
Integriertes Stadtentwicklungskonzept

Stadt Ratzeburg

Stadt-Land-Projekt

SPB3
Seminarleitung Prof. Frank Schwartze | M.Sc. Svenja Müller
Bachelorstudiengang Stadtplanung
Technische Hochschule Lübeck

Stadt-Land-Projekt
Prof. Frank Schwartze
M.Sc. Svenja Müller
Bachelor Stadtplanung
Technische Hochschule Lübeck

Johanna Arzt
Franziska Banneck
Sebastian Bielski
Noah Cremer
Ute Ewering
Thalisa Hauschildt
Hanna Hegge
Julius Kolbeck
Jonathan Korth
Eva-Maria Kruse
Beate Lux
Maximilian Marienfeld
Greta Mertz
Nicole Citally Moreira Bernabe
Luca Reinshagen
Hauke Senkbeil
Torben Stelloh
Raphael Stock
Lara Wilkens

Lübeck, 02.03.2025

INHALT

	Seite
1 Bestandsanalyse	2
1.1 Bebauungsstruktur, Stadtgestalt und Siedlungsentwicklung	3
1.2 Wohnen in Ratzeburg	8
1.3 Mobilität und Verkehrsinfrastruktur	10
1.4 Freiraum und Klimaanpassung	18
1.5 Wirtschaft und Gewerbe	24
1.6 Kultur, Bildung, Soziales und Gesundheit	Unterkapitel 30
1.7 SWOT-Analyse Ratzeburg	32
2 Entwicklungsstrategie	33
2.1 Leitbild	34
2.2 Handlungsfelder	34
2.3 Querschnittsthemen	35
2.4 Verknüpfung	35
3 Fokusräume	36
3.1 Fokusraum St. Georgsberg	37
3.2 Fokusraum Insel	43
3.3 Fokusraum Vorstadt	58
3.4 Strategiekarte Gesamttraum Ratzeburg	
4 Verzeichnisse	59
4.1 Abbildungsverzeichnis	59
4.2 Quellenverzeichnis	59

VORWORT

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

Ratzeburg steht vor den Herausforderungen einer sich wandelnden Gesellschaft und begrenzter Flächen im Stadtgebiet. Eine nachhaltige Mobilität, bedarfsgerechter Wohnraum, Klimaanpassungsmaßnahmen und die Stärkung sozialer Strukturen sind zentrale Themen, die eine vorausschauende Planung erfordern. In diesem Kontext wurde das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) für die Stadt Ratzeburg erarbeitet – ein strategischer Leitfaden, der die zukünftige Entwicklung der Stadt in den Blick nimmt und nachhaltige Lösungsansätze aufzeigt. Durch eine intensive Auseinandersetzung mit den örtlichen Gegebenheiten, den Herausforderungen und den Potenzialen der Stadt entstand ein Konzept, das sowohl praxisnah als auch zukunftsweisend ist und unterschiedlichste Handlungsnotwendigkeiten in gebündelte Felder integriert.

Unser Dank gilt allen Beteiligten, die dieses Projekt ermöglicht haben – den Studierenden für ihre fundierte Analyse und innovativen Ideen, den Lehrenden für ihre fachliche Begleitung, den Bürgerinnen und Bürgern, deren Perspektiven und Anregungen wertvolle Impulse für das Konzept geliefert haben sowie dem Bürgermeister und den Mitarbeitenden der Stadtverwaltung Ratzeburgs für ihr Vertrauen und die Unterstützung des Projektes.

Wir hoffen, dass dieses integrierte Stadtentwicklungskonzept als wertvolle Grundlage für zukünftige Entscheidungen dient und Impulse für eine nachhaltige und lebenswerte Entwicklung Ratzeburgs setzt.

1 | BESTANDSANALYSE

- 1.1 | Bebauungsstruktur, Stadtgestalt und Siedlungsentwicklung
- 1.2 | Wohnen in Ratzeburg
- 1.3 | Mobilität und Verkehrsinfrastruktur
- 1.4 | Freiraum und Klimaanpassung
- 1.5 | Wirtschaft und Gewerbe
- 1.6 | Kultur, Bildung, Soziales und Gesundheit
- 1.7 | SWOT-Analyse Ratzeburg

1.1 | BEBAUUNGSSTRUKTUR, STADTGESTALT UND SIEDLUNGSENTWICKLUNG

LAGE UND BEDEUTUNG DER STADT

Die Stadt Ratzeburg liegt im Südosten von Schleswig-Holsteins, unmittelbar an der Grenze zu Mecklenburg-Vorpommern im Landkreis Herzogtum Lauenburg. Als Kreisstadt des Landkreises ist sie das politische und kulturelle Zentrum des Herzogtum Lauenburgs. Ratzeburg ist Teil der Metropolregion Hamburg und steht dadurch, aber auch durch die geographische Nähe zu den nahegelegenen Großstädten wie Hamburg, Schwerin oder Lübeck, im engen Austausch und in Wechselwirkung mit diesen. Für die kleineren Gemeinden in der Region bildet Ratzeburg in engem Austausch mit der Nachbargemeinde Mölln das kulturelle Zentrum und ist als Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums auch für deren Versorgung in bestimmten Bereichen verantwortlich. Auch als wichtiger Standort für Kliniken und Reha-Einrichtungen kommt Ratzeburg eine große Bedeutung für die Region zu. Die Besiedelung der Stadt zieht sich über das Westufer, auf die Inselstadt mit dem barocken Grundriss und dem mittelalterlichen Dom, über zwei Brücken auf das Ostufer und geben der Stadt eine schmetterlingsähnliche Siedlungsstruktur. Die einzigartige Lage der Inselstadt im Naturpark Lauenburgische Seen und direkt am und auf dem Ratzeburger See, verleiht dem ausgezeichneten „Luftkurort“ Ratzeburg eine Anziehungskraft auf erholungssuchende Menschen. Neben den diversen Aktivitäten, welche auf dem Wasser und am Ufer veranstaltet werden können, prägt der Ratzeburger See das Lebensgefühl und das Stadtbild der Anwohnenden und der Besuchenden bedeutend.

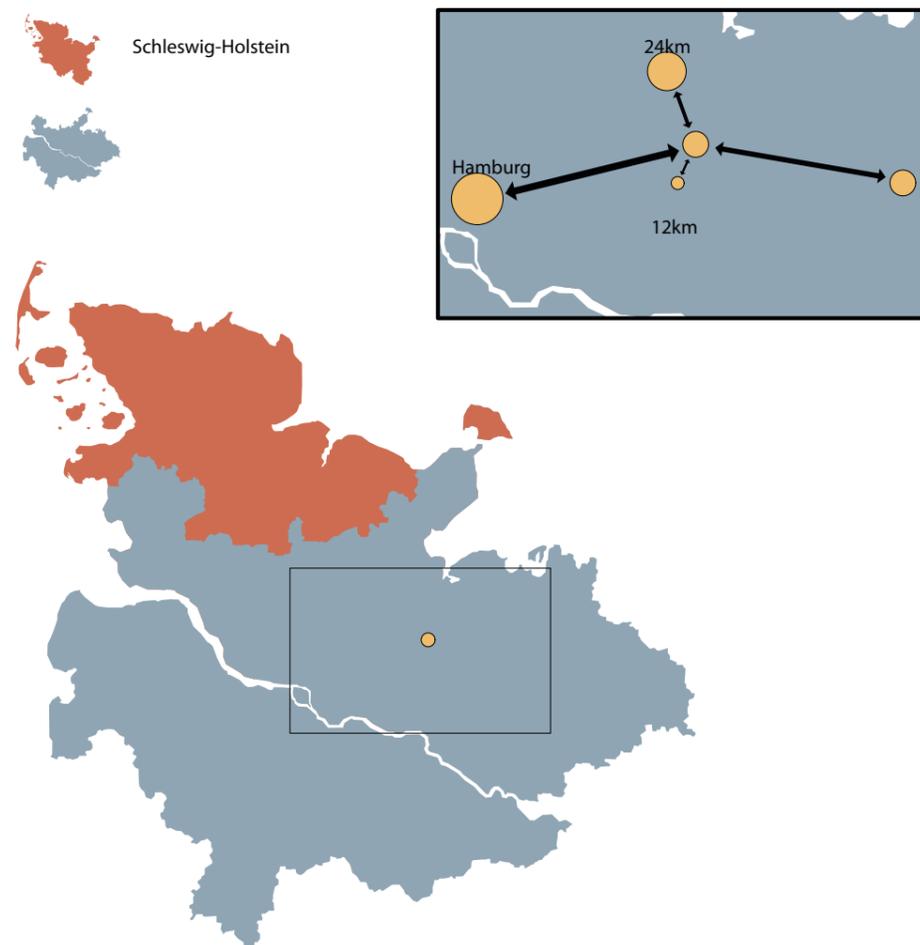


Abb. 1: Lage der Stadt, o.M.



Abb. 2: Stadtteile, o.M.



Anteil der Einfamilienhäuser



51%

DIE GESCHICHTE RATZEBURGS

9. Jhd.: Auf einer kleinen vorgelagerten Insel im Westen der Hauptinsel entsteht eine slawische Ringwallanlage mit Burg. Namensgeber der Burg und der entstehenden Stadt wird der Fürst des dort lebenden Stammes der Prolaben Ratibor, genannt „Ratse“.

11. - 14. Jhd.: Während des Mittelalters befinden sich die Burg und Insel lange Zeit unter der Herrschaft der Sachsen. Am Westufer der Insel wird eine Kirche errichtet (St. Georg auf dem Berge) und eine kleine Siedlung entsteht um diese herum. Ratzeburg wird zum Bistum und unter Heinrich von Badewide, der das Gebiet von Heinrich dem Löwen übergeben bekam, neu strukturiert, weiter christianisiert und der Bau des Domes wird vorangetrieben. Anfang des 13. Jahrhunderts erlaubt das bischöfliche Zehntlehenregister die Besiedelung des lauenburgischen Landes. Aus dieser Zeit stammen Erwähnungen eines Ortes „Am Burgfelde“ oder des Dorfes Dermin (heute „Burgfeld“ und „Dermin“ in der Vorstadt). Der Bau der Langen Brücke (später „Königsdamm“) fördert den Austausch mit dem östlichen Ufer weiter.

17. Jhd.: Nach einem kurzen Kampf um die Herrschaft besetzt der Herzog von Lüneburg-Celle das Gebiet und baut Ratzeburg zu einer modernen Festung um. Die Burg muss dafür weichen und wird abgerissen. Der dänische König sah den Umbau zur Festung als Bedrohung und bombardierte die Stadt, sodass nur ein paar Häuser bestehen bleiben. Der Dombezirk fällt nach dem 30-jährigen Krieg an das Herzogtum Mecklenburg-Strelitz und bleibt bis ins 20. Jhd. in dessen Besitz.

19. Jhd.: Bis Anfang des 19. Jhdts. ist die Stadt in hannoverschem Besitz, wird Garnisonsstadt, Sitz der lauenburgischen Regierung, des Hofgerichts und des Konsistoriums. Später fällt Ratzeburg wieder in dänische Hand. Durch eine aufkommende Landflucht und die Industrialisierung wird die Insel zu klein. Die Gebiete im Osten und vor allem im Westen entwickeln sich. St. Georgsberg und Neu-Vorwerk wachsen, Industrie siedelt sich an und ein Bahnhof wird gebaut. Unter dem „Minister für Lauenburg“ Otto von Bismarck wird Ratzeburg als Kreisstadt des Landkreises Herzogtum Lauenburg in das Preußische Königreich eingegliedert.

20. Jhd.: Zu Beginn des Jahrhunderts wird eine Kleinbahn gebaut, welche die Insel mit dem westlich außerhalb gelegenen Bahnhof verbindet. Durch die Eingemeindung von St. Georgsberg und Neu-Vorwerk wächst die Population und das Stadtgebiet. Nach dem 2. Weltkrieg nimmt das unzerstörte Ratzeburg viele Evakuierte, Geflüchtete und Vertriebene auf. Vor allem die Besiedelung des Ostufers erweitert sich auf Grund des neu benötigten Wohnraums. Während der deutschen Teilung hat die Stadt durch die Nähe zur innerdeutschen Grenze keine gute wirtschaftliche Lage. Nach der Wiedervereinigung erhält Ratzeburg ihr natürliches Einzugsgebiet zurück.



Abb. 3: Ratzeburg im 15. Jhd. mit Ringwallanlage

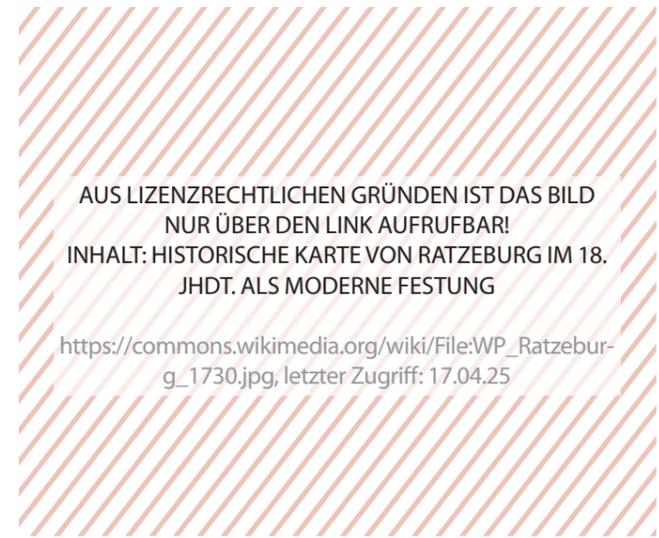


Abb. 4: Ratzeburg im 18. Jhd. als moderne Festung

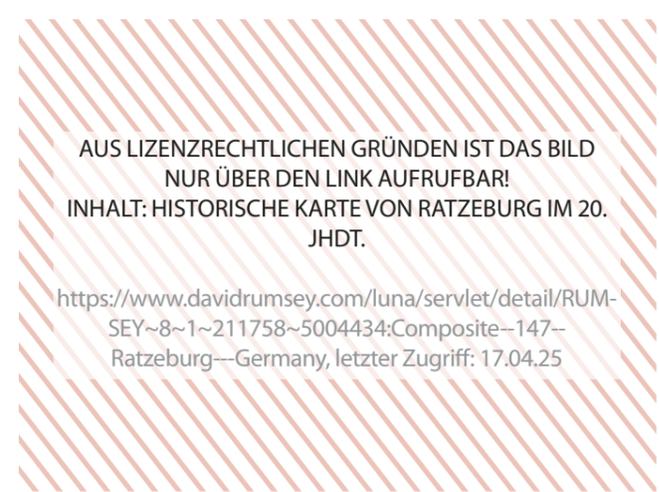


Abb. 5: Ratzeburg im 20. Jhd.

AUS LIZENZRECHTLICHEN GRÜNDEN IST DAS BILD NUR ÜBER DEN LINK AUFRUFBAR!
INHALT: HISTORISCHE KARTE VON RATZEBURG IM 15. JHDT. MIT RINGWALLANLAGE

<https://sanderusmaps.com/our-catalogue/antique-maps/europe/germany/antique-map-of-ratzeburg-by-braun-hogenberg-22095>, letzter Zugriff: 17.04.25

AUS LIZENZRECHTLICHEN GRÜNDEN IST DAS BILD NUR ÜBER DEN LINK AUFRUFBAR!
INHALT: HISTORISCHE KARTE VON RATZEBURG IM 18. JHDT. ALS MODERNE FESTUNG

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:WP_Ratzeburg_1730.jpg, letzter Zugriff: 17.04.25

AUS LIZENZRECHTLICHEN GRÜNDEN IST DAS BILD NUR ÜBER DEN LINK AUFRUFBAR!
INHALT: HISTORISCHE KARTE VON RATZEBURG IM 20. JHDT.

<https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUM-SEY~8~1~211758~5004434:Composite~147~Ratzeburg---Germany>, letzter Zugriff: 17.04.25

GEBÄUDEALTER

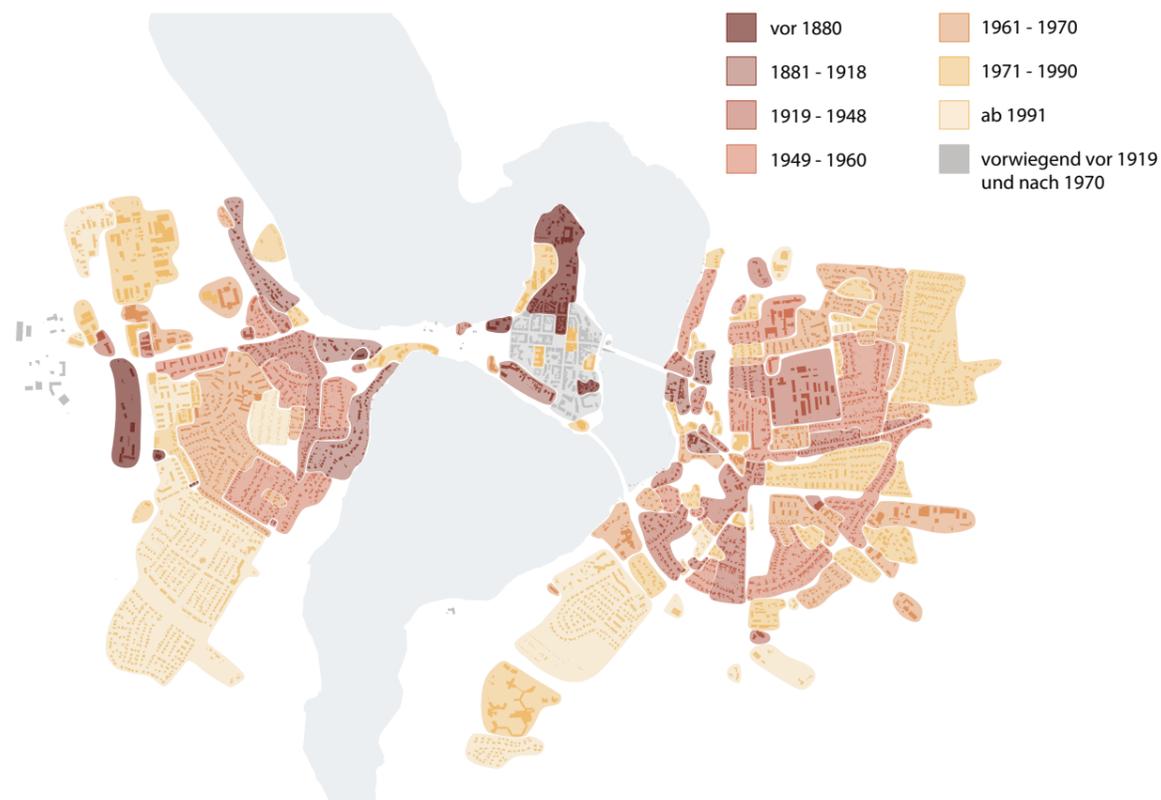


Abb. 6: Gebäudealter, o.M.

