aufenthalt und der Erholung der Kurgäste der Asklepios sowie weiterer in der Stadt verorteter Kliniken. Hinzu kommt eine Verbindungsfunktion entlang der Schwartau in den nördlichen Teil des Ortsteils Kaltenhof und funktionale Bezüge mit den Natur- und Erholungsräumen der Alten Schwartau am Nordufer der Schwartau (*Minigolf Riesebusch* und Spazierwege in den Altauen, dahinter Ortsteil Riesbusch). Die hierhin führende *Liebesbrücke* wird als städtischer Trauungsort angeboten; Paare können an der Brücke Vorhängeschlösser als Erinnerung befestigen.

Bewertung des Teilraums

Der im gesamten Kurpark zu verzeichnende Mangel an befestigten, rund ums Jahr und ohne Fremdhilfe nutzbaren Wegen wirkt insbesondere aufgrund des hohen Anteils älterer und in ihrer Mobilität eingeschränkter Menschen an den Nutzenden des Kurparks als funktionales Defizit, das der Bedeutung des Kur- und Klinikwesens in der Stadt Bad Schwartau nicht gerecht wird. Insbesondere nach Niederschlägen werden viele Wege unpassierbar. Diese Schwächen an der inneren Erschließung werden durch die oben beschriebenen gestalterischen und funktionalen Defizite der äußeren Erschließung (s.o., Durchgänge zum Kurpark von der Eutiner und der Geibelstraße) zusätzlich verstärkt.

Ein weiteres Defizit stellt die südlich des Bereichs der Konzertmuschel gegebene Information zum *Nordic Walking Park* dar: die Tafel ist ungepflegt und von Algen und Moosen bewachsen (vgl. Abb. 61). Kurpark und Riesebusch sind hier die Startpunkte von insgesamt fünf Routen. Auf diesen wird jeweils nur eine kurze, kaum aus sich heraus verständliche Zwischenwegweisung gegeben.

Hinzu kommt, dass der Bereich der Konzertmuschel außerhalb der Konzertsaison nur geringe Aufenthaltsqualität zeigt: es bleiben dann nur wenige Sitzmöglichkeiten im Randbereich, die unbefestigte Fläche wirkt trostlos und ungegliedert, zudem wird der Bereich zu dieser Zeit durch die Durchsicht auf die Rückseite des nördlich angrenzenden WC-Häuschens beeinträchtigt.

Abb. 138: Hintergrund der Konzertmuschel.
Foto: complan Kommunalberatung

Östlicher Teilbereich – Erholungswälder, Kaltenhof, Bahnhof und Umfeld

Wie bereits in der teilräumlichen Betrachtung von Kap. 4.1 festgestellt, ist der östliche Teil des Untersuchungsgebiets maßgeblich durch die Grünräume *Mönchkamp bzw. Staatsforst* (im Norden, östlich des Kurparks), *Kuhholz bzw. Geibelwald* (zwischen Geibel- und Bahnhofstraße) und den *Stadtwald* im Süden geprägt.

Die Wege innerhalb der Erholungswälder sind unbefestigt, hier ist jedoch kein besonderer Handlungsbedarf erkennbar – auch, da anders als im tiefer gelegenen Kurpark kaum Staunässe auf Wegen auftritt. Die Wege sind mit festem Schuhwerk und auch mit dem Fahrrad weitestgehend problemlos nutzbar. Problemstellungen der Barrierefreiheit bestehen nur bei Anschlüssen an das umgebende Straßennetz und werden im Folgenden konkret benannt.

Abb. 139: Ausschnitt aus Abb. 112, S.81
Quelle: complan Kommunalberatung

Mönchkamp/Staatsforst

Der Mönchkamp bzw. Staatsforst nimmt mit einer Fläche von ca. 12 ha in etwa die nördliche Hälfte des Waldgebiets an der Ostgrenze des Untersuchungsgebiets ein. Hier findet sich vor allem hoch aufgewachsener Laubwald (Buchen und Eichen vorherrschend) und der Bereich ist maßgeblich von der gegenüber dem Kurpark und dem Schwartauer See um etwa zwölf Höhenmeter erhöhten Lage geprägt. Hierbei folgt die Verschneidung der Geländehöhen in etwa der Außenlinie des Schwartauer Sees: Das Gelände steigt jenseits des Rundwegs, etwa zehn Meter vom Ufer des Sees entfernt mit einer baumbestandenen Böschung recht steil zum Mönchkamp an. Das obere Ende der Böschung wird dann durch den *Philosophenweg* definiert, der in einer Entfernung von 30 bis 40 Metern das südliche und östliche Seeufer passiert und hier hervorragende Weitsicht über den Kurpark bietet. Er führt vom asphaltier-

Abb. 140: Blick in die Schwartau-Niederung.
Foto: complan Kommunalberatung

ten, informell wirkenden Parkeingang an der Geibelstraße in Höhenlage am See und dem Südufer der Schwartau entlang, wobei die Höhendifferenz in dieser Richtung etwas abnimmt.

Abb. 141: Treppenanlage auf der Südseite des Schwartauer Sees.
Foto: complan Kommunalberatung

Der an der Oberkante der Böschung zum Schwartauer See orientierte Weg ist zudem über sechs relativ steile, teils als Treppenanlagen ausgeführte Anstiege vom Kurpark her erschlossen. Defizite bestehen hier bei den Aufgängen am Südende des Sees (Stufen und Geländer erneuerungsbedürftig) sowie bei den Zugängen im Nordosten und von der Geibelstraße her (Treppen ausgespült, s.o. Zugänge zum Kurpark).

Im nordöstlichen Zwickel des Untersuchungsbereichs befindet sich eine Verschneidung unterschiedlicher Landschaftsräume und Verkehrswege: nur wenige Meter westlich einer mit zwei hintereinanderliegenden Tonnengewölben ausgeführten Brücke der Bahn über die Schwartau befindet sich auch eine Brücke für den Fuß- und Radverkehr über den Fluss. Diese bindet den Natur- und Landschaftsraum der Alten Schwartau mit ihren Altarmen und Auwiesen an den Untersuchungsbereich bzw. an den Philosophenweg, den Mönchkamp und den Kurpark an. Zusammen mit der etwa 700 m flussaufwärts liegenden *Liebesbrücke* (s.o., Betrachtungen zum Kurpark in Kap. 4.3) bietet sich hier u.a. die Möglichkeit eines Rundgangs entlang der Schwartau an. Der Punkt dient überdies jedoch auch als ergänzende Fuß- und Rad-Anbindung des nördlichen Teils von Kaltenhof sowie von Sereetz an die Innenstadt von Bad Schwartau. Beiderseits der Schwartau wurden in den tonnengewölbten Röhren der Bahnbrücke schmale, mit Geländern versehene Stege als fußläufige Verbindung angebracht, die zumindest nach Absteigen auch mit dem Rad passierbar sind. Durch diese Stege ist auch der zum Stadtgebiet zählende, naturräumlich wertvolle Landschaftsraum der Alten Schwartau östlich der Bahnstrecke von der Innenstadt her erschlossen.

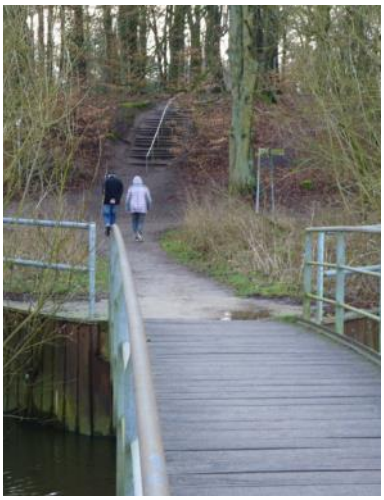


Abb. 142: Nordöstlicher Zugang zum Mönchkamp an der Schwartau und der Bahn.
Foto: complan Kommunalberatung

Naturlehrpfad, Objekte und Freilaufgatter im Mönchkamp

In den lichten und erhöhten Bereichen des Mönchkamps östlich des Philosophenwegs ist eine Reihe naturpädagogischer Informationstafeln zu finden. Diese lassen ein übergreifendes Konzept bzw. inhaltliche und gestalterische Zusammenhänge jedoch weitestgehend vermissen und wirken zudem ungepflegt. Gleichwohl ist hier Potenzial für eine Nutzung für natur- und umweltpädagogische Arbeit unverkennbar. Dies wird durch die auffallend vielen im Waldgebiet eingerichteten Nist- und Brutmöglichkeiten für Vögel verstärkt. Weiterhin finden sich am Zugang an der Geibelstraße und am Aufstieg in der nordöstlichen Ecke etwa metergroße Findlinge, die die Inschriften *Mönchkamp*, *Bürgerverein* und *1988* tragen und das Gebiet so nach außen hin markieren.

Abb. 143: Wegstein des Bürgervereins.
Foto: complan Kommunalberatung

Im südlichen Teil des Geibelwalds befindet sich etwa 100 m nördlich der katholischen Marienkirche ein Freilaufgatter für Hunde, das grundsätzlich mit einem eigenen Parkplatz über die Geibelstraße für den MIV erschlossen ist. Der Parkplatz wurde sowohl von Hundebesitzer/innen aus der Stadt und der Region, als auch von anderen Erholungssuchenden genutzt. Nach einem Astbruch mit Sachschaden an einem privaten PKW erfolgte im Winter 2020/21 jedoch eine Sperrung des Parkplatzes durch die Landesforsten. Wann eine Wiederinbetriebnahme erfolgt, ist derzeit ungeklärt.

Abb. 144: Zugang zum Freilaufgatte r
Foto:complan Kommunalberatung

Geibel- und Stadtwald

Der Geibelwald bzw. das Kuhholz und der Stadtwald nehmen zusammen die südliche Hälfe des Grüngürtels im Osten des Gebiets ein (ca. 5 ha und 4 ha Fläche). In ihrem Waldcharakter sind sie mit dem Mönchkamp vergleichbar: Es handelt sich um Mischwälder in Landeseigentum, gegenüber dem Mönchkamp ist der Anteil an Nadelgehölzen hier jedoch deutlich höher; die Wälder sind etwas weniger licht. Der wesentliche Unterschied zum Mönchkamp besteht vor allem darin, das Geibel- und Stadtwald keine topografischen Besonderheiten aufweisen. Sie stehen jedoch in deutlich stärkerem Zusammenhang mit der Wohnfunktion in der Innenstadt, insbesondere da der Geibelwald im Westen durch die rückwärtigen Privatgärten der Grundstücke auf der Ostseite der Bahnhofstraße begrenzt wird. Hier führt der Durchgang *Böhnker Weg* zur Bahnhofstraße bzw. von ihr nach Nordosten durch den Geibelwald. Beide Erholungswälder sind zudem von kleinen Pfaden durchzogen. Auf der Westseite des Stadtwalds bestehen einige Durchgänge zum Promenadenweg. Insbesondere der Stadtwald erscheint zwar der im Norden und Westen angrenzenden Wohnfunktion zugeordnet, wirkt aber ungestaltet – beispielsweise finden sich keine Bänke – und lädt nicht zu einem Aufenthalt ein. Die mangelnde Durchwegung und Inwertsetzung der Fläche für Mensch und Umwelt erscheint mit Blick auf ihre Lage als Funktionsschwäche.

Abb. 145: Weg im Kuhholz.
Foto: complan Kommunalberatung

Abb. 146: Bereich im Stadtwald.
Foto: complan Kommunalberatung

Bahnhof- und Verladestraße

Abb. 147: Straßenraum der Bahnhofstraße.
Foto: complan Kommunalberatung

Die schadhaften und zudem recht engen Gehwege beiderseits der Bahnhofstraße stellen ein schwerwiegendes Defizit dar, die Rolleigenschaften sind hier stark eingeschränkt und aufgrund des engen Profils muss z.B. bei der Begegnung zweier Kinderwägen gewartet werden. Die Oberflächen der Gehwege wie der Fahrbahn weisen erhebliche Wurzelschäden auf. Zu vermuten ist, dass die Wurzeln der Bestandsbäume ebenfalls Schäden aufweisen. Mit Blick auf das hohe Alter der Linden ist bei einigen der Bäume zudem mit einer insgesamt eingeschränkten Vitalität bzw. Lebenserwartung zu rechnen. Dies stellt – nicht zuletzt mit Blick auf Astbruch und den hohen Anteil des Fuß- und Radverkehrs ein gewisses Risiko dar.

Abb. 148: Unterführung am Bahnhof.
Foto: complan Kommunalberatung

Das Umfeld des Bahnhofs ist maßgeblich von der freien Schneise der Bahnstrecke und der Verladestraße mit ihrer durchgehenden P+R-Funktion bestimmt. In Verbindung mit der Bahnhofsfunktion wirkt der Bereich als außerhalb des Stadtgefüges verorteter Transitraum ohne Aufenthaltsqualität. Oberflächen und Überwege im Bahnhofsumfeld sind barrierearm ausgeführt, der Mangel an Stadtgrün auf dem Bahnhofsvorplatz selbst wirkt jedoch als gestalterisches Defizit. Auch die dunkle, von Feuchte angegriffene und wenig einladende Unterführung der Bahngleise am Bahnhof stellt einen städtebaulichen Missstand dar, der die Attraktivität des ÖPNV-Umsteigepunkts erheblich mindert.

Südlicher Teil – Lübecker und Auguststraße, Promenadenweg, Schillerstraße und Verbindungsgänge

Der öffentliche Raum im südlichen Teil des Untersuchungsgebiets umfasst im Wesentlichen die oben genannten Straßenräume sowie einige fußläufige, senkrecht zu diesen verlaufende Verbindungswege.

Südliche Lübecker Straße

Abb. 149: Straßenraum der Lübecker Straße Blick in Richtung Stadtzentrum.
Foto: complan Kommunalberatung

Zur Lübecker Straße wurde bereits in den vorangegangenen Kapiteln deutlich, dass diese als historische Haupterschließung und Anbindung an die Hansestadt Lübeck fungiert und von einer vergleichsweise kleinteiligen Bebauungsstruktur, den charakteristischen Bestandsbäumen sowie einer Nutzungsmischung aus Läden/Geschäften, Dienstleistungen und Wohnen gekennzeichnet ist. Die Gestaltqualität ist in ihrem südlichen Abschnitt im Gegensatz zum nördlichen von einem geradlinigen Verlauf und einem nahezu ebenen Straßenprofil gekennzeichnet. Zudem rückt die Bebauung auf der Ostseite zur Schillerstraße hin etwas zurück. Gleichwohl treffen die in der teilräumlichen Betrachtung des nördlichen Teilraums getroffenen Aussagen zu den schlechten Rolleigenschaften der gepflasterten Fahrbahn, den engen Gehwegen und zur für

Mobilitätseingeschränkte erschwerten Querung auch hier gleichermaßen zu (vgl. Kap. 4.1, S. 48f. und 4.3, S. 84f.).

Schillerstraße

Die Schillerstraße trägt durch eine Allee jährlich beschnittener Linden, die beidseitige Villenbebauung und den dahinterliegenden Stadtwald von der Lübecker Straße her gesehen einen vornehmen Charakter. Der öffentliche Raum im östlichen Teil der Straße ist jedoch durch einen Wechsel der Oberflächen bzw. den schlechten Zustand der hier verlegten Pflasterung erheblich beeinträchtigt. Zudem wirken die mit Verbundpflaster ausgeführten Gehwege unattraktiv und zeigen wie das Pflaster der Fahrbahn nur eingeschränkte Rolleigenschaften. Diese Schwächen werden durch den Leerstand des ehemaligen Stadtmuseums zusätzlich verstärkt (vgl. S. 73)

Abb. 150: Die Schillerstraße von Osten gesehen.
Foto: complan Kommunalberatung

Promenadenweg

Der öffentliche Raum des östlich benachbarten Promenadenwegs ist von der umgebenden Wohnbebauung und Durchsichten auf den südlich und östlich anschließenden Stadtwald geprägt. Ein Gehweg mit Verbundpflaster besteht nur auf der Westseite. Der östliche Straßenrand wird im Nordteil weitestgehend durch den ruhenden Verkehr genutzt und ist durch die deutlich weniger dichte Bebauung und den im Südteil angrenzenden Stadtwald stärker durch Grün geprägt. Am Ende der Straße führt ein unbefestigter Fußweg weiter zum Parkplatz an der Anton-Baumann-Straße. Defizite bestehen zum einen in der für eine Tempo20-Zone unzureichenden Gestaltung, zum anderen in einem Mangel von gestalteten Anschlüssen an den im Südosten angrenzenden Stadtwald (vgl. S. 95). Hier gibt es nur enge Schlupflöcher im Gebüsch, die Situation ist durch gegenüber geparkte KFZ besonders unattraktiv (vgl. Abb. 151). Zudem mangelt es im versiegelten Straßenraum an Stadtgrün.

Abb. 151: Zum Stadtwald im Südosten des Promenadenwegs (links im Bild) gibt es keinen gestalteten Zugang.
Foto: complan Kommunalberatung

Transitraum Auguststraße

Erscheinung und Aufenthaltsqualität sind in der Auguststraße maßgeblich durch die von Süd nach Nord in die Innenstadt führende L309 und ihre Durchgangsverkehre geprägt und belastet. Der Stadtraum ist nicht zuletzt durch den hohen Schwerlastanteil und erneuerungsbedürftige Gehwege (Gehwegplatten und Verbundpflaster) sowie die lange Begrenzungsmauer der ehemaligen Gärtnerei in der Lübecker Straße für Fußgänger/innen und Radfahrende unattraktiv. Dies spiegelt sich auch im geringen Anteil erdgeschossbezogener Nutzungen im Bereich (vgl. Kap. 4.2, *Erdgeschossnutzungen*, S. 71ff.) Die genannten Schwächen sind in Teilbereichen durch eine vitale Bestandsvegetation reduziert.

Abb. 152: Straßenraum der Auguststraße, Blick nach Süden.
Foto: complan Kommunalberatung

Abb. 153: Parkplatzwüste. Die nördliche Auguststraße vom Unteren Wassergang her gesehen.
Foto: complan Kommunalberatung

Abb. 154: Unterer Wassergang zwischen Lübecker (oben) und Auguststraße (unten).
Foto: complan Kommunalberatung

Abb. 155: Mittlerer Wassergang, Blick von Osten.
Foto: complan Kommunalberatung

Eine städtebaulich besonders herausfordernde Situation besteht im nördlichen Bereich der Auguststraße zwischen der Abzweigung des Eutiner Rings und dem Europaplatz. Wie bereits in Kap. 4.1, S. 57 vermerkt, entwertet die KFZ-Abstellfunktion auf den Privatgrundstücken in Verbindung mit unansehnlichen Gebäuderückseiten, mit Verbundpflaster weitgehend versiegelten Oberflächen und willkürlich verorteten Müllbehältern den öffentlichen Raum im Bereich. Zudem sind die nahezu durchgehende Versiegelung und der Mangel an Pflanzungen als schwerwiegende stadtklimatisch-ökologische Schwächen zu verzeichnen.

Fußläufige Wegeverbindungen

Wie in der Gesamtbetrachtung von Kap. 4.1 zur städtebaulichen Struktur und Gebietsfunktion vermerkt, tragen fußläufige, vom MIV entkoppelte Wegeverbindungen maßgeblich zur Attraktivität der Innenstadt von Bad Schwartau bei und prägen insbesondere ihren südlichen Teilbereich.

Unterer, *Mittlerer* und *Oberer Wassergang* messen jeweils etwa 60 m Länge und verbinden die Auguststraße im Westen mit der Lübecker Straße im Osten. Dabei vermittelt nur der Untere Wassergang zwischen unterschiedlichen Höhenniveaus, er ist als attraktiver Verbindungsgang mit einer Treppe hergestellt. Der Mittlere Wassergang liegt gegenüber der Einmündung der Schillerstraße und ist durch seinen nur ca. 1,2 m breiten Querschnitt, mangelnde Beleuchtung sowie das verwendete Verbundpflaster deutlich weniger attraktiv. Der Obere Wassergang östlich der ehemaligen Gärtnerei in der Lübecker Straße verfügt hingegen über die Breite einer normalen Erschließungsstraße; er ist deshalb mit Bügeln und einem Poller gegen das Durchfahren mit PKW geschützt. Das Verbundpflaster ist hier in einem augenscheinlich guten Zustand, besondere Handlungsbedarfe sind nicht erkennbar. Mittlerer und Oberer Wassergang genügen Ansprüchen an eine barrierefreie Gestaltung.

Ein weiterer Durchgang findet sich auf dem Privatgrundstück Lübecker Straße 9 und führt zum Promenadenweg. Der Weg ist nicht barrierefrei, aber für die Öffentlichkeit nutzbar.

Eine für die Bewohner/innen des südlichen Untersuchungsbereichs wichtige Querverbindung führt in etwa auf mittlerer Höhe der Auguststraße nach Westen in den Bürgerpark hinab. Dieser Durchgang dient zugleich als Erschließung des hier am Hang errichteten Mehrfamilienhaus-Wohngebiets. Durch die beträchtliche, nicht untergliederte Neigung ist der Weg nicht barrierefrei. Durch eine Oberfläche aus modernem, rutschhemmendem Verbundpflaster ist der Weg für den Alltag der meisten Nutzenden allerdings gut geeignet.

Westlicher Teil - Bürgerpark, P1-Center und ZOB

Bürgerpark

Wie der nordöstliche Teil des Untersuchungsbereichs mit dem Kurpark und dem Mönchholz ist auch der südwestliche Teil vorwiegend durch Grün- und Freiräume geprägt und leitet zudem in weitere über. Neben den verbliebenen Flächen des Bürgerparks mit dem Großen und dem Kleinen Parksee bestehen diese heute aus dem Skatepark, der Dirtbike-Strecke und dem östlich an dieses anschließende Großspielfeld. Hinzu kommen die heute als KFZ-Stellplätze genutzten Bereiche der ehemaligen großen Festwiese (vgl. hierzu die strukturbezogenen Ausführungen in Kap. 4.1, hier S.58f.).

Im öffentlichen Raum und bei den Grünanlagen im Bereich des Bürgerparks bestehen schwerwiegende funktionale Defizite: Zum einen führte die sukzessive Umwandlung von Grünflächen in KFZ-Abstellanlagen dazu, dass der Bürgerpark heute kaum mehr als Park erkennbar ist bzw. jegliche landschaftsplanerische Konzeption und Qualität vermissen lässt. Großer und Kleiner Parksee sind als auf ihre Funktion als Becken zur Regenwasserrückhaltung reduziert und wirken weitestgehend ungefasst. Zwischen den beiden einst die Anlage des Bürgerparks prägenden Gewässern ist durch die KFZ-Abstellfunktion jeder Bezug verloren gegangen. Dass der Bürgerpark heute nur an seinen Rändern für Freizeit und Erholung genutzt werden kann, stellt eine grundlegende und schwerwiegende Funktionsschwäche des Bereichs dar. Diese erschwert auch die Orientierung am Wegeknoten der Verbindung von der Auguststraße mit der Nord-Süd-Erschließung des Parks am Skatepark und reduziert die Aufenthaltsqualität auf dem Weg entlang der Westseite des Großen Parksees auf ein Minimum. Die sukzessive Überplanung des Parks als Parkplatz ist heute als städtebauliche Fehlentwicklung einzuschätzen. Mängel in der Erreichbarkeit des Bürgerparks sind zum einen durch die Barrierewirkung des Eutiner Rings begründet, zum anderen im schlechten Erscheinungsbild und der erschwerten Auffindbarkeit der Unterführung des Eutiner Rings zwischen Zentralparkplatz und Großem Parksee (vgl. Abb. 159).

Ein weiteres funktionales Defizit besteht im Mangel einer Folgeeinrichtung, zumindest aber eines Sanitärgebäudes für die sport- und freizeitbezogenen Nutzungen des Skateparks und der Dirtbike-Strecke sowie auf dem angrenzenden Großspielfeld. Der Mangel eines Sanitärgebäudes wirkt insbesondere bei schulischen Nutzungen prekär und macht dann den Einsatz von Miettoiletten unvermeidbar. Neben einem ggf. überdachten Aufenthaltsbereich mangelt es für Veranstaltungen zudem an technischen Anschlüssen (Wasser, Abwasser, Strom).

Abb. 156: der Große Parksee im Bürgerpark
Foto: complan Kommunalberatung

Abb. 157: Früher Festwiese, heute Parkplatz.
Foto: complan Kommunalberatung

Abb. 158: Die Skaterbahn ist kaum von den KFZ-Stellplätzen getrennt.
Foto: complan Kommunalberatung

Abb. 159: Unterführung am Eutiner Ring.
Foto: complan Kommunalberatung

Umfeld von P1-Center und ZOB

Der öffentliche Raum im Umfeld des P1-Einkaufszentrums ist durch die herausragende Größe des solitären Baukörpers, seine Versorgungsfunktion und eine einseitige Orientierung auf die Belange des MIV gekennzeichnet. Währende auf der Südseite des Centers Kundenparkplätze den Bürgerpark verdrängt haben, führt an seiner Ostseite die stark befahrene L309 vorbei. Das Vorfeld der schwarzen Glasfassade ist hier gänzlich versiegelt und nur einfach gliedert. Die fast 90 m lange, unbefensterte Nordseite engt den Stadtraum des gegenüberliegenden ZOB zusätzlich ein bzw. entwertet diesen öffentlichen Raum mit einer Gebäuderückseite. Die Einfahrt westlich des Gebäudes ist vielfrequentiert, an der Ludwig-Jahn-Straße und an der Südwestecke des Centers sind insbesondere in den Stoßzeiten häufig Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmer/innen die Folge.

Abb. 160: Die Nordseite des P1-Centers gegenüber dem ZOB.
Foto: complan Kommunalberatung

Bereits in der teilräumlich differenzierten Betrachtung von Kap. 4.1 wurde zum ZOB auf der Nordseite der Ludwig-Jahn-Straße festgestellt, dass dieser durch seinen beengten Zuschnitt, seinen hohen Versiegelungsgrad und Pflegezustand, die bestehenden Barrieren und seine Trennung vom Stadtzentrum durch den großen Knotenpunkt Eutiner Ring / Ludwig-Jahn-Straße sowie aufgrund nicht mehr zeitgemäßer Kundeninformation seiner Funktion als zentraler ÖPNV-Knoten nicht gerecht wird (vgl. S. 60). Die Funktion des ZOB und seine Erreichbarkeit sind zudem erheblich durch Barrieren und Unebenheiten in den Oberflächen der Geh- und der Überwege zu den Bushaltestellen beeinträchtigt.

Eutiner Ring

Abb. 161: Unebenheiten, Verwerfungen und Wechsel prägen die Oberflächen der Geh- und Radwege am nördlichen Eutiner Ring.
Foto: complan Kommunalberatung

Der den westlichen Teil des Untersuchungsbereichs zum Stadtzentrum hin abschließende Eutiner Ring ist zuvorderst durch die L309 und ihre Verkehre geprägt und trägt durchweg Charakteristika einer autogerechten Planung der 1970er Jahre. Der öffentliche Raum wird im nördlichen Teil der Straße durch in ihre Krümmung eingepasste, dreigeschossige Wohn- und Gewerbebauten mit einer Arkaden- und einer Laubengangzone gefasst und aufgewertet. Anders als im südlichen Teil des Eutiner Rings verfügen die Geh- und Radwege in diesem Bereich über häufig wechselnde, schadhafte Oberflächen. Diese stellen in Verbindung mit dem über längere Strecken bestehenden Gefälle Funktionsschwächen dar. Zudem ist der Stadtraum durch eine fast durchgehende Versiegelung – es finden sich nur wenige straßenbegleitende Bäume – von gestalterischen wie stadtklimatisch-ökologischen Defiziten betroffen, die mit Blick auf den hohen Schwerlastanteil und Schadstoffbelastungen der Straße besonders schwer wiegen.