Die lange und bewegte Geschichte Ratzeburgs ist auch erkennbar, wenn man das Alter der Gebäude der Stadt betrachtet. So lässt sich beispielsweise die Ausbreitung der besiedelten Stadtfläche erkennen. Die Insel ist geprägt von den zahlreichen alten Gebäuden, die vor 1880 erbaut wurden. Allen voran der Dom. Doch das Zentrum der Stadt, das teilweise immer wieder von Umbaumaßnahmen betroffen war, ist vor allem geprägt von dem Kontrast aus alten Bauwerken und neueren Gebäuden. Unmittelbar an den Ufern der Ost- und Weststadtteile sind auch noch ältere Gebäude zu finden, wie um die Kirche St. Georg auf dem Berge herum. Je weiter man sich jedoch von der Insel entfernt, desto weniger werden sie, mit einzelnen Ausnahmen, wie dem Industriegebiet östlich des Bahnhofes beispielsweise.

Anhand des Gebäudealters lassen sich auch die historischen Epochen erkennen, die das Wachstum und die Entwicklung der Stadt beeinflussten. So wurde vor allem nach dem zweiten Weltkrieg und begünstigt durch den Wirtschaftsaufschwung der

50er- und 60er-Jahre der Wohnungsbau vorangetrieben, da man viel neuen Wohnraum für die vertriebenen und flüchtenden Menschen aus den ehemals deutschen Gebieten in Osteuropa brauchte. Bis zu den 70er-Jahren entstanden Wohngebiete, die auch aus Zeilenbauten bestanden. Ab den 70er-Jahren nahm der Bau von Einfamilienhäusern in den neu entwickelten Gebieten überhand.

Ein weiterer markanter Bauabschnitt fand ab 1990, der deutschen Wiedervereinigung, statt. Das nahe an der innerdeutschen Grenze gelegene Ratzeburg erhielt einen enormen Bevölkerungszuwachs aus Ostdeutschland. In dieser Zeit entstanden die großen und siedlungsstrukturprägenden Einfamilienhaussiedlungen im Südosten und Südwesten Ratzeburgs.

BLICKBEZIEHUNGEN



Abb. 7: Blickbeziehungen, o.M.

Die Stadt Ratzeburg und ihr Umland zeichnen sich durch eine Vielzahl an reizvollen Orten und Objekten aus. Unterschieden werden hierbei sehenswerte Gehölze, Gewässer, bemerkenswerte Architektur, sowie Wiesen und Felder. In allen drei Stadtteilen Ratzeburgs gibt es immer wieder einzelne Punkte oder größere Bereiche, von denen aus sich beeindruckende Sichtbeziehungen zu diesen landschaftlichen und baulichen Attraktionen eröffnen.

Im westlichsten Stadtteil, dem St. Georgsberg, entstehen solche Blickbeziehungen vor allem entlang verschiedener Straßen und Alleen, an der Bahnlinie, auf offenen Wiesen sowie von der Anhöhe des Berges, auf dem die Kirche St. Georg steht.

Auf der zentral gelegenen Altstadtinsel bieten sich vor allem in den Uferbereichen reizvolle Ausblicke, beispielsweise auf Wiesen, Felder und die umliegenden Seen. Darüber hinaus eröffnen sich von den Erhebungen der Insel eindrucksvolle Perspektiven, insbesondere von der Domhalbinsel und dem Marktplatz.

Der östlichste Stadtteil, die Vorstadt, bietet Sichtbeziehungen entlang des Ufers und der Dämme, die zur Insel führen. Auch etwas weiter entfernt vom Ufer, auf einigen teils bewaldeten Anhöhen, ergeben sich eindrucksvolle Ausblicke. Ähnlich wie im St. Georgsberg ergeben sich zudem von Alleen und Straßen attraktive Blickbeziehungen.

ORTSBILD



Abb. 8: Ortsbild, o.M.

In Ratzeburg wurden im Laufe der Geschichte verschiedenste Bauwerke und städtische Räume geschaffen. Die jeweiligen Strukturen unterlagen stets den ästhetischen Vorstellungen und Zielsetzungen ihrer Zeit. Obgleich die Intention hinter der Errichtung der Gebäude und Räume in der Regel durchweg positiv war, lassen sich die verschiedenen Strukturen der Stadt aus heutiger Sicht in zwei Kategorien einordnen: ortsbildprägende und ortsbildstörende Bauwerke bzw. Räume.

Die ortsbildprägenden Bauwerke und Räume befinden sich mehrheitlich um die Altstadtinsel herum. Zu den ortsbildprägenden Bauwerken zählen unter anderem die Kirche St. Petri, das alte Rathaus und das Herrenhaus der Herzöge von Mecklenburg. Ortsbildprägende Räume sind

beispielsweise der Marktplatz, der Königsdamm und der Wedenberg.

Die ortsbildstörenden Bauwerke und Räume befinden sich ebenfalls größtenteils auf der Altstadtinsel. Zu den ortsbildstörenden Bauwerken gehören etwa das ehemalige Sparkassengebäude am Markt, der Wohnblock an der Fischerstraße/Seestraße sowie das Hochhaus in der Seedorfer Straße. Als ortsbildstörende Räume sind die südliche Umgehungsstraße, die Barlachstraße und der Garagenhof an der Scheffelstraße zu nennen.

DENKMALE



Abb. 9: Denkmale, o.M.

Die Stadt Ratzeburg blickt auf eine reiche und lange Geschichte zurück. Dieser Umstand spiegelt sich im kulturellen Erbe der Stadt wider. So sind in der Stadt verschiedenste denkmalgeschützte Kulturerzeugnisse zu finden. Unterschieden werden hierbei bauliche Anlagen, sowie Sachgesamtheiten. Hierbei sind bauliche Anlagen dauerhaft mit dem Boden verbundene, künstlich geschaffene Strukturen, wie Gebäude oder Brücken, während Sachgesamtheiten mehrere Konstrukte umfassen, die gemeinsam unter Denkmalschutz stehen, weil ihr historischer, künstlerischer oder städtebaulicher Wert im Zusammenhang liegt.

Die höchste Dichte an denkmalgeschützten Strukturen befindet sich naheliegender Weise auf der Altstadtinsel. Dort sind große Teile der historischen Bebauung geschützt, wie beispielsweise verschiedenste Fachwerkhäuser, der Dom oder das alte Kreishaus am Markt. Obgleich die Dichte der Denkmale auf der Insel hoch ist, ist die Altstadt nicht als Flächendenkmal unter Schutz gestellt.

Anders als auf der Altstadtinsel befinden sich in St. Georgsberg deutlich weniger Denkmale. Zu nennen ist hier etwa der Bahnhof, vereinzelte Villen, sowie die St. Georgskirche mit angrenzenden Gebäuden.

Auch in der Vorstadt sind nur wenige bauliche Denkmale vorhanden. Zu den bedeutendsten baulichen Anlagen gehören der alte Wasserturm sowie eine Villa aus dem neunzehnten Jahrhundert im südlichen Teil des Stadtteils. Allerdings gibt es in der Vorstadt eine größere Anzahl an Sachgesamtheiten. Hierzu zählen beispielsweise historische Gartenanlagen sowie ein denkmalgeschützter Friedhof.

ÖFFENTLICHE RÄUME UND GEBÄUDE

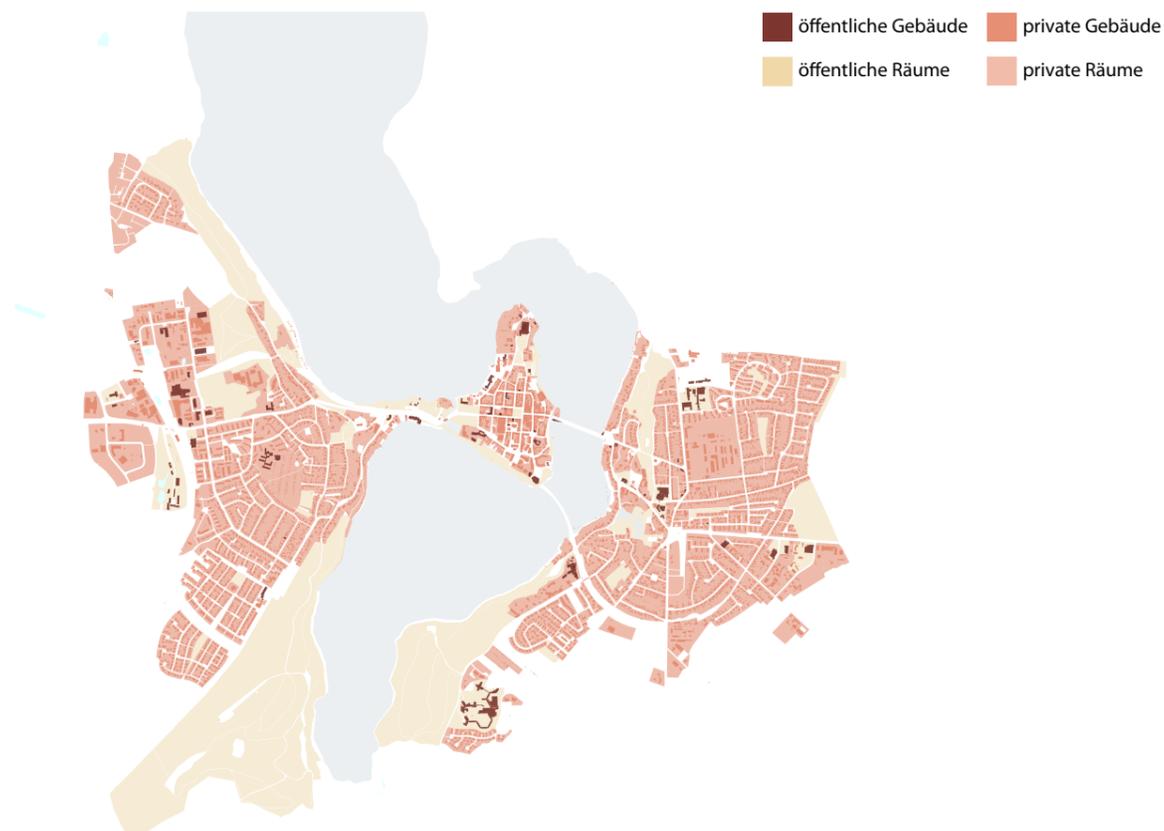


Abb. 10: Öffentliche Räume und Gebäude, o.M.

In Ratzeburg gibt es eine deutliche Trennung zwischen öffentlichen und privaten Räumen, die das Stadtbild und die Nutzungsmöglichkeiten prägen. Öffentliche Plätze, Straßen und Grünflächen bieten Raum für Begegnung, Austausch und Freizeitaktivitäten. Besonders in der Innenstadt spielen diese Flächen eine wichtige Rolle, da sie den Zugang zu kulturellen und sozialen Einrichtungen erleichtern und das Stadtleben beleben. Die größten öffentlichen Räume in Ratzeburg befinden sich am Stadtrand außerhalb von Wohngebieten. Dies sind hauptsächlich Grünflächen.

Öffentliche Gebäude gibt es über die ganze Stadt verteilt. Dazu gehören z.B. Supermärkte, Schulen oder das Klinikum.

Neben diesen öffentlichen Bereichen bestimmen private Gebäude und Grundstücke das Erscheinungsbild der Stadt. In Ratzeburg sind dies zum großen Teil die Wohngebiete, die in allen drei Stadtteilen viel Platz einnehmen. Je nach vorherrschender Typologie sind diese mal weniger und mal mehr dicht bebaut.

Insgesamt ist der Anteil der privaten Flächen in Ratzeburg größer als der der öffentlichen Flächen. Wie sich öffentliche und private Räume verteilen, kann die Stadtentwicklung und das Zusammenleben maßgeblich beeinflussen. Eine durchdachte Planung kann dazu beitragen, die Stadt funktional und zugleich lebendig zu gestalten.

TYOLOGIEN

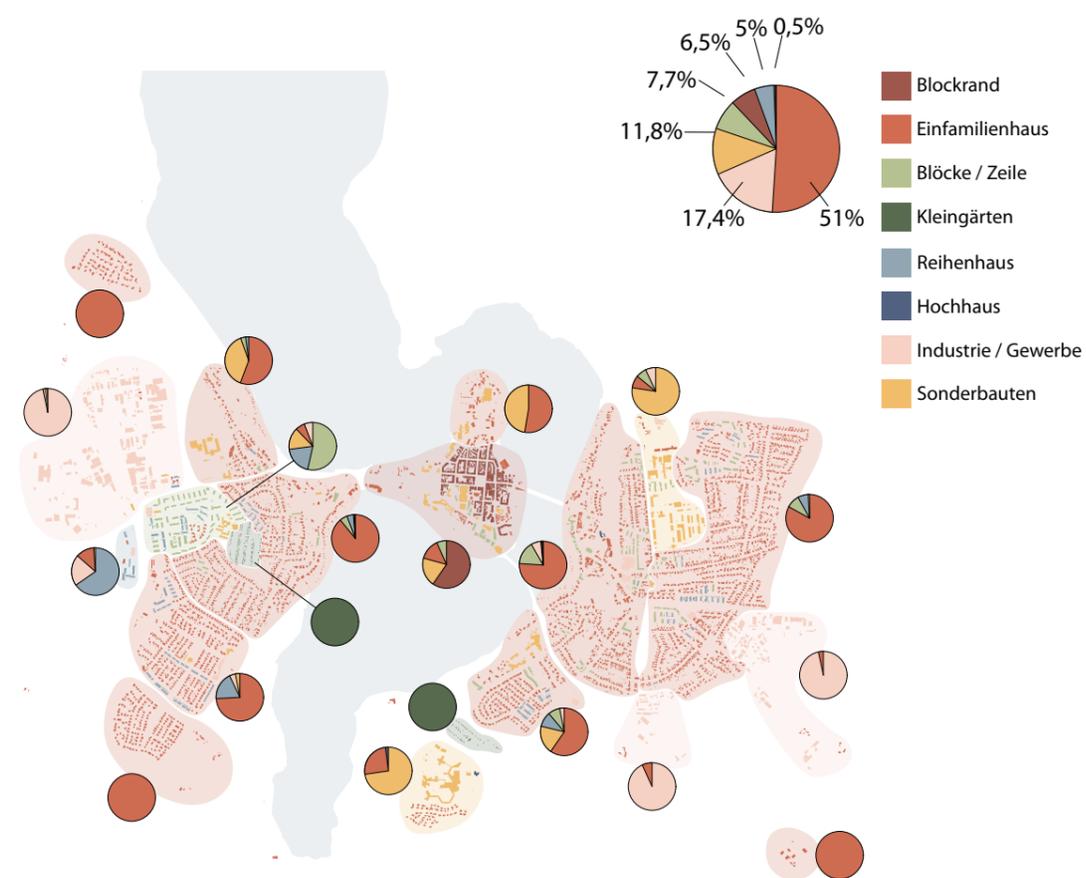


Abb. 11: Typologien, o.M.

Die Stadt Ratzeburg kann anhand von Grenzen, wie z.B. Straßen oder Gewässern, und von Typologien in mehrere kleinere Gebiete unterteilt werden. Hierbei gibt es einige Industrie- und Gewerbegebiete, die sich zum großen Teil am Stadtrand befinden. Die Innenstadt zeichnet sich durch viel Blockrandbebauung aus. Zudem gibt es einige wenige Gebiete, in denen Sonderbauten oder auch Blöcke bzw. Zeilen die vorherrschende Typologie sind. Am meisten gibt es jedoch Einfamilienhausgebiete. Diese sind oft durchmischt mit Blöcken und Reihenhäusern.

Das spiegelt sich auch in den Anteilen der Typologien wider, wie man im oben abgebildeten Diagramm erkennen kann. 51% aller Gebäude sind Einfamilienhäuser. Die am nächst

häufigsten vorhandene Typologie sind Industrie- und Gewerbegebäude mit ca. 17% und Sonderbauten mit knapp 12%.

Daran lässt sich auch die Dichte der Gebiete ablesen. In den Einfamilienhaus- und Industriegebieten ist die Bebauung eher locker und die Dichte gering. Auf der Insel gibt es hingegen eine höhere Dichte. Dies führt dazu, dass die Dichte von der Stadtmitte nach außen hin abnimmt.

SYNTHESEKARTE

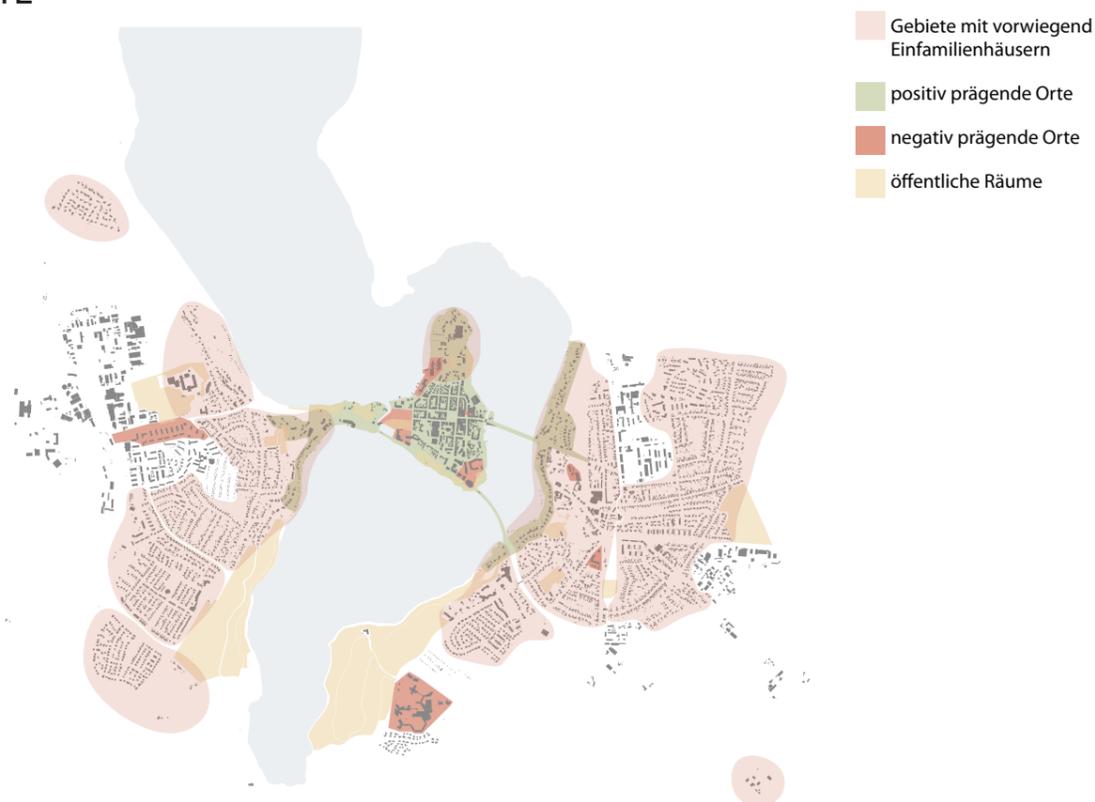


Abb. 12: Synthesekarte, o.M.

Insgesamt kann man sagen, dass sich Ratzeburg über die letzten Jahrhunderte stetig von der historischen Insel nach außen in die Stadtteile vergrößert hat. Dabei sind vor allem ab den 70er Jahren viele Einfamilienhäuser entstanden, die heute die vorherrschende Typologie in der Stadt sind. Aufgrund dieser sind die meisten Räume eher weniger dicht besiedelt.

Neben diesen meist privaten Räumen, gibt es einige öffentliche Räume in Form von Grünflächen, die am Stadtrand Raum für Begegnungen und Freizeit bieten.

Aufgrund der langen Historie gibt es in Ratzeburg einige Denkmale, wie z.B. der Dom oder einige Fachwerkhäuser. Letztere liegen oftmals auch auf der Altstadtinsel und prägen hier das

Ortsbild positiv. Weiterhin gibt es hier an den Ufern Blickbeziehungen zum Wasser, was sich auch positiv auf das Ortsbild auswirkt.

Negativ geprägte Räume und Gebäude, die das Ortsbild eher stören, befinden sich hingegen über die ganze Stadt verteilt. Häufig hängt das negative Bild mit viel Verkehr zusammen oder damit, dass sich Gebäude nicht in das Ortsbild einfügen. Beispiele dafür sind unter anderem das ehemalige Sparkassengebäude am Markt oder die südliche Umgehungsstraße.

Ratzeburg weist einen großen Bestand an denkmalgeschützten und ästhetischen Gebäuden auf und ist, unter anderem aufgrund seiner geographischen Lage, von Orten naturbezogener Schönheit geprägt. Zudem existieren in Ratzeburg eine Vielzahl an nicht bebauten Flächen, welche etwa der Schaffung von Wohnraum, der Ermöglichung sozialer Projekte oder dem Zeitvertreib von Jung und Alt dienlich sind. Des Weiteren weist die Stadt eine Vielzahl an ruhigen Wohngebieten auf, welche Ratzeburg als Wohnstandort für alle Bevölkerungsschichten attraktiv machen.

Wenn die Stadt Ratzeburg ihr bauliches Erbe und die Schönheit der Natur weiterhin schützt und lenkend einige Bausünden beseitigt, sowie ästhetische Neubauten fördert, so ließe sich die Attraktivität der Stadt weiter steigern. Ebenfalls von Bedeutung wären die konkrete Erfassung und zukunftsichere Planung von bisher wenig beachteten Flächen, welche Potentiale aufweisen. Zu guter Letzt bietet sich, im Zuge einer kritischen Debatte um die Verteilung von Boden und Wohnfläche, die Option der Suche nach gänzlich neuen und innovativen Wohnlösungen.

In Ratzeburg befinden sich einige Bausünden aus der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg, welche die Schönheit der restlichen Bebauung und der Natur beeinträchtigen. Zudem existieren in der Stadt einige Flächen mit Potenzial, welchen aus unterschiedlichen Gründen eine Aufwertung und Nutzung verwehrt blieb. Des Weiteren weisen die in Ratzeburg vorherrschenden Einfamilienhausgebiete einen hohen Platzverbrauch auf und verringern zusätzlich die Mischung von Gebäudetypologien

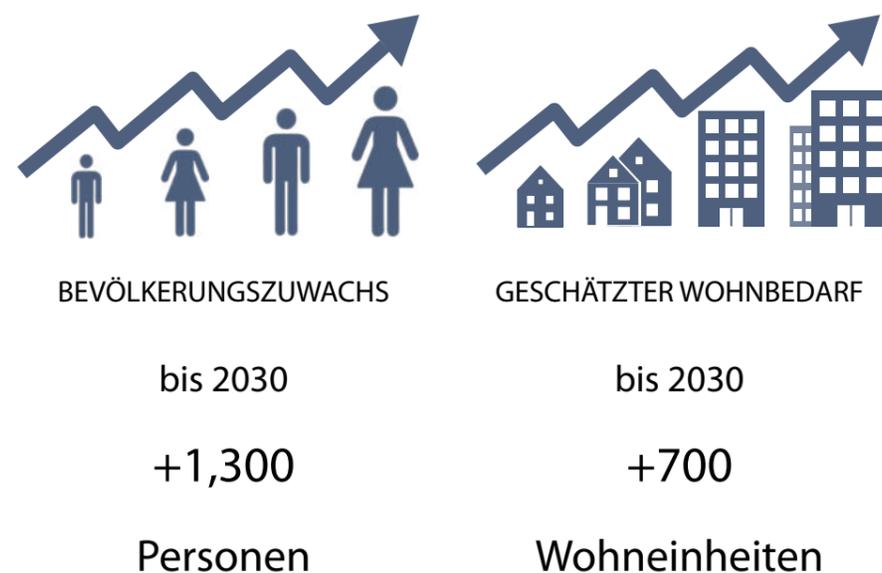
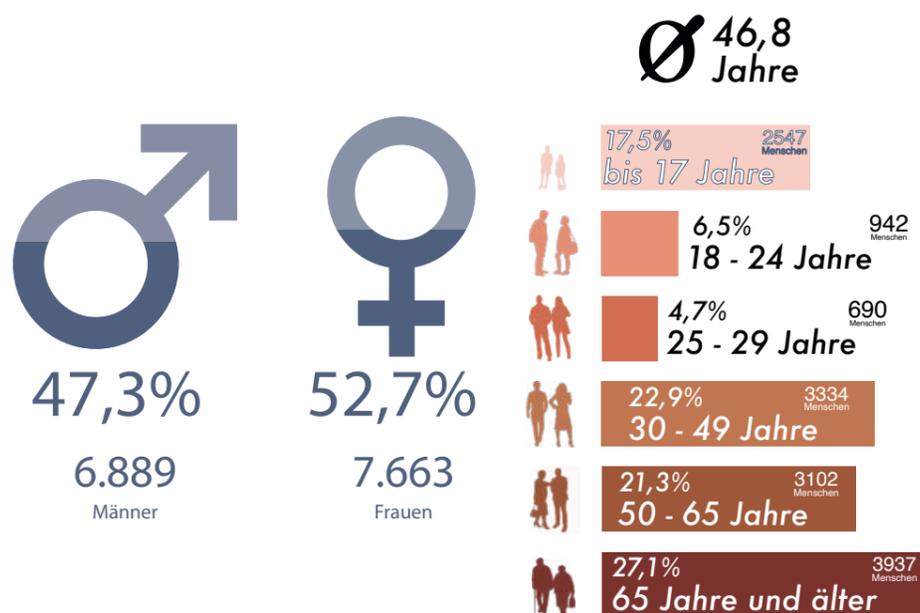
Ein hoher Anstieg der Bevölkerungszahl der Stadt könnte den Bau von Großwohnsiedlungen notwendig machen, welche das Stadt- und Landschaftsbild stören könnten. Zudem könnten Klimaveränderungen zu Schaden an denkmalgeschützten Gebäuden führen. Weiterführend könnte ein zu hoher Zuzug mit dem Verkauf von städtischen Flächen an Privateigentümer einhergehen, womit diese für die Allgemeinheit verloren gehen würden. Es könnte sich in Ratzeburg, unter anderem aufgrund der Baupolitik der letzten Jahrzehnte und geographischen Gründen, ein Platzmangel für neue Wohnprojekte ergeben, welcher die Entwicklung der Stadt zu bremsen droht.

1.2 | WOHNEN IN RATZEBURG

DEMOGRAPHIE

In Ratzeburg ist der Frauenanteil fast zwei Prozentpunkte höher als im gesamten Kreis Lauenburg und dem Bundesland Schleswig-Holstein. Im Vergleich mit Eutin, einer Stadt mit vergleichbarer Größe und Lage, unterscheidet sich der Anteil von Männern und Frauen in der Bevölkerung nur um 0,1 Prozentpunkt von den Werten in Eutin.

Im Vergleich zu Geesthacht, Lübeck, dem Kreis Herzogtum-Lauenburg und Schleswig-Holstein ist das durchschnittliche Alter in Ratzeburg ca. 1 Jahr höher.



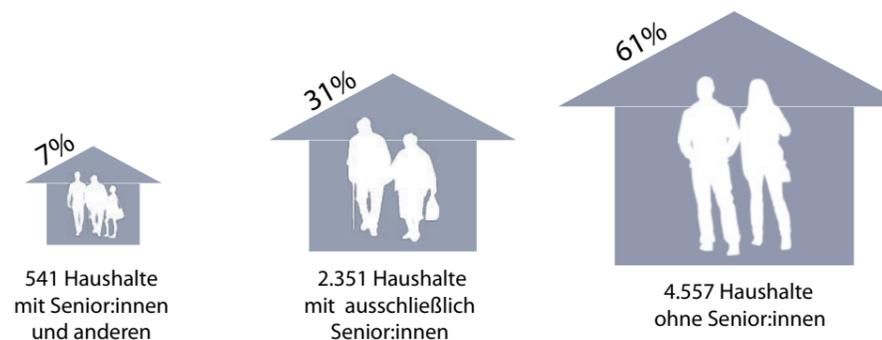
WACHSENDE STADT

Ratzeburg ist eine wachsende Stadt. Bis 2030 ist ein möglicher Bevölkerungszuwachs von bis zu 1.300 Personen prognostiziert. Zurzeit gibt es aber praktisch keinen Leerstand von Wohngebäuden. Um den Wohnraumbedarf, des Zuzugs und des lokalen Umzugs zu decken, werden bis zu 700 neue Wohneinheiten benötigt. Insbesondere werden öffentlich geförderte Wohnungen dringend benötigt, da die Preisbindung für viele Sozialwohnungen ausgelaufen ist und bezahlbarer Wohnraum knapp wird. Für die alternde Bevölkerung und um mehr Bewegung in den Wohnungsmarkt zu bringen, müssen auch neue attraktive Wohnkonzepte wie zum Beispiel barrierefreie Wohnungen oder betreutes Wohnen bereitgestellt werden. Solche Angebote können den Auszug aus dem eigenen Haus erleichtern.

HAUSHALTE

HAUSHALTSGRÖßE

In Ratzeburg sind vorwiegend Ein- und Zwei-Personen-Haushalte vorzufinden. Diese Verteilung ist beinahe identisch mit der landes- und bundesweiten Haushaltsgrößen-Verteilung, wobei in Groß- und Mittelstädten die Gruppe der Ein-Personen-Haushalte oft deutlich größer, in ländlichen Gemeinden dafür kleiner ist. Die ratzeburger Verteilung ist für eine Kleinstadt also nicht überraschend.



ANTEIL DER HAUSHALTE MIT SENIOR:INNEN

In Geesthacht, Lübeck, dem Kreis Lauenburg und dem Bundesland Schleswig-Holstein liegt der Anteil an reinen Senior:innen-Haushalten bei 26 bis 27%. Im gesamten Bundesgebiet machen sie nur einen Anteil von 24% aus.

HAUSHALTSEINKOMMEN

Das Durchschnittsgehalt von 3552€ liegt in Ratzeburg deutlich unter dem Kreisdurchschnitt von 3880€. Der Kreisdurchschnitt liegt nah am Bundesdurchschnitt. Als Vergleich einer Stadt mit ähnlicher Struktur ohne direkten Einfluss der Metropolregion Hamburg wurde die Stadt Eutin gewählt, die mit einem Durchschnitt von 3.549€ praktisch das identische Durchschnittseinkommen wie Ratzeburg hat.



MIETPREISE IN RATZEBURG

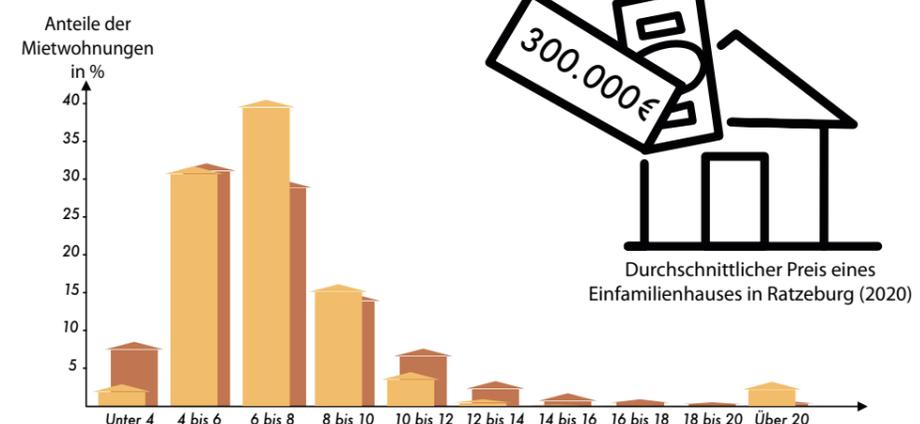


Abb. 13: Vergleich der durchschnittlichen Mietpreise

MIET- UND KAUPREISE

Im Kreis Lauenburg kosteten 2020 gekaufte Einfamilienhäuser 314,1€/m². Die Kaufpreise in Ratzeburg entsprechen denen der Region und denen in vergleichbaren Städten. Jedoch sind die durchschnittlichen Preise niedriger als der Durchschnitts-kaufpreis für Immobilien gleicher Größe im gesamten Bundesland und Gesamtdeutschland. Die Mietpreise sind niedriger als die im gesamten Kreis und Land und ähneln denen in Eutin und Plön stark.

TYOLOGIEARTEN DER WOHNGEBÄUDE

Ratzeburgs Wohnbebauung besteht vorwiegend aus Einfamilienhäusern, die sich großflächig rund um die Bundespolizeidirektion und in Neubaugebieten südwestlich und südöstlich des Sees verteilen. In der Nähe des Bahnhofes befindet sich ein Mehrfamilienhausgebiet. Vereinzelt befinden sich im restlichen Stadtgebiet kleine Gebiete mit Reihen- und Mehrfamilienhäusern. Die Altstadt hingegen wird von Geschosswohnungsbau in klassischer Blockrand-Bebauung geprägt. Einzig in Domnähe befinden sich auch andere Typologien. Auffällig ist, dass an den Seeuferbereichen fast keine Wohnnutzung stattfindet.



Abb. 14: Verteilung der Typologiearten, o.M.

SANIERUNGSZUSTAND DER WOHNGEBÄUDE

Die Mehrheit der Gebäude in Ratzeburg ist energetisch in einem schlechten Zustand. 47,1% aller Gebäude sind teilweise modernisiert und 30,4% der Gebäude sind nicht modernisiert. Somit besteht in der Sanierung dieser Gebäude ein großes Potential für Energiesparmaßnahmen. In den Neubaugebieten im Südwesten und Südosten befinden sich hauptsächlich Einfamilienhäuser, die eine gute Energiebilanz vorweisen.

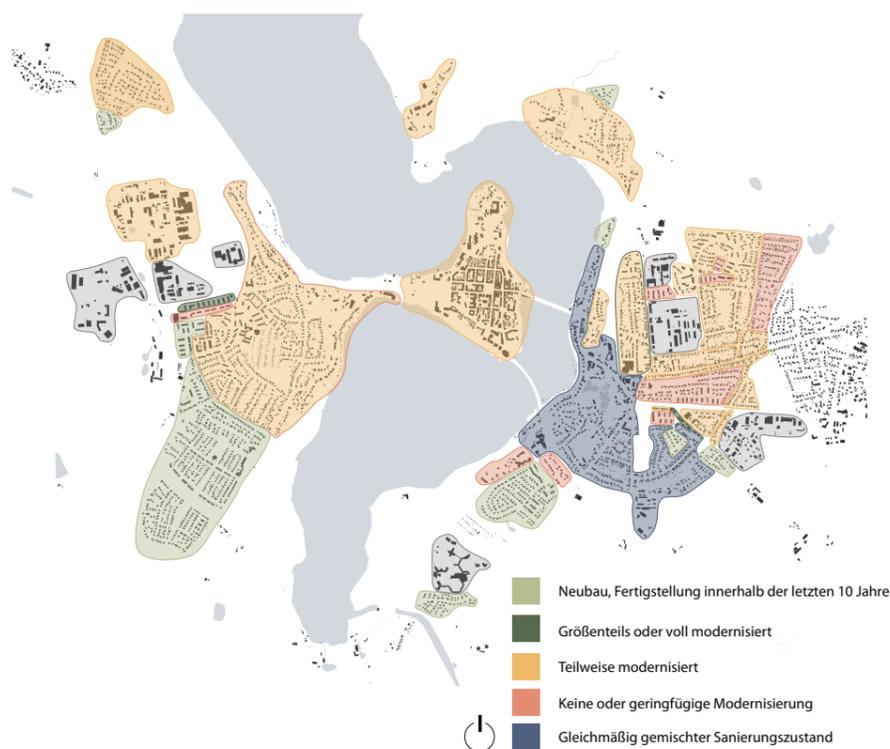
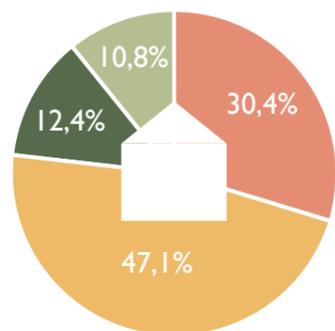


Abb. 15: Sanierungszustand der Wohngebäude in Ratzeburg, o.M.

SWOT-ANALYSE



SYNTHESE-DIAGRAMM



1.3 | MOBILITÄT UND VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Ratzeburg zeichnet sich in seiner geografischen Lage durch eine Verortung entlang des Dreiecks zwischen Lübeck, Lüneburg und Hamburg aus. Auch im Landkreis selbst begünstigt die räumliche Nähe zu Mölln Mobilitätsentwicklungen und Verkehrsströme. Die Stadt ist dabei sowohl Ziel von Pendler:innen, als auch Wohnort für Menschen, die in die umliegende Region pendeln sowie derer die vor Ort leben und arbeiten. Die verkehrliche Situation Ratzeburgs wird stark durch die Dreiteilung der Stadt geprägt. Der Insel kommt hierbei als zentrales Verbindungsstück eine elementare Rolle zu, welche durch intensiven Durchgangsverkehr sowie erhöhte Lärmbelastungen geprägt wird.

Ratzeburg liegt im größeren Kontext mit seiner westlichen Stadtgrenze an der B207 und verfügt nördlich des Siedlungsgebiets über eine Nähe zum Anschluss an die A20. Die B208 führt hingegen direkt durch das Stadtzentrum und verbindet die beiden Stadtteile St. Georgsberg und Vorstadt-Dermin mit der Insel über zwei Brücken. Die Mittelstadt befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Ratzeburger See und circa 20 Kilometer südlich des Flughafens von Lübeck.

Der Umweltverbund setzt sich im Stadtgebiet aus einem zweigleisigen Bahnhof, dem Stadt-, Regional- und Schulbusverkehr, einem StadtAuto-Angebot sowie verschiedensten Rad- und Fußwegeverbindungen zusammen. Insgesamt lässt sich somit feststellen, dass für eine zukünftige Verkehrsentwicklung und -planung nicht nur die stärkere Förderung des Umweltverbundes von Bedeutung ist, sondern auch einer quantitativen und qualitativen Anpassung des Infrastruktursystems, welches den motorisierten Individualverkehr entlasten kann.

Wie bewegt sich der Kreis vorwärts?