Skulpturen und Plastiken

Neben dem bereits erwähnten, im Ensemble des Marktplatzes tragenden Brunnen *Spiel der Wellen* von Paul Peterich (s. S. 82f) wird der öffentliche Raum des Untersuchungsbereichs von einigen weiteren Plastiken und Skulpturen aufgewertet:

- Plastik *der Knoten* von Jo Kley, Nordseite des Europaplatzes
- Skulptur *Lesende* am Eingang der Bücherei am Markt
- Plastik *Pythagoraeder* im Kurpark
- Skulptur *Vitruv Frau* und *Vitruv Mann* vor der Apotheke Klindwort in Lübecker Straße

Barrierefreiheit

Abb. 162 führt alle voranstehend getroffenen Ausführungen zu Fragen der Barrierefreiheit in einem Analyseplan zusammen.

Abb. 162: Analyseplan zur Barrierefreiheit im öffentlichen Raum. Gesamtplan in A3 im Anhang.
Quelle: complan Kommunalberatung auf Kartengrundlage der Stadt Bad Schwartau

Zusammenfassung

Abb. 163: Weg im Nordosten des Kurparks.
Foto: complan Kommunalberatung

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass Grün- und Freiräume den Untersuchungsbereich maßgeblich mitprägen. Vom Stadtzentrum mit dem Markt, der Markttwiete und dem Zentralparkplatz sind zum einen Kurpark, Schwartau und Mönchkamp, zum anderen der Bürgerpark auf kurzen Wegen erreichbar. Hierbei bestehen jedoch erhebliche Missstände bei der Lesbarkeit und der barrierefreien Nutzbarkeit des öffentlichen Raums (Oberflächen, Kanten und Gefälle, vgl. Abb. 162).

Zu den Gehwegen im Untersuchungsraum ist allgemein, insbesondere aber für August-, Lübecker, Eutiner und Bahnhofsstraße festzuhalten, dass diese mit ihrer Breite als auch im baulichen Zustand nicht heutigen Anforderungen an ein attraktives Fußverkehrssystem entsprechen. Sie erfüllen häufig nur Minimalstandards und sind zudem oft durch Einbauten und Auslagen, Behälter, parkende Fahrzeuge und Begrünung zusätzlich verengt. Mit Blick auf den hohen Anteil Älterer und in ihrer Mobilität Eingeschränkter an der Bevölkerung besteht hier dringender Handlungsbedarf. Festzuhalten ist aber auch, dass die Gestaltung der Gehwegsoberflächen nicht nur die allgemeine Verkehrssicherheit und den Gehkomfort beeinflussen, sondern auch maßgeblich auf das stadträumliche Ambiente bzw. Aufenthaltsqualität wirken. In diesem Kontext wird auch deutlich, dass grundsätzlicher Mangel an Spielangeboten im Gebiet besteht und vielerorts attraktive Möglichkeiten zum Aufenthalt im öffentlichen Raum fehlen.

SWOT-Analyse: öffentlicher Raum, Stadtgrün und Erholungsräume	
Stärken	**Schwächen**
≡ Kurpark mit Gestaltung eines romantischen Landschaftsgartens, in Topografie gefügt ≡ Wasserflächen als zentrale landschaftsplanerische Elemente ≡ Parkanlagen, Wasserflächen und Wald in fußläufiger Entfernung vom Zentrum ≡ Alleecharakter in der Bahnhofstraße, Baumreihen in der Lübecker Straße, Marktplatz ≡ Viele Sport- und Bewegungsangebote (Bad, Dirtbike-Strecke und Skatepark, Wegenetz im Wald) ≡ Kur- und Bürgerpark sind verbunden mit weiteren Grünräumen	≡ Fehlende Verbindungen und Übergänge zwischen Grünbereichen ≡ Parkeingänge mit Schwächen in Auffindbarkeit, Funktion und Gestaltung ≡ Unbefestigte, nicht barrierefreie Wege im Kurpark, Problembereiche mit Staunässe ≡ Bürgerpark nicht (mehr) als Park erkennbar und nutzbar ≡ Spielplätze und Angebote für Kinder fehlen im Stadtraum ≡ Mängel in der Wegweisung ≡ Naturlehrpfad im Mönchkamp unattraktiv
Potenziale	**Risiken**
≡ Wasser und Regenwasserrückhaltebecken unterstützen Anpassung an Klimawandel ≡ Vorbildfunktion in der Verbindung von Naherholungsgebieten mit ökologischer Funktion	≡ Weitere Einschränkung der Grün- und Erholungsfunktion im Bürgerpark ≡ Belastungen der Luft- und Wasserqualität

4.4 Mobilität und Verkehr

Vorbemerkung

Als Stadt mit hohem Anteil älterer Menschen und als Gesundheitsstandort sind Fragestellungen von Mobilität und Erreichbarkeit von besonderem Gewicht: die Innenstadt muss für alle sie Nutzenden ohne Inanspruchnahme fremder Hilfe im Alltag erreichbar sein. Die bisherige Analyse trägt diesem besonderen Wert der Barrierefreiheit Rechnung, indem Problemstellungen im Bereich *Gehwege – Überwege – Oberflächen – Anschlüsse* bereits intensiv in Kapitel 4.3 zum *Öffentlicher Raum, Stadtgrün und Erholungsräumen* behandelt wurden. Die folgende Untersuchung zu Mobilität und Verkehr fokussiert damit auf die Qualitäten und Verflechtungen der übrigen Mobilitätsformen im Untersuchungsgebiet.

Befunde zum Radverkehr:

Allgemeine Mängel und Handlungsbedarfe

Im Radverkehr mangelt es an einer transparenten und hierarchischen Netzstruktur, in der die Hauptrouten einen durchgängig hohen Qualitätsstandard erreichen und soweit möglich auf sicheren und komfortablen Routen liegen. Schutzstreifen, Fahrradstraßen und Radfahrstreifen kommen im Gebiet bislang nicht zum Einsatz und an den bestehenden Radwegen sind häufige Wechsel der Führungen und Oberflächen festzustellen. Zudem ist die Gestaltung der Knotenpunkte einseitig auf die Belange des KFZ-Verkehrs orientiert. (Funktionsschwächen mit teils gesamtstädtischen Auswirkungen).

Abstellanlagen für Fahrräder wurden in den vergangenen Jahren kaum erneuert und nur selten wie am Bahnhof überdacht angeboten. Zugleich besteht mit Blick auf die eingeschränkte Verantwortung der Kommune bei diesem Punkt die Notwendigkeit zur Bildung von Kooperationen mit der Wohnungswirtschaft, dem Einzelhandel und Unternehmen sowie mit der Deutschen Bahn AG und den beteiligten Nahverkehrsunternehmen.

Teilräumliche Ergänzungen

- Entlang der L309 sind Radwege nur in Teilbereichen eingerichtet und entsprechen in ihrem Ausbau i. d. R. nicht heutigen Anforderungen (insb. Querschnitt, Oberflächen, Führung).
- Dabei ist die Auguststraße durch ihre Enge, den erheblichen Verkehr und seine Emissionen besonders unattraktiv.
- Entlang der Eutiner Straße sind die Oberflächen und der Zweirichtungsverkehr problematisch, zudem sind Radfahrende am Knotenpunkt mit der Pariner Straße benachteiligt.
- Lübecker- und Bahnhofstraße stellen mit ihren schwer berollbaren Pflastern trotz eines geringen KFZ-Anteils keine attrakti-

ven Radverbindungen dar. In beiden Bereichen weichen Radfahrende häufig auf Gehwege aus und es kommt entsprechend häufig zu Konflikten. Gleichwohl ist das Potenzial der Lübecker Straße zur Herstellung einer attraktiven Radroute nach Lübeck nicht zu übersehen.

Befunde zum Nahverkehr

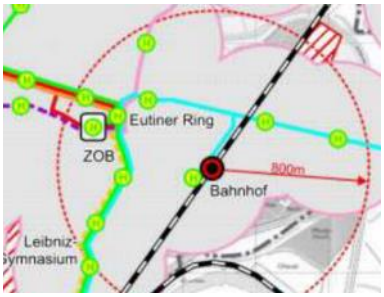


Abb. 164: den Untersuchungsbereich betreffender Ausschnitt des Analyseplans zur ÖPNV-Erschließung.
Quelle: VEP 2017, Teil 2, S. 47

Der ÖPNV wird stadtweit im Wesentlichen vom Busverkehr getragen, insbesondere durch die Stadtverkehrs-Linien 1, 7 und 9 mit direkter Anbindung Lübecks. Mit einem Einzugsbereich von 400 m je Bushaltestelle ist nahezu der gesamte Bereich dieser VU abgedeckt Abb. 164). Festzuhalten ist, dass das Netz der Buslinien weitgehend radial auf das Stadtzentrum bzw. den ZOB ausgerichtet ist, Querverbindungen entsprechend häufig ein Umsteigen erfordern und so gegenüber dem MIV erheblich benachteiligt sind. Eine Nachrüstung elektronischer Echtzeit-Abfahranzeigen an den Haltestellen ist seitens der *Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH* (NAH.SH) beabsichtigt (Stand 2017, VEP), bislang jedoch nicht vollzogen. Ebenso mangelt es bislang an der laut VEP 2017 vorgesehenen, mit dem ZOB zu koppelnden *Mobilitätsstation*.

Bahnhof und ZOB

Der Bahnhof ist vom Stadtzentrum, den Kurkliniken und aus Kaltenhof fußläufig, d.h. in maximal zwölf Gehminuten erreichbar und bietet eine attraktive Anbindung der Zentren Hamburg, Lübeck und Kiel. Während die Wartehalle des Bahnhofsgebäudes im Sommer 2020 seitens der Stadt wiederhergerichtet und zugänglich gemacht wurde, weisen die Bahnsteige, ihr Umfeld und die Unterführung der Gleise deutlichen Pflege- und Instandhaltungsbedarf auf. Der ZOB bietet aufgrund der Barrierewirkung des Eutiner Rings und der großen Fläche des Zentralparkplatzes keine attraktive Anbindung an die Innenstadt. Zudem mangelt es im Zuge der Ludwig-Jahn-Straße an einer Möglichkeit zur Querung, um die Sporteinrichtungen auf der Südseite der Straße zu erreichen.

Bahnhof und ZOB weisen zudem bezüglich der Barrierefreiheit, der Fahrgastinformation und des Angebots an Fahrrad-Abstellmöglichkeiten dringenden Verbesserungsbedarf auf. Ein barrierefreier Umbau des ZOB ist am heutigen Standort aufgrund des begrenzten Flächenzuschnitts jedoch nicht möglich. Dass Bahnhof und ZOB zudem nur über eine unpraktikable Buslinie verbunden sind (wenige Verbindungen, nicht an Bahn getaktet), stellt eine weitere Funktionsschwäche dar.

Befunde zum motorisierten Individualverkehr

Fließender MIV

Als Wohn- und Arbeitsplatzstandort sowie als Kur- und Einkaufsstadt hat Bad Schwartau einen hohen Anteil von KFZ am Verkehr. Mit Spitzenbelegungen von 20.000 bzw. 11.000 KFZ in 24 Stunden sind L309 und L185 die stadtweit am stärksten befahrenen Straßen. Der Schwerlastverkehr hat auf den Hauptverkehrsstraßen einen Anteil von 2,6 % (Eutiner Straße) bis 3,6 % (Kaltenhöfer Straße). Die Verkehre setzen sich entsprechend einer Untersuchung des VEP 2017 aus einem hohen Anteil von Quell- und Zielverkehr (jeweils etwa 40 und 30 %) sowie etwa 20 % Binnen- und 12 % Durchgangsverkehr zusammen. Dabei ist durch verstärkte Pendlerbewegungen sowie Freizeit- und Tourismusverkehre allgemein eine Zunahme des Verkehrs und entsprechend auch von Stauungen und Konflikten zu beobachten. Insbesondere die Knoten entlang der L309 kommen in Stoßzeiten häufiger an ihre Belastungsgrenze und können bei Verkehrsbeschränkungen durch Unfälle oder Baustellen instabil werden. Die Tempo-20-Zone *Anton-Baumann-Straße – Bahnhofstraße – Schillerstraße – Promenadenweg* ist der einzige geschwindigkeitsreduzierte Bereich im Gebiet. [23]

Ruhender MIV

Zum ruhenden Verkehr ist festzuhalten, dass im Zentrum Bad Schwartaus ausreichend viele Stellplätze vorhanden und nur wenige Stellplatzanlagen über einen längeren Zeitraum annähernd voll ausgelastet sind. Dabei trägt die Vielzahl kostenfreier Stellplätze dazu bei, dass es wenig Anreize gibt, auf andere Verkehrsmittel wie das Fahrrad oder den Linienbus auszuweichen[24]. Zudem werten der Umfang und die stadträumliche Präsenz des ruhenden Verkehrs insbesondere im Bereich des Zentralparkplatzes, der nördlichen Auguststraße und im Bürgerpark ihr Umfeld und seine Nutzungen in erheblichem Maße ab.

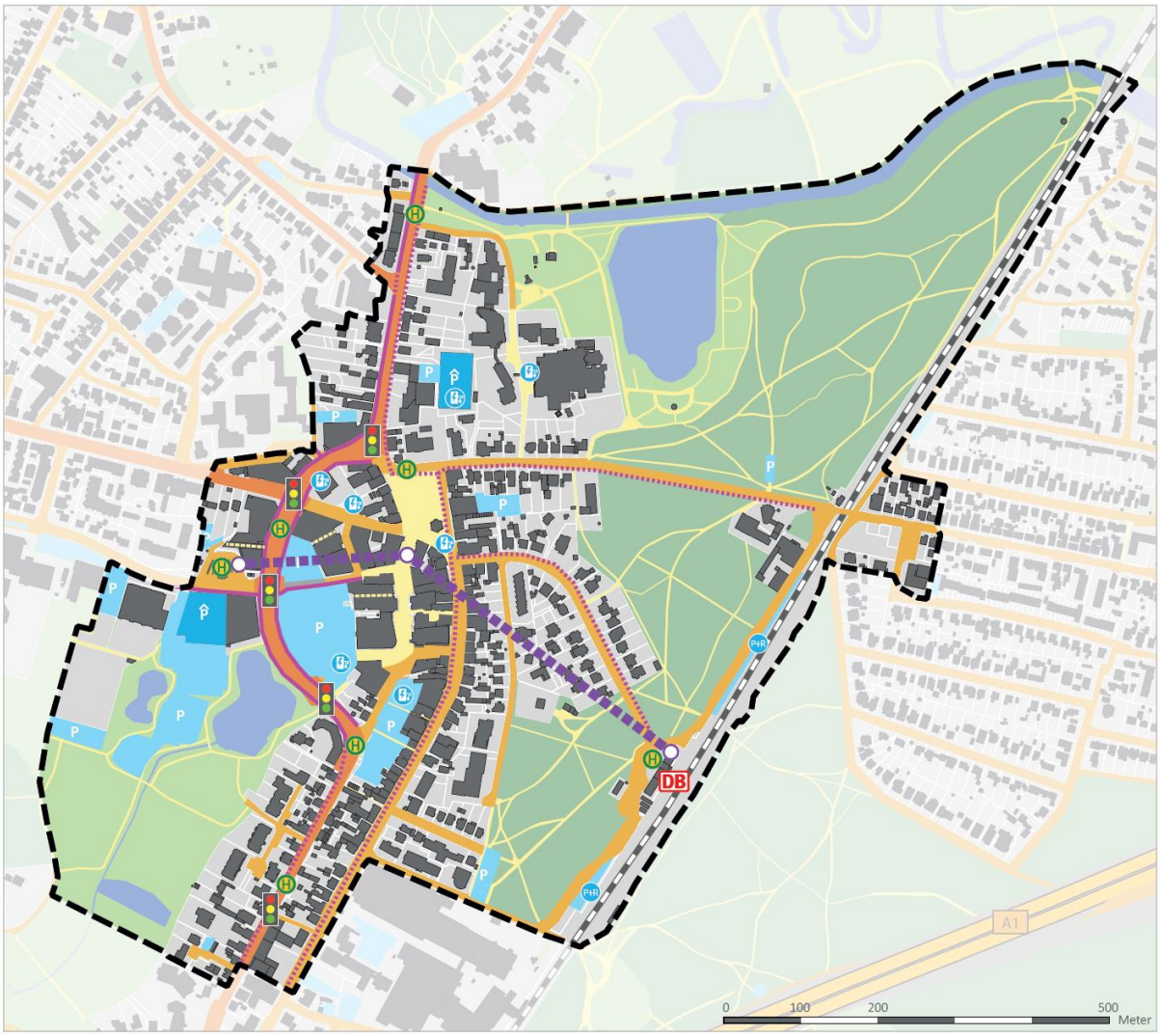
Zusammenfassende Bewertung des Gesamtsystems

Stadt der kurzen Wege

Mit einer kompakten Stadtstruktur, der ansprechend gestalteten, zentralen *Markttwiete,* mit kurzen und teils von übrigen Verkehren getrennten Wegen und einer moderaten Topografie sowie mit bis ins Stadtzentrum reichenden Grünbereichen bietet die Innenstadt von Bad Schwartau beste Voraussetzungen für die verstärkte Nutzung durch zu Fuß Gehende und Radfahrende.

[23] Vgl. hierzu auch VEP 2017. Teil 1, S. 46ff.

[24] Vgl. hierzu auch VEP 2017. Teil 2, S. 41



Bestandsanalyse
Verkehr und Mobilität

- Schienen
- Bahnhof
- Hauptstraße
- Nebenstraßen
- Lichtsignalanlagen
- Parkplatz
- Parkhaus/Parkdeck
- Park & Ride Parkplatz
- E-Ladestationen
- Bushaltestellen
- Gesonderter Radweg mit Substanzschäden
- Fehlende Fahrradspur
- Strukturelles Anbindungsdefizit
- Fußgängerzone/Marktplatz/Fußwege
- Passagendurchgänge
- Gebäude
- Siedlungsfläche mit Flurstücken
- Grünanlage/Park
- Wald
- Gewässer
- Abgrenzung VU-Gebiet

Abb. 165: Analyseplan zu Mobilität und Verkehr, Legende auf der vorherigen Seite. Gesamtplan im Anhang in A3.
Quelle: *complan Kommunalberatung auf Kartengrundlage der Stadt Bad Schwartau*

Starke Orientierung auf den MIV

Eine starke Orientierung auf die Erreichbarkeit des Geschäftszentrums mit dem eigenen KFZ sowie funktionale und substanzielle Schäden an Geh- und Radwegen sowie an Übergängen und Unterführungen schränken die Nutzbarkeit und Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs in Teilbereichen erheblich ein. Entsprechend häufig nutzen Menschen aus Bad Schwartau das eigene Auto auch für innerörtliche Wege. Seinen Beitrag hat hieran auch, dass ZOB und Bahnhof etwas abseits des eigentlichen Stadtzentrums liegen. Diese Befunde werden sowohl durch die Beteiligungsergebnisse im Kontext dieser VU bestätigt, als auch durch die Ergebnisse einer 2017 im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplan durchgeführten Befragung aller Haushalte per Fragebogen:

- Einkaufs- und Freizeitverkehre haben für die Bürger/innen der Stadt zentrale Bedeutung

- Handlungsbedarf wird v.a. in den Bereichen *bessere Radverbindungen*, *Barrierefreiheit im Fuß- und Radwegenetz* sowie *Unterhaltung / Instandhaltung des Straßennetzes* gesehen
- eine *Umgestaltung der Lübecker Straße zur Einbahnstraße* wurde häufig gewünscht, in der Erhebung zum VEP 2017 zusätzlich eine *Lösung für den Bahnübergang Kaltenhöfer Straße* und die *Einrichtung von mehr Tempo-30-Zonen*[25]
- weiterhin wurde Bedarf für die Schaffung von *Aufenthaltsqualität und zusätzlichem Stadtmobiliar*, von *zusätzlichem Stadtgrün* und von weiteren Rad-Abstellanlagen benannt [26]

Die gestalterisch gelungene Integration von Belangen der Barrierefreiheit bei der Modernisierung der Markttwiete setzt den Maßstab für die weitere Entwicklung (großzügige Gestaltung, gute Rolleigenschaften, schwellenlose Erschließung der Läden, Kombination des taktilen Leitsystems mit der Entwässerung). Anspruch der kommenden Entwicklung muss dabei nicht die lückenlose Herstellung von *Barrierefreiheit* sein: ein Netz barrierefreier Hauptrouten wird genügen, wenn der übrige Stadtraum zumindest *barrierearm* gestaltet ist.

[25] Vgl. hierzu auch VEP 2017. Teil 1 Grundlagen zum VEP, S. 34f.
[26] Vgl. hierzu auch VEP 2017. Teil 1 Grundlagen zum VEP, S. 42

SWOT-Analyse zu Mobilität und Verkehr	
Stärken	**Schwächen**
≡ Gute verkehrliche Anbindung ≡ Kompakter Stadtraum mit kurzen, teils rein fußläufigen Wegen, viele fußläufige Durchgänge ≡ Moderne Busflotte der Stadtbetriebe Lübeck ≡ Neugestaltung der Fußgängerzone Markttwiete mit Sitzmöbeln und Grün sowie einer Kombination taktiler Elemente mit Regeneinläufen ≡ Gute Rolleigenschaften der Gehwege mit Klinkerpflaster	≡ ÖPNV, Fuß- und Radverkehr erscheinen dem MIV gegenüber allgemein benachteiligt ≡ Bahnhof: Mängel bei der Anbindung (Zuwege, ÖPNV) und Ausstattung ≡ ZOB nicht barrierefrei und abseits gelegen ≡ Hohe Verkehrsbelastung der L309 ≡ Fehlendes Radwegenetz ≡ Gehwege eng, teils hohe Kanten, Belagswechsel und Stolperstellen, Barrieren u. steile Rampen ≡ Pflaster des Markts schwer berollbar ≡ Knotenpunkte am Eutiner Ring teils an Kapazitätsgrenze ≡ Hoher Flächenverbrauch durch Parken ≡ Lübecker Straße und Bahnhofstraße mit bes. Handlungsbedarf (enger Querschnitt, schadhafte Gehwege, Pflaster vs. Rad)
Potenziale	**Risiken**
≡ Attraktives Rad- und Fußwegenetz inkl. Radschnellweg von/nach Lübeck ≡ Verstärkte Nutzung des Umweltverbunds, wenn MIV weniger bevorteilt ≡ ÖPNV wird attraktiver, wenn auf Taktfahrpläne umgestellt ≡ Stärkung des ÖPNV durch Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote + offensives Marketing + ggf. Rundlinie zum Bahnhof	≡ Nutzung des ÖPNV leidet dauerhaft unter durch Corona bedingten Nachfrageeinbruch ≡ Verlust des Bahnhaltepunkts bei Ausbau der Hinterlandanbindung im Zuge der festen Fehmarnbeltquerung mit einer Troglösung (Lage im Trog) ≡ Zusätzliche Belastung der Geibelstraße/ Innenstadt, wenn Kaltenhöfer Straße einziger Bahnübergang wird

4.5 Nutzer/innen und Interessengruppen

Dieses Kapitel dient der Verzeichnung aller Personengruppen mit Bezug zum Untersuchungsbereich sowie der durch gewerbliches, soziales und politisches Engagement mit dem Gebiet verbundenen Personengruppen und Institutionen. Es dient in der Folge zum einen der Überprüfung, ob bei der Konzeptentwicklung alle in Betracht zu ziehenden Belange, Interessen und Bedürfnisse berücksichtigt wurden und vermerkt besondere Handlungsbedarfe. Zum anderen leitet die Darstellung der Nutzer/innen und Interessengruppen auf die operationale Ebene über, indem Akteur/innen und Institutionen für den kommenden, kooperativen städtebaulichen Erneuerungsprozess benannt werden.

Bevölkerungsgruppen und spezifische Bedarfe

Im Folgenden werden die besonderen Bedarfe unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen in tabellarischer Form verzeichnet.

Bevölkerungsgruppen nach Alter	
	Besondere Bedarfe
Kinder	Sichere Schul- und Freizeitwege, wohnortnahe Spielmöglichkeiten,
Jugendliche	Sichere Schul- und Freizeitwege, attraktive Treffpunkte, Sport- und Freizeitangebote,
Junge Erwachsene	Bezahlbarer Wohnraum, Sport- und Freizeitangebote,
Familien	Sichere Schul- und Freizeitwege, Sport- und Freizeitangebote, Bezahlbarer Wohnraum, Barrierefreiheit
Senior/innen	Barrierearmer bis -freier Wohnraum, Austausch und Begegnung, Barrierefreiheit
übergreifend	Attraktive Naherholungsangebote, Fahrradfreundlichkeit, Aufenthaltsqualität, Erreichbarkeit

Nach Bezug zum Untersuchungsbereich	
	Besondere Bedarfe
Bürger/innen der Stadt	Attraktive Angebote für Versorgung und Naherholung sowie Freizeit und Sport
Im Gebiet Wohnende	attraktives Wohnumfeld mit kurzen Wegen ins Grüne und geringen Verkehrsbelastungen
Im Gebiet Arbeitende	Erreichbarkeit des Gebiets (ÖPNV, Rad und KFZ), Angebote zur Mittagsversorgung
regionale Gäste	Erreichbarkeit mit ÖPNV und KFZ für Einkauf Ausflugsziele und Veranstaltungen
Gäste der Kurkliniken	Barrierefreie Erreichbarkeit mit ÖPNV, Orientierung im Stadtraum, vielfältige Angebote

Nach Fortbewegungs- und Hilfsmitteln	
	Besondere Bedarfe
Mobilitätseingeschränkte Menschen	Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und in Gebäuden, Orientierungshilfen; ohne Fremdhilfe nutzbare Räume und Angebote
Fußgänger/innen	Attraktive Gehwege, vom MIV getrennte Routen
Radfahrende	Sichere Radverkehrsrouten inkl. Orientierungshilfen, vom MIV getrennte Routen, Abstellmöglichkeiten, Ladeinfrastruktur für e-Bikes
ÖPNV-Nutzende	Erreichbarkeit der Haltestellen, Rad-Abstellmöglichkeiten, attraktive Verbindungen auch in den Randzeiten
MIV-Nutzende	Stellplätze in zumutbarer Entfernung zum Ziel

Festzustellen ist, dass die Belange von Menschen, die die Innenstadt zum Einkauf mit dem eigenen KFZ nutzen, recht umfangreich zum Tragen kommen. Die Belange und Bedarfe von Kindern und Jugendlichen hingegen sind bislang wenig oder nicht berücksichtigt. es finden sich nur kleinteilige Spielmöglichkeiten im UG, aber kein Spielplatz.

Problemstellungen im Bereich der Barrierefreiheit (insb. Zustand der Gehwege, Kanten und Gefälle sowie Erschließung von Gebäuden) sind im Gebiet weit verbreitet und beeinträchtigen die Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität des Stadtraums für alle Gruppen von Nutzenden.