Der Kreis Herzogtum-Lauenburg und somit inkludiert die Kleinstadt Ratzeburg legt über 50% der anfallenden Wegstrecken mit dem Auto, als Fahrer oder Mitfahrer, zurück. Nur 40% des Verkehrsaufkommens lässt sich auf den öffentlichen Verkehr, das Fahrrad oder Fußgänger:innen zurückführen. Bei der Verteilung der Verkehrsleistung schneidet der Umweltverbund noch schlechter ab. Hier wird ein Vielfaches der Wegstrecken mit dem eigenen Auto zurückgelegt. Lediglich 23%

lassen sich auf die deutlich nachhaltigeren Alternativen zurückführen.

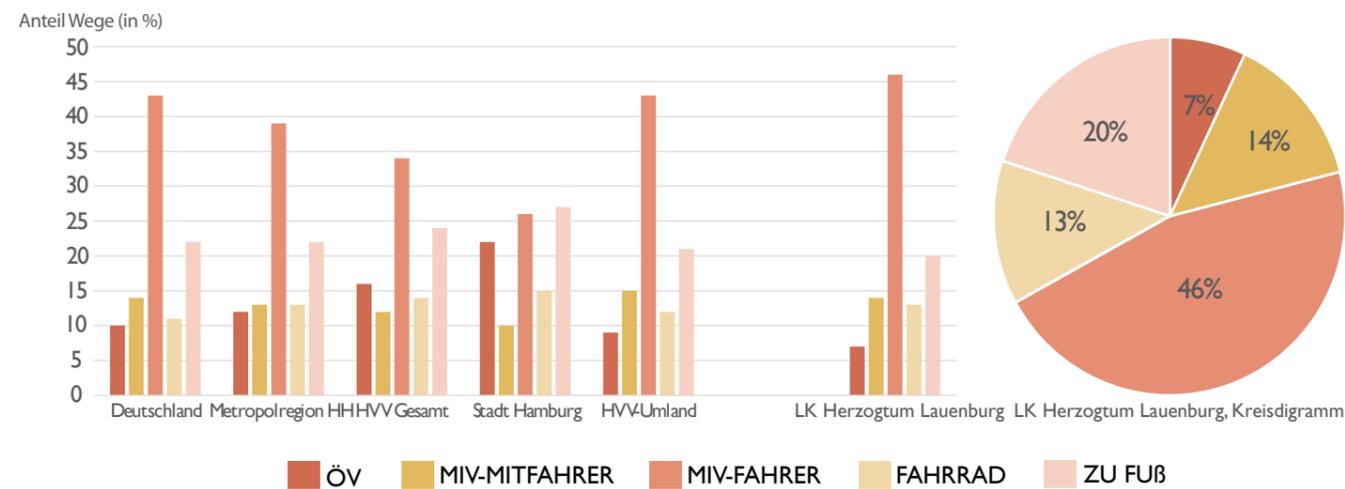
Im Vergleich zu Deutschland liegt der Kreis somit von der prozentualen Verteilung nicht deutlich anders als der Bundesdurchschnitt oder das HVV-Umland. Betrachtet man hingegen die Kennziffern der gesamten Metropolregion Hamburg ist bereits ersichtlich, dass der Anteil der Wege, die mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden, im Kreis deutlich schlechter abscheidet. Signifikant ist der Unterschied hingegen zur Stadt Hamburg. Hier wird deutlich, dass der Kreis Herzogtum-Lauenburg ein klares Defizit an Angeboten für Wegstrecken mit dem öffentlichen Verkehr aufweist. Zudem lässt sich aus der weniger starken Verdichtung der Stadträume schließen, dass Strecken mit dem Rad oder zu Fuß unattraktiver sind, als zum eigenen PKW zu greifen.

Wie ist Ratzeburg im Kreis vernetzt und wie über die Kreisgrenzen hinaus?

Die Mittelstadt ist mit dem motorisierten Individualverkehr aus jeder größeren Stadt im Kreis Herzogtum-Lauenburg in maximal einer Stunde Fahrzeit zu erreichen. Die Aufwendungszeiten mit dem öffentlichen Verkehr variieren hingegen stark. Während man in Mölln und Büchen mit einer Bahnverbindung in kurzer Zeit ankommt, gelangt man in die anderen Städte nur über Buslinien und oder mehrere Umstiege. Das Fahrrad ist lediglich für Mölln und Berkenthin eine realistische Alternative, wenn nicht über eine Stunde Fahrtzeit aufgewendet werden möchte.

Ähnlich sieht die Verbindung in die nächstgrößeren Städte außerhalb des Landkreises aus. Die Fahrt mit dem Auto liegt bei maximal eineinhalb Stunden. Der öffentliche Verkehr schneidet aufgrund vorhandene Bahn- oder (Direkt-)Busverbindungen etwas besser ab. Besonders Lübeck und Lüneburg sind ohne Umstiege unkompliziert mit der Regionalbahn zu erreichen. Aber auch Hamburg ist mit knapp über einer Stunde Fahrtweg in guter Entfernung für Arbeits- oder Freizeitwege. Das Fahrrad ist in dieser Kategorie, trotz teilweise vorhandener Radfern- und Radschnellwegen, keine Option für regelmäßige Wege.

MODAL SPLIT: HERZOGTUM LAUENBURG IM VERGLEICH



Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD), Regionalbericht Metropolregion Hamburg und HVV

WEGSTRECKEN INNERHALB DES KREISES

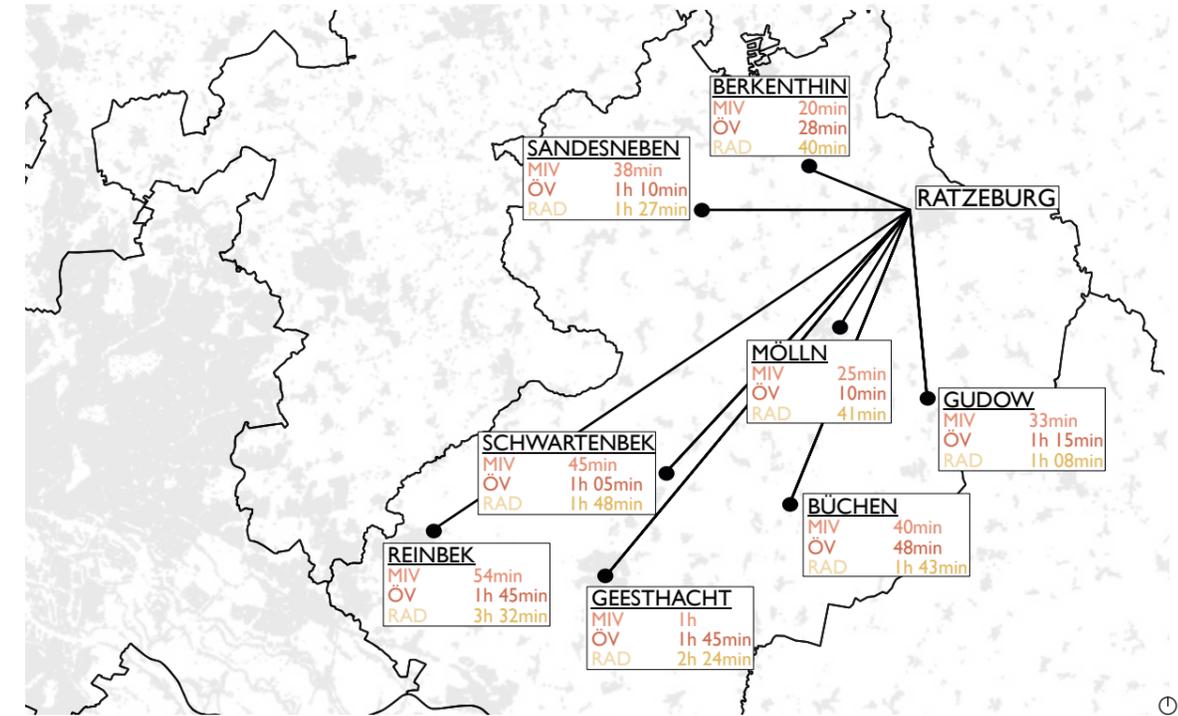


Abb. 16: Reisedauer zu Kommunen im Kreis Herzogtum Lauenburg, o.M.

WEGSTRECKEN ZU DEN NÄCHSTEN ZENTREN

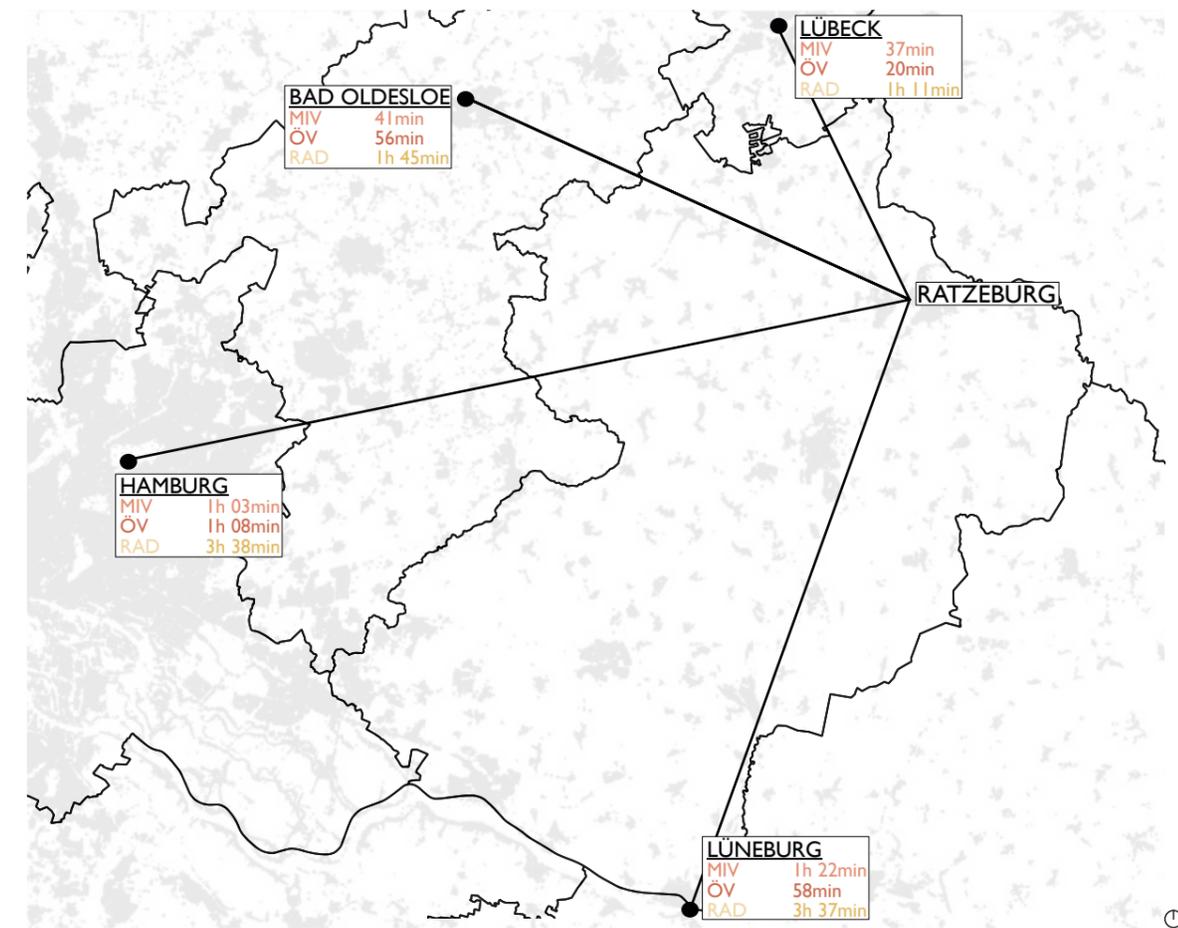


Abb. 17: Wegstrecken zu den nächsten Zentren, o.M.

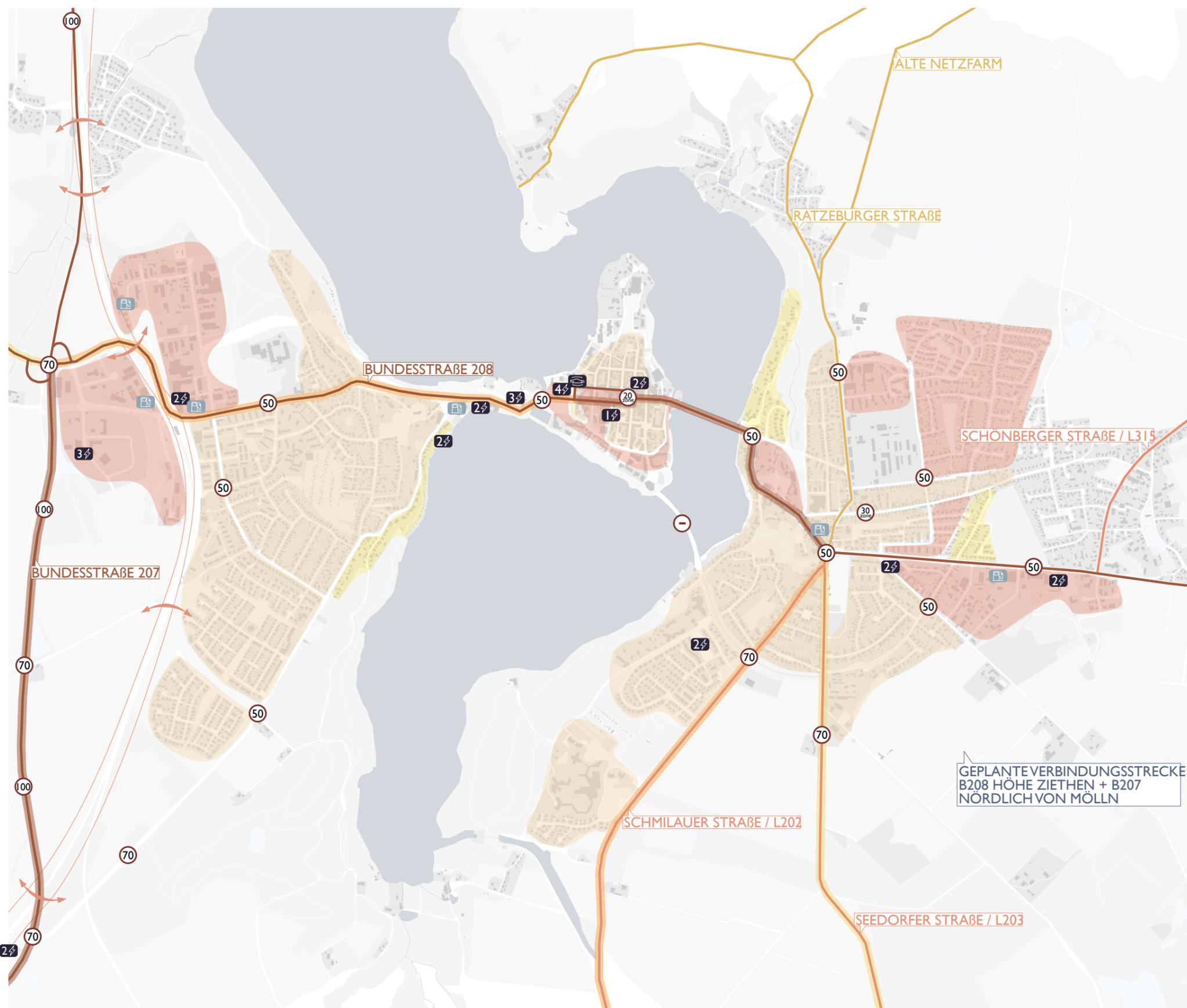


Abb. 18: Verkehrsnetz Motorisierter Individualverkehr Ratzeburg, 1:20.000

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Der motorisierte Individualverkehr nimmt in Ratzeburg eine zentrale Rolle bei der Verkehrsmittelwahl ein. Besonders die, durch die Stadt verlaufende, B208 ist hier Hauptwegführung und parallel eine Herausforderung für die Lärm- und Verkehrsflusssituation. Darüber hinaus befinden sich alle Tank- und Lademöglichkeiten an oder in unmittelbarer Nähe zu dieser Bundesstraße. Erschwerend hinzu kommt die Dreiteilung der Kreisstadt, welche den innerörtlichen sowie den Durchgangsverkehr gezwungenermaßen über die Insel leitet. Mittelfristig ist daher der Bau einer Ortsumgehungsstraße geplant, welche das Stadtzentrum entlasten soll.

Abseits dieser Verkehrsschneise sind vor allem in den Wohngebieten beruhigende 30er-Zonen, teilweise auch Spielstraßen, ausgeschrieben, welche ihre Drosselung in Richtung des Ortsrandes aufheben. Neben einem Angebot für Car-Sharing über den Partner StattAuto (2 Fahrzeuge), sind bislang keine weiteren Sharing-Alternativen für den Verkehr ansässig.

- Bundesstraße
- Landstraße
- Kreisstraße
- - - geplante Ortsumgehungsstraße
- 50 Geschwindigkeitsbegrenzung
- 7 vorwiegend Verkehrsberuhigter Bereich
- 30 vorwiegend 30er-Zone
- 50 vorwiegend keine Geschwindigkeitsbegrenzung (innerorts)
- Frequentierung zu Stoßzeiten
- Querungsmöglichkeit Bahnschiene
- Tankstelle
- E-Auto Ladestation (Anzahl)
- StattAuto Car-Sharing



Abb. 19: Verkehrsnetz Rad- und Fußverkehr Ratzburg, 1:20.000

RAD- UND FUßVERKEHR

Die Rad- und Fußwegverbindungen sind in der Kleinstadt ebenfalls ein Argument für den bislang dominanten motorisierten Verkehr. Neben vereinzelt gut ausgebauten und getrennten Wegführungen, sind vielerorts keine oder nur geteilte Radsysteme installiert. Diese Engpässe sorgen für eine sinkende Verkehrssicherheit und unattraktive Streckenverbindungen. In Teilbereichen sind ebenfalls Netzlücken aufzuweisen. Neben dem täglichen Netz liegt der Radfernweg von Hamburg nach Rügen im Stadtgebiet sowie wassernahe Wanderrouten.

Auch eine qualitative Ausstattung von Räumen zum Anreizen des nichtmotorisierten Verkehrs findet kaum statt. Neben Ladepunkten für E-Bikes auf der Insel, ist eine Reparaturstation östlich dieser zu finden. Abseits der quantitativen Infrastruktur ist auch die Qualität in einigen Arealen herausfordernd. So sorgen beispielsweise unebene und unübersichtliche Situationen für Schwierigkeiten eingeschränkter Personen.

- getrennter Rad- und Fußweg
- gemeinsamer Weg o. Fußweg mit freigegebenem Radverkehr
- Fußweg und Fahrradstreifen auf der Fahrbahn
- Fußweg und keine Regelung zum Radverkehr (Ausweichen auf Straße)
- keine Wegeführung (Netzlücke)
- Radfernweg
- beliebte Wander-/ Spazierrouten (Fuß und Rad, vor allem unbefestigt)
- Frequentierung zu Stoßzeiten
- Querungsmöglichkeit Bahnschiene
- E-Bike Ladestation
- öffentliche Rad-Reparaturstation



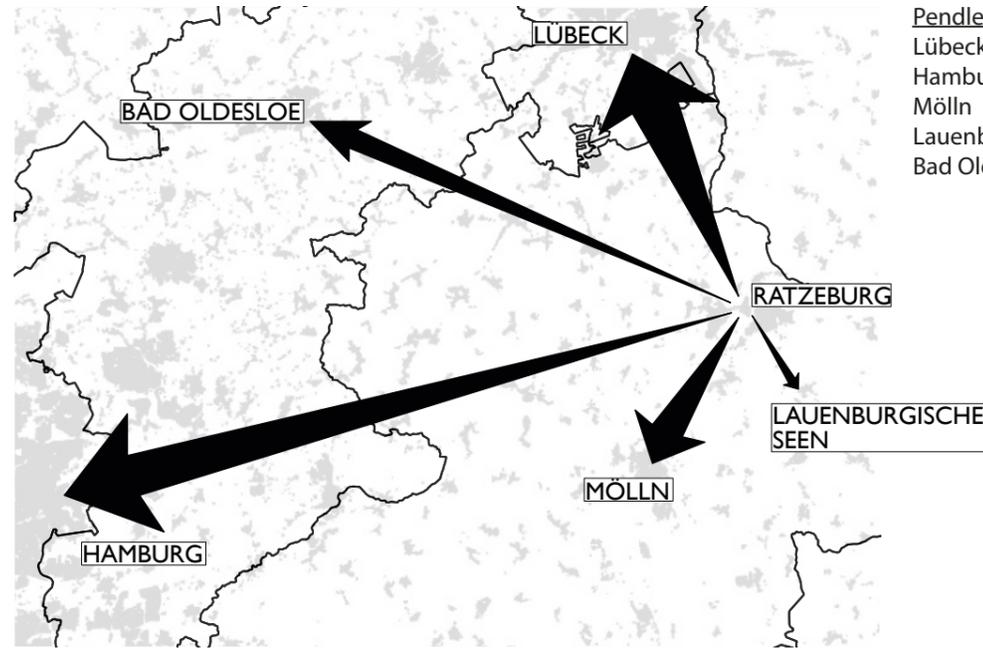
ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Der öffentliche Verkehr Ratzburgs wird über den im Westen des Stadtgebiets liegenden Bahnhof sowie Stadt-, Regional- und Schulbuslinien geregelt. Der Bahnhof bespielt dabei mit zwei Gleisen die Regionallinie 83, die stündlich zwischen Kiel und Lüneburg verkehrt. Neben einem Park and Ride Parkplatz mit rund 50 Stellplätzen, ist seit Januar 2022 eine Bike and Ride Sammelschließanlage für 48 Räder im direkten Bahnhofsumfeld verfügbar. Weitere Verbindungsmöglichkeiten werden durch das stadtinterne Busangebot geschaffen. Während die Wohngebiete überwiegend gut an die Buslinien angebunden sind, ist im nord-westlichen Gewerbegebiet sowie in die angrenzenden Gemeinden ein Defizit zu vermerken. Besonders abseits von Regel- und Schulzeiten kann es hier zu langen Wartezeiten oder zum Fehlen von Verbindungen kommen. Auch innerhalb der Wohngebiete sind die Taktungen der Haltepunkte in Betracht zu ziehen.

- Bahnhof
- Bahnhof-Radius 0,5/ 1/ 2km
- Bahnlinie
- Bushaltestelle (Stadtverkehr)
- Haltestellen-Radius 100/ 200/ 300m
- Buslinie (8501, 8502, 8750, 131, 8790, 74)
- 8700 Regionalbusverkehr
- 8712 Schulbusverkehr
- B+R Park and Ride/ Bike and Ride

Abb. 20: Verkehrsnetz Öffentlicher Personennahverkehr Ratzburg, 1:20.000

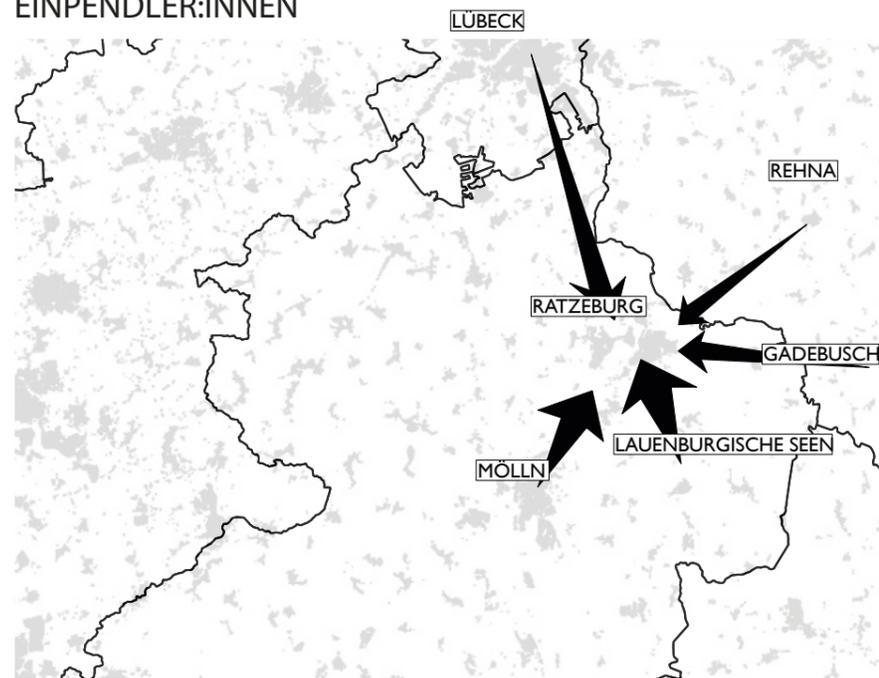
AUSPENDLER:INNEN



Pendler:innenziel (Anzahl)	
Lübeck	735
Hamburg	457
Mölln	451
Lauenburgische Seen	142
Bad Oldesloe	73

Abb. 21: Pendelströme aus Ratzeburg, o.M.

EINPENDLER:INNEN



Pendler:innenherkunft (Anzahl)	
Lauenburgische Seen	679
Mölln	447
Lübeck	284
Rehna	259
Gadebusch	214

Abb. 22: Pendelströme nach Ratzeburg, o.M.

Ratzeburg fungiert für viele Menschen aus den kleineren, umliegenden Gemeinden und Dörfern als Arbeitsstandort. Nicht nur Einrichtungen wie das Krankenhaus, Verwaltungsbehörden oder Schulen ziehen Arbeiter:innen an, sondern ebenfalls die Tourismusbranche. Auch die gute Erreichbarkeit durch die B207 und B208 sowie die naheliegende Bahnbindung sind Anzugspunkte. Gleichzeitig ist Ratzeburg eine beliebte Wohnstadt für Menschen, die in größeren Städten der Umgebung arbeiten. Die Nähe zu Lübeck und Hamburg bietet die Chance ruhiges Wohnen mit dem Job in der Großstadt zu verbinden.

Laut Bundesagentur für Arbeit pendelten im Jahr 2023 4.516 Personen nach Ratzeburg, während 3.581 einpendelten. Durch 1.777 Binnenpendler:innen, entsteht eine tägliche Pendlerbewegung von 9.874 Arbeitnehmer:innen. Im Vergleich zum Landkreis (2023: Einpendler:innen (19.507), Auspendler:innen (49.131), Binnenpendler:innen (31.655)) wird deutlich, dass Ratzeburg mit einem Pendler:innensaldo von +935 deutlich besser aufgestellt ist als der Kreis an sich (Pendler:innensaldo von -29.624).

Quelle: Geoportal MRH, Pendlerströme

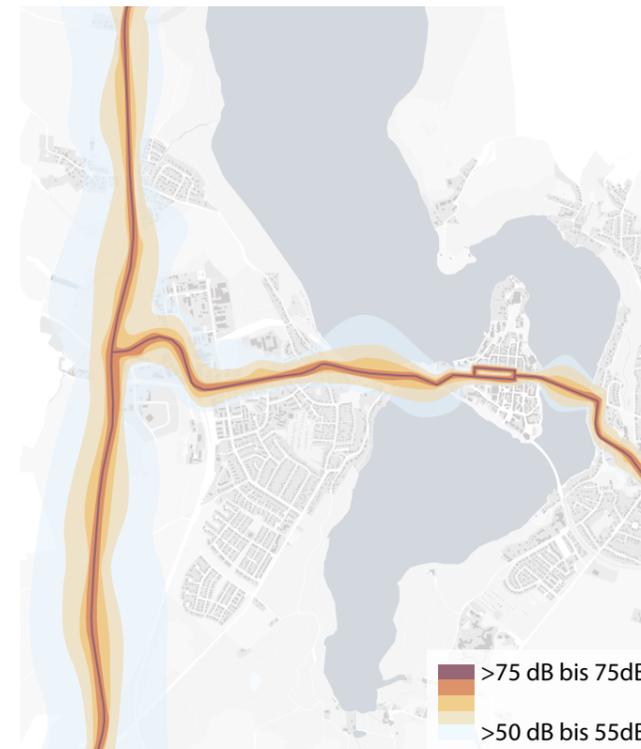


Abb. 23: Lärmkarte Ratzeburg, o.M.

LÄRMBELASTUNG DURCH DIE B208

Der starke Durchgangsverkehr auf der Insel von Ratzeburg sorgt für eine durchaus zu vermerkende Lärmbelastung im Stadtraum. Diese mindert, vor allem in unmittelbarer Straßennähe, die Aufenthaltsqualität von öffentlichen Räumen. Auch weiter ausfächernde Belastungen auf unbebaute oder Wasserflächen hemmt die Entwicklung straßennaher Aufenthaltsräume. Dennoch ist vor allem im Stadtzentrum zwar durchaus die Lärmbelastung anzumerken, diese wird aber weniger durch schnell fahrende Fahrzeuge hervorgerufen als durch die hohe Rate an Fahrer:innen. Die geplante Ortsumgehung könnte dahingehend für Entlastung sorgen.

PFÖRTNERAMPEL

Um den starken Durchgangsverkehr zu regulieren und das Stadtzentrum zu entlasten, steuern seit 2014 zwei Pfortnerampeln den Verkehrsfluss über die historische Altstadt. In Stoßzeiten wird der PKW-Verkehr über die „südliche Sammelstraße“ auf weniger empfindliche Bereiche verlagert. LKW und der öffentliche Nahverkehr werden mittels intelligenter Sensorik priorisiert über den Markt geführt. Mittelfristig soll mit dem Bau der Ortsumgehungsstraße der LKW-Verkehr komplett aus dem Zentrum verbannt werden.

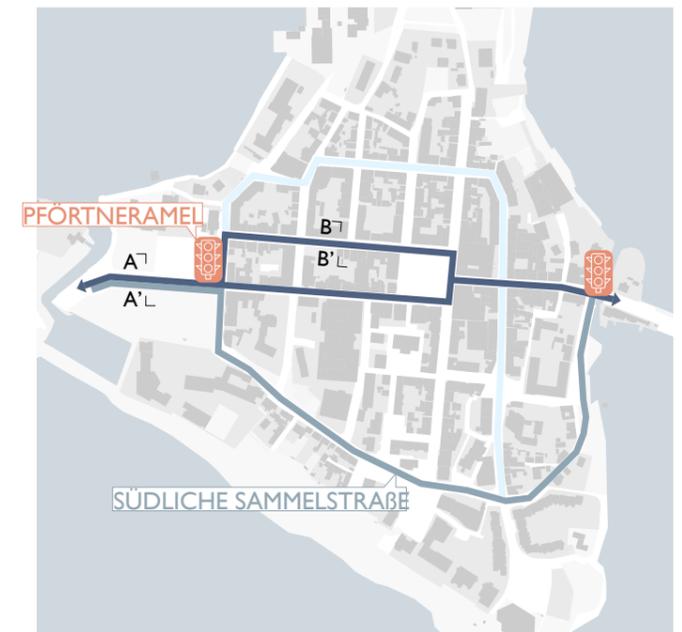


Abb. 24: Darstellung des Systems Pfortnerampel, o.M.

BEISPIELHAFTER STRAßENSCHNITTE UNTER DEN LINDEN, B208, BUSHALTESTELLE DEMOLIERUNG



TÖPFERSTRASSE, B208, EINBAHNSTRASSE



PARKSITUTATION AUF DER INSEL

Das Parksystem in Ratzeburg, mit Fokus auf die Altstadtinsel, wurde unter Berücksichtigung der vielfältigen Anforderungen von Bewohner:innen, Berufspendler:innen und Tourist:innen konzipiert. Das Parkangebot auf der Altstadtinsel ist vielfältig und verteilt sich flächig. Das straßenbegleitende Parken stellt dabei das zentrale Element dar und ist sowohl entlang der Haupt- als auch Nebenstraßen verfügbar. Das Parksystem wird ergänzt durch zahlreiche gebührenpflichtige Parkplätze, die den Großteil der Flächen ausmachen. Darüber hinaus stehen kostenfreie oder unregulierte Parkmöglichkeiten zur Verfügung, die insbesondere Anwohner:innen und Kurzzeitbesucher:innen eine flexible Nutzung der Infrastruktur ermöglichen. Zur Förderung einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität wurden an einigen Parkplätzen auf der Altstadtinsel Ladestationen installiert.

Ein weiteres zentrales Element ist das Park-and-Ride-System (P+R) am Bahnhof. Es ermöglicht Pendler:innen einen einfachen Wechsel auf den öffentlichen Nahverkehr und entlastet den innerstädtischen Verkehr. Jedoch ist die Anzahl an Stellplätzen auf 51 begrenzt. Ergänzend dazu stehen auf der Altstadtinsel spezielle Stellplätze für Wohnmobile und Busse zur Verfügung, wodurch der touristische Charakter der Stadt gefördert und auch größere Fahrzeuge berücksichtigt werden. Die zentralen Stellflächen sind der Parkplatz "Unter den Linden" mit etwa 94 Stellplätzen und der Parkplatz "Schloßwiese" mit 117 Stellplätzen. Beide sind kostenpflichtig und aufgrund ihrer zentralen Lage gut geeignet für Tourist:innen.

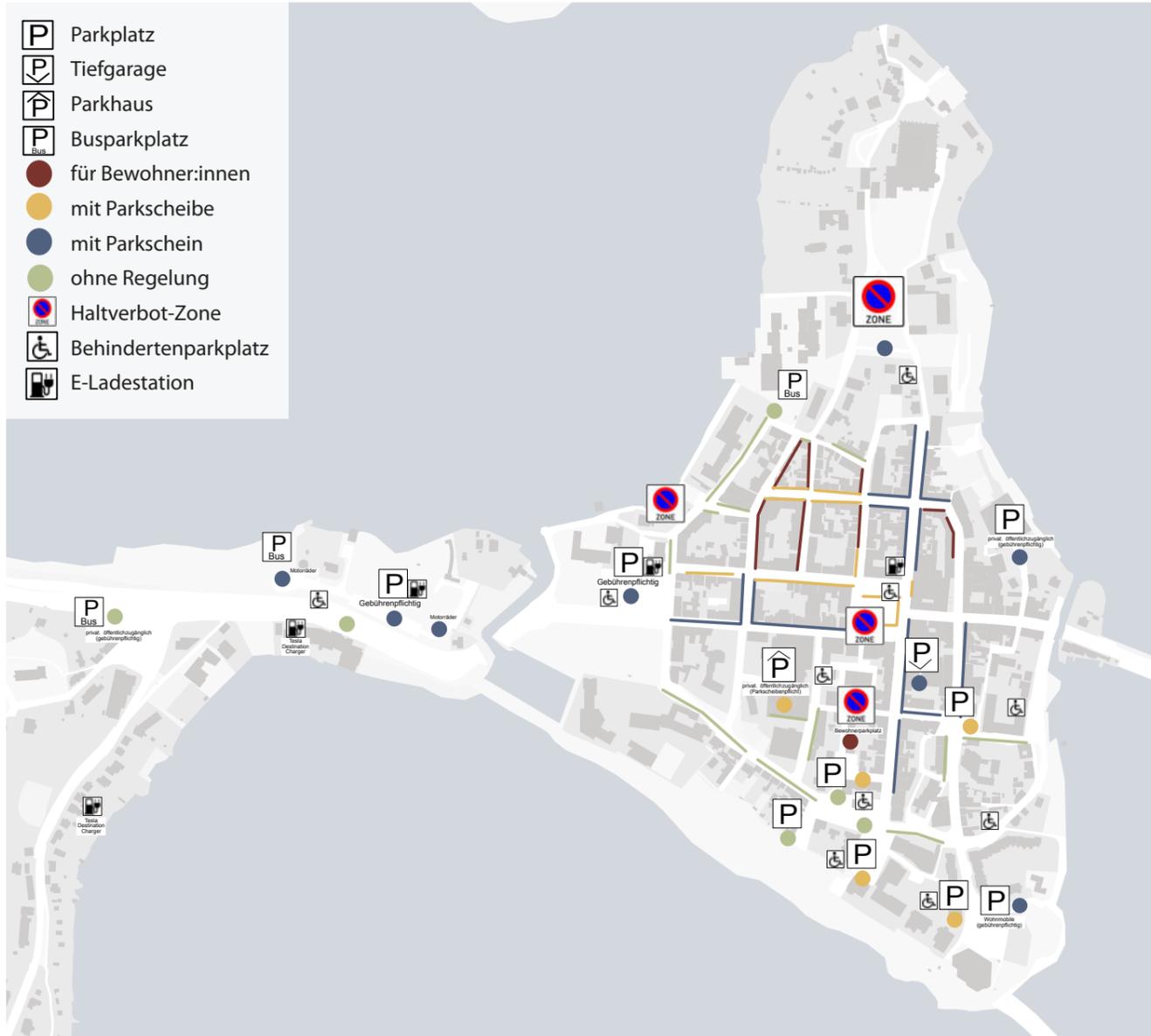


Abb. 25: Parkangebote in Ratzeburg, 1:7.500

BARRIEREFREIE ZUGÄNLICHKEIT AUF DER INSEL



Abb. 26: Barrierefreiheit Zugänglichkeit der Insel, 1:7.500

Ratzeburg hat durch seine topografische Lage sowie seine Historie mit Herausforderungen in Hinblick auf ein barrierefreies Stadtbild zu kämpfen. Neben Steigungen und Höhenunterschieden sind auch die Untergründe, vor allem auf der Altstadtinsel, ein Hindernis. Dies wird schon daran deutlich, welche Schwierigkeiten auf eine Person zukommen, die einen ausgeschriebenen Stadtrundgang im einfachen Rollstuhl zurücklegen möchte. Auf der Insel sind mehrere WCs zu finden, die barrierefrei oder barrierearm zugänglich sind oder über einen EURO-Schlüssel geöffnet werden könne. Auch abseits dieser Kategorien bemüht sich die Stadt an einem inklusiven Stadtgefüge. So sind beispielsweise neue Bushaltestellen barrierefrei gestaltet und es wird vor allem auf Niederflerbusse zurückgegriffen.