Interessengruppen und –Vertretungen

Für den kommenden Prozess der Stadterneuerung ist von Vorteil, dass es mit der AHG bereits einen Zusammenschluss der Handel- und Gewerbetreibenden in Bad Schwartau gibt, über den die Bereitstellung von Informationen und eine Aktivierung der Mitglieder erfolgen kann. Zudem kann frühzeitig versucht werden, lokal und regional bedeutsame Unternehmen aus Bad Schwartau als Partner/innen für die kommende Entwicklung zu gewinnen

Akteur/innen aus der Wirtschaft	
Vertretungen von	> AHG Aktivgruppe Handel und Gewerbe > Schwartauer Werke > Klindwort-Apotheken > Kaufhaus Matzen

Ein weiterer Vorteil ist, dass die Stadt Bad Schwartau Beiräte und Interessenvertretungen für Bevölkerungsgruppen mit besonderen Bedarfen eingerichtet hat. Diese können im kommenden Sanierungsverfahren anlassbezogen oder auch kontinuierlich an der Umsetzung beteiligt werden (Teilnahme an Workshops, Beteiligung zu Sonderthemen und Einzelmaßnahmen, Berufung als Sachpreisrichter oder auch Gäste in Wettbewerben).

Multiplikator/innen und Vertretungen	
Beiräte für	> Menschen mit Behinderungen > Kinder und Jugendliche > Senior/innen > Umwelt

SWOT-Analyse zu Nutzer/innen und Interessengruppen	
Stärken	**Schwächen**
≡ Eigene Beiräte für Jugendliche, Menschen mit Behinderungen, Senior/innen und Umwelt	≡ Belange von jungen Erwachsenen und Familien eher unterpräsent ≡ Räume für Austausch, Begegnung und soziales Engagement fehlen
Potenziale	**Risiken**
≡ Spielräume für Mitgestaltung und Aneignung im kommenden Stadterneuerungsprozess	≡ Benachteiligung von Nutzgruppen ≡ Fehlendes Engagement der Stadtgesellschaft

5 | Zusammenfassende Bewertung

5.1 Stärken und Potenziale

Als Einzelhandelsstandort mit hoher Zentralität und zahlreichen Angeboten für Dienstleistungen, Sport, Gesundheit und Naherholung bietet die Innenstadt von Bad Schwartau eine Vielzahl zentrenrelevanter Funktionen. Dies spiegelt sich auch in der Einstufung Bad Schwartaus als *Stadtrandkern erster Ordnung* im zentralörtlichen System der Landesplanung.

Die zentral gelegene, kompakte Innenstadt mit der attraktiv neugestalteten Fußgängerzone *Markttwiete* bildet das städtebauliche, wirtschaftliche und gesellschaftliche Zentrum der Stadt Bad Schwartau und besticht mit kurzen Wegen, Übersichtlichkeit und einem differenzierten Einzelhandelsbesatz. Der Bereich lebt von der Frequenz der hier verorteten Angebote für Versorgung, Dienstleistungen und der Daseinsfürsorge. Das Nebeneinander von kleinstädtisch-historisch geprägten Bereichen (vor allem in der Lübecker Straße und am Markt) und dem nachkriegsmodern geprägten Geschäftsbereich im Umfeld der Markttwiete bietet hierbei reizvolle Bezüge und Kontraste. Zudem wird der Stadtraum durch eine Reihe städtebaulich herausragender Einzelgebäude akzentuiert (vgl. hierzu die Auflistung auf S. 64) Wesentlichen Anteil an der Attraktivität des Stadtzentrums hat, dass die wichtigste Erschließungsachse (L309, Auguststraße – Eutiner Ring – Eutiner Straße) im Bereich des Geschäftszentrums nach Westen ausweicht und dieses frei von Durchgangsverkehren lässt.

Neben diesem eigentlichen städtebaulichen und wirtschaftlichen Zentrum und den angrenzenden Wohngebieten zählt jedoch auch den Bereich der Asklepios-Kurkliniken mit dem Kurpark und Schwartauer See im Nordosten, den Bürgerpark im Südwesten sowie Erholungswälder im Osten (Mönchholz, Geibel- und Stadtwald) zum Untersuchungsgebiet dieser VU. Das Gebiet umfasst damit sowohl urbane Stadtgebiete mit hoher Nutzungsdichte, als auch ruhige Wohngebiete, überregional bedeutsame Gesundheitsstandorte, Parkanlagen und Naherholungsgebiete. Eine wesentliche Stärke ist, dass die Innenstadt auf kurzen, teils rein fußläufigen Wegen mit den umgebenden Grün- und Freiräumen verbunden ist. Mit dem Kurpark, der Dirtbike-Strecke und dem Skatepark im Bürgerpark und dem Wegenetz in den Erholungswäldern bietet das Untersuchungsgebiet zahlreiche, auch überörtlich bedeutsame Angebote für Naherholung, Sport- und Bewegung.

Mit einem eigenen Haltepunkt an den Bahnstrecken Lübeck-Kiel und Lübeck-Puttgarden sowie als Zielort mehrerer Buslinien aus Lübeck und den Umlandgemeinden ist das Zentrum von Bad Schwartau hervorragend mit dem ÖPNV erreichbar. Obgleich der Bahnhof einige hundert Meter östlich des Stadtzentrum liegt, dient er der fußläufigen Erschließung wichtiger Ziele im Zentrum. Zudem ist Bad Schwartau mit mehreren Anschlussstellen der BAB 1 und der in Nord-Süd-Richtung durch das Gebiet verlaufenden L309 in das überörtliche Straßennetz eingebunden. Die große Zahl kostenlos verfügbarer KFZ-Stellplätze im Innenstadtbereich vor allem auf dem Zentralparkplatz und im Bürgerpark trägt zur hohen Zentralität der Stadt im Bereich des periodischen Bedarfs bei, ist jedoch auch mit nachteiligen Auswirkungen verbunden (s.u., Kap. 5.2).

Bestandsbewertung
Stärken und Potenziale

- Zentralörtliche Versorgungsfunktion
- Attraktiver Grünraum
- Stadtbildprägende Gehölze
- Attraktiver Stadtraum
- Stadtbildprägendes Gebäude/Plätze
- Eingetragenes Kulturdenkmal
- Gute ÖPNV-Anbindung
- Vielfältiges Freizeitangebot
- Gebäude
- Siedlungsfläche mit Flurstücken
- Grünanlage/Park
- Wald
- Fußwege
- Gewässer
- Straßen
- Schienen
- Abgrenzung VU-Gebiet

Abb. 166 Darstellung der Stärken und Potenziale im Untersuchungsbereich. Gesamtplan in A3 im Anhang.
Quelle: complan Kommunalberatung auf Kartengrundlage der Stadt Bad Schwartau

Der Sanierungsstand der Gebäude ist überwiegend gut, es finden sich nur wenige Gebäude mit erhöhtem Modernisierungs- und Anpassungsbedarf im Gebiet. Zur hohen stadträumlichen Qualität tragen auch die Denkmale am Markt sowie in der Bahnhof-, der Geibel- und in der Lübecker Straße bei.

Für den kommenden Prozess der Stadterneuerung ist von Vorteil, dass die Stadt Bad Schwartau eigene Beiräte für Jugendliche, Menschen mit Behinderungen, Senior/innen und Umwelt etabliert hat. Zudem kann drauf aufgebaut werden, dass die Zusammenarbeit der Handel- und Gewerbetreibenden bereits in der *Aktivgruppe Handel und Gewerbe* (AHG) erprobt ist und das Stadtmarketing professionalisiert und verstetigt wurde.

Für die Stadterneuerung der kommenden Jahre bietet die Verfügbarkeit des derzeit weitgehend leerstehenden, stadtbildprägenden ehemaligen Amtsgerichts am Markt für eine Nachnutzung durch Institutionen der Stadtgesellschaft wesentliches Potenzial. Chancen der kommenden Entwicklung bieten sich aber auch durch eine Stärkung nachhaltiger Mobilitätformen, insbesondere durch Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Schlüsselmaßnahmen hierfür sind im VEP 2017 benannt und werden z.T. durch die Verwaltung vorbereitet (Radwegeinfrastruktur, inkl. Radschnellweg nach Lübeck, erweiterte Abstellmöglichkeiten etc.). Ein weiteres Potenzial besteht darin, die Nutzung des Umweltverbunds aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr durch attraktive, teils vom MIV getrennt geführte Verbindungen, und eine Beruhigung des MIV zu fördern. Weitere Chancen bestehen darin, Grün- und Erholungsräume für Mensch und Tier gleichermaßen attraktiv zu gestalten und so Funktionen der Naherholung mit denen des Natur- und Umweltschutzes und der Klimaanpassung zu verbinden.

Zusammenfassung: Stärken und Potenziale im Gebiet	
Stärken	**Potenziale**
≡ Vielzahl zentrenrelevanter und ergänzender Funktionen (Einzelhandelsstandort mit hoher Zentralität, Dienstleistungen, Sport und Gesundheit) ≡ Regionale Versorgungsfunktionen im Umfeld: Schulen, Kliniken, Sport, Naherholung ≡ Zentral gelegene, kompakte Innenstadt mit Fußgängerzone, kurzen Wegen und leichter Orientierung sowie differenziertem EZH-Besatz ≡ Innenstadt um Markttwiete und Markt: einladend, offen, transparent und barrierefrei ≡ Grünbereiche im Gebiet (Kurpark, Bürgerpark, Erholungswälder im Osten) und in seiner Nachbarschaft (Moorwischpark, Alte Schwartau u.a.) ≡ Sanierungsstand der Gebäude überwiegend gut ≡ Stadtbildprägende Denkmale am Markt, in Bahnhof-, Geibel- und Lübecker Straße ≡ öffentliche Gebäude sind weitgehend barrierefrei erschlossen ≡ wenig Leerstand und Vielzahl öffentlicher Einrichtungen ≡ Ergänzung der öffentlichen Daseinsfürsorge durch private Angebote für Beratung, Begegnung und Betreuung ≡ Grundlagen für Zusammenarbeit der Handel- und Gewerbetreibenden, Marketing verstetigt ≡ Gute verkehrliche Anbindung per SPNV und MIV ≡ Kompakter Stadtraum mit kurzen, teils rein fußläufigen Wegen und Durchgängen ≡ Kurpark, Bürgerpark, Wasserflächen und Wald in fußläufiger Entfernung vom Zentrum ≡ Alleencharakter in der Bahnhofstraße, Baumreihen in der Lübecker Straße, Marktplatz ≡ Sport- und Bewegungsangebote (Bad, Dirtbike-Strecke und Skatepark, Wegenetz im Wald) ≡ Kur- und Bürgerpark verbinden die Innenstadt mit weiteren Grünräumen ≡ Eigene Beiräte für Jugendliche, Menschen mit Behinderungen, Senior/innen und Umwelt	≡ Stärkung durch Innenentwicklung mit Aufwertung und Nachverdichtung ≡ Bessere Verbindungen zwischen Stadt- und Grünräumen erweitert Spektrum der Nutzenden und begünstigt Umweltverbund ≡ Nachnutzung des Amtsgerichts wertet Umfeld auf, schafft neue Angebote und Frequenz, stärkt die Identifikation mit der Stadt ≡ Räume für Austausch, Begegnung und soziales Engagement ≡ Stärkung nachhaltiger Mobilität inkl. Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote ≡ Umsetzung einer Radwegeinfrastruktur inkl. Radschnellweg nach Lübeck ≡ Umsetzung eines barrierearmen durchgängigen Fußwegenetz ≡ Inwertsetzung der Parks in Verbindung mit ökologischer Funktion ≡ Zusammenarbeit der Handel- und Gewerbetreibenden stärkt Markenbildung

5.2 Schwächen und Risiken

Neben den genannten Stärken und Entwicklungspotenzialen bestehen im Untersuchungsgebiet dieser VU auch zahlreiche Substanz- und Funktionsschwächen, die für die kommende Entwicklung besondere Herausforderungen und Risiken darstellen.

Die größten Schwächen und Defizite bestehen hierbei im öffentlichen Raum und rühren größtenteils aus einer den MIV bevorzugenden, *autogerechten* Planungspraxis der 1960er und 70er Jahre. Am deutlichsten ist dies im Umfeld der L309 sichtbar, die das Gebiet von Süd nach Nord als Auguststraße, Eutiner Ring und Eutiner Straße durchzieht. Diese wichtigste Verkehrsachse der Stadt wirkt für Fußgänger/innen als stadträumliche Barriere, belastet angrenzende Bereiche durch Lärm und Abgase und ist von gestalterischen und funktionalen Defiziten geprägt. Insbesondere die Oberflächen und das Umfeld in der August- und in der Eutiner Straße sind für Fußgänger/innen und Radfahrende unattraktiv. Die Attraktivität des Rad- und Fußverkehrs ist durch unebene Oberflächen und enge Gehwege jedoch auch in der Lübecker Straße und in der Bahnhofstraße eingeschränkt. Auch die Oberflächen des Markts und seiner Anschlüsse sind von Unebenheiten und Stolperstellen geprägt. Hinzu kommt, dass die Wege im Kurpark unbefestigt sind und nach Niederschlägen entsprechend häufig unpassierbar werden. Mit dem Blick auf den hohen Anteil älterer Menschen an der Bevölkerung und die zahlreichen, teils mobilitätseingeschränkten Kurgäste stellt dies eine schwerwiegende Funktionsschwäche dar, die auf die Innenstadt als Ganzes wirkt. Hierbei werden die Schwächen bei der internen Erschließung des Kurparks zusätzlich durch Defizite im Bereich der Parkeingänge verstärkt. Diese umfassen Mängel bei der Auffindbarkeit, bei der Gestaltung und in puncto Barrierefreiheit (insbesondere Oberflächen, Kanten und Gefälle).

Eine einseitige Orientierung auf Belange des MIV spiegelt sich zudem in der stadträumlichen Präsenz und Ausdehnung der ebenerdigen KFZ-Stellplatzanlagen im Stadtzentrum. Während der Zentralparkplatz ca. 10.000 m² innerstädtischer Flächen für das Abstellen von KFZ in Beschlag nimmt und zu langen Wegen zwischen dem ZOB und der Fußgängerzone führt, zog die schrittweise Überformung von Flächen im Bürgerpark als KFZ-Großstellplatz einen weitestgehenden Verlust freiraumplanerischer Qualität und Bezüge im Bereich nach sich. Eine einseitige Orientierung auf Belange des MIV zeigt sich zudem auch im Bereich der Eingänge zur Innenstadt: Der südliche Innenstadt-Eingang (nördliches Ende der Auguststraße) wirkt durch weitgehend versiegelte KFZ-Stellplätze, unattraktive Gebäuderückseiten und die Standorte von Müllbehältern ungefasst und seiner direkten Nachbarschaft zur Fußgängerzone nicht angemessen. Der nördliche Innenstadt-Eingang am Südende der Eutiner

Straße wirkt hingegen durch die schadhaften Oberflächen der Geh- und Radwege, einen hohen Versiegelungsgrad und die gebietsfremd erscheinenden Nutzungen des Autohauses und der Tankstelle entwertet.

Weitere Defizite bestehen bei der Anbindung, Gestaltung und Ausstattung des Bahnhofs und des ZOB: Die Erreichbarkeit des Bahnhofs über das Pflaster und die engen Gehwege der Bahnhofstraße ist insbesondere für Radfahrende und Mobilitätseingeschränkte maßgeblich erschwert; zudem mangelt es hier an attraktiven Rad-Abstellanlagen. Der ZOB ist nicht barrierefrei gestaltet, wirkt unattraktiv und ist aufgrund des großen Verkehrsknotens Eutiner Ring/Ludwig-Jahn-Straße sowie durch die Trennwirkung des Zentralparkplatzes nicht optimal erreichbar. Zudem ist seine Fläche für eine barrierefreie Umgestaltung zu klein.

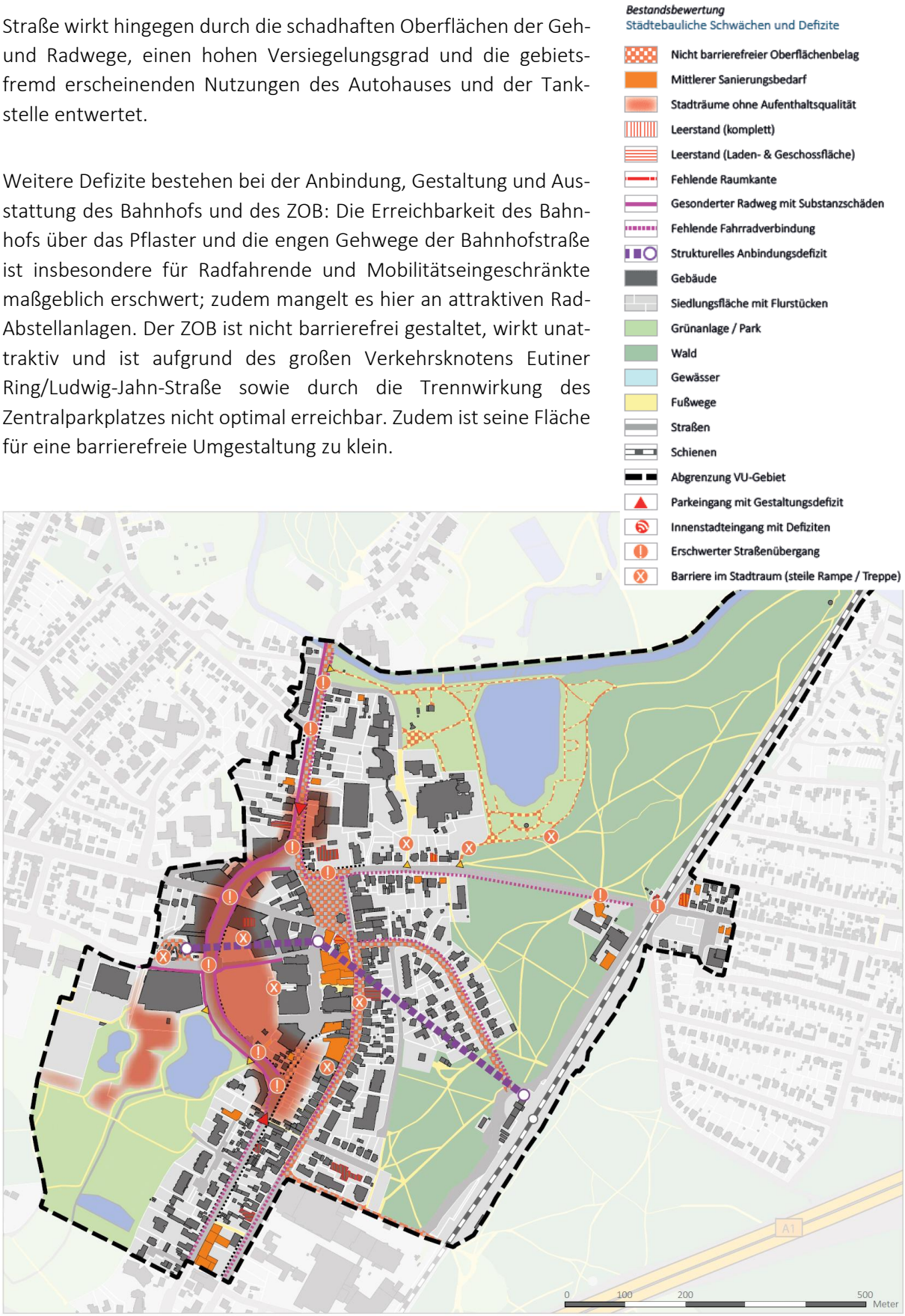


Abb. 167: Darstellung der Schwächen und Defizite im Untersuchungsbereich. Gesamtplan in A3 im Anhang. Legende auf der vorangehenden Seite.
Quelle: complan Kommunalberatung auf Kartengrundlage der Stadt Bad Schwartau

Für den Bereich Mobilität und Verkehr ist zusammenfassend festzustellen, dass der Umweltverbund aus ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr gegenüber dem MIV benachteiligt wirkt. Dies spiegelt sich nicht zuletzt im Mangel eines hierarchisierten und ausgeschilderten Netzes aus Radwegen.

Weitere Funktionsschwächen bestehen durch Leerstand im Gebiet. Insbesondere der des ehemaligen Amtsgerichts am Markt beeinträchtigt die gesamte nähere Umgebung. Das repräsentativste Gebäude im Untersuchungsgebiet wirkt insbesondere in den Abendstunden ungenutzt und abweisend. Während das Gebäude bereits durch die Stadt Bad Schwartau erworben werden konnte, wird seine Nachnutzung mit Funktionen für die Stadtgesellschaft durch die kleinteilige interne Struktur des Hauses, umfangreiche Belange des Denkmalschutzes und besondere Herausforderungen bei der Herstellung von Barrierefreiheit erschwert.

Hinzukommen funktionale Defizite in Bezug auf Funktionen der Daseinsfürsorge: die bestehenden Angebote für Beratung, Begegnung und Betreuung sind vorwiegend auf die Belange älterer Menschen sowie nachgeordnet von Familien orientiert. Angebote für Kinder und Jugendliche sind – mit Ausnahme der Freiluft-Angebote im Bürgerpark – nicht im Untersuchungsgebiet zu finden. Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit wurde zudem mehrfach auf einen Mangel an Orten für Austausch, Begegnung und private Feiern hingewiesen.

Zusammenfassung der Schwächen und Risiken im Gebiet	
Schwächen	**Risiken**
≡ Hauptverkehrsachsen als stadträumliche Barriere, mit gestalterischen und funktionalen Defiziten (v.a. L309) ≡ ungestaltete Eingänge zur Innenstadt an Eutiner Ring, Eutiner Straße und Auguststraße) ≡ Hoher Flächenverbrauch durch ebenerdiges Parken (Zentralparkplatz, Bürgerpark) ≡ Fehlende Verbindungen und Übergänge zwischen Grünbereichen ≡ Anbindung / Auffindbarkeit, Erschließung und Ausstattung des Kurparks mangelhaft ≡ Bürgerpark ohne freiraumplanerische Qualität, weitestgehend von Parkplatz verdrängt ≡ Anbindung, Gestaltung und Ausstattung von Bahnhof und ZOB mangelhaft ≡ Leerstand des Amtsgerichts beeinträchtigt das Umfeld ≡ Einseitige Orientierung der Angebote auf Ältere – wenig Angebote für Kinder und Jugendliche ≡ Orte für Austausch, Begegnung und private Feiern fehlen ≡ Markttwiete und Umgebung: Häufung gestalterischer Defizite oberhalb der Ladenzonen ≡ Stadtraum auf Belange MIV orientiert, Umweltverbund erscheint benachteiligt ≡ Lübecker Straße und Bahnhofstraße mit bes. Handlungsbedarf (enger Querschnitt, schadhafte Gehwege, Pflaster vs. Rad) ≡ Bahnhof: Mängel bei der Anbindung (Zuwege, ÖPNV) und Ausstattung ≡ ZOB: nicht barrierefrei, unattraktiv und zu klein für eine barrierefreie Umgestaltung sowie aufgrund des großen Verkehrsknotens Eutiner Ring / Ludwig-Jahn-Straße nicht optimal erreichbar ≡ fehlendes Radwegenetz ≡ Gehwege eng, teils mit hohen Kanten, Belagswechseln und Stolperstellen, Barrieren u. steilen Rampen ≡ Pflaster des Markts schwer berollbar ≡ Unbefestigte, nicht barrierefreie Wege im Kurpark, Problembereiche mit Staunässe ≡ keine Spielplätze, wenige Spielangebote	≡ Verschärfung der Problemlagen im Zuge der L309 durch Klimawandel und Mehrverkehre ≡ Feste Fehmarnbelt-Querung mit Mehrverkehr und städtebaulichen Unverträglichkeiten (v.a. bei Brückenbauwerk) ≡ Anhaltende Schwächung des stationären EZH durch zunehmenden Onlinehandel, verstärkt durch Covid-19-Lockdowns ≡ Kurpark: Verlust der Kurtauglichkeit bei Untätigkeit am Erschließungssystem ≡ Weitere Rücknahme des Bürgerparks zugunsten von Stellplätzen ≡ Nutzung des ÖPNV leidet dauerhaft unter mangelnder Taktung, Anbindung und baulichen Barrieren ≡ Verlust des Bahnhaltepunkts bei Ausbau der Hinterlandanbindung im Zuge der festen Fehmarnbeltquerung mit einer Troglösung (Lage im Trog) ≡ Zusätzliche Verkehrsbelastung der Geibelstraße und der Innenstadt, wenn Kaltenhöfer Straße einziger Bahnübergang wird

6 | Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

6.1 Leitbild der kommenden Entwicklung

Einkaufen, Erleben, Wohlfühlen – die Stadt Bad Schwartau ist als Produktions- und Gesundheitsstandort wie als Wohn- und Einkaufsstadt zwischen Lübeck und Ostsee etabliert und will *Heimat für Generationen* sein. Mit diesem Slogan wirbt die Stadt für sich und setzt damit den Fokus auf unterschiedliche Zielgruppen, die in der Gestaltung wie im Hinblick auf Angebote leitgebend sind.

Mit Blick auf die Innenstadt gilt es, die bestehenden Versorgungsfunktionen weiter zu profilieren, zu entwickeln und zu ergänzen. Die Innenstadt von Bad Schwartau ist Begegnungsort, Identitätsanker und Erlebnisraum für Besucher/innen wie für Bewohner/innen. Sie setzt damit auf eine breite Vielfalt und eine Nutzungsmischung aus Versorgungsangeboten, Gesundheitsdienstleistungen und Gastronomie sowie aus Erlebnis, Erholung und Wohnen. Mit dieser Vielschichtigkeit werden für alle Zielgruppen Anlässe geboten, die Innenstadt zu besuchen und zu erleben. Voraussetzung dafür ist eine gute Erreichbarkeit und Nutzbarkeit für alle, ein qualitativ ansprechender öffentlicher Raum und gute fußläufige Verknüpfungen in weitere Stadtbereiche. Als Leitbild für die Entwicklung der Innenstadt von Bad Schwartau wird daher formuliert:

Zentrum für die ganze Stadt
– gut erreichbar, vielseitig und inspirierend

Daraus abgeleitet werden die folgenden, allgemeinen Leitsätze für die kommende Entwicklung formuliert:

- Die Innenstadt von Bad Schwartau bietet vielfältige Anlässe für Besuche und ist gesellschaftliches Zentrum der Stadt
- Angebote für Einkauf und Beratung, Gesundheit und Naherholung füllen die Innenstadt ebenso mit Leben und Frequenz, wie Veranstaltungen, Kurse und Feste
- Orte und Gelegenheiten für Austausch, Begegnung und Miteinander werden kooperativ entwickelt
- Städtische Freiräume werden attraktiv verbunden und in ihrer Funktion für Naherholung und Umwelt gestärkt
- Die Räume und Angebote der Innenstadt sind auch für in ihrer Mobilität eingeschränkte ohne Fremdhilfe erreichbar
- Der *Umweltverbund* aus Nah-, Fuß- und Radverkehr erhält die Priorität und wird mit neuen Angeboten gestärkt. Der

Abbau von Barrieren kommt den Jüngsten wie den Älteren zugute und erfolgt mit höchstem gestalterischem Anspruch

Das Leitbild und die Leitsätze werden in drei Entwicklungszielen vertieft und konkretisiert.

6.2 Entwicklungsziele

Entwicklungsziel 1: Die Versorgungsfunktion stärken und kooperativ weiterentwickeln

Mit den bestehenden Angeboten für Einkauf, Dienstleistungen und Beratung sowie mit den Behörden und dem Gesundheitswesen erfüllt die Innenstadt von Bad Schwartau eine regional bedeutsame Versorgungsfunktion. Diese gilt es, in Kooperation mit den Menschen vor Ort und insbesondere den Handels- und Gewerbetreibenden sowie den Gesundheitsdienstleistern zu stärken und bedarfsgerecht weiter zu entwickeln. Dabei sind die Belange von Älteren und von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ebenso zu beachten, wie die Bedürfnisse und Vorstellungen von Kindern, Jugendlichen und jungen Familien. Mit der Bereitstellung und kooperativen Entwicklung von Räumen für Austausch und Begegnung werden Ehrenamt und gesellschaftliches Miteinander gefördert. Innerstädtische Potenzialflächen werden mit einer Mischung aus Wohnen und Gewerbe entwickelt. Mit einem auch aus der Stadtbevölkerung getragenem Kulturangebot, vielfältiger Gastronomie und naturnahen Räumen für Sport, Naherholung und Freizeit wird Bad Schwartau auch für Übernachtungsgäste attraktiv.

Handlungsfelder im Entwicklungsziel 1 – *die Versorgungsfunktion stärken und kooperativ weiterentwickeln* – sind:

- Innovation und Kooperation in Einzelhandel, Dienstleistung und Gewerbe fördern
- Räume für Austausch, Begegnung und Miteinander kooperativ entwickeln
- Engagement und Ehrenamt durch Räume, Beratung und Anerkennung fördern
- Den Gesundheitsstandort und die Erholungsfunktion weiterdenken
- Flächenpotenziale entwickeln, Wohnraumversorgung sicherstellen
- Angebotspalette erweitern, auch für Übernachtungsgäste attraktiv werden
- Raum für Experimente und Temporäres lassen

Entwicklungsziel 2: Grüne Infrastruktur und städtische Freiräume in Wert setzen und attraktiv verbinden

Mit dem Kur- und dem Bürgerpark sowie den Waldflächen im Osten ist das Untersuchungsgebiet stark von (kultur-)landschaftlichen Bezügen und Freiräumen geprägt. Der Baumbestand am Markt, in der Markttwiete, in der Lübecker Straße sowie in der Bahnhofstraße und am Zentralparkplatz prägen die Erscheinung des innerstädtischen Raums mit. Zugleich erscheinen die großflächigen ebenerdigen KFZ-Stellplatzanlagen (vor allem Zentralparkplatz und Stellplätze im Bürgerpark) überdimensioniert und können mit ihrem hohem Versiegelungsgrad weder stadtklimatisch-ökologisch noch funktional und gestalterisch überzeugen. Im Bürgerpark hat die Stellplatzfunktion den Erholungswert desselben bereits wesentlich reduziert.

Ziel der kommenden Innenstadt-Entwicklung ist, die städtischen Freiräume im Sinne einer *grünen Infrastruktur* zu bewahren und – auch mit dem Blick auf die bereits beobachtbaren Wirkungen des Klimawandels – in ihrer ökologischen und klimatischen Bedeutung wie in ihrer Erholungsfunktion aufzuwerten. Wesentlich ist hierfür, dass diese Räume (zumindest soweit topografisch möglich) auch von in ihrer Mobilität Eingeschränkten ohne Fremdhilfe genutzt werden können. Dabei zielt die Herstellung von Verbindungen zwischen den Teilräumen nicht nur auf den konsequenten Abbau von Barrieren, sondern dient zugleich einer Erleichterung der Orientierung (Aufbau und Weiterentwicklung von Blickbezügen) und der Stärkung funktionaler Verknüpfungen. Für den Bereich von Bürgerpark und Zentralparkplatz sind Bedarfe und Entwicklungsperspektiven in einem kooperativen Prozess und unter Beteiligung der heutigen und künftigen Nutzer zu entwickeln.

Handlungsfelder im Entwicklungsziel 2 – *städtische Freiräume / grüne Infrastruktur in Wert setzen und verbinden* – sind:

- Attraktive Stadträume schaffen: übersichtlich, kurzweilig, grün
- Innenstadt-Eingänge aufwerten
- Den Kurpark ganzjährig und ohne Fremdhilfe nutzbar gestalten
- Bürgerpark und Zentralparkplatz kooperativ für die Belange der Stadtgesellschaft weiterentwickeln
- Schaffung einer barrierefreien Achse Bürgerpark – Innenstadt – Kurpark
- Anschlüsse an die Erholungswälder verbessern
- Angebote für Sport, Spiel und Freizeit sowie Aufenthaltsbereiche entwickeln
- Rückzugsräume für Tiere und Gelegenheiten für Naturbeobachtung schaffen

Entwicklungsziel 3: Den Umweltverbund attraktiv machen, Stadt der kurzen Wege sein

Als kompakte Stadt der kurzen Wege und vielen fußläufigen Querverbindungen erfüllt die Innenstadt von Bad Schwartau bereits heute gute stadtstrukturelle Voraussetzungen für einen hohen Anteil umweltfreundlicher Mobilitätsformen. Die Stadt ist mit den Angeboten des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) und dem übrigen Nahverkehr gut in der Region vernetzt und nahezu das gesamte Untersuchungsgebiet ist mit Bushaltestellen in fußläufiger Entfernung erschlossen. Fußläufige Wege schaffen attraktive, teils vom Straßenverkehr getrennte Verbindungen zwischen den Teilbereichen und in umgebende Stadt- und Landschaftsräume – sind aber häufig nicht barrierefrei gestaltet.

Zugleich bestehen durch enge Straßenprofile, fehlende Anschlüsse und unebene Oberflächen sowie durch einseitig auf die Belange des MIV orientierte Stadträume bislang jedoch vielerorts im Gebiet Rahmenbedingungen, die das eigene KFZ für viele Innenstadt-Nutzer/innen auch weiterhin zum Verkehrsmittel der Wahl machen. Mit verkehrlichen Neuordnungen, einer Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsangebote mit einem neuen ZOB und durch Schaffung ergänzender Angebote am Bahnhof soll der Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) gestärkt werden. Dabei wird dem Abbau von Barrieren eine hohe Priorität eingeräumt, um im Einklang mit einem hohen gestalterischen Anspruch zu einer neuen Straßen- und Stadtraumqualität zu gelangen. Zudem werden – auch im Dialog mit übergeordneten Instanzen und lokalen Unternehmen – Möglichkeiten gesucht, die Belastungen durch Individual-, Schwerlast- und Schienenverkehr zu begrenzen.

Handlungsfelder im Entwicklungsziel 3 – *den Umweltverbund attraktiv machen, Stadt der kurzen Wege sein* – sind:

- Qualität durch eigenständig geführte Fuß- und Radwege schaffen
- Innenstadt, Kur- und Bürgerpark attraktiv und barrierefrei verknüpfen
- Mobilität intermodal – ZOB verlagern und mit neuen Angeboten kombinieren
- Den Bahnhof aufwerten und neu mit der Stadt verbinden
- Verkehrliche Neuordnung im Bereich Bahnhof-, Verlade- und Lübecker Straße (Förderung Radverkehr, barrierefreie Gehwege etc.)
- Belastungen durch Individual-, Schwerlast- und Schienenverkehr reduzieren
- Übergänge vereinfachen (insb. Markt, August-, Eutiner, Pariner und Geibelstraße sowie Knoten am Eutiner Ring)

6.3 Räumliches Leitbild

Abb. 168 verortet die Zielstellungen der Entwicklungsziele in einer vereinfachenden Zieldarstellung.

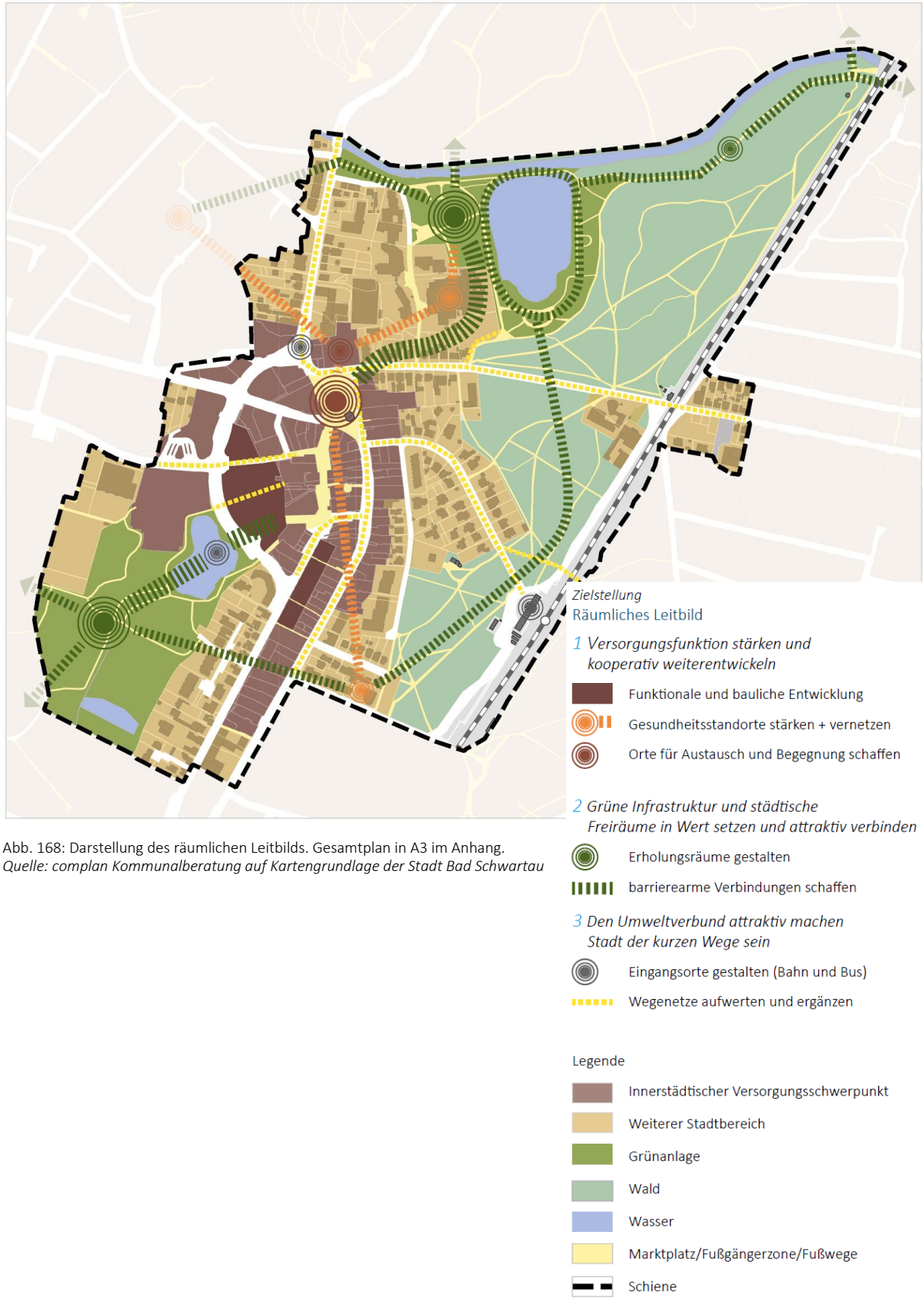


Abb. 168: Darstellung des räumlichen Leitbilds. Gesamtplan in A3 im Anhang.
Quelle: complan Kommunalberatung auf Kartengrundlage der Stadt Bad Schwartau

7 | Umsetzungskonzept

7.1 Maßnahmenübersicht

Nachfolgend werden die einzelnen Maßnahmen gemäß der Systematik der Städtebauförderrichtlinie des Landes Schleswig-Holsteins aufgeführt. Die Einzelmaßnahmen werden im darauffolgenden Unterkapitel ausführlicher vorgestellt.

Maßnahmen der Städtebauförderung

B 1 Maßnahmen der Vorbereitung

(01) Erstellung VU und ISEK

(02) Zwischenevaluierung und Fortschreibung des ISEK

(03) Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzepts

(04) Aufstellung und Änderung von Bebauungsplänen und Satzungen

(05) Fuß- und Radwegekonzept für die Innenstadt

(06) Ehemaliges Postgelände: Konzept zur Nachnutzung

B 2 Maßnahmen der Durchführung

B 2.1 Ordnungsmaßnahmen

B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen

(07) Kurpark – Aufwertung und Umgestaltung

(08) Zentralparkplatz – bauliche Entwicklung

(9) Bürgerpark – Inwertsetzung für Freizeit, Spiel, Erholung und Sport

(10) Markt und Umgebung –Barrierefreiheit und Veranstaltungstauglichkeit

(11) Sanierung der Bahnhofsstraße in Verbindung mit einer verkehrlichen Neuordnung des Bahnhofsumfelds

(12) Modernisierung der Geibelstraße

(13) Neugestaltung der nördlichen Lübecker Straße

(14) Standortsuche und Neubau des ZOB

(15) Nachnutzung des alten ZOB

(16) Umgestaltung der nördlichen Auguststraße mit Dialogverfahren

(17) Schulwegsicherung in der südlichen Auguststraße und am Eutiner Ring

B 2.2 Baumaßnahmen

B 2.2.1 Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter

(18) Modernisierung baulicher Anlagen Dritter

B 2.2.5 Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen

(19) Amtsgericht – Umbau zum Begegnungs-, Ausstellungs- und Veranstaltungsort

(20) Bahnhof - Nutzung als Veranstaltungs-, Ausstellungs- und Kreativraum

(21) Stadtbücherei Bad Schwartau: Zukunftsentwicklungskonzept - inkl. Standortsuche

B 2.3 Sonstige Maßnahmen der Durchführung

B 2.3.4 Verfügungsfonds

(22) Verfügungsfonds

B 3 Maßnahmen der Abwicklung

B 3.2 Programmspezifisches Management

(23) City-Management

B 3.4 sonstige Beauftragte

(24) Umsetzungsbegleitung

B 3.5 Öffentlichkeitsarbeit

(25) Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung

B 3.7 Sonstige Maßnahmen der Abwicklung

(26) Durchführung einer abschließenden Evaluierung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme und Abschlussbericht

Sonstige Maßnahmen der Stadtentwicklung

- Erstellung eines gesamtstädtischen integrierten Entwicklungskonzepts
- Verbesserungen im Umfeld der L 309

7.2 B 1 Maßnahmen der Vorbereitung

Erstellung VU und ISEK	
Maßnahmennr.	01
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 1 Maßnahmen der Vorbereitung B 1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB
Maßnahmenbe-schreibung	Im ersten Schritt erfolgte die Durchführung vorbereitender Untersuchungen nach § 141 BauGB mit integriertem städtebaulichem Entwicklungskonzept. Der Erarbeitungsprozess wurde durch mehrere Beteiligungsschritte (Markt-platzstand, Bürgerveranstaltung, Interviews, Eigentümerbefragung) begleitet.
Akteur/innen	Stadt Bad Schwartau (Auftraggeberin)
Zeitraum	2019 - 2023
Kostenschätzung	70.000 €

Zwischenevaluierung und Fortschreibung des ISEK	
Maßnahmennr.	02
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 1 Maßnahmen der Vorbereitung B 1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB
Maßnahmenbeschreibung	Aufgrund sich ändernder Rahmenbedingungen und mit Blick auf bereits umgesetzte Maßnahmen wird nach voraussichtlich fünf Jahren eine Zwischenevaluierung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme inkl. einer Fortschreibung der Ziele, Zwecke und Maßnahmen derselben erforderlich.
Akteur/innen	Stadt Bad Schwartau (Auftraggeberin)
Zeitraum	2028
Kostenschätzung	25.0000 €

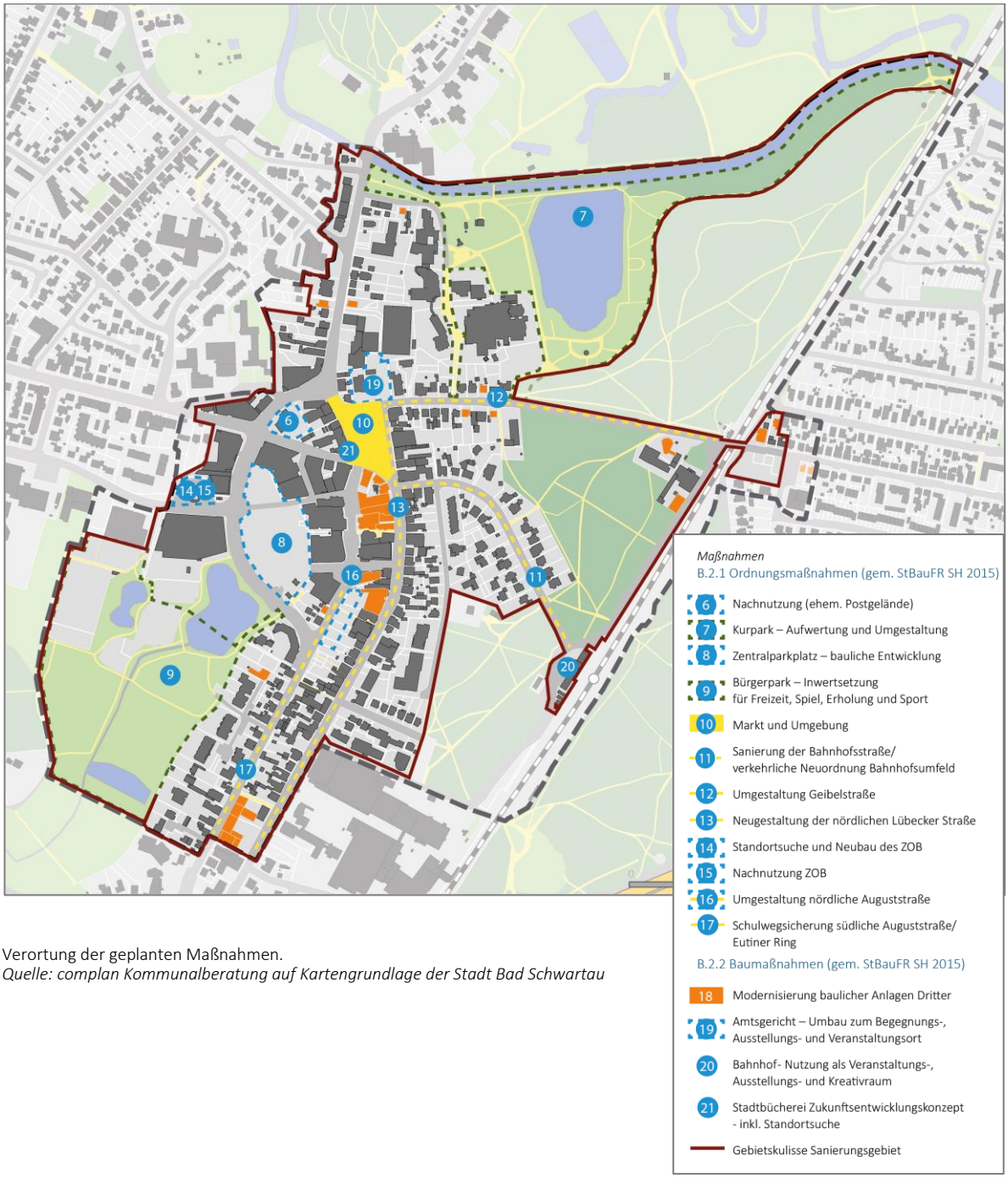
Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzepts	
Maßnahmennr.	03
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 1 Maßnahmen der Vorbereitung B 1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB
Maßnahmenbeschreibung	Die Stadt Bad Schwartau hat zuletzt im Jahr 2012 ein Einzelhandelsentwicklungskonzept erstellen lassen. Die sich ändernden Rahmenbedingungen – sowohl die Eröffnung von Einkaufzentren in der unmittelbaren Umgebung als auch der zunehmende Online-Handel - erfordern eine Neubewertung und Positionierung von Bad Schwartau. Neben der Analyse der bestehenden Handels- und Gastronomiestrukturen soll eine Bedarfsabschätzung vorgenommen werden, die als fundierte Analyse für einen zukunftsgerichteten Nutzungsmix dienen und Bewohner als auch Besucher der Stadt im Blick haben soll. Weiterhin sind die Möglichkeiten zur Online-Zusammenarbeit der Händler und Gastronomen zu prüfen und die laufenden Aktivitäten im Stadtmarketing zu evaluieren und ggf. neu auszurichten.
Akteur/innen	Stadt Bad Schwartau (Auftraggeberin)
Zeitraum	2023ff.
Kostenschätzung	50.000 €

Aufstellung und Änderung von Bebauungsplänen und Satzungen	
Maßnahmennr.	04
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 1 Maßnahmen der Vorbereitung B 1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB
Maßnahmenbeschreibung	Zur Sicherung der Ziele und Zwecke der städtebaulichen Gesamtmaßnahme wird die Anpassung von Bebauungsplänen notwendig, da Teilbereiche einer zukünftigen Neuordnung unterliegen. In diesem Zusammenhang soll geprüft werden, inwiefern die einst festgesetzten Regelungen noch aktuellen Zielstellung entsprechen und wie die vielen Änderungsverfahren in einer Übersicht/einem Plan zugunsten einer einfachen Lesbarkeit und Übersichtlichkeit für Bauherr/innen und Bürger/innen gebündelt werden können. Im Rahmen der Bauleitplanung können u.a. Bedarfe der Wohnraumentwicklung kleinräumig beantwortet werden. Zudem sollen die planerischen Vorbereitungen für eine Bebauung des Zentralparkplatzes und des neuen ZOB-Standorts geschaffen werden. Parallel wird die Änderung des Flächennutzungsplanes für diese Teilbereiche erforderlich. Weiterhin wird in diesem Zuge die Gestaltungs- und Werbesatzung mit ihrem räumlichen Geltungsbereich angepasst, um den Zentralparkplatz sowie das P1-Einkaufszentrum aufzunehmen. Die nutzerfreundliche Aufmachung dieser Satzung als praktischer Handlungsleitfaden mit vielen Bildern und Beispielen erleichtert die Anwendung.
Voraussetzung für	Maßnahme 7 – Zentralparkplatz (B-Plan 18neu) Maßnahme 8 – Bürgerpark (B-Plan 18neu) Maßnahme 11 – Verlegung und Neubau des ZOB- (B-Plan 18neu) Maßnahme 13 - Nachnutzung des ZOB (B-Plan 18neu) Maßnahme 14 - Umgestaltung der nördlichen Auguststraße (B-Pläne 18neu und 34b) Maßnahme 9 – Sanierung Bahnhofstraße (nur bei Änderungen des Straßenquerschnitts, B-Plan 25neu) Maßnahme 10 – Neugestaltung Lübecker Straße (nur bei Änderungen des Straßenquerschnitts, B-Plan 25neu und 34b) Maßnahme 15 – Schulwegsicherung in der südlichen Auguststraße (nur bei Änderungen des Straßenquerschnitts, B-Pläne 34a und 34b) Maßnahme 17 – Umbau des Amtsgerichts (B-Plan 70) Hinweis: Die aufgeführten Bebauungspläne beziehen sich ausschließlich auf die jeweilige Bezeichnung des Bebauungsplans und nicht präzise auf die jeweilige Änderung, die davon betroffen wäre.
Akteur/innen	Stadt Bad Schwartau (Auftraggeberin) sowie ggf. Private
Zeitraum	2023ff.
Kostenschätzung	Ca. 200.0000 €

Fuß- und Radwegekonzept für die Innenstadt	
Maßnahmennr.	05
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 1 Maßnahmen der Vorbereitung B 1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB
Maßnahmenbeschreibung	Ziel des Konzepts ist eine umfassende Analyse der Fuß-und Radwegeverbindungen und Empfehlungen zur Verbesserung der fußläufigen und fahrradfreundlichen Erreich- und Nutzbarkeit der Innenstadt. Damit einher geht die Betrachtung der Übergänge in die weiteren Stadtbereiche. Für einzelne Teilbereiche sollen detaillierte Planungen erarbeitet werden, die als Musterlösungen auf andere Stadtbereiche übertragbar sind. Die gestalterische Rahmensetzung für das Konzept erfolgt durch die Neugestaltung von Markttwiete und Marktplatz. Im Ergebnis des Konzeptes liegen Lösungsvorschläge mit Kosten- und Zeitplanung vor, um die bauliche Umsetzung zu strukturieren. Ziele des Konzepts sind: ≡ Herstellung eines Wegenetzes mit Haupt- und Nebenrouten sowie Ausweisung barrierefreier Verbindungen ≡ Konkretisierung der Führung der im VEP 2017 vorgesehenen Radrouten inklusive der Übergänge in andere Stadtbereiche ≡ Schaffung grüner Verbindungsachsen Bürgerpark – Innenstadt – Kurpark ≡ Verbesserung von Anschlüssen und Übergängen ≡ Ermittlung und Beseitigung von Barrieren und schadhaften Oberflächen ≡ barrierefreie Anpassung der ÖPNV-Haltestellen ≡ Neugestaltung der Fuß- und Radwege an der Eutiner Straße/Eutiner Ring ≡ Erleichterung der Übergänge an den Knoten des Eutiner Rings sowie an der Kreuzung Eutiner Straße / Pariner Straße
Akteur/innen	Stadt Bad Schwartau (Auftraggeberin)
Zeitraum	2023ff.
Kostenschätzung	50.000 €

Ehemaliges Postgelände: Konzept zur Nachnutzung	
Maßnahmennr.	06
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 1 Maßnahmen der Vorbereitung B 1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB
Maßnahmenbeschreibung	Das ehemalige Postgelände in zentraler Lage an der Rensefelder Straße wird von der Post mitsamt seiner Nutzung aufgegeben. Der Leerstand stellt einen funktionalen Missstand dar. Zudem mangelt es an der Kreuzung Eutiner Ring / Rensefelder Straße an einer Raumkante. Die besondere Lage des ehemaligen Postgeländes zeigt sich durch den direkten Zugang zur Fußgängerzone Markt bzw. Markttwiete. Im Flächennutzungsplan wie im Bebauungsplan ist das Grundstück bislang als Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Post dargestellt.