„Aktionsplan Inklusion“
Im Dezember 2023 wurde der „Aktionsplan Inklusion“ beschlossen, welcher Hindernisse identifiziert und einen Maßnahmenkatalog bereitstellt, der auf den Abbau von Barrieren in städtischen Einrichtungen und Liegenschaften abzielt. Bei der Aufstellung des von 2024 bis 2028 gültigen Aktionsplans wurde gemeinsam mit Betroffenen ein Konzept erarbeitet, welches auf unterschiedlichen Ebenen Gebäude, Freizeitanlagen, Bildungseinrichtungen und vieles mehr angeht. Durch die Initiative erhofft sich die Stadt ebenfalls mehr Bewusstsein für das Themenfeld zu generieren und andere Sektoren und Stadtakteure zu mehr Barrierefreiheit zu aktivieren. Dies ist auch ein wichtiger Schritt in Richtung der Vorbereitung auf den demographischen Wandel Ratzeburgs.



SYNTHESEKARTE

Die Stadt Ratzeburg weist sowohl Potenziale als auch Herausforderungen in ihrer Verkehrs- und Stadtstruktur auf. Zu den Potenzialen zählt die hohe Attraktivität für Berufspendler:innen, die durch eine gute Anbindung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in den Wohngebieten, sowie die überregionale Erreichbarkeit durch den Bahnhof und den ZOB im Westen gewährleistet wird. Ein weiterer positiver Aspekt ist die geplante Ortsumgehung, welche eine Entlastung des innerstädtischen Verkehrs sowie eine Steigerung der Lebensqualität zur Folge haben kann.

Andererseits gibt es wesentliche Defizite. Der Durchgangsverkehr in Kombination mit den Pflastersteinen auf der Insel führt zu erheblichen Lärmmissionen, welche trotz Maßnahmen wie der Pfortnerampeln weiterhin ein Problem darstellen. Des Weiteren führt das verstärkte Verkehrsaufkommen, insbesondere zu den Stoßzeiten, regelmäßig zu Staus. Die Dreiteilung der Stadt – mit Wohngebieten, Arbeitsplätzen und der Altstadtinsel – sowie die Wasserflächen erschwert den Verkehrsfluss und verstärkt die zuvor genannten Probleme. Auch die Anbindung des ÖPNV weist Schwierigkeiten auf. Während Wohngebiete gut erreichbar sind, ist die Verbindung zu Gewerbegebieten, Schulen und umliegenden Gemeinden lediglich ausreichend.

- POTENZIALE**
- ÖV-Anbindung
- überregionale Anbindung
- gute ÖPNV-Anbindung
- ruhiges Gebiet
- geplante Ortsumfahrung
- exklusiver Radfernweg
- DEFIZITE**
- erhöhte Lärmmissionen
- Durchfahrtsverkehr
- erhöhtes Verkehrsaufkommen zu Stoßzeiten
- Wohn- & Arbeitsplatzwechsel
- schlechte ÖPNV-Anbindung
- Wasser als Grenze

Abb. 27: Synthese Karte Mobilität und Infrastruktur, o.M.



SWOT-ANALYSE

MOBILITÄT UND VERKEHRSINFRASTRUKTUR

	STRENGTHS STÄRKEN	WEAKNESSES SCHWÄCHEN	OPPORTUNITIES CHANCEN	THREATS RISIKEN
Motorisierter Individualverkehr	Gute & viele Parkmöglichkeiten Anbindung an A20 und Umland Pförtnerampeln Nähe zu Lübeck & Hamburg Attraktiv für Pendler:innen	Insel- und "Dorflage" Hoher Durchgangsverkehr (LKW & PKW) Abhängigkeit vom Kfz Verkehrsstau zu Stoßzeiten Hohe Lärmbelastung im Zentrum	Verkehrsberuhigung E-Mobilität fördern Lebensqualität erhöhen Lokale Versorgung/ Infrastruktur -> Fahrten Vermeiden	Zunehmende Verkehrsbelastung Immissionen/Emissionen Wenig (bürgerliches) Engagement/ Akzeptanz Zu hohe Kosten Lange Umsetzungszeit
Nicht motorisierter Individualverkehr	Nähe zu Rad/ - Wanderwegen Naturnähe Bestehender Tourismus	Teilw. Qualität, Zustand und Sicherheit Unübersichtliche Situationen Fehlende Durchgängigkeit/ Beschilderung Zu wenig Raum	Fuß/ - Radwege ausbauen Tourismus fördern Bike + Ride	Veränderung gesellschaftlicher Trends Geringe Nutzung Lange Umsetzungszeit
ÖPNV/ ÖV	Buslinien innerstädtisch vernetzt Schulbusse für umliegende Gebiete Attraktiv für Pendler :innen (Bahn) Haltestellenverteilung Erreichbarkeit (300m Radius)	Keine Direktverbindung nach HH (Bahn) & Viele ländliche Regionen (abs. Schulbus) Schlechte Anbindung Abs. Stoßzeiten/ Taktung mit langen Wartezeiten	Kooperation mit umliegenden Gemeinden fördern (neue Buslinien) Attraktiverer Lebensraum -> Zuziehen	Geringe Nutzung Zu hohe Kosten
Shared Mobility	2 StattAutos vorhanden	Kaum/ Keine Angebote (E-Scooter, Bikesharing, Carsharing)	Verkehrsentlastung Pilotprojekte	Wenig Nachfrage Zu großer Wettbewerb mit privatem Individualverkehr
Barrierefreiheit	Stadtkern mit barrierefreien Angeboten „Aktionsplan Inklusion“ Bürgerforum Niederflurbusse Barrierefreiheit-Bewusstsein beim Neubau	Kopfsteinpflaster/ Höhenüberwindungen Topografie Wenige Bewusstsein in der Vergangenheit	Neubauten barrierefrei errichten Bewusstsein für die Situation schaffen Fördermittel Inklusion	Wenige Nutzer:innen Hohe Kosten Langsame Umsetzung

Die Region verfügt über mehrere Vorteile, die sie besonders attraktiv machen. Dazu zählen eine gute Verfügbarkeit und Qualität von Parkmöglichkeiten sowie eine angenehme Anbindung die Autobahn und das umliegende Umland. Dies erleichtert nicht nur den Personenverkehr, sondern fördert auch wirtschaftliche Aktivitäten. Hinzu kommt die Nähe zu größeren Städten wie Lübeck und Hamburg, die eine wichtige Rolle für Pendler:innen und den regionalen Handel spielen. Auch das Verkehrsmanagement wird durch den Einsatz von Pförtnerampeln unterstützt, die dabei unterstützen, den Verkehrsfluss zu steuern und Staus zu verringern. Den Stärken stehen jedoch auch Schwächen gegenüber, welche die Entwicklung der Region beeinflussen. Die geografische Lage – oft als „Insellage“ oder „Dorfcharakter“ beschrieben – begrenzt die Flexibilität und das Wachstumspotenzial. Ein weiteres großes Problem ist der hohe Durchgangsverkehr, vor allem durch LKW und PKW, der die Straßen belastet und die Lebensqualität der Bewohner:innen beeinträchtigt. Zudem zeigt sich eine starke Abhängigkeit vom Auto. In Stoßzeiten führt das häufig zu Staus, die nicht nur Zeit und Nerven kosten, sondern auch die Umwelt belasten.

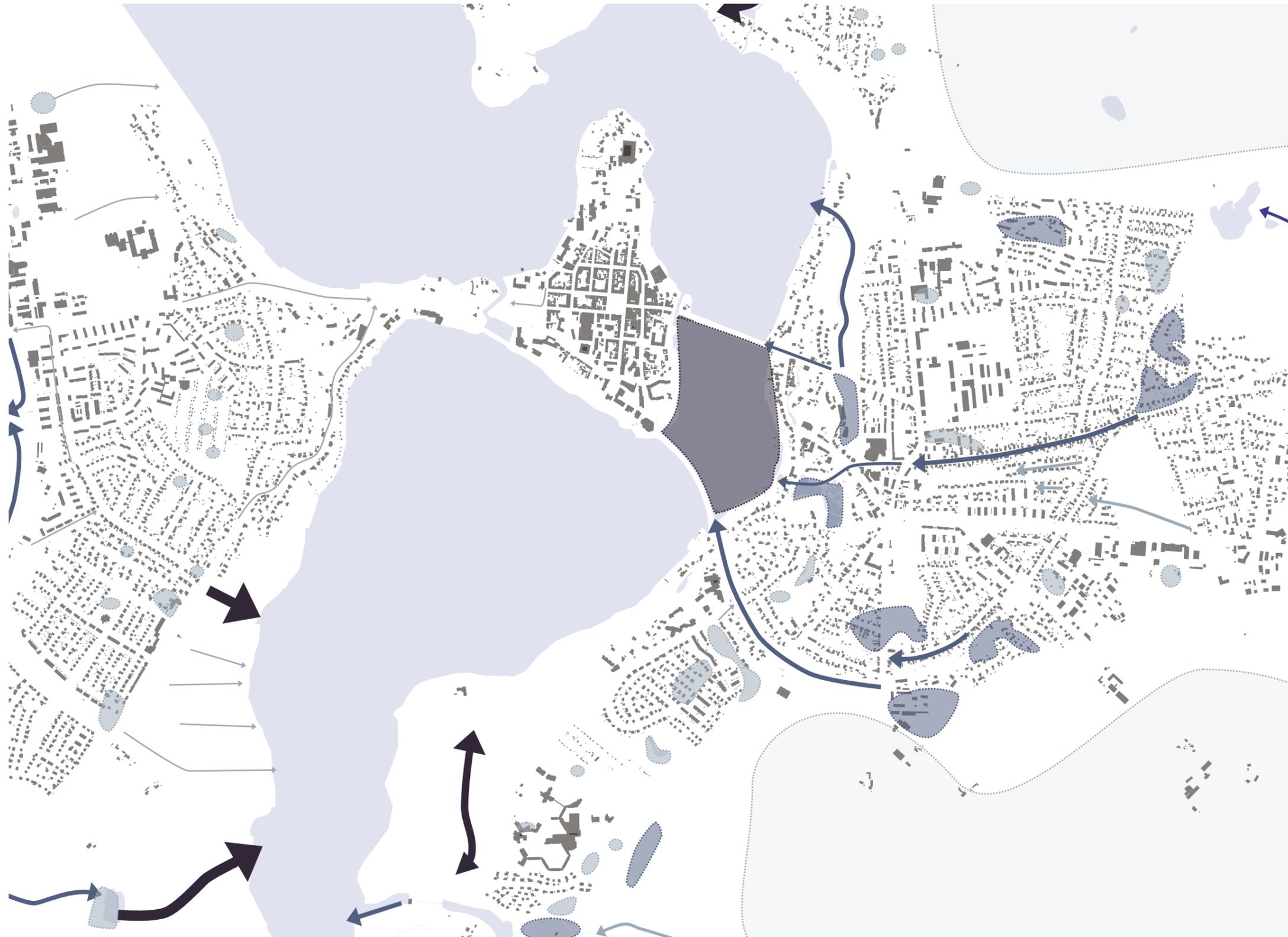
Trotz dieser Herausforderungen bietet die Region viele Möglichkeiten, um sich positiv weiterzuentwickeln. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen könnten die Lebensqualität der Menschen deutlich verbessern. Gleichzeitig eröffnet die Förderung von Elektromobilität eine Chance, den Verkehr umweltfreundlicher zu gestalten und die Region moderner und nachhaltiger aufzustellen. Auch eine bessere lokale Versorgung und Infrastruktur könnte dazu führen, dass weniger weite Fahrten nötig sind oder diese über den Umweltverbund geregete werden können. Natürlich gibt es auch Risiken, die berücksichtigt und eingedämmt werden müssen. Eine zunehmende Verkehrsbelastung könnte die angestrebten Besserungen konterkarieren. Zudem stellen steigende Emissionen eine Gefahr für die Umwelt und die Gesundheit der Menschen dar. Ein weiteres Risiko ist, dass wichtige Maßnahmen nicht die notwendige Akzeptanz in der Bevölkerung finden oder dass nicht genug Engagement vorhanden ist, um Veränderungen erfolgreich umzusetzen. Schließlich sind hohe Kosten eine potenzielle Hürde, die die Umsetzung nachhaltiger Projekte erschweren könnten.

ZUSAMMENFASSUNG

Gute, vielfältige Parkmöglichkeiten Überregionale Anbindung Nähe zu Lübeck und Hamburg ÖPNV und ÖV vernetzt S	Geographische Insellage Hoher Durchgangsverkehr Regelmäßige Verkehrsstaus Kaum Sharing-Angebote W
Verkehrsberuhigung Fuß/ - Radwege ausbauen Kooperation mit umliegenden Gemeinden Barrierefreiheit bei Sanierung & Neubau beachten O	Kosten Keine Nachfrage/ Nutzung Neue & andere Trends Wenig bürgerliche Akzeptanz T

1.4 | FREIRÄUME UND KLIMAAANPASSUNG

STARKREGEN- UND ÜBERFLUTUNGEN



Ratzeburg hat trotz seiner nahen Wasserlage kaum Problemstellen, was die Überflutung bei Starkregen angeht. Alleinig der kleine Kuchensee erfährt bei Starkregenereignissen einen höheren Pegel, dieser kann aber durch den großen Ratzeburger See leicht ausgeglichen werden. Zudem fließen die Zuströme die häufig auf Straßen verlaufen fast alle konsequent in den See, somit sind Ansammlungen auf bewohnten Grundstücken unwahrscheinlicher. Verbesserungen müssten allerdings auf der Ziethener Straße und dem Waldesruher Weg realisiert werden, um den Abfluss zu verbessern.

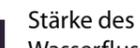
-   Stärke des Wasserflusses
-   Überflutungsbereich

Abb. 28: Starkregen- und Überflutungskarte, o.M.

HITZEINSELN UND VERSIEGELUNGEN



Abb. 29: Versiegelungs- und Hitzeinselkarte, o.M.

FREIRAUMAUSSTATTUNG

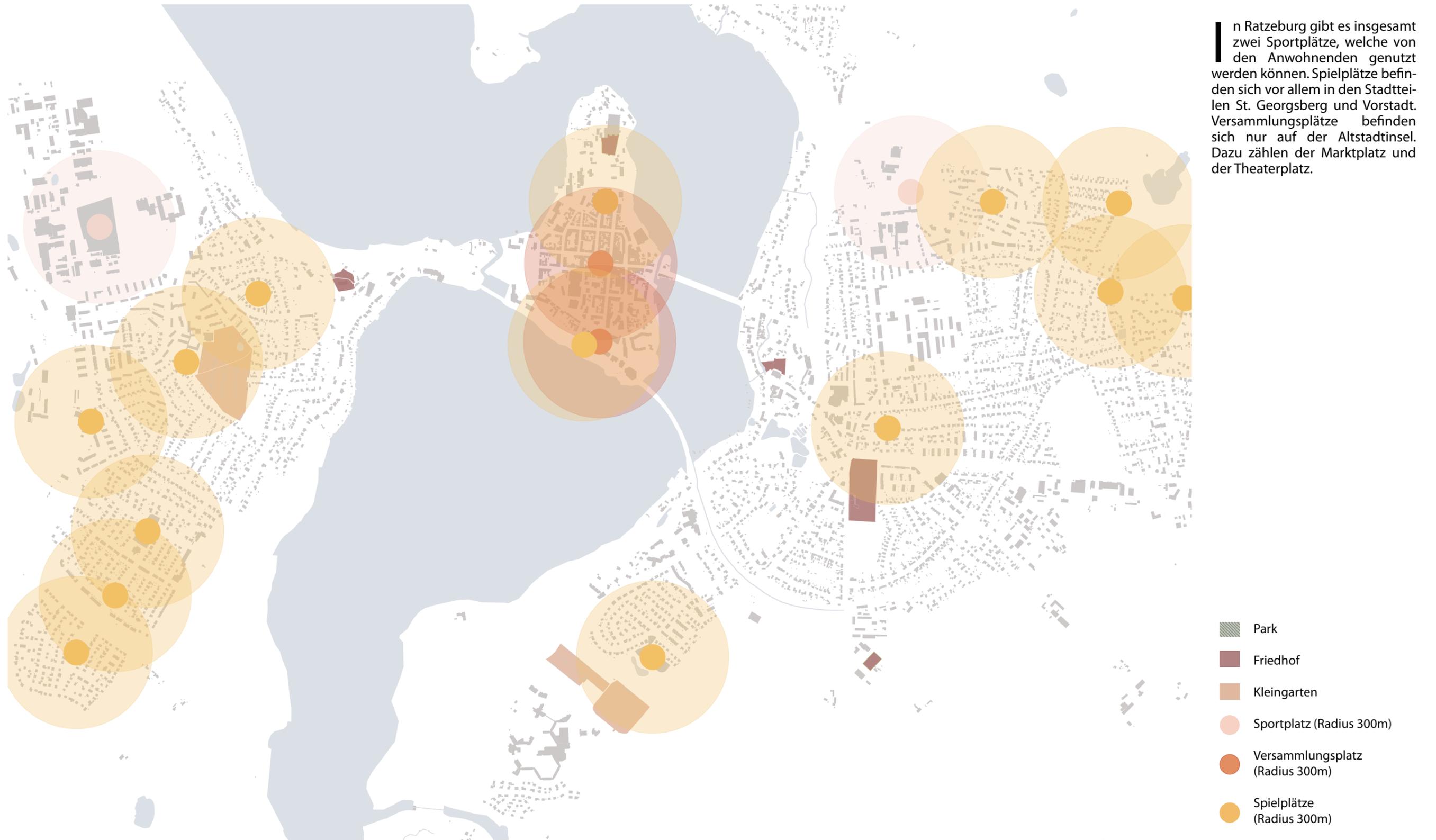


Abb. 30: Karte Freiraumausstattung, o.M.