	Das Konzept soll zum einen mögliche Nutzungen und entsprechende Bedarfe ermitteln, zum anderen Varianten einer städtebaulichen Entwicklung des Geländes aufzeigen.
Voraussetzungen	Änderung des FNP notwendig. Änderungen am Bebauungsplan 18neu Ermittlung von möglichen Nutzungen und der entsprechenden Bedarfe Änderungen am Bebauungsplan 39-neu
Akteur/innen	Stadt Bad Schwartau
Zeitraum	2023ff.
Kostenschätzung	30.000



Verortung der geplanten Maßnahmen.
Quelle: complan Kommunalberatung auf Kartengrundlage der Stadt Bad Schwartau

7.3 B 2 Maßnahmen der Durchführung

B 2.1 Ordnungsmaßnahmen

Kurpark – Aufwertung und Umgestaltung	
Maßnahmennr.	07
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	Ziel ist die Neugestaltung des Kurparks als moderner Kur- und Landschaftspark, der für Aufenthalt, Erholung und Sport, mit Bereichen für Veranstaltungen sowie zur Naturbeobachtung genutzt werden kann. Ein begleitender Partizipationsprozess soll Impulse für die Neugestaltung geben und den Rückhalt in der Bevölkerung sichern. Folgende Zielsetzungen werden für die ggf. europaweit vorzunehmende Ausschreibung der Leistungen und die Auftragsvergabe gesetzt: ≡ Inwertsetzung der Zu- und Durchgänge von der Geibel- und der Eutiner Straße her (einladend, raumweisend/konsistent, sicher und barrierefrei) ≡ Herstellung barrierefreier Rundwege und barrierearmer Zweitwege ≡ Schaffung von einladenden Aufenthaltsbereichen und naturnahen Spielmöglichkeiten ≡ Aufwertung des Veranstaltungsbereichs an der Konzertmuschel ≡ Einbezug des Nordufers der Schwartau und der Zugänge zum Mönchholz, Schaffung von Möglichkeiten zur Naturbeobachtung ≡ Steigerung der Attraktivität für die Bewohner/innen der Stadt wie für Tages- und Kurgäste
Akteur/innen	Stadt Bad Schwartau (Auftraggeberin) Asklepios Kliniken Bad Schwartau, Pflegeeinrichtungen, Vereine Umweltbeirat, Seniorenbeirat, Jugendbeirat
Zeitraum	2023ff.
Kostenschätzung	2.700.000 €

Zentralparkplatz – bauliche Entwicklung	
Maßnahmennr.	08
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.6. Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	Der ebenerdig angelegte Zentralparkplatz bietet als innerstädtische Fläche Potenzial für eine bauliche Entwicklung und funktionale Ergänzung der Innenstadt. Hier besteht die einmalige Gelegenheit, die Innenstadt funktional zu erweitern, städtebaulich abzurunden und architektonisch neu aufzustellen. In einem städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb soll erarbeitet werden, wie der Zentralparkplatz künftig aussehen soll. Voraussetzung für eine bauliche Entwicklung ist, dass auch zukünftig ausreichend Stellplätze

	zur Verfügung stehen, Freiraumqualtäten geschaffen werden und eine nachhaltige Bauweise umgesetzt wird. Die bestehenden Wegeführungen sollen aufgenommen und weiterentwickelt sowie geeignete Nutzungen und ihre baulichen Voraussetzungen ermittelt werden. Die bestehenden Parkplätze dienen als Nachweis für die per Landesbauordnung geforderten Stellplätze für die Nutzungen in der Innenstadt. Diese können per Vereinbarung in einer neu zu errichtenden Tiefgarage oder in einem Parkhaus untergebracht werden. Für die zukünftige Nutzung und Gestaltung des Zentralparkplatzes formuliert die Stadt Vorstellungen, Rahmenbedingungen und bauliche Parameter, um einen städtebaulichen Ideenwettbewerb zu starten. Vorbereitend werden Gespräche mit lokalen Akteur/innen geführt, um ein Meinungsbild einzuholen und mögliche Interessen abzufragen. Als Kriterium für die Entscheidung im Auswahlverfahren wird die Qualität des vorgelegten städtebaulichen Konzepts sowie der Nutzungsvarianten zugrunde gelegt. Wichtig bei der Entwicklung des Areals ist es, dass die zusätzlichen Nutzungen zur Vielfalt und Ergänzung der Innenstadt beitragen und einen innerstädtischen Mehrwert erzeugen. Folgende Zielstellungen sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt denkbar: ≡ Entwicklung einer Bebauungsstruktur mit klaren Raumkanten und belebten Erdgeschosszonen ≡ Ökologisch hochwertige Freiräume mit Aufenthaltsqualität ≡ Umsetzung nachhaltiger Bauweisen (z.B. Baustoffe, Regenwassermanagement, Gründächer) ≡ Unterbringung der erforderlichen, nachzuweisenden Stellplätze ≡ Gestaltung der Anschlüsse zur Markttwiete, am Eutiner Ring (insb. zum Kino) und zum Bürgerpark (Neugestaltung der Unterführung) Als Betrachtungsraum ist der Zentralparkplatz beiderseits der Rathausgasse inkl. seiner Anschlüsse zur Markttwiete, am Eutiner Ring und zum Bürgerpark anzusetzen. Im Verfahren sind auch Varianten zur späteren Vergabe der Flächen vorzudenken. Hierbei sollen auch Möglichkeiten zur Vergabe in Erbbaupacht geprüft werden.
Voraussetzungen	Änderung des FNP notwendig. Aufstellung eines B-Plans auf Grundlage eines Masterplans Änderungen am Bebauungsplan 18neu
Akteur/innen	Stadt Bad Schwartau (Ideenwettbewerb, ggf. Bauleitplanung) Fördermittelgeberin, Architektenkammer AHG Bad Schwartau, Stadtmarketing sowie anliegende Betriebe Umweltbeirat, Seniorenbeirat, ggf. weitere Beiräte
Zeitraum	2022f.
Kostenschätzung	400.000 € für einleitende Schritte der Stadt und die Durchführung eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerbs. Hinzu kommen Folgekosten, die im Laufe des Verfahrens zu präzisieren sind (FNP-Änderungs- und B-Planverfahren, Realisierungswettbewerb, Ordnungsmaßnahmen etc.)

Bürgerpark – Inwertsetzung für Freizeit, Spiel, Erholung und Sport	
Maßnahmennr.	9
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.6. Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	Mit der sukzessiven Ausweisung und Errichtung von Großstellplatzanlagen für den ruhenden Verkehr zwischen Großem und Kleinen Parksee sind dem Bürgerpark freiraumplanerische Qualität und Bezüge weitestgehend verloren gegangen. Seine Funktion als Bereich für Naherholung und Aufenthalt sowie als grüne Verbindungsachse zwischen der Innenstadt, dem Moorwischpark und Cleverbrück wird er nur eingeschränkt gerecht. Daher soll dieser Bereich mittel- bis langfristig wieder als Ort der Erholung, als attraktive rad- und fußläufige Verbindung, als offen zugängliche Sport- und Bewegungsfläche sowie als Naturraum mit vielfältiger Flora und Fauna dienen.[27] Die Umgestaltung des Bürgerparks einschließlich der Wegeführungen, Anschlüsse und Übergänge sowie die Verlagerung des ruhenden Verkehrs werden eingebettet in verkehrsplanerische Betrachtungen. Dazu soll zunächst in kooperativer Entwicklung mit Kindern und Jugendlichen, mit Bürgern und Interessierten sowie mit lokalen Umweltexperten eine Gestaltungskonzeption erarbeitet werden, die eine mittel- bis langfristige Umsetzungsperspektiven aufzeigt. Ziele der Aufwertung sind: ≡ Stärkung der Verbindungsfunktion (Anschlüsse, Lesbarkeit, Sicherheit) ≡ Stärkung der ökologischen Funktion (Rückzugsräume / Habitate, Regenwasserrückhaltung, Blühstreifen etc.) ≡ Prüfung von Möglichkeiten zur schrittweisen Reduktion der Stellplätze ≡ Aussagen des Sportstättenentwicklungskonzepts 2020 für den Bürgerpark ≡ Inwertsetzung des Kleinen Parksees inkl. Einbindung des lt. Sportstättenentwicklungskonzept 2020 in Bereich vorgesehenen Sportcampus ≡ Ergänzung von Geräten und Möglichkeiten für Trendsportarten an Skatepark und Dirtbike-Strecke sowie ergänzende Infrastruktur für Aufenthalt und ggf. Betreuung (WC, Überdachung etc.) Die Ergebnisse eines mit einem breit angelegten Beteiligungsprozess entstehenden Masterplans für die Entwicklung einer Sportmeile im Bürger- und Moorwischpark sowie dem Ludwig-Jahn-Platz sind zu berücksichtigen.
Voraussetzungen	FNP-Widmung der beiden Sportflächen ggf. zu korrigieren, die Darstellung der Großstellanlagen erfolgt nicht in vollem Umfang Änderungen am Bebauungsplan 18neu
Akteur/innen	Stadt Bad Schwartau (Auftraggeberin) Kinder- und Jugendbeirat, Umweltbeirat, Seniorenbeirat
Zeitraum	2025ff.
Kostenschätzung	1.500.000 €

[27] Vgl. hierzu Sportstättenentwicklungskonzept Sport und Bewegung in Bad Schwartau (2020), S. 47ff.

Markt und Umgebung –Barrierefreiheit und Veranstaltungstauglichkeit	
Maßnahmennr.	10
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.6. Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	In seinem heutigen Zustand ist der Markt der Stadt Bad Schwartau von substanziellen und funktionalen Schwächen gekennzeichnet. Insbesondere die Oberflächen des Platzes aus Großpflaster, aber auch Kanten und Unebenheiten an den zum Platz führenden Zuwegungen schränken die Berollbarkeit erheblich ein. Hinzu kommen Mängel bei der technischen Ausstattung für Märkte und Veranstaltungen (Anschlüsse veraltet) sowie bei der Aufenthaltsqualität. Vorgesehen ist, dem Markt eine durchgehend barrierefreie Gestaltung zu geben, welche die historische Qualität des Platzes in einer zeitgemäßen, ansprechenden und einladenden Form weiter fortschreibt. Besondere Beachtung sollen die Beziehungen zwischen dem Markt bzw. der Markttwiete sowie dem Übergang zum Amtsgericht und zum Kurpark finden.
Voraussetzungen	Konzept zum Abbau von Barrieren, VEP 2017
Akteur/innen	Stadt Bad Schwartau (Auftraggeberin) Kinder- und Jugendbeirat, Umweltbeirat, Seniorenbeirat
Zeitraum	2025ff.
Kostenschätzung	1.500.000 €

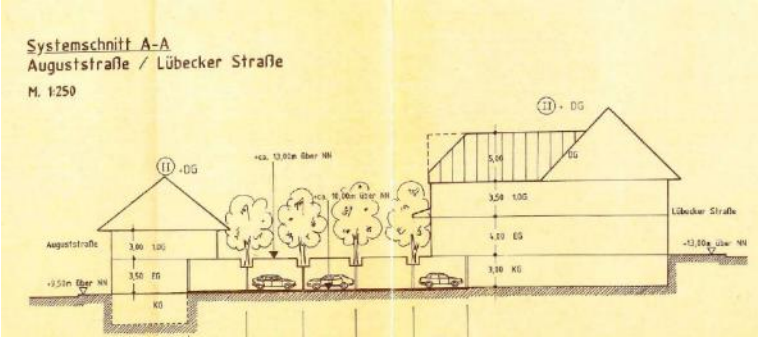
Sanierung der Bahnhofsstraße in Verbindung mit einer verkehrlichen Neuordnung des Bahnhofsumfelds	
Maßnahmennr.	11
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.6. Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	Die Bahnhofstraße wird ihrer Funktion als wichtige fußläufige Achse zwischen Innenstadt und Bahnhof nicht gerecht. Die Gehwege wie die Fahrbahn sind durch aufbrechende Wurzeln schadhaft und nur eingeschränkt begehbar. Die auf dem Grünstreifen parkenden PKW begrenzen den Bewegungsspielraum der Fußgänger/innen, verdichten den Boden und lassen dem Baumbestand keinen Raum vor allem im Wurzelbereich. Die Straße ist durch das unebene runde Kopfsteinpflaster für Radfahrer schwer befahrbar. Um eine neue Qualität in der Bahnhofsstraße zu erreichen, soll eine verkehrliche Neuordnung gefunden werden, die sowohl dem Fuß- und Radverkehr als auch dem Baumbestand mehr Raum lässt.
Voraussetzungen	Änderungen am Bebauungsplan 25neu, wenn Änderungen am Querschnitt erforderlich sind.
Akteur/innen	Stadt Bad Schwartau (Auftraggeberin) Anwohner/innen und Eigentümer/innen Umweltbeirat, Seniorenbeirat untere Denkmalbehörde (bei Maßnahmen in der Bahnhofstraße)
Zeitraum	2026ff.
Kostenschätzung	3.500.000 € inkl. Konzepterstellung mit kooperativem Verfahren

Modernisierung der Geibelstraße	
Maßnahmennr.	12
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.6. Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	Die Geibelstraße stellt die wichtigste Ost-West-Verbindung im Gebiet dar, ist westlich des Waldabschnittes von hoher städtebaulicher Qualität und bindet u.a. den Ortsteil Kaltenhof an das Stadtzentrum an. Die Maßnahme dient der Herstellung des laut VEP 2017 für die Straße vorgesehenen beidseitigen Radwegs inklusive einer Beleuchtungsanlage und so der Sicherung eines wichtigen Schulwegs. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Einklang mit der Realisierung der Querungsanlage an der Schienentrasse durch die Deutsche Bahn.
Akteur/innen	Stadt Bad Schwartau Anwohner/innen und Eigentümer/innen
Zeitraum	2024ff.
Kostenschätzung	2.240.000 € inkl. Planungskosten

Neugestaltung der nördlichen Lübecker Straße	
Maßnahmennr.	13
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.6. Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	Als Straßenzug mit besonderer Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr soll die Lübecker Straße behutsam umgestaltet und an die Bedarfe angepasst werden. Ziel ist es, durch eine entsprechende Gestaltung Verkehr zu entschleunigen, die Fahrbahn fahrradtauglich und die Gehwege barrierearm zu gestalten sowie fußläufige Übergänge zu ermöglichen und zu kennzeichnen. Dazu soll eine Entwurfsplanung mit Skizzen und mehreren Varianten erarbeitet werden, um diese mit den Anwohner/innen, Eigentümer/innen und Gewerbetreibenden in einem offenen Verfahren zu erörtern. Nach diesem partizipativen Prozess soll die Umsetzung erfolgen. Die Maßnahme ist eingebettet in die Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt und nimmt Bezug zu den Empfehlungen. Demzufolge ist hier die Einrichtung einer verkehrsberuhigten Geschäftsstraße oder einer Fahrradstraße denkbar.
Voraussetzungen	„Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.“ (VEP 2017, Teil 3, S. 66) oder aber auch: Einstufung der Lübecker Straße nördlich Anton-Baumann-Str. als verkehrsberuhigte Geschäftsstraße mit Anordnung von 20 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit (S.84/85 VEP 2017, Teil 3) Änderungen an den Bebauungsplänen 25neu und 34b, wenn Änderungen des Querschnitts notwendig sind.
Akteur/innen	Stadt Bad Schwartau, AHG
Zeitraum	2024f.
Kostenschätzung	2.400.000 € inkl. Planungskosten

Standortsuche und Neubau des ZOB	
Maßnahmennr.	14
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.6. Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	Der ZOB in der Ludwig-Jahn-Straße wird in Lage, Größe und Ausstattung den heutigen Ansprüchen an Barrierefreiheit und Erreichbarkeit nicht mehr gerecht. Daher soll zunächst eine ergebnisoffene Standortsuche einschließlich der Betrachtung des bisherigen Standortes erfolgen, um mögliche innenstadtnahe Fläche auf ihrer Eignung zu prüfen. Funktional soll der zukünftige ZOB nicht nur als Bushaltepunkt dienen, sondern um weitere Mobilitätsangebote ergänzt werden. So soll hier auch die nach dem Verkehrsentwicklungskonzept von 2017 vorgesehene *Mobilitätsstation* zur Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen (Fahrradparken, Rad-, E-Scooter- und Carsharing, Ladeinfrastruktur etc.) verortet werden. Begleitend werden neue Fußwegeverbindungen zur nahegelegenen Schule sowie in die Innenstadt geschaffen. Folgende weitere Zielstellungen gelten: ≡ Herstellung einer architektonisch-gestalterisch anspruchsvollen Lösung ≡ Integration weiterer Mobilitätsangebote ≡ Fußläufige attraktive barrierefreie Anbindung an die Schulen und die Innenstadt
Voraussetzungen	Änderungen am Bebauungsplan 18neu notwendig
Akteur/innen	Stadt Bad Schwartau, Bestellerin Nahverkehr (Kreis), Busverkehr Lübeck
Zeitraum	2024 ff.
Kostenschätzung	3.500.000 €

Nachnutzung des alten ZOB nach Verlegung der Funktion	
Maßnahmennr.	15
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.6. Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	Sollte der ZOB verlagert werden, sollen die bestehenden Anlagen des ZOB zur Reaktivierung der Flächen zurückgebaut werden. Die Grundlagen hierfür sollen in einem städtebaulichen Wettbewerb oder einem Investorenauswahlverfahren ggf. mit Konzeptvergabe ermittelt werden.
Voraussetzungen	Änderungen am Bebauungsplan 18neu Fertigstellung der Maßnahme 12
Akteur/innen	Stadt Bad Schwartau, Bestellerin Nahverkehr (Kreis), Busverkehr Lübeck
Zeitraum	Nach Fertigstellung der Maßnahme 14
Kostenschätzung	Ca. 30.000 € für Investorenauswahlverfahren / städtebaulicher Wettbewerb ca. 90.000 € für Rückbau der Anlagen des alten ZOB hinzu kommen Kosten für die Bebauungsplanung sowie ggf. Tiefenttrümmerung und Altlastenbeseitigung, die durch den Investor zu tragen sind.

Umgestaltung der nördlichen Auguststraße mit Dialogverfahren	
Maßnahmennr.	16
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.6. Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	Die Auguststraße stellt nördlich der Abzweigung von Eutiner Ring einen Innenstadteingang dar, der dieser Funktion gestalterisch nicht gerecht wird. Die Fahrbahn einschließlich der Gehwege befinden sich bis zum Europaplatz in erneuerungsbedürftigem Zustand. Zugleich enden hier die Grundstücke der Lübecker Straße, die in diesem Bereich als ebenerdige Parkplätze genutzt werden. Bereits im Bebauungsplan aus den 1990er Jahren ist skizziert, wie eine bauliche Verdichtung aussehen kann. Die Sanierung des Straßenzugs soll nun zum Anlass genommen werden, in einen Dialogprozess mit den Eigentümer/innen zur Weiterentwicklung der nördlichen Auguststraße zu treten. Damit soll die Maßnahme eine Impulswirkung erzeugen, um diesen Übergangsbereich städtebaulich aufzuwerten und abzurunden. Ziel der Entwicklung soll die Schaffung einer Raumkante entlang der Auguststraße bei Erhalt der bisherigen KFZ-Stellplätze sein. Für letztere ist der Bau und die Verträglichkeit einer zweigeschossigen Parkpalette zu prüfen. 
Voraussetzungen	Ggf. Anpassungen der Bebauungspläne 18neu und 34b
Akteur/innen	Stadt Bad Schwartau, Eigentümer
Zeitraum	2025 ff.
Kostenschätzung	500.000 €

Schulwegsicherung in der südlichen Auguststraße und am Eutiner Ring	
Maßnahmennr.	17
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.1 Ordnungsmaßnahmen B 2.1.6. Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	Die Auguststraße ist aufgrund ihres engen Querschnitts und ihrer Verkehrsbelastung von schwerwiegenden städtebaulichen Missständen gekennzeichnet. Ziel der Maßnahme ist, die Sicherheit der Nutzung als Schulweg zu erhöhen (Verbesserung der Fuß- und Radwege, Erhöhung der städtebaulichen und der Aufenthaltsqualität). Angestrebt wird zudem, den nördlich anschließenden Eutiner Ring beidseitig mit Radwegen auszustatten.
Voraussetzungen	Die Auguststraße sowie der Eutiner Ring ist im genannten Bereich Landesstraße, hier ist der LSV.SH Baulastträger. Die Maßnahme bezieht sich einzig auf die Geh- und Radwege im Verlauf. Anpassungen der Bebauungspläne 34a und 34b, wenn Änderungen des Querschnitts notwendig
Akteur/innen	Stadt Bad Schwartau, Anwohner/innen und Eigentümer/innen, ggf. LSV.SH (zur Abstimmung und Koordination)
Zeitraum	2025 ff.
Kostenschätzung	330.000 €

B 2 Baumaßnahmen

Modernisierung baulicher Anlagen Dritter	
Maßnahmennr.	18
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.2 Baumaßnahmen B 2.2.1 – Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient der Beseitigung im Rahmen der VU festgestellter Missstände und Mängel an baulichen Anlagen Dritter. Hierfür informiert und berät die Stadt bzw. hierfür von ihr Beauftrage die Eigentümer/innen betreffender Gebäude über Fördermöglichkeiten und schließt Modernisierungs- und Instandsetzungsvereinbarungen.
Fördervoraussetzungen	nur nach vorheriger Zustimmung der IB.SH zuwendungsfähig (Einzelfall) - Mängel / Missstände wurden im Rahmen der VU erkannt - Anlage soll laut Planung erhalten bleiben - Mängel können durch Modernisierung / Instandsetzung behoben werden - Kosten sind gegenüber Neubau angemessen (70%, 120% bei Denkmalen) - es wurde ein Modernisierungs- und Instandsetzungsgebot nach § 177 BauGB erlassen oder eine Modernisierungs- und Instandsetzungsvereinbarung getroffen - 10% Eigenmittel und eine Zweckbindungsvereinbarung wird getroffen - Kostenerstattungsbetrag wird gemäß Anlage 13 ermittelt. Dabei werden

	pauschal 5% für unterlassene Mod.-/ Instandsetzungsarbeiten abgezogen - Maßnahmen an Außenanlagen sind förderfähig, wenn durch die Baumaßnahme bedingt oder aufgrund der städtebaulichen Planung erforderlich - Gewerbliche Bauten sind nicht förderfähig, da keine wirtschaftliche Besserstellung Einzelner erfolgen darf.
Voraussetzungen	Bedingung für eine Förderung ist, dass an den betreffenden Anlagen im Rahmen der VU Missstände und Mängel festgestellt wurden und dass die Gemeinde alle deren Eigentümer/innen gleichermaßen auf die Möglichkeiten des Einsatzes von Städtebaufördermitteln zur Anteilsfinanzierung hingewiesen und zu den Förderbedingungen informiert hat.
Akteur/innen	Stadt Bad Schwartau (Mod.-Inst.-Gebote, Beratung, kommunaler Eigenanteil) IB.SH (Förderung, Finanzierung – Zustimmung im Einzelfall erforderlich) Private Gebäudeeigentümer/innen, ggf. City-Management
Zeitraum	2023 bis Ende der Gesamtmaßnahme
Kostenschätzung	2.000.000 € (inkl. kommunalem Eigenanteil)

Amtsgericht – Umbau zum Begegnungs-, Ausstellungs- und Veranstaltungsort	
Maßnahmennr.	19
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.2 Baumaßnahmen B 2.2.5 Errichtung u. Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen
Maßnahmenbeschreibung	Das ehemalige Amtsgericht des Kreises Ostholstein prägt in repräsentativen Stilformen der Neorenaissance den umgebenden Markt und die Identität der Stadt Bad Schwartau. Der städtebauliche Solitär markiert den nördlichen Innenstadteingang (Kreuzung Eutiner Ring / Geibelstraße) und wirkt als Gelenk zwischen Innenstadt und Kurpark. Sein Leerstand ist Missstand und Chance zugleich. Die Belebung des Gebäudes in Verbindung mit einem tragfähigen Nutzungskonzept zählt zu den impulsgebenden Aufgaben zur Stärkung der Innenstadt. Damit verbunden ist die Suche nach Nutzungen und Nutzern sowie die behutsame Anpassung und Sanierung der Gebäudestruktur. Ziel ist es, einen funktionalen Mix zu etablieren, der als Begegnungsort für Einwohner/innen als auch Gäste der Stadt funktioniert. Angestrebt wird die Schaffung eines intergenerationalen Treffpunkts mit Veranstaltungen, Konzerten und Lesungen sowie Ausstellungen, Angeboten für Bildung, Austausch und Beratung sowie Gastronomie. Ein erstes Nutzungskonzept zum Amtsgericht mit Bestandsaufnahme sowie die Kostenschätzung zum Sanierungsbedarf bestätigt die Idee, hier ein Haus der Begegnung zu schaffen. Dabei zeichnet sich bereits ab, dass das Amtsgericht aufgrund der Größe und der Grundrisse nur eingeschränkt Nutzungen zulässt und nicht allen Nutzungsanforderungen gerecht werden kann. Parallel soll daher das Bahnhofsgebäude mit betrachtet werden, um auch hier ein tragfähiges Nutzungskonzept zu erarbeiten.

	Mögliche Interessent/innen, Akteur/innen und Nutzer/innen sind in einem offenen Dialogprozess einzubeziehen, um Bedarfe abzuschätzen und diese den Räumlichkeiten - Amtsgericht und Bahnhofsgebäude - zuzuordnen. Für die Sanierung der Außenhülle des ehemaligen Amtsgerichts liegt eine Förderzusage des Landesdenkmalamts vor.
Voraussetzungen	Einbeziehung der unteren Denkmalbehörde für Anpassungsbedarfe (barrierefreie Erschließung, Änderungen der Raumstruktur, Anbauten), Anpassung des Bebauungsplans 70
Akteur/innen	Stadt Bad Schwartau Einwohner/innen, Verbände und Vereine Gewerbetreibende, ggf. über AHG Seniorenbeirat, Kinder- und Jugendbeirat, ggf. Umweltbeirat
Zeitraum	Workshop: 2023, Umsetzung: 2024f.
Kostenschätzung	8.040.000 €

Bahnhof – Nutzungskonzept und Umbau	
Maßnahmennr.	20
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.2 Baumaßnahmen B 2.2.5 Errichtung u. Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen
Maßnahmenbeschreibung	Das Bahnhofsgebäude steht in Eigentum der Stadt Bad Schwartau und ist als Kulturdenkmal geschützt. Die Südhälfte des Gebäudes wird seit dem Jahr 2015 zur Unterbringung Geflüchteter genutzt. Die Eingangshalle des Bahnhofs wurde in den Jahren 2019f. denkmalgerecht modernisiert und ist seitdem wieder als Durchgang und Wartebereich zugänglich. Mögliche Nutzungen und Funktionen sowie Nutzer/innengruppen und Betriebsmodelle sind im Rahmen des Workshops für die Nachnutzung des ehemaligen Amtsgerichts zu ermitteln. Neben Räumen für Ausstellungen und Veranstaltungen sind hier (u.a. im Kellergeschoss) Proberäume, Ateliers und Werkstätten, aber auch Sozialräume denkbar. Überdies ist auch der Bedarf für die Schaffung eines Beherbergungsangebots auszuloten (ggf. mit den Kliniken und den Schwartauer Werken). Zudem ist das Umfeld des Bahnhofs aufzuwerten, auch indem verschiedene Mobilitätsangebote in einer lt. VEP 2017 vorgesehenen *Mobilitätsstation* gebündelt werden. Mögliche Interessent/innen, Akteur/innen und Nutzer/innen werden über den offenen Dialogprozess zur Nachnutzung des ehemaligen Amtsgerichts einbezogen, um Bedarfe abzuschätzen und diese den Räumlichkeiten – Amtsgericht und Bahnhofsgebäude – zuzuordnen.
Voraussetzungen	Einbeziehung der unteren Denkmalbehörde für Anpassungsbedarfe (barrierefreie Erschließung, Änderungen der Raumstruktur, Anbauten)
Akteur/innen	Stadt Bad Schwartau Einwohner/innen, Verbände und Vereine Gewerbetreibende, ggf. über AHG Seniorenbeirat, Kinder- und Jugendbeirat, ggf. Umweltbeirat

Zeitraum	Workshop: 2024, Umsetzung: 2025f.
Kostenschätzung	3.000.000 €

Stadtbücherei Bad Schwartau: Zukunftsentwicklungskonzept - inkl. Standortsuche	
Maßnahmennr.	21
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.2.5 Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfseinrichtungen
Maßnahmenbeschreibung	Die Stadtbücherei liegt zentral in der Innenstadt und ist eine beliebte Anlaufstelle. Die Räumlichkeiten neben dem Rathaus sind nicht barrierefrei und veraltet. Zur Qualitätssicherung und Ausbau des Angebots ist eine Erweiterung notwendig. Die derzeitige und künftige Entwicklung setzt eine Vergrößerung und Modernisierung der Stadtbücherei voraus. Wie hoch der tatsächliche künftige Bedarf sein wird und wie sich dies räumlich darstellen lässt – ob am bestehenden Standort oder an einem Alternativ-Standort – soll mithilfe eines Zukunftsentwicklungskonzepts geprüft werden. Für die barrierefreie Gestaltung der Stadtbücherei an dem Standort liegt der Stadt Bad Schwartau ein Zuwendungsbescheid des Landes Schleswig-Holstein aus dem „Fonds für Barrierefreiheit“ vor. Zusätzlich besteht eine Förderzusage aus EU-Mitteln der Aktiv Region „Innere Lübecker Bucht“.
Voraussetzungen	
Akteur/innen	Stadt Bad Schwartau
Zeitraum	2023f.
Kostenschätzung	3.500.000 €

B 2.3 sonstige Maßnahmen der Durchführung

Verfügungsfonds	
Maßnahmennr.	22
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.3 Sonstige Maßnahmen der Durchführung B 2.3.4 Verfügungsfonds
Maßnahmenbeschreibung	Die Stadt Bad Schwartau beabsichtigt, im Rahmen der Gesamtmaßnahme einen Verfügungsfonds einzurichten. Ziel ist, die zentralen Versorgungsfunktionen im Gebiet weiter zu stärken und die Aktivitäten der Akteure zu unterstützen. Mit dem Verfügungsfonds können kleinteilige, ergänzende beziehungsweise zusätzliche Maßnahmen finanziert werden. Voraussetzung für die Gewährung der Zuwendung ist eine finanzielle Beteiligung aus der Wirtschaft, von Immobilieneigentümern oder sonstigen Akteuren. Die Möglichkeiten und Ziele des Verfügungsfonds werden unter Mitwirkung der Anrainer vor Ort im weiteren Umsetzungsprozess konkretisiert. Zu klären sind Eckpunkte zur Antragstellung, der Verwendung der Mittel sowie die Bildung eines lokalen Gremiums, das über die Verteilung der Mittel entscheidet.

	Folgende Aufgaben ergeben sich im Zusammenhang mit dem geplanten Einsatz des Verfügungsfonds: > Anlaufberatungen zum Verfügungsfonds (Beteiligung wichtiger Akteure) > Festlegung wesentlicher Eckpunkte (Beteiligung, Konkretisierung der Ziele, Vorbereitung Antragsformular, Bewertungskriterien zur Verwendungsnachweisprüfung) > Bildung eines lokalen Gremiums > Informationsveranstaltungen (1 x p.a.) > Erstellung eines Faltblattes > Information; Beratung und Unterstützung von Antragstellern (laufend) > Organisation des Verfahrens (Vorbereitung von Entscheidungsgrundlagen, Durchführung und Protokollierung der Gremiensitzungen) Die eingesetzten Mittel aus dem Verfügungsfonds sollen zur Stärkung und Belebung des Stadtzentrums beitragen und die Beteiligung der Akteure sichern. Dazu können öffentlichkeitswirksame Maßnahmen wie auch bauliche Maßnahmen dienen. Beispiele für den Einsatz des Verfügungsfonds sind: > Themenorientierte Workshops und Aktionstage > Öffentlichkeitswirksame Straßenfeste und Veranstaltungen > Pflanzaktionen und Aufräumaktionen > Anschaffung, Aufstellung oder Instandsetzung von Stadtmobiliar (z.B. Bänke, Spielplätze, Blumenrabatte, Werbeausleger, Kunstobjekte) > Bauliche Investitionen (Fassadengestaltung, Kunstobjekte etc.) > Bauliche Umsetzung zur Herstellung barrierefreier Zuwegungen öffentlich zugänglicher Einrichtungen (z.B. Rampen, Anpassung von Türöffnungen) > Werbeaktionen > Themen- und zielgruppenbezogene öffentliche Ausstellungen > Kulturveranstaltungen, wie Lesungen, Musikdarbietungen > Vorbereitung sowie materielle, technische und organisatorische Absicherung und Durchführung der o.g. Veranstaltungen
Voraussetzungen	- mind. 50 % der Einlagen werden aus Mitteln Dritter (Wirtschaft, Akteursgemeinschaft, Kliniken) akquiriert - lokales Gremium, überwiegend aus Betroffenen zusammengesetzt, entscheidet über die Mittelvergabe - Verwendung für kleinteilige Maßnahmen, die über keine andere Förderung finanziert werden können - keine Programmittel für programmspezifisches Management und behördliche Ausgaben - Gemeinde entwickelt eigene, verbindliche Grundsätze und stimmt diese mit dem MIKWS ab
Akteur/innen	Stadt Bad Schwartau (Ansprache, Koordination, Mittelverwaltung, …) AHG sowie ggf. weitere Händler- und Gewerbetreibende; MIKWS SH

Zeitraum	2023 bis zum Ende der Gesamtmaßnahme
Kostenschätzung	240.000 € (20.000 € pro Jahr)

7.4 B 3 Maßnahmen der Abwicklung

B 3.2 Programmspezifisches Management

City-Management	
Maßnahmennr.	23
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 3 Maßnahmen der Abwicklung B 3.2 Programmspezifisches Management
Maßnahmenbeschreibung	Zur Unterstützung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme beauftragt die Stadt Bad Schwartau ein programmspezifisch begleitendes City-Management. Im City-Management werden die vorangegangenen Stadtmarketing-Aktivitäten aufgriffen, weitergeführt und um Aspekts des Gesundheitsstandorts ergänzt. Die zentralen Aufgaben im Rahmen des Citymanagements sind: > Kontakt und Vernetzung der lokalen Partner/innen, Förderung von Zusammenarbeit > Durchführung unterschiedlicher Beteiligungsformate für die Zielgruppen Bewohner, Einzelhändler, Immobilieneigentümer (regelmäßige umsetzungsorientierte Austausch- und Informationsveranstaltungen) > Aktivierung von leerstehenden Ladengeschäften, Unterstützungen bei der Suche von Nachfolgern, Monitoring des Branchenmixes, Akquise, Unterstützung und Beratung für Neuansiedelungen > Koordinierung und Beratung bei notwendigen Umbaumaßnahmen > Initiierung und Unterstützung von Aktionstagen auf dem Markplatz, im Kurpark und außerhalb > Verwaltung und Begleitung des Verfügungsfonds > Öffentlichkeitsarbeit: Erarbeitung von Broschüren und Flyern > Initiierung von Fortbildungen zur Digitalisierung der Händler > Aufbau eines Online-Portals für Bad Schwartau
Voraussetzungen	
Akteur/innen	Stadt Bad Schwartau AHG oder andere Interessenvertretung
Zeitraum	2023 bis zum Ende der Gesamtmaßnahme
Kostenschätzung	200.000 €

B 3.4 sonstige Beauftragte

Umsetzungsbegleitung	
Maßnahmennr.	24
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 3 Maßnahmen der Abwicklung B 3.4 Sonstige Beauftragte oder B 3.2 Programmspezifisches Management
Maßnahmenbeschreibung	Die Stadt Bad Schwartau beauftragt für die Begleitung der Umsetzung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme geeignete Dienstleister/innen. Zu den Aufgaben der Umsetzungsbegleitung gehören die Verwaltung und Koordinierung der Antragsmittel, das Verfassen von jährlichen Sachstandsberichten und die Evaluierung. Ferner übernimmt der Dienstleister die Ansprache und Beratung von Eigentümern zur Sanierung und zum Antragsverfahren auf Städtebaufördermittel.
Voraussetzungen	
Akteur/innen	Stadt Bad Schwartau
Zeitraum	2023 bis zum Ende der Gesamtmaßnahme
Kostenschätzung	600.000 €

B 3.5 Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung	
Maßnahmennr.	25
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 3 Maßnahmen der Abwicklung B 3.5 Öffentlichkeitsarbeit
Maßnahmenbeschreibung	Der Umsetzungsprozesse wird durch eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Die o.g. Maßnahmen wie die Nutzungsfindung für das Amtsgericht sowie Neugestaltungsmaßnahmen an Straßen sollen jeweils von geeigneten Beteiligungsformaten begleitet werden. Die Bewohner von Bad Schwartau werden über eine Informationszeitung, über die Webseite sowie die örtliche Presse informiert. Die Infozeitung wird anlassbezogen, mindestens einmal im Jahr herausgegeben und an alle Haushalte im Gebiet verteilt. Die Durchführung von anlassbezogenen Informations- und Diskussionsveranstaltungen ist angedacht, aufgrund des Pandemie-Verlauf jedoch aktuell nicht planbar.
Voraussetzungen	
Akteur/innen	Stadt Bad Schwartau (Auftraggeberin)
Zeitraum	2023 bis zum Ende der Gesamtmaßnahme
Kostenschätzung	60.000 €

B 3.7 sonstige Maßnahmen der Abwicklung

Abschlussevaluierung und Erstellung eines Abschlussberichts	
Maßnahmennr.	26
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 3 Maßnahmen der Abwicklung B 3.7 sonstige Maßnahmen der Abwicklung
Maßnahmenbeschreibung	Die Stadt Bad Schwartau hat gemäß der Vorgaben der aktuellen Fassung der *Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein 2015* (StBauFR SH 2015, A 5.6.4) am Ende der städtebaulichen Gesamtmaßnahme eine abschließende Evaluierung vorzunehmen und einen Abschlussbericht vorzulegen.
Akteur/innen	Stadt Bad Schwartau (Auftraggeberin)
Zeitraum	2033-2034
Kostenschätzung	30.000 €

7.5 Sonstige Maßnahmen der Stadtentwicklung

Hinweis: die Maßnahmensteckbriefe in diesem Unterkapitel dienen der Darstellung von Maßnahmen im vorgesehenen Sanierungsgebiet und seinem direkten Umfeld, die voraussichtlich nicht im Rahmen der Städtebauförderung förderfähig sind. Ihre Aufführung dient der Sichtbarmachung Einzelmaßnahmen, die die städtebauliche Gesamtmaßnahme flankieren, in Eigenregie der Stadt Bad Schwartau durchgeführt werden und die Zielstellungen des ISEK unterstützen. Die Aufzählung der Maßnahmen ist nicht abschließend.

Erstellung eines gesamtstädtischen integrierten Entwicklungskonzepts	
Maßnahmenbeschreibung	Die Vorbereitenden Untersuchungen für den Untersuchungsbereich Innenstadt ermittelte zahlreiche übergeordnete Verknüpfungs- und Entwicklungsbedarfe (insb. in den Bereichen *Mobilität und Verkehr* sowie *Wohnen und Wohnumfeld* und *Versorgung und Daseinsfürsorge*) die mithilfe eines gesamtstädtischen integrierten Entwicklungskonzepts zu bestimmen und zu beantworten sind.

Verbesserungen im Umfeld der L 309	
Maßnahmenbeschreibung	Mit Blick auf die erhebliche Verkehrsbelastung sowie die im Rahmen dieser VU, im VEP 2017 und im Lärmaktionsplan benannten funktionalen und gestalterischen Defizite im Umfeld der L 309 sind Verbesserungen zugunsten nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer/innen und der Aufenthaltsqualität dringend erforderlich. Die Stadt Bad Schwartau setzt sich daher für einen Dialog des zuständigen LBV.SH mit den betroffenen Anwohner/innen und allen weiteren Interessierten sowie Interessenvertretungen ein, bei dem nach geeigneten Lösungen gesucht wird. Sie setzt sich beim Landesbetrieb zudem für die Einstellung von Mitteln für Erneuerungsarbeiten in seine mittelfristige Finanzplanung ein. In folgenden Bereichen besteht besonderer Handlungsbedarf > Auguststraße im gesamten Verlauf der L 309 > Belastungen durch Schwerlastverkehr reduzieren (Tempo 30 für LKW)
Zu beachten	Stadt ist nicht Baulastträgerin
Akteur/innen	LBV.SH und Kreis Ostholstein

7.6 Kostenübersicht

Die nachfolgende Tabelle führt alle Maßnahmen auf. Zusätzlich sind der Umsetzungszeitraum und eine grobe Kostenschätzung angegeben.

Ausgabenart / Bezeichnung der einzelnen Maßnahme		Zeitraum	Förderquote StBauF in %	Kostenschätzung (Stand 2021)
B 1	**Maßnahmen der Vorbereitung**			
B 1.1	**Maßnahmen nach § 140 BauGB**			
1	Erstellung VU und ISEK	2019-2022	100%	70.000,00 €
2	Zwischenevaluierung und Fortschreibung des ISEK	2028	100%	25.000,00 €
3	Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzepts	2023ff.	100%	50.000,00 €
4	Aufstellung und Änderung von Bebauungsplänen und Satzungen	2023ff.	100%	200.000,00 €
5	Fußwegekonzept für die Innenstadt	2023ff.	100%	50.000,00 €
6	Ehemaliges Postgelände: Konzept zur Nachnutzung	2023ff.	100%	30.000,00 €
B 2	**Maßnahmen der Durchführung**			
B 2.1	**Ordnungsmaßnahmen**			
B 2.1.6	**Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen**			
7	Kurpark – Aufwertung und Umgestaltung	2023ff.	100%	2.700.000,00 €
8	Zentralparkplatz – bauliche Entwicklung	2023ff.	100%	400.000,00 €
9	Bürgerpark – Inwertsetzung für Freizeit, Spiel, Erholung und Sport	2025ff.	100%	1.500.000,00 €
10	Markt und Umgebung –Barrierefreiheit und Veranstaltungstauglichkeit	2025ff.	100%	1.500.000,00 €
11	Sanierung der Bahnhofsstraße in Verbindung mit einer verkehrlichen Neuordnung des Bahnhofsumfelds	2026ff.	100%	3.500.000,00 €
12	Modernisierung der Geibelstraße	2024ff.	100%	2.240.000,00 €
13	Neugestaltung der nördlichen Lübecker Straße	2024f.	100%	2.400.000,00 €
14	Standortsuche und Neubau des ZOB	2024ff.	25%	3.500.000,00 €
15	Nachnutzung des alten ZOB	nach Nr. 15	100%	120.000,00 €
16	Umgestaltung der nördlichen Auguststraße mit Dialogverfahren	2025ff.	100%	500.000,00 €
17	Schulwegsicherung in der südlichen Auguststraße und am Eutiner Ring	2025ff.	100%	330.000,00 €

Abb. 169: Kostenübersicht (Maßnahmen der Städtebauförderung), Fortsetzung auf der Folgeseite

B 2.2	**Baumaßnahmen**			
B 2.2.1	**Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter**			
18	Modernisierung baulicher Anlagen Dritter (Wohngebäude), 50% Privat	2023 - Ende	100%	700.000,00 €
B 2.2.5	**Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen**			
19	Amtsgericht – Umbau zum Begegnungs-, Ausstellungs- und Veranstaltungsort	2023ff.	100%	8.040.000,00 €
20	Bahnhof - Nutzung als Veranstaltungs-, Ausstellungs- und Kreativraum	2024ff.	100%	3.000.000,00 €
21	Stadtbücherei Bad Schwartau: Zukunftsentwicklungskonzept - inkl. Standortsuche	2023ff.	100%	3.500.000,00 €
B 2.3	**Sonstige Maßnahmen der Durchführung**			
B 2.3.4	**Verfügungsfonds**			
22	Verfügungsfonds (50% durch Dritte)	2023 - Ende	50%	240.000,00 €
B 3	**Maßnahmen der Abwicklung**			
B 3.2	**Programmspezifisches Management**			
23	City-Management	2023 - Ende	50%	200.000,00 €
B 3.4	**sonstige Beauftragte**			
24	Einsatz eines Sanierungsträgers	2023 - Ende	50%	300.000,00 €
B 3.5	**Öffentlichkeitsarbeit**			
25	Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung	2023 - Ende	50%	60.000,00 €
B 3.7	**Sonstige Maßnahmen der Abwicklung**			
26	Abschlussevaluierung und Erstellung eines Abschlussberichts	2033/2034	50%	30.000,00 €
	Summe			**35.185.000,00 €**
	Einnahmen			3.518.500,00 €
	Kommunale Eigenanteile auf Grund begrenzten Fördermittelanteils in B 3			295.000,00 €
	Anteile Dritter zur Finanzierung des Verfügungsfonds			120.000,00 €
	Förderprogramm/ÖPNV-Förderung			2.625.000,00 €
	Finanzierungsbedarf aus der Städtebauförderung			**28.626.500,00 €**
	Städtebauförderung Bund(Land (2/3)			19.084.333,33 €
	Städtebauförderung Kommunaler Anteil (1/3)			9.542.166,67 €

Abb. 170: Kostenübersicht (Maßnahmen der Städtebauförderung), Fortsetzung

7.7 Finanzierungsübersicht

Die nachfolgende Übersicht gibt an, wie das Umsetzungskonzept finanziert werden soll. Die Rechnung setzt sich aus veranschlagten Ausgleichsbeträgen gem. § 154 BauGB, Eigenmitteln der Gemeinde und Städtebaufördermitteln von Bund und Land zusammen.

Einnahmeart		gesamt in €
A 6.2.5 (2) Nr. 1	**Ausgleichsbeträge gemäß § 154 BauGB** sowie entsprechende Wertsteigerungen für nicht mit Städtebauförderungsmitteln erworbene privat nutzbare Grundstücke der Gemeinde gemäß C 8.5 Absatz 6	3.518.500
A 6.2.2	**Eigenmittel** der Gemeinde	9.542.167
A 7.3 (1) Nr. 6	**Eigenanteile**, die von der Gemeinde aufgrund des begrenzten Fördermitteleinsatzes gemäß B 2.1.4 Absatz 2, B 2.2.5 Absatz 3 Nr. 3 und B 3 Absatz 1 zu erbringen sind	295.000
A 6.2.5 (2) Nr. 11 c)	sonstige **Mittel Dritter** zur Finanzierung des Verfügungsfonds	120.000
	Finanzierung über **ÖPNV-Mittel**	2.625.000
A 6.1 (1)	**Bundes- und Landesmittel**	19.084.333
	insgesamt	**35.185.000**

Abb. 171: Finanzierungsübersicht

7.8 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Ausgabenart			Gesamtsumme
B 1	**Maßnahmen der Vorbereitung**		**425.000 €**
B 2	**Maßnahmen der Durchführung**		**34.170.000 €**
B 3	**Maßnahmen der Abwicklung**		**590.000 €**
		insgesamt	**35.185.000 €**
Einnahmenart			**Gesamtsumme**
A 6.2.5 (2) Nr. 1	**Ausgleichsbeträge gemäß § 154 BauGB** sowie entsprechende Wertsteigerungen für nicht mit Städtebauförderungsmitteln erworbene privat nutzbare Grundstücke der Gemeinde gemäß C 8.5 Absatz 6		**3.518.500 €**
A 6.2.2	**Eigenmittel der Gemeinde gemäß A 6.2.2**		**9.542.167 €**
A 6.2.5 (2) Nr. 11 c)	**Einnahmen aus Verfügungsfonds (50%)**		**120.000 €**
A 7.3 (1) Nr. 6	**Eigenanteile der Gemeinde**		**295.000 €**
	Finanzierung über ÖPNV-Mittel/sonstiges Förderprogramme		**2.625.000 €**
A 6.1 (1)	**Bundes- und Landesmittel**		**19.084.333 €**
		insgesamt	**35.185.000 €**

Abb. 172: Kosten- und Finanzierungsübersicht

7.9 Monitoring

Das Monitoring wird im Zuge der Finalisierung entwickelt und mit der Auftraggeberin und dem MIKWS abgestimmt

8 | Verfahrensrechtliche Abwägung

Verfahrensrechtliche Anforderungen an VU nach § 141 BauGB

Vor der förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebiets hat die Gemeinde nach § 141 Absatz 1 Satz 1 BauGB mit vorbereitenden Untersuchungen Unterlagen zu erarbeiten, die zur Beurteilung folgender Aspekte geeignet sind:

- die *Notwendigkeit der Sanierung*, d.h. das Vorliegen städtebaulicher Missstände nach § 136 Abs. 2 BauGB
- die *sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge*, d.h. eine allgemeine Analyse der Rahmenbedingungen, Verhältnisse und Entwicklungen im Gebiet (VU-Teil)
- die *anzustrebenden allgemeinen Ziele* liegen bzw. eine integrierte städtebauliche Zielsetzung (ISEK) liegt vor
- die *Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen,* d.h. der Nachweis der für eine zügige Durchführung erforderlichen Rahmenbedingungen, Mittel und Ressourcen ist geführt

Information und Beteiligung der Betroffenen

Dabei sind nach § 141 Abs. 1 Satz 2 auch *nachteilige Auswirkungen* in den Blick zu nehmen, die sich für die *von der beabsichtigten Sanierung unmittelbar Betroffenen in ihren persönlichen Lebensumständen […] voraussichtlich ergeben werden*. Zudem benennt § 141 Abs. 4 BauGB die Pflicht, mit der ortsüblichen Bekanntmachung über den Beginn der VU auch die §§ 137, 138 und 139 BauGB über die Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen, die Auskunftspflicht und die Beteiligung und Mitwirkung öffentlicher Aufgabenträger zur Anwendung zu bringen. Dies verpflichtet insbesondere dazu,

- die von der Sanierung Betroffenen (Eigentümer/innen, Mieter/innen, Pächter/innen und sonstige Betroffene) frühzeitig zu informieren und zu beteiligen sowie frühzeitig zur Mitwirkung und zur Durchführung eigener Maßnahmen anzuregen und zu beteiligen (§ 137 BauGB)
- die voraussichtlich und potenziell von der Planung berührten Behörden und weitere Träger/innen öffentlicher Belange über die Vorbereitung und in Aussicht stehende Durchführung einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme zu informieren und ihnen in angemessener Frist Gelegenheit für Stellungnahmen zu geben.

Prüfung alternativer Instrumente

Für den Fall, dass eine städtebauliche Gesamtmaßnahme den Einsatz des *Besonderen Städtebau-* bzw. *Sanierungsrechts* erforderlich macht, definiert § 142 Abs. 4 BauGB zudem die Aufgabe, die Anwendung der *Besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften* der §§ 152 – 156a BauGB in der Sanierungssatzung auszuschließen, wenn diese für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich

sind und die Durchführung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird (*vereinfachtes Sanierungsverfahren*). In diesem Fall sieht der Paragraph zudem die Möglichkeit vor, die Genehmigungspflichten nach § 144 BauGB ganz oder teilweise auszuschließen. Hieraus leitet sich das allgemeine Erfordernis zu einer Abwägung über das zur Anwendung kommende Verfahren der Gesamtmaßnahme (Kap. 8.6) ab. Zuletzt definiert § 142 BauGB das Erfordernis, eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme räumlich und zeitlich abzugrenzen (Kap. 8.7).

In der Zusammenschau besteht ein umfangreicher Katalog zu erbringender Analyse-, Beteiligungs- und Verfahrensschritte, deren Nachweis in diesem Kapitel zusammengeführt wird.

8.1 Vorliegen städtebaulicher Missstände im Gebiet

Die sektorale Analyse (Kapitel 3 und 4) identifizierte zahlreiche städtebauliche Missstände, Defizite und Problemstellen im Untersuchungsbereich, die anschließend zusammenfassend bewertet wurden (Kap. 5). Bereits hier wurde die Systematik des § 136 Abs. 2 BauGB angewandt, mit der städtebauliche Missstände in *Substanzschwächen* und *Funktionsschwächen* differenziert werden können:

Definition von Substanz- und Funktionsschwächen nach § 136 BauGB

Substanzschwächen nach § 136 BauGB

Substanzschwächen liegen nach § 136 Abs. 2 Punkt 1 BauGB vor, *wenn das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nicht entspricht*. Sie betreffen nach § 136 Abs. 3 Punkt 1 a) bis h) BauGB insbesondere

- die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten (a)
- die bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten (b)
- die Zugänglichkeit der Grundstücke (c)
- die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten (d)
- die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand (e)

- die Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen, insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen (f)
- die vorhandene Erschließung (g) und
- die energetische Beschaffenheit, die Gesamtenergieeffizienz der vorhandenen Bebauung und der Versorgungseinrichtungen des Gebiets unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung (h)

Funktionsschwächen nach § 136 BauGB

Funktionsschwächen liegen nach § 136 Abs. 2 Punkt 2 BauGB vor, wenn das Gebiet *in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen*. Sie betreffen nach § 136 Abs. 3 Punkt 2 a) bis c) BauGB insbesondere

- den fließenden und ruhenden Verkehr (a)
- die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebiets unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich (b)
- die infrastrukturelle Erschließung des Gebiets, seine Ausstattung mit Grünflächen, Spiel- und Sportplätzen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben dieses Gebiets im Verflechtungsbereich (c)

Substanzschwächen im Gebiet

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen wurden folgende allgemeine Substanzschwächen im Untersuchungsbereich *Innenstadt Bad Schwartau* identifiziert:

- Mangel an freiraumplanerischer und Aufenthalts-Qualität im Bürgerpark sowie negative Einwirkungen durch die Nutzung als KFZ-Abstellanlage (Querverkehre, Konflikte, Lärm und Abgase)
- Häufung gestalterischer Defizite oberhalb der Erdgeschosse im Bereich der Markttwiete
- Geh- und Überwege sind in Teilbereichen von Unebenheiten und Barrieren geprägt und so für in ihrer Mobilität Eingeschränkte nicht ohne Fremdhilfe nutz- und erreichbar (insb. Markt, Bahnhof-, Lübecker und Eutiner Straße)
- Bautechnische Mängel an Gebäuden kommen im Gebiet nur vereinzelt vor. Während Gebäude mit hohem Sanierungsbedarf nicht gegeben sind, häufen sich Gebäude mit mittleren Sanierungsbedarf südlich des Markts zwischen Markttwiete und Lübecker Straße sowie im Umfeld des Bahnübergangs in der Kaltenhöfer Straße, nachgeordnet auch am Südende der Lübecker Straße

teilräumliche Substanzschwächen

- Das Pflaster des Markts ist uneben und für Mobilitätseingeschränkte schwer passierbar, die Anschlüsse an der Geibelstraße sind nicht gut erreichbar und stark uneben
- Der Leerstand des ehemaligen Amtsgerichts entwertet das nähere Umfeld insbesondere in den Abendstunden
- Eingänge und Anbindung, Wege und Ausstattung des Kurparks sind nur eingeschränkt nutzbar und werden insbesondere dem hohen Anteil älterer und in ihrer Mobilität eingeschränkter Nutzer/innen nicht gerecht
- Gehwege und Fahrbahn sowie das Profil der Bahnhofstraße sind von erheblichen Substanzschwächen geprägt, zudem ist die öffentliche Sicherheit durch Astbruch gefährdet
- Die Lübecker Straße ist von einem engen Profil, engen und schadhaften Gehwegen, hohen Bordsteinen an Überwegen und Nutzungskonflikten geprägt und weist mit einem nicht für den Radverkehr geeigneten Pflaster besonderen Handlungsbedarf auf

Nachteilige Wirkungen dieser Substanzschwächen gehen über die genannten Teilräume hinaus, weil die genannten Mängel in der Regel die Wahrnehmung eines größeren Bereichs negativ beeinflussen.