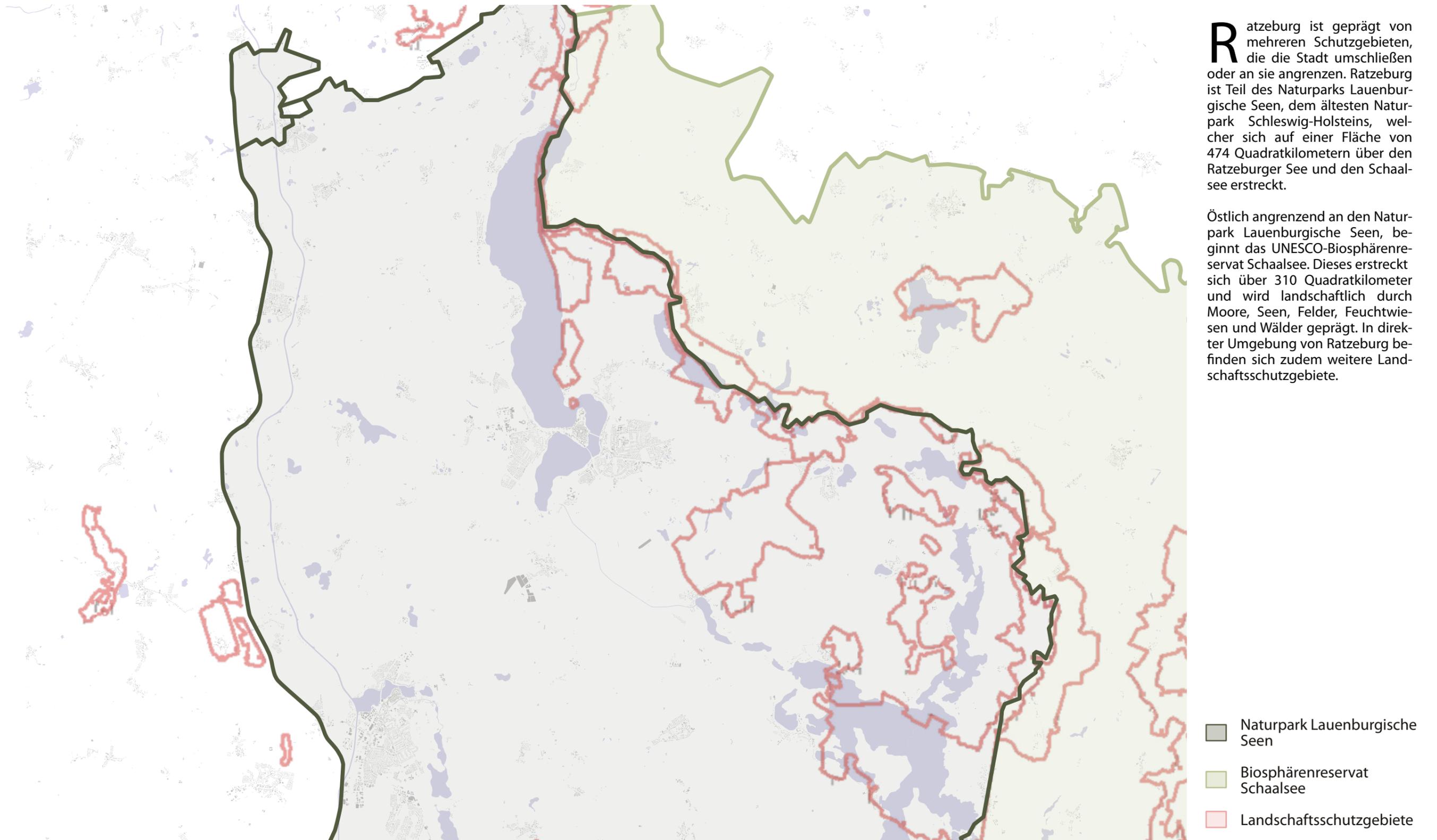
FREIRAUMVERNETZUNG, GRENZEN UND BARRIEREN



Grünflächen prägen das Stadtbild Ratzeburgs. Besonders prägend sind der Park im Südwesten sowie der Kurpark, welcher am südlichen Rand der Insel verläuft und die Promenade am Wasser bildet. Viele der Grünflächen verlaufen direkt am Wasser entlang und aufeinander zu und bilden somit ein großes Freiraum-Potenzial. Die Grünflächen bilden teilweise schon Verbindungen mit fortlaufenden Wanderwegen. Das Freiraum-Potenzial könnte ausgebaut werden, indem man die Vernetzung der Grünräume fortführt. Dadurch könnten die Aufenthaltsqualitäten am Wasser beispielsweise bis in die Wohngebiete hineingezogen werden, denn an wohnortbezogenem Freiraum mangelt es. Als Barriere wirkt das Wasser, im Besonderen die fehlende Landverbindung am nördlichen Teil der Insel. Darüber hinaus wirken die Bundesstraße 208 sowie die Bahnschienen als weitere Barrieren. Die Insel selbst kann auch als Barriere angesehen werden, indem sie die Stadtteile St. Georgsberg und Vorstadt voneinander trennt.

Abb. 31: Karte Freiraumvernetzung, Grenzen, Barrieren, o.M.

SCHUTZGEBIETE



Ratzeburg ist geprägt von mehreren Schutzgebieten, die die Stadt umschließen oder an sie angrenzen. Ratzeburg ist Teil des Naturparks Lauenburgische Seen, dem ältesten Naturpark Schleswig-Holsteins, welcher sich auf einer Fläche von 474 Quadratkilometern über den Ratzeburger See und den Schaalsee erstreckt.

Östlich angrenzend an den Naturpark Lauenburgische Seen, beginnt das UNESCO-Biosphärenreservat Schaalsee. Dieses erstreckt sich über 310 Quadratkilometer und wird landschaftlich durch Moore, Seen, Felder, Feuchtwiesen und Wälder geprägt. In direkter Umgebung von Ratzeburg befinden sich zudem weitere Landschaftsschutzgebiete.

Abb. 32: Karte Schutzgebiete, o.M.

SYNTHESE

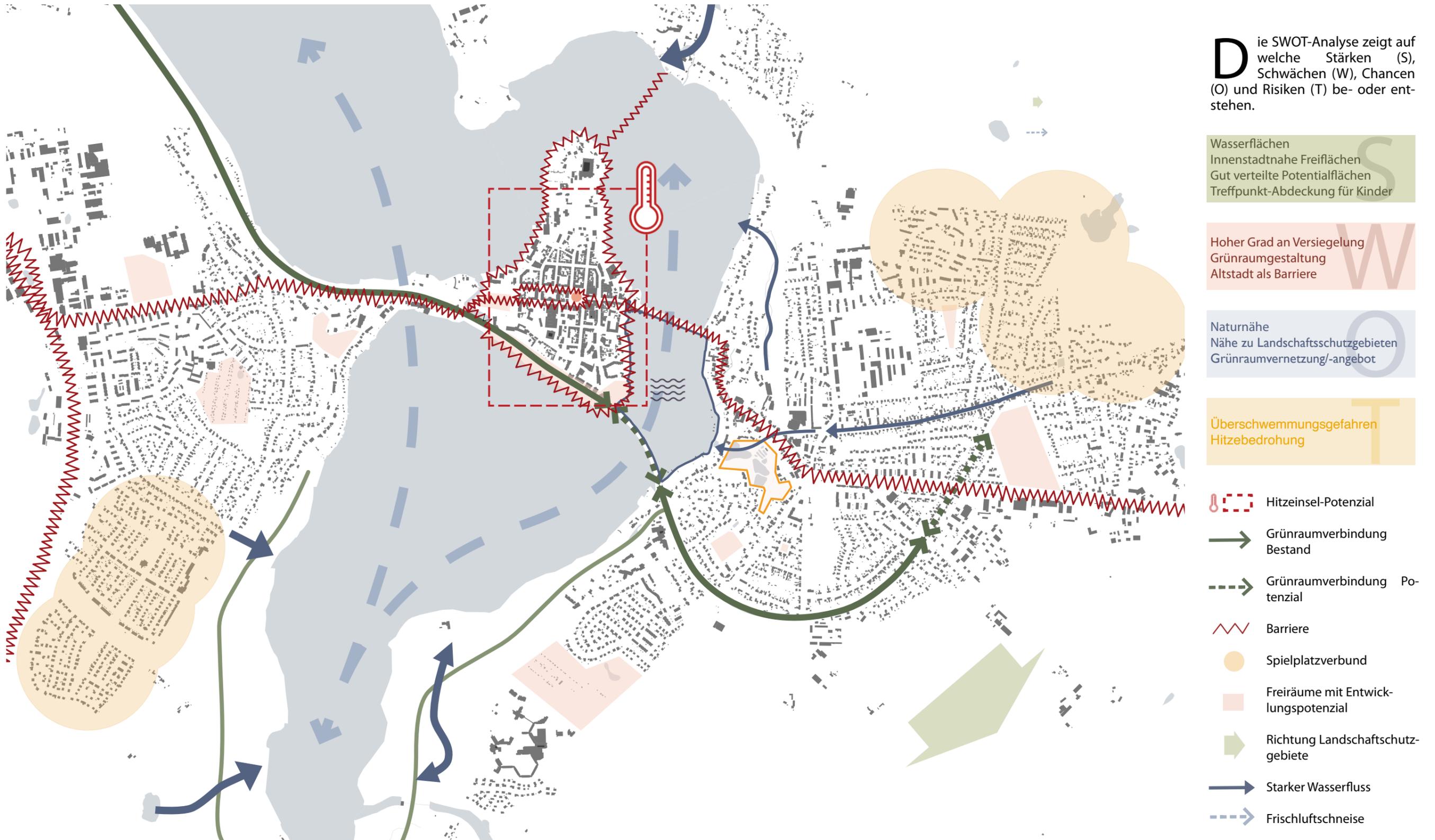
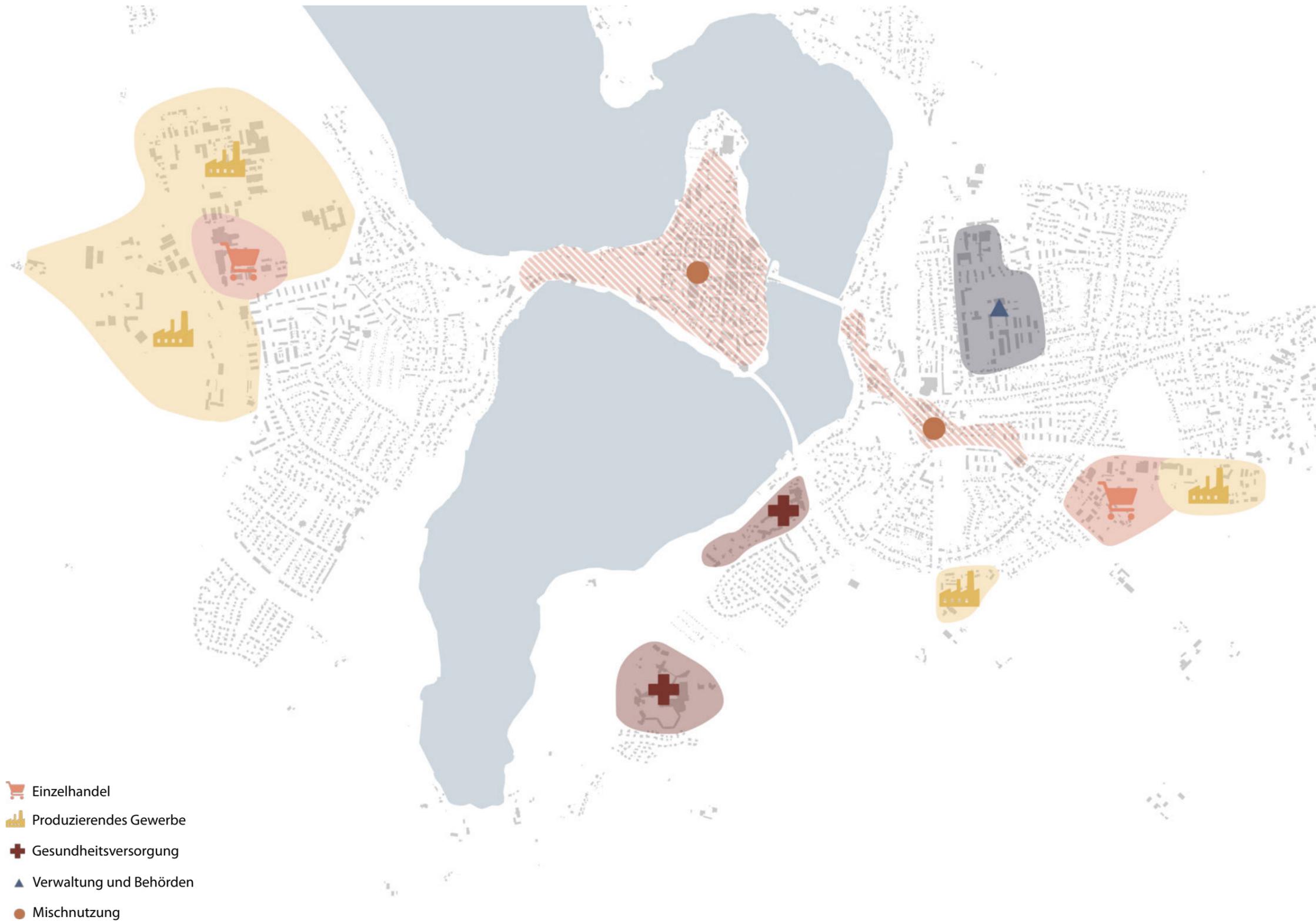


Abb. 33: Synthesekarte Freiraum und Klimaanpassung, o.M.

1.5 | WIRTSCHAFT UND GEWERBE

CLUSTERUNG GEWERBE | BRANCHENSTRUKTUR

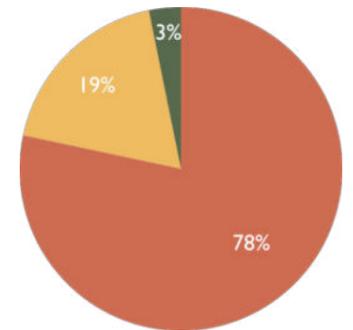


- Einzelhandel
- Produzierendes Gewerbe
- Gesundheitsversorgung
- Verwaltung und Behörden
- Mischnutzung

Ratzeburg verfügt über eine durchmischte Struktur bei Wirtschaft und Gewerbe, die unterschiedlichen Standorte sind breit über das Stadtgebiet verteilt. Der Schwerpunkt liegt klar im Dienstleistungssektor. 78% aller Erwerbstätigen arbeiten in der öffentlichen Verwaltung, Handel und Gastgewerbe sowie dem Gesundheitssektor.

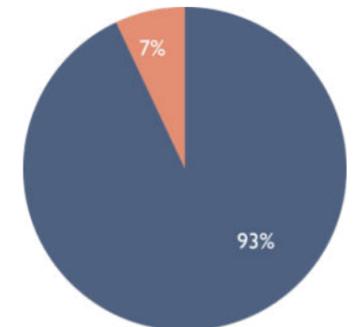
Mit einer Arbeitslosenquote von 7% im Jahr 2022 lag Ratzeburg über dem Durchschnitt von 5% im Landkreis.

Beschäftigte nach Branche



- Dienstleistungen
- Produzierendes Gewerbe
- Land- und Forstwirtschaft, Fischerei

Arbeitslosenquote



- Erwerbstätige
- Erwerbslose

Abb. 34: Clusterung der verschiedenen Gewerbearten, o.M.

ENTWICKLUNG GEWERBEGEBIETE



Abb. 35: Gewerbeflächen 1967, o.M.

Abb. 36: Gewerbeflächen aktuell, o.M.

Im Vergleich zum Stand von heute gibt es einige Veränderungen bei Größe, Nutzung und Verteilung der Gewerbeflächen in Ratzeburg.

Der Anteil an Gewerbeflächen im westlichen Stadtteil St. Georgsberg ist vor allem in den 2010er Jahren deutlich angewachsen. Hier befinden sich neben Standorten für das produzierende Gewerbe Einzelhändler wie Baumärkte, Autohändler sowie die Vereinigten Stadtwerke. Durch die Ausweisung eines reinen Gewerbegebiets findet hier, im Vergleich zu den anderen Stadtteilen, eine deutliche Trennung von Wohnen und Gewerbe statt. Aktuell wird dieses Gebiet nach Süden hin erweitert.

Auf der Insel finden sich verschiedene Nutzungen. Die wichtigste hierbei sind unterschiedliche Verwaltungen, wie etwa das Rathaus der Stadt. Obwohl Ratzeburg lediglich die viertgrößte Stadt im Landkreis ist, findet sich auch der Insel der Sitz der Kreisverwaltung von Herzogtum-Lauenburg.

In der Vorstadt zeigt sich deutlich die Erweiterung Ratzeburgs als Standort für Gesundheitsdienstleistungen. Das Reha Klinikum zieht Menschen aus ganz Deutschland an und durch ein Angebot an Seniorenwohnungen ist eine Grundlage für altersgerechtes Wohnen in der Stadt gegeben.

VERTEILUNG EINZELHANDEL



Abb. 37: Verteilung Einzelhandel St. Georgsberg, o.M.



Abb. 38: Verteilung Einzelhandel Insel und Vorstadt, o.M.

Bei der Verteilung der verschiedenen Einzelhandels-geschäfte in Ratzeburg zeigt sich deutlich eine Häufung an den Bundesstraßen B207 und B208.

Durch diese Clusterung sind die Geschäfte für etwa mobilitätseingeschränkte Personen, die an den äußeren Rändern der Wohngebiete leben, nicht ohne weiteres erreichbar. Dies betrifft vor allem Ratzeburger:innen im südlichen St. Georgsberg, der nördlichen Vorstadt und Dermin.

In St. Georgsberg und der Vorstadt handelt es sich bei den Gebäuden für den Einzelhandel meist um typische Hallenbauten, die für etwa eine Nutzung als Supermarkt geeignet sind. Auf der Insel dagegen ist der Einzelhandel oft in den Erdgeschosszonen von Wohnhäusern zu finden.

Als Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums versorgt Ratzeburg seine Einwohner:innen nicht nur mit Waren des täglichen Bedarf wie etwa Lebensmitteln. Die Stadt sichert darüber hinaus auch den Bedarf für Güter des periodischen Bedarfs wie zum Beispiel Bekleidung.

STRAHLKRAFT - ÜBER RATZEBURG HINAUS BEDEUTENDE UNTERNEHMEN



A Das nach Mitarbeiter:innen-zahlen größte Unternehmen Ratzeburgs ist BAT Agrar mit etwa 700 Beschäftigten am Standort. Es handelt sich hier um einen Hersteller von Futtermitteln und Agrarprodukten, der seine Produkte überregional vertreibt.

B Schoppe & Schultz ist ein Getränkepulverhersteller in Ratzeburg. Die Produkte werden hauptsächlich in die EU aber auch weltweit exportiert.

C Die Vereinigten Stadtwerke von Ratzeburg versorgen neben der Stadt selbst auch große Teile von Herzogtum-Lauenburg.

A In der Bundespolizeiabteilung in Ratzeburg werden Verwaltungsaufgaben der Behörde übernommen, die wichtige Arbeitsplätze in der Region schaffen.

B Neben der Bundespolizei befinden sich auf der Insel unter anderem Die Kreisverwaltung von Herzogtum-Lauenburg. Weiterhin ist hier der Sitz der Stadtverwaltung.

A Die Abteilungen der Ameos Kliniken mit Reha Klinik, Pflegeeinrichtung und Seniorenwohnungen stellen nicht nur einen wichtigen Arbeitgeber in Ratzeburg dar, sondern ziehen Menschen überregional an den Standort.

B Das DRK Klinikum erfüllt einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge für die Ratzeburger: innen und über die Stadtgrenzen hinaus.

Abb. 39: Bedeutende Unternehmen in Ratzeburg, o.M.

TOURISMUS



Abb. 40: Tourismus in Ratzeburg, o.M.

Ratzeburg hat viele verschiedene interessante touristische Attraktionen. Allen voran ist hier natürlich die Lage mitten an und in der Seenlandschaft des Ratzeburger Sees, Domsees, Küchensees und Kleinen Küchensees zu nennen. Diese laden nicht nur zum Baden ein, sondern an ihnen entlang führen auch verschiedene Wanderwege. Weiterhin eignen sich die Seen für Wassersport oder einer Rundfahrt mit dem Ausflugsschiff Heinrich dem Löwen.