Funktionsschwächen im Gebiet

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen wurden im Untersuchungsbereich Innenstadt Bad Schwartau folgende allgemeinen Substanzschwächen identifiziert:

- Lage, Anbindung und Ausstattung von ZOB und Bahnhof sind mangelhaft, der ÖPNV erscheint dem MIV gegenüber grundsätzlich benachteiligt
- Die Angebote im Untersuchungsbereich sind einseitig auf die Belange und Bedürfnisse älterer Menschen orientiert
- Es finden sich keine Spielplätze im Gebiet und nur wenige Angebote für Kinder und Jugendliche
- Die Hauptverkehrsstraßen sind hoch belastet und einseitig auf Belange des MIV orientiert. Sie sind in ihrer Verbindungsfunktion für den Fuß- und Radverkehr sowie in ihrer Aufenthaltsqualität erheblich beeinträchtigt (betrifft insb. die L309 mit Auguststraße, Eutiner Ring und Eutiner Straße)
- Der ruhende Verkehr nimmt in der Innenstadt einen sehr hohen Flächenanteil ein und benachteiligt so neben dem Fuß- und Radverkehr auch die Gestaltqualität des öffentlichen Raums
- Es mangelt an Möglichkeiten zur Entwicklung und Ergänzung der funktionalen Vielfalt

- Es besteht ein Mangel an zentralen Begegnungsräumen für Kultur, Veranstaltungen und Feste
- Es bestehen nur sehr wenige und zudem nur einfache Übernachtungsmöglichkeiten im Gebiet

teilräumliche Funktionsschwächen

- Rand- und Übergangbereiche des Stadtzentrums sind von stadträumlichen Defiziten geprägt (Stolperstellen, Barrieren und fehlende Verknüpfungen insb. im Umfeld von Zentralparkplatz, Rathausgasse, nördliche Auguststraße, Eutiner Ring und südlicher Eutiner Straße)
- den Angeboten für Jugendliche im Bürgerpark (Skatepark, Dirtbike-Strecke) mangelt es an einer Sanitäreinrichtung sowie technischen Anschlüssen
- das Autohaus und die Tankstelle an der Eutiner Straße erscheinen als gebietsfremde Nutzungen, die die Funktion und Erscheinung ihres Umfelds (Kliniken und Kurpark) beeinträchtigen
- die Kreuzung der Eutiner Straße mit der Pariner Strate ist von Funktionsschwächen geprägt, die sich v.a. für den Fuß- und Radverkehr nachteilig auswirken

Fazit zu städtebaulichen Missständen

Es ist festzuhalten, dass das Gebiet in erheblichem Umfang von Substanz- und Funktionsschwächen betroffen ist. Zum einen sind diese Schwächen dem Themenfeld *Barrierefreiheit – Erreichbarkeit – Oberflächen – Verbindungen* zuzurechnen. Sie stellen sich z.T. bereits heute als gravierend dar und beeinträchtigen so die Attraktivität und Nutzbarkeit des Stadtzentrums insbesondere für ältere und in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen. Es ist davon auszugehen, dass diese Schwächen sich bei Untätigkeit weiter verschärfen und so zu einem dauerhaften und nachhaltigen Attraktivitätsverlust Bad Schwartaus als Wohn-, Versorgungs- und Gesundheitsstandort führen und zudem den individuellen Wechsel auf nachhaltige Mobilitätsformen unwahrscheinlicher machen.

Zum anderen finden sich Schwächen im Gebiet, die dem Themenspektrum *Nutzungen – Nutzungskonflikte – fehlende Angebote* zuzurechnen sind. Neben dem stadtbildprägenden Leerstand des Amtsgerichts betrifft dies auch aufgrund fehlender Folgeeinrichtungen nur eingeschränkt nutzbare Angebote im öffentlichen Raum (u.a. fehlende WC-Anlagen im Bürgerpark) sowie nur eingeschränkt erreich- und nutzbare Einrichtungen. Auch hier ist davon auszugehen, dass eine Nichtbeachtung dieser Defizite zu einer dauerhaften Schädigung der öffentlichen Wahrnehmung der Innenstadt führen würde.

8.2 Vorliegen einer städtebaulichen Zielsetzung – integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

Mit dem in Kapitel 6 dargelegten integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept sowie den in Kapitel 7 skizzierten Maßnahmen wurde mit der Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen für die Innenstadt zugleich ein Handlungsprogramm erarbeitet. Dabei wurden im Rahmen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts zunächst ein Leitbild und Entwicklungsziele für die kommende Entwicklung formuliert. Anschließend führt das Umsetzungskonzept die Maßnahmen tabellarisch und der Systematik der StBauFR SH 2015 entsprechend auf und leitet so auf die operationelle Ebene über. Zur Umsetzungskontrolle umfasst das ISEK zudem ein anwendungsorientiertes Monitoring (Kap.7.9).

Die im ISEK vermerkten städtebaulichen Handlungs- und Erneuerungsbedarfe wurden auf Grundlage der Bestandsanalyse der VU sowie der vorhandenen Planungsgrundlagen der Stadt Bad Schwartau aufgestellt und konkretisiert. Damit liegt der Stadt Bad Schwartau mit diesem Bericht sowohl ein städtebaulicher Handlungsrahmen als auch ein konkretes Maßnahmenprogramm vor, mit dem die im Rahmen der VU festgestellten substanziellen und funktionalen Schwächen behoben werden können. Dies spiegelt sich auch in den für den Bereich gesetzten Entwicklungszielen 1 bis 3 wider:

- die Versorgungsfunktion des Stadtzentrums stärken und kooperativ weiterentwickeln
- die grüne Infrastruktur und städtische Freiräume in Wert setzen und attraktiv verbinden
- den Umweltverbund attraktiv machen und *Stadt der kurzen Wege* sein.

Mit diesen Zielstellungen und der Unterstützung der Bürger/innen der Stadt soll der Untersuchungsbereich als Einzelhandels-, Versorgungs- und Dienstleistungszentrum gesichert und mit weiteren Angeboten gestärkt werden. Zielstellung ist, dass die Angebote in Gebäuden und Freiräumen für alle Nutzenden ohne Fremdhilfe erreichbar sind und der Stadtgesellschaft neue Impulse sowie Möglichkeiten für Austausch und Begegnung bieten. Mit dem Leitbild

Zentrum für die ganze Stadt–
gut erreichbar, vielseitig und inspirierend

werden diese Zielstellungen für die kommende Entwicklung in einem prägnanten Motto zusammengefasst.

8.3 Durchführbarkeit

Wie eingangs ausgeführt sind mit den vorbereitenden Untersuchungen gem. § 141 Abs. 1 BauGB Unterlagen zur Beurteilung der Durchführbarkeit der vorgesehenen Gesamtmaßnahme zu erbringen. Das bedeutet zum einen, dass zu ermitteln und bewerten ist, ob die Stadt Bad Schwartau personell, fachlich und finanziell in der Lage ist, die geplante städtebauliche Gesamtmaßnahme zügig und zielführend umzusetzen. Zum anderen ist damit auch zu prüfen, ob weitere Rahmenbedingungen vorliegen, die das Potenzial haben, die Umsetzung der Gesamtmaßnahme zu verzögern oder zu erschweren.

Allgemeine Durchführbarkeit

Im Hinblick auf die Verwaltungskraft und den Rückhalt aus der Kommunalpolitik für die Durchführung einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme *Innenstadt Bad Schwartau* bestehen keine Bedenken. In der Stadtverwaltung und bei den Stadtfraktionen sind auf allen Ebenen Problembewusstsein und ein ausgeprägter Handlungswille vorhanden. Dies trifft in gleichem Maße auf die im Rahmen von Interviews beteiligten Multiplikator/innen in der Stadt zu.

Die Beteiligung im Kontext der VU bestätigt ein großes allgemeines Interesse und eine gut ausgeprägte Beteiligungskultur der Bewohner/innen, Gewerbetreibenden und Eigentümer/innen im Gebiet (s.u., Kap. 8.4 Mitwirkung der Sanierungsbetroffenen). Politische Initiativen zur Verhinderung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme oder gegen Teilaspekte von ihr sind bisher nicht bekannt geworden.

Ressourcen der Verwaltung

Im Hinblick auf die zur Durchführung der Gesamtmaßnahme erforderliche Verwaltungskraft konnten im Stellenplan der Stadt Bad Schwartau zwei weitere dringend benötigte Stellen in der Stadtplanung eingeplant werden. Die Umsetzung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts stellt eine komplexe und anspruchsvolle Aufgabe dar, die einen deutlichen Schwerpunkt in den Projekten zur Aufwertung des öffentlichen Raums sowie im Bereich der Umsetzung privater und öffentlicher Baumaßnahmen hat, die zügig umgesetzt werden müssen. Die Stadt Bad Schwartau bedient sich daher anlassbezogen eines Programmbeauftragten (Maßnahme 20, Umsetzungsbegleitung).

Finanzielle Durchführbarkeit

Auch in finanzieller Hinsicht konnte die Durchführbarkeit der geplanten Gesamtmaßnahme im Ergebnis der VU festgestellt werden. Die prognostizierten Kosten sind in Kapitel 7.6 *Kosten- und Finanzierungsübersicht* dargestellt. Wir bereits dort vermerkt wurde, ist für die Durchführung der Gesamtmaßnahme eine Inanspruchnahme von Städtebaufördermitteln in erheblichem Umfang erforderlich (§ 164a BauGB i. V. m. den StBauFR SH 2015). Die hierfür erforderliche Aufnahme einer Gesamtmaßnahme *Innenstadt Bad*

Schwartau in die Städtebauförderung von Bund und Ländern erfolgte mit Bescheid der IB.SH vom 14.12.2018 (Förderprogramm *Aktive Stadt- und Ortsteilzentren*, seit 2020 *Aktive Zentren*). Damit ist der für die Gesamtmaßnahme wesentliche Finanzierungsbaustein *Städtebauförderung* im geplanten Umsetzungszeitraum grundsätzlich gesichert.

Vor der Umsetzung ist die Zustimmung des MIWKS SH zum erarbeiteten ISEK sowie zum jährlich einzureichenden Maßnahmenplan erforderlich. Zudem hat die Stadt Bad Schwartau die Bereitstellung ihrer Eigenanteile zur Städtebauförderung im Rahmen ihrer mittelfristigen Finanzplanung abzusichern. Auf die generellen förderrechtlichen Finanzierungsvorbehalte des Landes Schleswig-Holstein wird hingewiesen.

Durchführbarkeit bei sich ändernden finanziellen Voraussetzungen

Sollten sich im Durchführungszeitraum einzelne Maßnahmen aufgrund geänderter Finanzierungs- bzw. Förderbedingungen als nicht finanzierbar erweisen, würden die Erforderlichkeit und der Erfolg der Gesamtmaßnahme hierdurch nicht nachhaltig beeinträchtigt.

Der geplante Realisierungszeitraum von zwölf Jahren erfüllt das sanierungsrechtliche Zügigkeitsgebot des § 142 Abs. 3 Satz 3 BauGB. Dies gilt selbst dann, wenn aufgrund mittel- oder langfristig geänderter Finanzierungsmöglichkeiten – wovon derzeit nicht ausgegangen wird – eine nicht vollständige Zielerreichung im Sanierungszeitraum hingenommen werden muss.

8.4 Mitwirkung der Sanierungsbetroffenen

Gemäß § 137 Satz 1 BauGB sollen städtebauliche Gesamtmaßnahmen möglichst frühzeitig mit den Eigentümer/innen, Mietenden, Pachtenden und sonstigen Betroffenen erörtert werden. Zudem sollen die Betroffenen nach Satz 2 zur allgemeinen Mitwirkung angeregt sowie zur Durchführung eigener Maßnahmen motiviert und beraten werden.

Mit Blick auf die gesamtstädtische und regionale Bedeutung des Untersuchungsbereichs als Versorgungszentrums und die Dichte der hier bestehenden Angebote wird deutlich, dass neben den Eigentümer/innen, Mietenden und Pachtenden auch alle weiteren, auch sporadischen Nutzer/innen des Stadtbereichs zu den *sonstigen Betroffenen* zählen und entsprechend die allgemeine, örtliche Öffentlichkeit zu informieren, zu beteiligen und zur Mitwirkung anzuregen ist. Hierfür erfolgte zunächst im Rahmen der Vor-Ort-Präsenz bzw. Bestandsaufnahme des Bearbeitungsteams von complan Kommunalberatung im Februar 2020 eine Information und Beteiligung der interessierten Öffentlichkeit in zwei Formaten:

- Stand am Wochenmarkt zur aufsuchenden Information und Beteiligung (05.02.2020 vormittags)
- Auftaktveranstaltung in der Krummlandhalle mit Diskussion in Themeninseln (05.02.2020 abends)

Eine Dokumentation beider Formate finden Sie in ANLAGE 2 Dokumentation des Bürgerdialogs.

Zudem erfolgte bereits am 04.02.2020 im Rahmen eines informellen Erörterungstermins im Sitzungssaal des Rathauses eine frühzeitige Information der Entscheidungsträger/innen der Kommunalpolitik zu Anlass, Ziel und Ablauf des beginnenden Bearbeitungsprozesses inkl. einer kurzen Einführung in sanierungsrechtliche Themen und das Instrument der Städtebauförderung.

Im weiteren Bearbeitungsverlauf wurden dann seitens der Stadt und des von ihr beauftragen Büros complan Kommunalberatung ausgewählte Multiplikator/innen der Stadtgesellschaft in qualifizierten Interviews zu ihrem Engagement im Untersuchungsbereich sowie zu Beobachtungen, Wünschen und Vorstellungen für ihn befragt (Seniorenbeirat, Umweltbeirat, Beauftragter für Menschen mit Behinderungen, Umweltbeirat. Aktivgruppe Handel und Gewerbe sowie Sprecher des Jugendbeirats stehen aus und werden zum Entwurf des ISEK/Gesamtberichts beteiligt).

Parallel wurden die Eigentümer/innen von Immobilien im Untersuchungsgebiet per Fragebogen mit Anschreiben über Anlass und Ziel der vorbereitenden Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept sowie die Aussicht auf eine kommende städtebauliche Gesamtmaßnahme informiert und zum Sanierungs-/Modernisierungsstand ihres Eigentums (Pflichtangaben) sowie zu Haltungen, Einschätzungen und Vorstellungen für das Untersuchungsgebiet (freiwillige Angaben) befragt. Eine Auswertung der Eigentümerbefragung finden Sie in ANLAGE 3 Dokumentation der Eigentümerbefragung.

Hier wird nach deren Durchführung eine kurze Zusammenfassung der Abschlussveranstaltung mit den vorgesehenen Rundgängen eingefügt

Festzuhalten ist, dass die in den VU verzeichneten Beobachtungen und Bewertungen sowie die im ISEK aufgeführten Ziele und Maßnahmen im Dialog mit interessierten Bürger/innen der Stadt Bad Schwartau entwickelt wurden. Entsprechend ist davon auszugehen, dass die Umsetzung des ISEK durch die Stadt Bad Schwartau sowie weitere öffentliche und private Vorhabenträger/innen von der Öffentlichkeit befürwortet werden wird. Es ist zudem davon auszugehen, dass auch private Eigentümer/innen von Aufwertungsmaßnahmen der öffentlichen Hand sowie durch Angebote der Verwaltung zu eigenen Maßnahmen angeregt werden und im Laufe des Sanierungsverfahrens Fördermittel in Anspruch nehmen.

8.5 Beteiligung von Behörden und sonstigen Träger/innen öffentlicher Belange

Eine Beteiligung der von potenziell von der Planung berührten Behörden und sonstigen Träger/innen öffentlicher Belange (TöB-Beteiligung bzw. TöBB) erfolgte im Zeitraum vom 19.01.2022 bis zum 21.02.2022 in schriftlicher Form (Berichtsentwurf mit Gelegenheit zur Stellungnahme binnen 30 Tagen). Hierbei gaben folgende Behörden und TÖB eine Stellungnahme ab.

>> Hier wird das Ergebnis der Abwägung zusammengefasst und auf die Dokumentation der TÖBB im Anhang verwiesen

Hinweis zu Version 07b: Zu beachten ist, dass aufgrund der erneuten Änderungen im Bericht bzw. der verfahrensrechtlichen Abwägung (gesamte Maßnahme im umfassenden Verfahren) voraussichtlich eine erneute TöBB erforderlich wird.

8.6 Abwägung über das anzuwendende Sanierungsverfahren

Abwägungserfordernis und mögliche Instrumente

Mit der Vorgabe des § 141 BauGB Abs. 1, *Beurteilungsunterlagen […] über die Notwendigkeit der Sanierung* zu gewinnen, ist zugleich die Erforderlichkeit einer Anwendung des Sanierungsrechts der §§ 136ff. BauGB zu prüfen. Dabei ist zu beachten, dass städtebauliche Sanierungsmaßnahmen gem. § 136 BauGB Abs. 4 BauGB als Maßnahmen definiert sind, die dem Wohl der Allgemeinheit dienen und die öffentlichen und privaten Belange gerecht gegeneinander abzuwägen sind. Dies spiegelt sich u.a. in der Vorgabe des § 142 Abs. 4 BauGB, dass die Anwendung der *besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften* der §§ 152ff. BauGB (*umfassendes Sanierungsverfahren*) in einer Sanierungssatzung auszuschließen ist, wenn diese für die Gesamtmaßnahme nicht erforderlich sind und der Ausschluss die Durchführung voraussichtlich nicht erschwert (*vereinfachtes Sanierungsverfahren*). Dasselbe gilt nach demselben Absatz auch für die Genehmigungspflichten nach § 144 BauGB insgesamt als auch einzeln für die Gegenstände des § 144 Abs. 1 und 2 BauGB.

Gleichwohl verpflichtet die o.g. Vorgabe des § 136 BauGB Abs. 4 BauGB zur gerechten Abwägung der öffentlichen und privaten Belange in Verbindung mit der Vorgabe für VU nach § 141 BauGB, *Unterlagen zum Nachweis der Notwendigkeit einer Sanierung* zu ge-

winnen auch dazu, die Notwendigkeit des Einsatzes von Sanierungsrecht überhaupt bzw. die Verfügbarkeit und Tauglichkeit von unterhalb des Sanierungsrechts liegenden Instrumenten für die städtebauliche Gesamtmaßnahme zu prüfen. Beispielsweise kann eine Entwicklung in Teilbereichen ggf. auch hinreichend über Bebauungspläne oder städtebauliche Verträge gesteuert werden. Zugleich könnte die Abwägung jedoch auch zum Ergebnis kommen, dass eine zielgerichtete Entwicklung in einem Bereich nur unter Einsatz des Entwicklungsrechts der §§ 165 – 171 BauGB möglich ist. Kurz: es gilt die Wahl des *mildesten notwendigen Mittels*.

Zusätzliche Instrumente

Hierbei ist zu beachten, dass die Städtebauförderrichtlinie des Landes von 2015 für Gebiete im Programm *Aktive Stadt- und Orteilzentren* (A 2.2 Abs. 3 Punkt 4) zusätzlich die Möglichkeit zur räumlichen Abgrenzung eines Fördergebiets *durch Beschluss der Gemeinde über das Gebiet der städtebaulichen Gesamtmaßnahme* bereithält. Diese Möglichkeit ist mit der Umstellung der Programme der Städtebauförderung im Jahr 2020 nach Aussage der Fördermittelgeberin (MIWFK) jedoch nicht mehr gegeben. Bei der Überarbeitung der StBauFR für Schleswig-Holstein soll dies Beachtung finden. Die räumliche Abgrenzung als Sanierungsgebiet per Satzung nach § 142 BauGB im umfassenden Verfahren soll hingegen nur erfolgen, wenn eine Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152-156a BauGB auch erforderlich ist. Die Förderrichtlinie ermöglicht an dieser Stelle zudem, dass eine Gesamtmaßnahme auch *aus mehreren räumlich zusammenhängenden Maßnahmengebieten und/oder Sanierungsgebieten bestehen* kann. Die Städtebauförderrichtlinie begegnet dem oben ausgeführten Erfordernis einer gerechten Abwägung der öffentlichen und privaten Belange im Kontext zentraler Versorgungsbereiche so zusätzlich mit der Option eines teilräumlich differenzierten Vorgehens (Kombination unterschiedlicher Verfahren in einer Gesamtmaßnahme).

Durchführung der Gesamtmaßnahmen im umfassenden Sanierungsverfahren

Die Durchführung einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme ist erforderlich weil,

- sie zur Behebung der im Rahmen der VU ermittelten Missstände und Problemlagen erforderlich und geeignet, sowie
- durchführbar ist und
- ein überwiegendes öffentliches Interesse an ihr besteht.[28]

Mit dem Blick auf die für weite Teile des Untersuchungsbereichs nachgewiesenen, teils schwerwiegenden städtebaulichen Missstände, Defizite und Handlungsbedarfe (vgl. Kap. 4 und 5) sowie die

[28] Die genannten Kriterien entsprechen den in § 141 Absatz 1 Satz 1 BauGB genannten Anforderungen, vgl. Einleitung zu Kap. 8.

im ISEK definierten Entwicklungsziele und Maßnahmen (Kap. 6 und 7) zu ihrer Behebung steht die Stadt Bad Schwartau vor einer komplexen Aufgabe, die sie ohne zusätzliche finanzielle Förderung nicht bewältigen kann. Dabei konzentrieren sich die Aufgaben neben dem allgemeinen Erfordernis zur vorausschauenden Unterstützung der Einzelhandelsentwicklung vorrangig auf Maßnahmen am Fuß- und Radwegenetz, an öffentlichen Erschließungsanlagen, die Inwertsetzung städtischer Freiräume und eine Stärkung des ÖPNV sowie die Nachnutzung leestehender kommunaler Gebäude (ehem. Amtsgericht, ehem. Stadtmuseum, Bahnhof). Diese Aufwertungsmaßnahmen liegen vorwiegend im Verantwortungsbereich der Stadt Bad Schwartau und sind weitestgehend mit dem allgemeinen bau-, planungs- und ordnungsrechtlichen Instrumentarium lösbar. Eine Anwendung des Sanierungsrechts und hier insb. der *besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften* der §§ 152-156a ist jedoch erforderlich, da aufgrund der erheblichen Investitionen der öffentlichen Hand im Umfeld der Maßnahmenbereiche mit mehr als nur geringfügigen Bodenwertsteigerungen zu rechnen ist. Nach § 154 Abs. 1 Satz 1 hat der „Eigentümer eines im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet gelegenen Grundstücks […] zur Finanzierung der Sanierung an die Gemeinde einen Ausgleichsbetrag in Geld zu entrichten, der der durch die Sanierung bedingten Erhöhung des Bodenwerts seines Grundstücks entspricht.“ Diese Werterhöhungen werden gutachterlich ermittelt. Hierbei werden nur Wertsteigerungen berücksichtigt, die durch die Gesamtmaßnahme selbst oder die Aussicht auf diese verursacht sind. Bodenwertsteigerungen, die Eigentümer:innen selbst durch zulässige Maßnahmen an bzw. auf ihren Grundstücken bewirkt haben, werden hingegen herausgerechnet.[29] Von der Erhebung von Ausgleichsbeträgen kann die Gemeinde nach § 155 Abs. 3 BauGB nur absehen, wenn

- gutachterlich ermittelt wurde, dass die Bodenwerterhöhung geringfügig ist (Satz 1) oder
- der Verwaltungsaufwand für die Erhebung des Ausgleichsbetrags in keinem Verhältnis zu den möglichen Einnahmen steht (Satz 2).

Mit Blick auf das erhebliche Gesamtvolumen der Maßnahmen der Städtebauförderung von 28.626.500 € wird jedoch deutlich, dass mit mehr als geringfügigen Bodenwertsteigerungen im Gebiet gerechnet werden muss und die beiden vorgenannten Sachverhalte entsprechend nicht geltend gemacht werden können. Nach § 142 Abs. 4 BauGB ist damit die Anwendung der *besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften* im Rahmen der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme bzw. die Durchführung der Sanierungsmaßnahme im klassischen, umfassenden Verfahren geboten.

[29] vgl. § 155 Abs. 1 BauGB

Für die Umsetzung und die Kommunikation gegenüber den privaten Eigentümer:innen ist zu beachten, dass die Bestimmung von Bodenwerterhöhungen einfacher als die komplizierte Kostenermittlung, -zuordnung und -verteilung nach dem Erschließungsbeitragsrecht der §§ 123 -135 BauGB eingeschätzt wird und die interne Kostenverteilung zudem als sozial gerechter gilt.[30] Zudem ist die Anwendung des Erschließungsbeitragsrechts durch einen kommunalen Beschluss vom 24.11.2022 ausgeschlossen. Für die Gemeinde kommt der Vorteil hinzu, dass die Ausgleichsbeitragsregelung sich bislang als wenig rechtsmittelanfällig erwiesen hat.[31]

Zur Vermeidung von Härten ist es den Gemeinden nach § 154 Abs. 5 BauGB geboten, die Ausgleichsbeträge auf Antrag von Eigentümer:innen in ein Tilgungsdarlehen umzuwandeln, sofern diesen „nicht zugemutet werden kann, die Verpflichtung bei Fälligkeit mit eigenen oder fremden Mitteln zu erfüllen“. Hierbei können im Einzelfall besonders günstige Zins- und Tilgungssätze vereinbart werden. Nach § 155 Abs. 4 kann die Gemeinde im Einzelfall sogar ganz oder teilweise von der Erhebung des Ausgleichsbetrags absehen, wenn dies im öffentlichen Interesse oder zur Vermeidung unbilliger Härten geboten ist; diese Freistellung kann auch vor Abschluss der Sanierung erfolgen.

Für die Umsetzung ist zu beachten, dass die Ausgleichsbeträge nach § 155 Abs. 3 Satz 1 zwar in der Regel nach Abschluss der Gesamtmaßnahme entrichtet wird. Nach § 155 Abs. 3 Satz 2 und 3 BauGB kann die Gemeinde die Ablösung aber auch vor Abschluss der Sanierung zulassen. Hierbei kann zur Deckung von Kosten der Sanierungsmaßnahme auch ein höherer Betrag als der Ausgleichsbetrag vereinbart werden. Die Gemeinde soll den Ausgleichsbetrag auf Antrag des Ausgleichsbetragspflichtigen vorzeitig festsetzen, wenn der Ausgleichsbetragspflichtige an der Festsetzung vor Abschluss der Sanierung ein berechtigtes Interesse hat und der Ausgleichsbetrag mit hinreichender Sicherheit ermittelt werden kann.

Festzustellen ist, dass ein Ausschluss der Anwendung der §§ 152 – 156a BauGB bzw. die Durchführung der Gesamtmaßnahme in einem vereinfachten Sanierungsverfahren die Gesamtmaßnahme erheblich erschweren würde. Eine Anwendung der vorgenannten Paragraphen kann nach § 142 Abs. 4 BauGB entsprechend nicht in der Sanierungssatzung ausgeschlossen werden.

Im Ergebnis der Abwägung wird empfohlen, die städtebauliche Gesamtmaßnahme für den überwiegenden Teil des Untersuchungsbereichs in einem umfassenden Sanierungsverfahren, d.h. unter Anwendung der *besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften* der §§ 152 - 156a BauGB durchzuführen.

---

[30] Vgl. Battis et al. (2007): BauGB. Baugesetzbuch. Kommentar, S. 1118, Rn. 3 und 5

[31] Vgl. Battis et al. (2007): BauGB. Baugesetzbuch. Kommentar, S. 1118, Rn. 5

Einige Randbereiche des Untersuchungsgebiets können aus dem Sanierungsgebiet jedoch ausgeklammert werden, da im direkten Umfeld keine ausgleichpflichtigen Maßnahmen der Städtebauförderung vorgesehen sind oder keine mehr als unerheblichen Bodenwertsteigerungen zu erwarten sind. Dies betrifft:

- das Grundstück der Tennishalle westlich des P1-Centers
- die Wohngrundstücke westlich der Marktarkaden zwischen Ludwig-Jahn-Straße und Rensefelder Straße
- die Parzellen einiger Privatgrundstücke westlich der Eutiner Straße zwischen der Schulstraße und der Pariner Straße

Zudem sollen zwei der drei Waldbereiche (Landesforsten) im Osten des Gebietes nicht Teil des Sanierungsgebiets werden, da hier ebenfalls keine Maßnahmen vorgesehen sind. Dies betrifft zum einen das sog. Kuhholz nördlich der Geibelstraße, zum anderen den sog. Stadtwald zwischen der Bahnhof- und der Anton-Baumann-Straße.

8.7 Vorschlag zur zeitlichen und räumlichen Begrenzung der Gesamtmaßnahme

Nach § 142 BauGB ist ein Sanierungsgebiet räumlich so zu begrenzen, dass die Sanierung sich zweckmäßig durchführen lässt. Mit Blick auf die voranstehende Empfehlung zur Durchführung der Gesamtmaßnahme im überwiegenden Teil des VU-Gebiets in einem umfassenden Sanierungsverfahren wird für dieses wie in Abb. 173 dargestellt abgegrenzt:

Die nördliche Begrenzung des Sanierungsgebiets wird durch das Nordufer der Schwartau zwischen der Eutiner Straße und der westlichen Begrenzung des Bahndamms im Osten gebildet. Die östliche Begrenzung folgt von hier aus der südöstlichen Grenze zwischen dem Kurpark und dem Landesforst bis an die Ostseite des östlichsten Grundstücks auf der Nordseite der Geibelstraße. Sie folgt der nördlichen Begrenzung der Geibelstraße nach Osten und umfasst am Ende der Geibelstraße einen Teil des Ortsteils Kaltenhofs an der Kaltenhöfer Straße. Das Sanierungsgebiet umfasst hier die westlichsten drei Grundstücke auf der Nordseite und die westlichsten vier Grundstücke auf der Südseite der Kaltenhöfer Straße. Jenseits des Bahndammes folgt die östliche Begrenzung des Sanierungsgebiets dann der westlichen Begrenzung des Bahndamms nach Süden und umfasst hier das Gebäude und Grundstück des Bahnhofsgebäudes. Südlich des Bahnhofs kreuzt die Begrenzung die Verladestraße, folgt ihrer westlichen Begrenzung nach Norden bis zum Beginn der Bahnhofstraße und folgt dieser anschließend auf ihrer Südseite nach Nordwesten. Mit dem ersten bebauten Grundstück

greift die östliche Begrenzung des Sanierungsgebiets nach Südwesten um dieses herum aus und führt von hier an den Promenadenweg, sodass die rückwärtigen Grundstücksflächen der Gebäude in der Bahnhofstraße und auf der Ostseite des Promenadenwegs Teil des Sanierungsgebiets sind. Die Begrenzung folgt von hier aus der Ostseite des Promenadenwegs nach Süden und führt südlich der Schillerstraße in direkter Linie weiter bis zur Anton-Baumann-Straße.

Die südliche Begrenzung des Sanierungsgebiets folgt von hier aus der Nordseite der Anton-Baumann-Straße nach Westen und folgt hier der Ostseite der Lübecker Straße nach Süden. Nördlich des Grundstücks Lübecker Straße 68 führt die südliche Begrenzung von hier aus bis an die Auguststraße nach Westen und folgt hier der Westseite der Auguststraße für einige wenige Meter nach Süden, bis sie südlich des Grundstücks Auguststraße 46 erneut nach Westen führt. Westlich dieser Wohngrundstücke folgt sie der südwestlichen Begrenzung des Bürgerparks nach Westen und ab dem Radweg nach Cleverbrück schließlich nach Norden. Die westliche Grenze des Sanierungsgebiets führt dann auf der Westseite der Tennisplätze am Bürgerpark weiter nach Norden und südlich des Grundstücks der Tennishalle nach Osten. Danach folgt sie der Westseite der Einfahrt zum P1-Center nach Norden, quert die Ludwig-Jahn-Straße und folgt der westlichen Begrenzung des ZOB und des Grundstücks der Marktarkaden weiter nach Norden. Sie folgt anschließend der Südseite der Rensefelder Straße für einige Meter nach Westen und kreuzt diese auf Höhe der Einmündung der Schulstraße. Anschließend folgt sie zunächst deren Südseite nach Osten, später deren Ostseite nach Norden. Die westliche Begrenzung folgt von hier aus den rückwärtigen Begrenzungen der Grundstücke auf der Westseite der Eutiner Straße nach Norden und kreuzt hierbei die Pariner Straße und die Straße Töpferberg. Auf der Nordseite der Schwartau beginnt dann die nördliche Begrenzung des Sanierungsgebiets (s.o.).

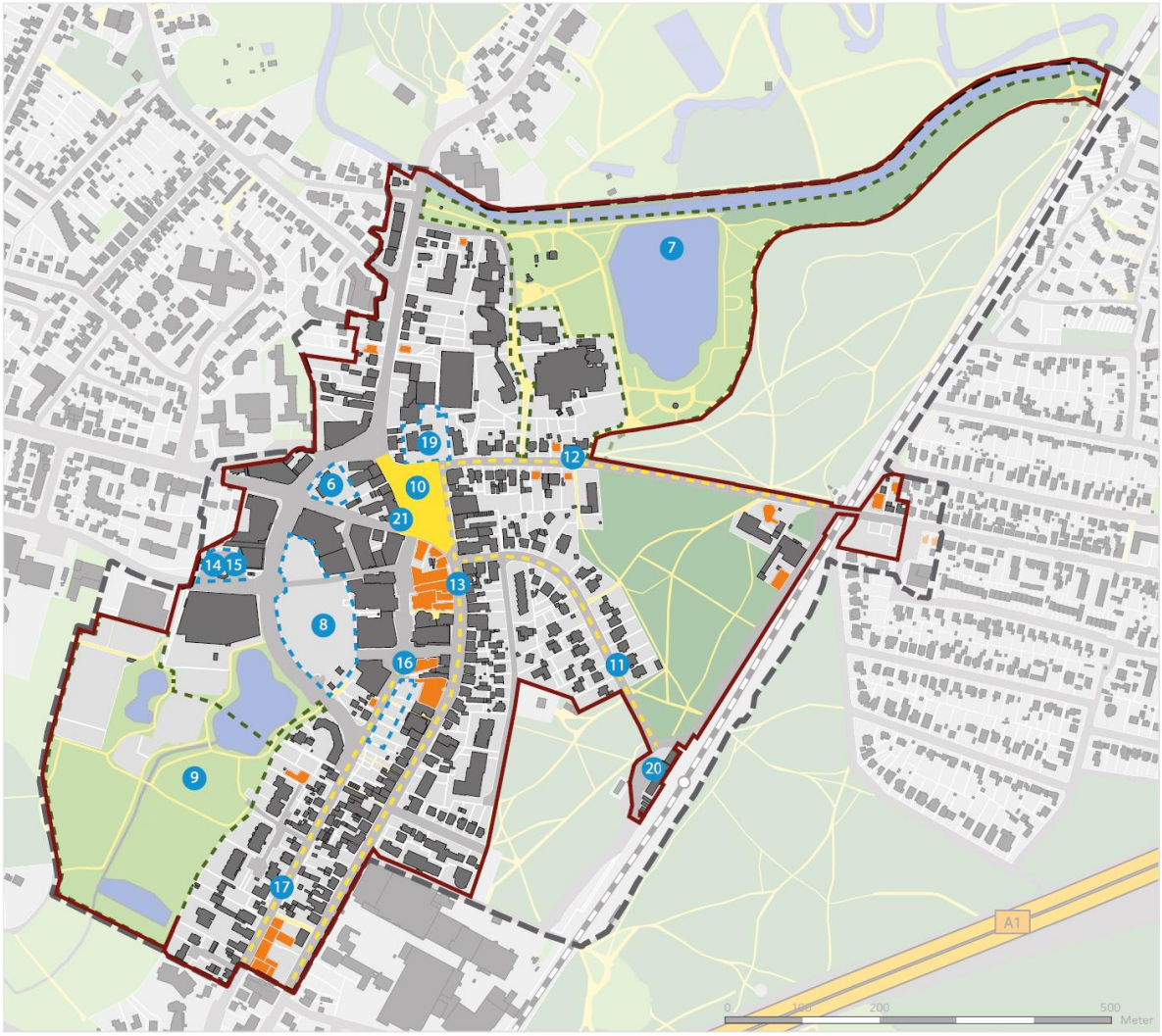


Abb. 173: Vorgeschlagene Abgrenzung des Sanierungsgebiets im umfassenden Verfahren (rote Umrandung).

Die städtebauliche Gesamtmaßnahme wird nach Beschluss dieses Berichts durch den Beschluss einer Sanierungssatzung für das genannte Gebiet durchgeführt. Wie bereits ausgeführt wurde, ist die Anwendung des Sanierungs- bzw. besonderen Städtebaurechts der §§ 136 ff. BauGB inkl. eines Wertausgleichs der Eigentümer/innen nach den §§ 152 – 156a BauGB geboten, da die Sanierung andernfalls erheblich erschwert würde.

Die Frist zur Durchführung der Gesamtmaßnahme wird mit 12 Jahren festgesetzt. Ergibt sich im Sanierungsverfahren, dass diese Frist verlängert werden muss, erfolgt dies durch Satzungsbeschluss.

8.8 Ergebnis

Es wird empfohlen, eine städtebauliche Gesamtmaßnahme per Satzungsbeschluss für ein umfassendes Sanierungsgebiet gem. § 142 BauGB in der in Kap. 8.7 empfohlenen Abgrenzung durchzuführen.

Als Durchführungsfrist wird ein Zeitraum von 12 Jahren vorgeschlagen. Die Anwendung des besonderen Städtebaurechts der §§ 152 – 156a ist geboten, da dieses für die Zielerreichung notwendig ist und die Gesamtmaßnahme andernfalls nicht zweckmäßig und zügig durchführbar ist.

9 | Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Themen und Schritte bei der Erstellung von VU mit ISEK 6
Abb. 2: Verknüpfungen zwischen Beteiligungs- und Kommunikationsformaten mit den Prozessschritten von VU und ISEK im Gesamtprozess....7
Abb. 3: Lage der Stadt Bad Schwartau im Raum....9
Abb. 4: Abgrenzung des Untersuchungsgebiets 11
Abb. 5: Georgskapelle an der Eutiner Straße 12
Abb. 6: Lübecker Straße nach Einrichtung der Straßenbahn von / nach Lübeck....13
Abb. 7: Infotafel zur Anton-Baumann-Quelle am Ort der ersten Badeanstalt, heute Stand- ort der Ostseeklinik....13
Abb. 8 Historische Ansichtkarte der Schwartauer Waldhalle 13
Abb. 9: Das Rathaus aus den 1970er Jahren....14
Abb. 10: Autogerechte Anlage der 1970er: Eutiner Ring in Richtung Nord 14
Abb. 11: Reklameturm der Schwartauer Werke an der A1....15
Abb. 12: Der Kurpark auf einer historischen Ansichtskarte, Blick von Süden. 16
Abb. 13: städtebauliches Zentrum des Klinik- Bereichs: Rondell am Kurpark. 16
Abb. 14: Bevölkerungsentwicklung in Bad Schwartau 2009-2018. 17
Abb. 15: Saldo aus natürlicher Bevölkerungsentwicklung und Wanderungen 2009-2018. 18
Abb. 16: Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet im Vergleich zur Gesamtstadt 2009-2018. 19
Abb. 17: Saldo aus natürlicher Bevölkerungsentwicklung und Wanderungen im Untersuchungsgebiet 2009-2018. 19
Abb. 18: Entwicklung der Anzahl der Kinder unter 6 Jahren und der Senior/innen über 80 Jahre im Untersuchungsgebiet, 2009-2018....20
Abb. 19: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort Bad Schwartau 2015-2018. 21
Abb. 20: Gästeübernachtungen – Ankünfte 2014-2018 23
Abb. 21: Kaufkraftindex per Einwohner/in im Vergleich 2014-2020....24
Abb. 22: Ein- und auspendelnde sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von/nach Bad Schwartau. 25
Abb. 23: Ausschnitt aus dem zweiten Entwurf der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2010....26
Abb. 24: Darstellung der Stadt Bad Schwartau im Regionalplan des Planungsraums II (Ausschnitt). 27
Abb. 25: Darstellung der Innenstadt im Flächennutzungsplan der Stadt Bad Schwartau. 29
Abb. 26 Geltungsbereiche der Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet. 31
Abb. 27: Geltungsbereich der Gestaltungs- und Werbesatzung. 35
Abb. 28: Darstellung des Innenstadtprofils....35
Abb. 29: Abgrenzung des zentralen Ver sorgungsbereichs „Hauptzentrum Innen stadt“. 36
Abb. 30 Ausschnitt des Übersichtsplans der Nachverdichtungsstudie. 37
Abb. 31 Lärmbelastungen tasgüber. 38
Abb. 32: Installation an der Schwartau als Protest gegen das Vorhaben....39
Abb. 33 :Deckblatt der Masterthese von 2013....40
Abb. 34: Stattlich: das ehemalige Amtsgericht am Markt. Im Vordergrund der Brunnen Spiel der Wellen von Peterich....40
Abb. 35: Die modernisierte Markttwiete. 41
Abb. 36: Kombination taktiler Elemente mit der Entwässerung in der Markttwiete 41
Abb. 37: Die Markttwiete ist städtebauliches Zentrum der Stadt. Sichtachse zum ehemaligen Amtsgericht..43
Abb. 38: Eutiner Ring nordwestlich der Abzweigung der Auguststraße....43
Abb. 39: Bücherei und Rathaus auf der West- seite des Markts, im Hintergrund das ehem. Amtsgericht. 43

Abb. 40: Analyseplan zur Darstellung der städtebaulichen Grundstruktur, Legende untenan (vgl. Gesamtplan im Anhang).....44
Abb. 41: Blick aus dem Rondell der Königs- weg-Passage in Richtung Markt und Amts- gericht.....45
Abb. 42: Blick vom Mönchkamp nach Nord- Westen auf den Schwartauer See.....45
Abb. 43: Durchgang zwischen der Lübecker Straße 9 und dem Promenadenweg.....46
Abb. 44: Analyseplan zur Darstellung gebietsprägender Funktionen (Plan in Größe A3 im Anhang des Berichts, Legende auf der Folgeseite).....46
Abb. 45: Blick vom Rondell der Königsweg- Passage nach Osten zum Europaplatz.....47
Abb. 46: Blick vom Markt in die Markttwiete.....47
Abb. 47: Hochbereich der Lübecker Straße, Blick Richtung Norden.....48
Abb. 48: Blick aus dem OG der Königsweg- Passage nach Norden.....48
Abb. 49: Lübecker Straße und Markt, von Norden gesehen.....49
Abb. 50: Der Wochenmarkt im Februar 2020.....49
Abb. 51: Gebietsprägender Leerstand: Das Amtsgericht in den Abendstunden.....49
Abb. 52: Unattraktive Gebäuderückseiten: Anlieferungszone der Markttwiete in der Rathausgasse.....49
Abb. 53: Blick auf den Zentralparkplatz von Südosten. Im Hintergrund das MovieStar/P1-Zentrum und die Marktarkaden am ZOB.....50
Abb. 54: Der nordöstliche Teil des Untersuchungsgebiets mit Kurkliniken und Kurpark in der Draufsicht von Süden.....51
Abb. 55: Südlich des Schwartauer Sees steigt das Gelände zum Mönchkamp und zur Geibelstraße hin an..51
Abb. 56: Durchgang Am Kurpark von der Geibelstraße zur Asklepios-Klinik, zur Hol- stein-Therme und zum Kurpark.....51
Abb. 57: Verbindung von der Geibelstraße.....52
Abb. 58: Das Rondell als städtebauliches Zen- trum der Asklepios-Kliniken. Oben rechts an- geschnitten die Holstein-Therme.....52
Abb. 59: Blick auf das Rondell von Südost.....52
Abb. 60: Südende der Eutiner Straße.....52
Abb. 61: Infotafel im Kurpark zu den Nordic- Walking-Routen in Bad Schwartau.....53
Abb. 62: Liebesbrücke zwischen Kurpark und Riesebusch.....53
Abb. 63: Rundweg am Schwartauer See, Oberfläche ist nach Niederschlägen schwer passierbar.....53
Abb. 64: Nördlicher Parkeingang an der Eutiner Straße, von Westen gesehen.....53
Abb. 65: Weg entlang der Gleise im Mönch- Kamp.....54
Abb. 66: Blick in die Auwiesen der Alten Schwartau.....54
Abb. 67: Blick durch die Bahnhofstraße auf den Bahnhof.....54
Abb. 68: westliche Bahnhofstraße, Blick von Südosten.....54
Abb. 69: Bahnübergang nach Kaltenhof.....55
Abb. 70: Der ausgespülte Aufgang zum Mönchkamp von der Geibelstraße her.....55
Abb. 71: Rampe der Unterführung am Bahn- hof.....55
Abb. 72: Das Bahnhofsgebäude aus der Bahnhofstraße gesehen.....56
Abb. 73: Der zum Untersuchungsbereich zählende Teil des Ortsteils Kaltenhof mit der Brachfläche südöstlich des Bahnüber- gangs.....56
Abb. 74: Die Lübecker Straße nördlich der Schillerstraße, Blick nach Norden.....57
Abb. 75: Hauptgebäude des Werk 1 der Schwartauer Werke an der Lübecker Straße.....57
Abb. 76: Gewerbehof Lübecker Straße 57 aus der Auguststraße gesehen.....57
Abb. 77: Städtebauliches Großformat: P1-Einkaufszentrum mit MovieStar-Kino.....58
Abb. 78: Bürger parken statt Bürgerpark. Der Parkplatz des P1-Centers von Süden her gesehen.....58
Abb. 79: Skatepark im Bürgerpark.....58
Abb. 80: Die Dirtbike-Strecke im Bürgerpark, von Osten gesehen.....59
Abb. 81: Der Große Parksee von Westen her gesehen. C.....59
Abb. 82: Das Großspielfeld im Südosten des Bürgerparks.....59
Abb. 83: Der ZOB in der Ludwig-Jahn-Straße, von Südwesten gesehen.....59

Abb. 84: Gewerbebauten auf der Westseite des Eutiner Rings....60
Abb. 85: Georgskapelle an der Eutiner Straße....61
Abb. 86: Villenarchitektur der Jahrhundert- wende in der Bahnhofstraße. 61
Abb. 87: Landhausarchitektur der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts in der Geibelstraße. 61
Abb. 88: Gewerbehof an der Lübecker Straße, von der Auguststraße gesehen....62
Abb. 89: Ehemaliges Amtsgericht mit dem Peterich-Brunnen. 62
Abb. 90: Nachkriegsarchitektur und Geschäftsbauten der 1980er und 90er Jahre prägen das Stadtzentrum. 62
Abb. 91: Klinikgebäude der 1970er Jahre im Kurpark. 63
Abb. 92: Das Kaufhaus Matzen am Abend. Ansicht vom Zentralparkplatz her....63
Abb. 93: das Stellwerk Sn am Bahnübergang an der Kaltenhöfer Straße. 63
Abb. 94: Das Stammhaus der Klindwort-Apo- theken in der Lübecker Straße. 63
Abb. 95: klare Raumkanten: die Wohn- und Geschäftsgebäude zwischen Ludwig-Jahn- und Rensefelder Straße. 64
Abb. 96: Wohngebäude östlich der Kreuzung Eutiner Ring/Auguststraße. 64
Abb. 97: Königswegpassage und Glockengang an der Markttwiete....64
Abb. 98: Ehemaliges Stadtmuseums bzw. Alfred-Baumann-Bad (unten) im virtuellen Luftbild....64
Abb. 99: Fassade der Konditorei Hartmann, Lübecker Straße 14....65
Abb. 100: Autohaus und Tankstelle an der Eutiner Straße. 65
Abb. 101: Verortung des Sanierungsstands und der Denkmale der Hauptgebäude im Untersuchungsbereich, Legende auf der vorherigen Seite. Gesamtplan im Anhang in A3. 66
Abb. 102: Ergebnisse der Befragung der Eigentümer/innen: Welche Bauteile wurden in den letzten 10 Jahren modernisiert? 67
Abb. 103: Ergebnisse der Befragung der Eigentümer/innen: Sind Modernisierungsmaßnahmen geplant? 68
Abb. 104: Ergebnisse der Befragung der Eigentümer/innen: Gründe, weshalb keine Modernisierungsmaßnahmen durchgeführt worden oder geplant sind. 68
Abb. 105: Darstellung der Eigentümerstruktur im Untersuchungsbereich. 69
Abb. 106: Analyseplan zur Gebäudenutzung im Gebiet. Gesamtplan in Größe A3 im Anhang....70
Abb. 107: Analyseplan zu publikumsbezogenen Erdgeschossnutzungen im Untersuchungsbereich. Legende auf der vorangehenden Seite. Gesamtplan in Größe A3 im Anhang....72
Abb. 108: Das ehemalige Amtsgericht am Abend. 72
Abb. 109: Das Haus der Senioren in der Eutiner Straße. Im Hintergrund die Einfahrt zum Parkhaus der Therme....74
Abb. 110: Begegnungsstätte der AWO....74
Abb. 111: Der Einzelhandel prägt Stadtbild und Besucher/innenströme. 76
Abb. 112: Analyseplan zu Grün- und Erholungsräumen im Untersuchungsgebiet. Legende auf der Folgeseite. Gesamtplan in A3 im Anhang. 81
Abb. 113: Der Markt ist städtebauliches Herzstück. 82
Abb. 114: Noch zeitgemäß? Versorgungs- kästen für den Marktbetrieb. 83
Abb. 115: Straßenraum in der nördlichen Lübecker Straße....84
Abb. 116: Die Rathausgasse ist die viel- frequentierte Zufahrt zum Zentralparkplatz 84
Abb. 117: der Verbindungsgang im Zuge der Rathausgasse wurde mit dem P1-Center er- Richtet....84
Abb. 118: Barrierewirkung durch Treppen, hier im nördlichen Teilbereich. 85
Abb. 119: Blick über den Zentralparkplatz....85
Abb. 120: Straßenraum in der Rathausgasse 85
Abb. 121: Der südliche Innenstadteingang an der nördlichen Auguststraße. 85
Abb. 122: Unattraktive Geh- und Radwege in der südlichen Eutiner Straße....86
Abb. 123: Grünfläche an der Ecke Eutiner Straße / Pariner Straße. 86
Abb. 124: Die Tankstelle prägt den Raum der südlichen Eutiner Straße. 87
Abb. 125: Der nördliche Parkeingang an der Eutiner Straße. 87
Abb. 126: Wegeverbindung zwischen Kur- park und Eutiner Straße (Blickrichtung West)....87

Abb. 127: Westlicher Abschnitt der Geibel- straße auf der Nordseite des Markts 88
Abb. 128: Mittlerer Abschnitt der Geibel- straße. Blick nach Osten. 88
Abb. 129: Der Wald-Abschnitt der Geibelstraße am Abend. 88
Abb. 130: Nicht ungefährlich: der westliche Zugang an der Geibelstraße bei Feuchte. 89
Abb. 131: Östlicher Durchgang zum Kurpark an der Geibelstraße. 89
Abb. 132: Der zentrale Klinikbereich, Blick nach Norden. 90
Abb. 133: Blick auf das Rondell von Norden 90
Abb. 134: Der Kurpark von der Konzert- Muschel her gesehen. 91
Abb. 135: Die Brücke am Ende des Damms zwischen der Schwartau und dem Schwar- tauer See....91
Abb. 136: Unvermittelter Übergang: so be- ginnt der Kurpark nördlich der Therme. 92
Abb. 137: Liebesbrücke zum Riesebusch. 92
Abb. 138: Hintergrund der Konzertmuschel. 93
Abb. 139: Ausschnitt aus Abb. 112, S.81 93
Abb. 140: Blick in die Schwartau-Niederung. 93
Abb. 141: Treppenanlage auf der Südseite des Schwartauer Sees. 94
Abb. 142: Nordöstlicher Zugang zum Mönch- kamp an der Schwartau und der Bahn. 94
Abb. 143: Wegstein des Bürgervereins. 94
Abb. 144: Zugang zum Freilaufgatte r 95
Abb. 145: Weg im Kuhholz. 95
Abb. 146: Bereich im Stadtwald. 95
Abb. 147: Straßenraum der Bahnhofstraße. 96
Abb. 148: Unterführung am Bahnhof. 96
Abb. 149: Straßenraum der Lübecker Straße Blick in Richtung Stadtzentrum. 96
Abb. 150: Die Schillerstraße von Osten ge- sehen. 97
Abb. 151: Zum Stadtwald im Südosten des Promenadenwegs (links im Bild) gibt es kei- nen gestalteten Zugang. 97
Abb. 152: Straßenraum der Auguststraße, Blick nach Süden. 97
Abb. 153: Parkplatzwüste. Die nördliche Au- guststraße vom Unteren Wassergang her ge- sehen. 98
Abb. 154: Unterer Wassergang zwischen Lübecker (oben) und Auguststraße (unten). 98
Abb. 155: Mittlerer Wassergang, Blick von Osten. 98
Abb. 156: der Große Parksee im Bürgerpark 99
Abb. 157: Früher Festwiese, heute Parkplatz. 99
Abb. 158: Die Skaterbahn ist kaum von den KFZ-Stellplätzen getrennt. 99
Abb. 159: Unterführung am Eutiner Ring. 99
Abb. 160: Die Nordseite des P1-Centers gegenüber dem ZOB. 100
Abb. 161: Unebenheiten, Verwerfungen und Wechsel prägen die Oberflächen der Geh- und Radwege am nördlichen Eutiner Ring. 100
Abb. 162: Analyseplan zur Barrierefreiheit im öffentlichen Raum. Gesamtplan in A3 im Anhang. 101
Abb. 163: Weg im Nordosten des Kurparks. 102
Abb. 164: den Untersuchungsbereich be- treffender Ausschnitt des Analyseplans zur ÖPNV-Erschließung. 104
Abb. 165: Analyseplan zu Mobilität und Verkehr, Legende auf der vorherigen Seite. Gesamtplan im Anhang in A3. 106
Abb. 166 Darstellung der Stärken und Potenziale im Untersuchungsbereich. Gesamtplan in A3 im Anhang. 113
Abb. 167: Darstellung der Schwächen und Defizite im Untersuchungsbereich. Gesamtplan in A3 im Anhang. Legende auf der vorangehenden Seite. 117
Abb. 168: Darstellung des räumlichen Leitbilds. Gesamtplan in A3 im Anhang. 124
Abb. 169: Kostenübersicht (Maßnahmen der Städtebauförderung), Fortsetzung auf der Folgeseite 148
Abb. 170: Kostenübersicht (Maßnahmen der Städtebauförderung), Fortsetzung 149
Abb. 171: Finanzierungsübersicht 150

Abb. 172: Kosten- und Finanzierungsübersicht 151
Abb. 173: Vorgeschlagene Abgrenzung des Sanierungsgebiets im umfassenden Verfahren (rote Umrandung). 167

Abkürzungsverzeichnis

BauGB	Baugesetzbuch
B-Plan	Bebauungsplan
bzw.	beziehungsweise
e.V.	eigetragener Verein
EZH	Einzelhandel
FNP	Flächennutzungsplan
ISEK	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept
L	Landesstraße (hier: L309 und L184)
LSA	Lichtsignalanlage (Verkehrsampel)
MILIG	Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein (bis 2022)
MIKWS	Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein (seit 2022)
MIV	motorisierter Individualverkehr
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park-and-Ride-Anlagen (Parkplätze zum Wechsel vom MIV zum ÖPNV)
sog.	sogenannte
StBauFR SH 2015	Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung vom 01.01.2015
SPNV	Schienengebundener Personennahverkehr (Teil des ÖPNV)
TÖB	Träger/innen öffentlicher Belange
u.a.	unter anderem
VEP	Verkehrsentwicklungsplan (hier: von 2017, vgl. S. 36)
VU	Vorbereitende Untersuchungen gemäß § 141 BauGB
WE	Wohneinheit
z.B.	zum Beispiel
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Anlagen

ANLAGE 1 Eingetragene Kulturdenkmale im Untersuchungsgebiet

ANLAGE 2 Dokumentation des Bürgerdialogs

ANLAGE 3 Dokumentation der Eigentümerbefragung

ANLAGE 4 Plandarstellungen