Auf der Insel gibt es neben dem Dom weitere historische Gebäude zu entdecken sowie Museen über die lokale Geschichte zu besuchen.

Obwohl Ratzeburg aufgrund seiner Lage und diverser Möglichkeiten gerade für Sommergäste ein attraktives Reiseziel ist, gibt es nur wenige Hotels und Pensionen in der Stadt. Weiterhin fehlen Anreize, um auch außerhalb der warmen Jahreszeit ein oder mehrere Tage in der Region zu verbringen.

SYNTHESE | SWOT

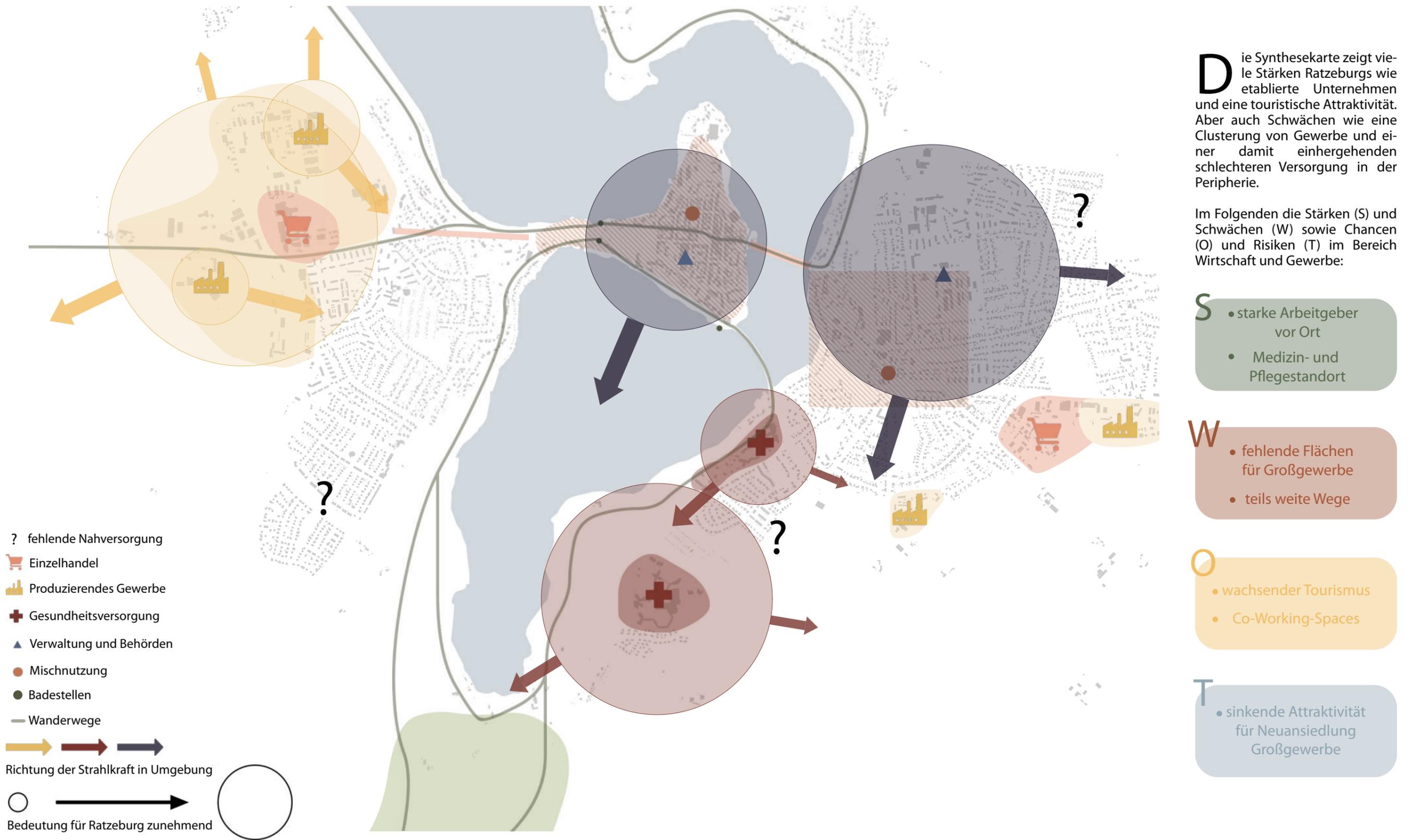


Abb. 41: Synthesekarte Wirtschaft und Gewerbe, o.M.

Die Synthesekarte zeigt viele Stärken Ratzeburgs wie etablierte Unternehmen und eine touristische Attraktivität. Aber auch Schwächen wie eine Clusterung von Gewerbe und einer damit einhergehenden schlechteren Versorgung in der Peripherie.

Im Folgenden die Stärken (S) und Schwächen (W) sowie Chancen (O) und Risiken (T) im Bereich Wirtschaft und Gewerbe:

1.6 | KULTUR, BILDUNG, SOZIALES UND GESUNDHEIT



Abb. 42: Bildungsstätten, o.M.

BILDUNG

In Ratzeburg gibt es Schulkapazitäten für ca. 2300 Schüler*innen. Abschlussmöglichkeiten gibt es für den ESA, MSA, und das Abitur. Es gibt zwei Grundschulen mit den Standorten St. Georgsberg und Vorstadt. Es gibt zwei weiterführende Schulen, die Lauenburgische Gemeinschaftsschule und das Gymnasium Lauenburgische Gelehrten-schule. Außerdem gibt es eine Förderschule und eine Freie Schule. Die Volkshochschule (VHS) bietet Erwachsenenbildung in den Bereichen Gesundheit, Kultur, Gesellschaft, Sprachen und Beruf an.

In Ratzeburg stehen ca. 500 Kitaplätze zur Verfügung, die Krippen und den Elementarbereich abdecken. Zusätzlich gibt es sieben Tagesmütter, die eine flexible Betreuung für Kleinkinder anbieten.

- Grundschule Vorstadt
- Grundschule Sankt Georgsberg
- Pestalozzische Förderschule
- Freie Schule Ratzeburg
- Gemeinschaftsschule Lauenburgische Seen
- Lauenburgische Gelehrtenschule
- Volkshochschule Ratzeburg



GESUNDHEIT

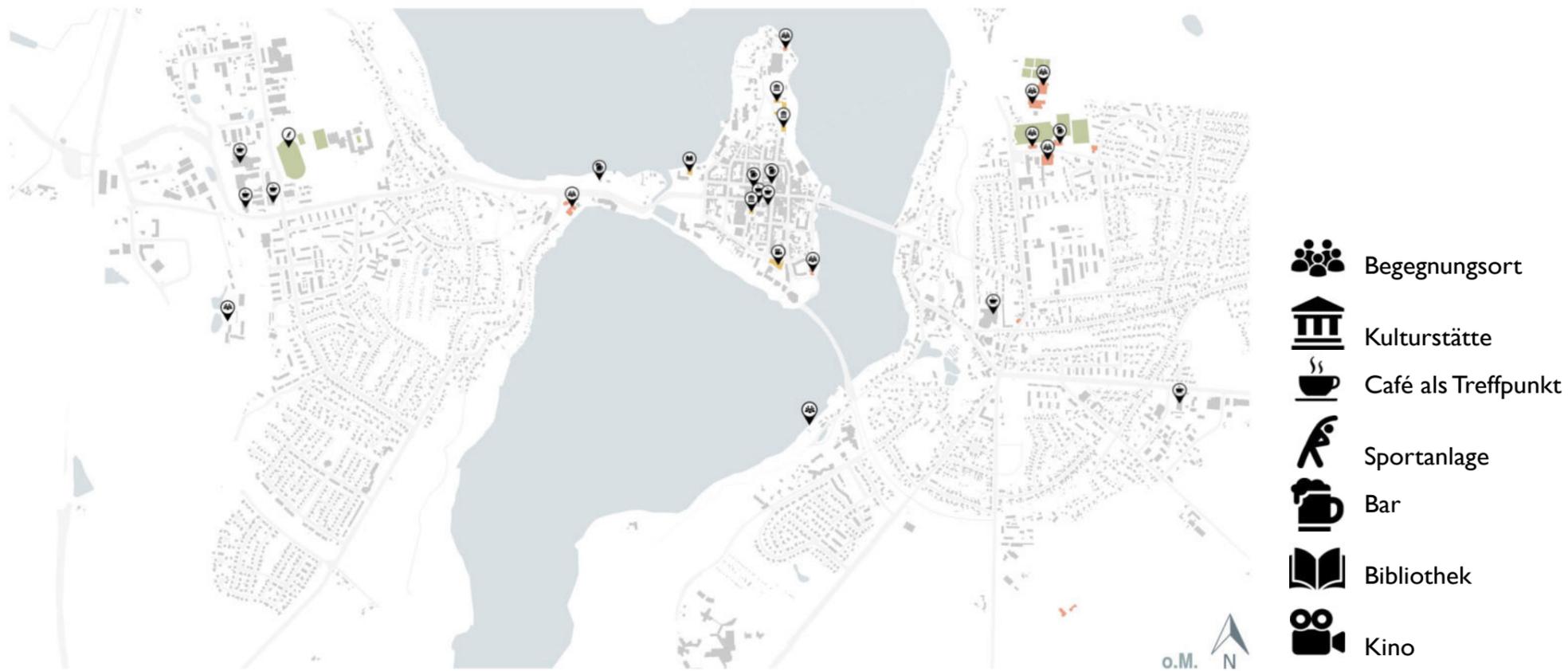
Die meisten Arztpraxen liegen in Ratzeburg auf der Altstadtinsel. Es gibt nur eine Kinderarztpraxis in Ratzeburg. Ratzeburg hat zwei Kliniken, die in der Vorstadt am Küchensee liegen. Das DRK Mölln-Ratzeburg ist ein Zusammenschluss der beiden Krankenhäuser in Mölln und Ratzeburg. Es hat 167 Betten und die Fachabteilungen Innere Medizin, Chirurgie, Anästhesie, Gynäkologie, Urologie und Physiotherapie. Die zweite Klinik gehört zu Ameos und ist ein Reha- und Geriatriestandort. Die Reha hat 310 Betten und die Geriatrie 69 Betten. Außerdem befindet sich auf dem Gelände noch ein Altenpflegeheim und ein Alterswohnsitz von der Ameos Gruppe. Die Bedeutung des Rehastandortes kann sich durch den Demografischen Wandel noch einmal vergrößern. Eine Herausforderung ist aber auch der wachsende Fachkräftemangel in der Pflege.

Für eine spezialisiertere Versorgung liegt das UKSH Lübeck nur 20km von Ratzeburg entfernt.



- Kliniken
- Hausärzte
- Kinderärzte
- Fachärzte

Abb. 43: Gesundheitsangebot, o.M.



KULTUR

Die kulturellen und sozialen Begegnungsorte zentrieren sich stark auf die Altstadtinsel. Neben dem Marktplatz mit vielen Bäckereien und Bars bietet die Domplatte eine Art Kulturstraße die mit zwei Museen zum ortsbildprägenden Ratzeburger Dom führt. Der Süden der Altstadtinsel bietet neben Kino und Schwimmbad viele Aufenthaltsmöglichkeiten und potenzielle Begegnungsorte.

In St. Georgsberg ist das Angebot begrenzt auf drei Bäckereien im Westen beim großflächigem Einzelhandel. Das „Gleis 21“ sticht hier als interkulturelle Begegnungsstätte hervor.

In der Vorstadt beschränkt sich das Angebot auf die Sportanlagen im Norden des Stadtteils.

Abb. 44: Kulturelle Angebote, o.M.

Synthese

STÄRKEN

- Gymnasium mit regionaler Bedeutung
- Krankenhaus mit regionaler Bedeutung
- Kulturstätten zentral gut erreichbar
- Erneuerung der Domhalbinsel schafft „Kulturstraße“
- Jugendzentren in Stadtteilen

S

SCHWÄCHEN

- St. Georgsberg und Vorstadt fast ohne kulturelles Angebot
- Keine generationsübergreifenden Treffpunkte in St. Georgsberg und Vorstadt

W

CHANCEN

- Steigende Bedeutung des Rehastandorts
- Durch geringes Treffpunktangebot kann die Akzeptanz neuer Treffpunkte steigen
- Krankenhaus kann durch Krankenhausreform eine neue Rolle einnehmen

O

RISIKEN

- Fachkräftemangel in Pflege und Bildung
- Vereinsamung der Menschen durch Mangel an Treffpunkten

T



Abb. 45: Synthesekarte Kultur, Bildung, Soziales und Gesundheit, o.M.

1.7 | SWOT-ANALYSE RATZEBURG

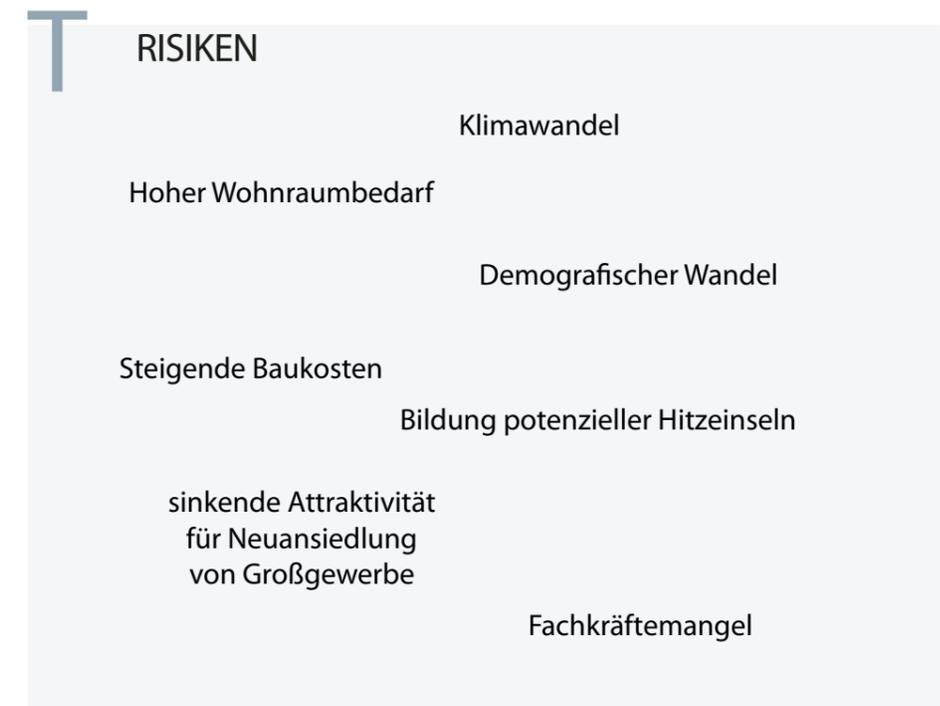
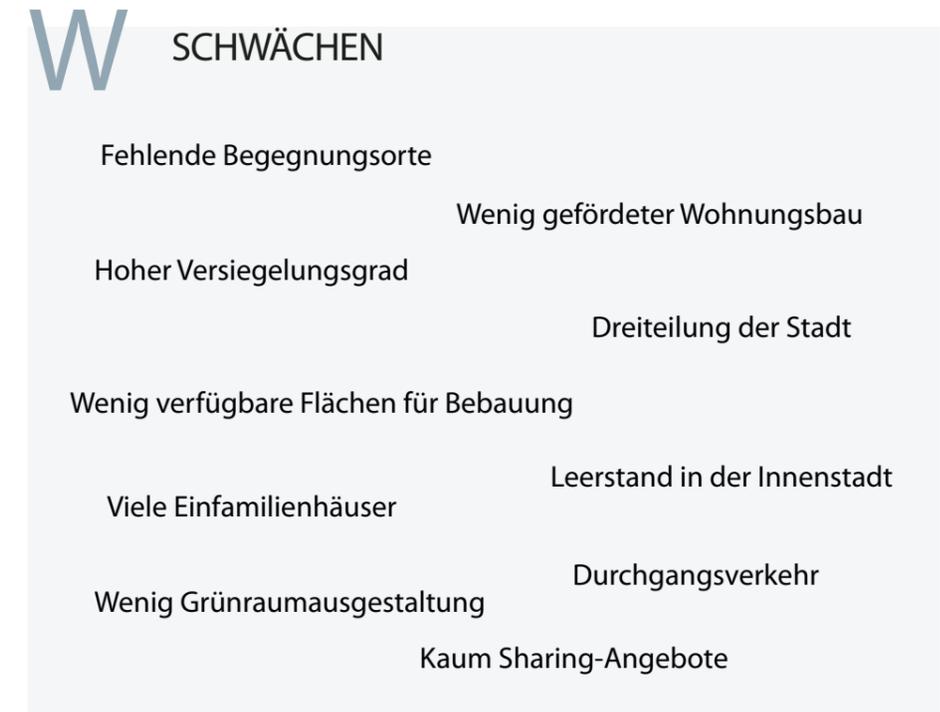
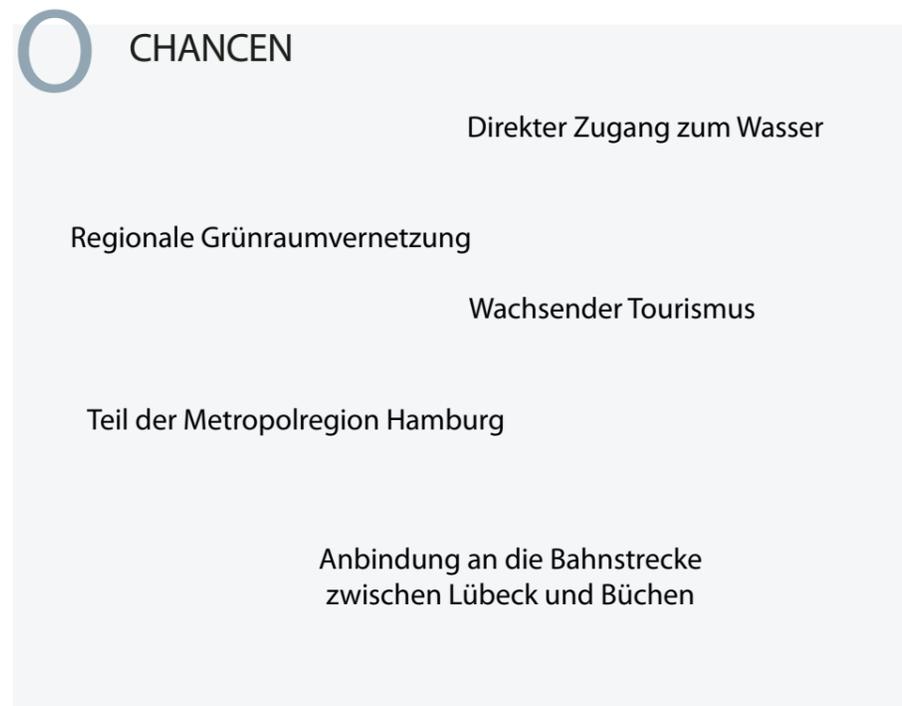
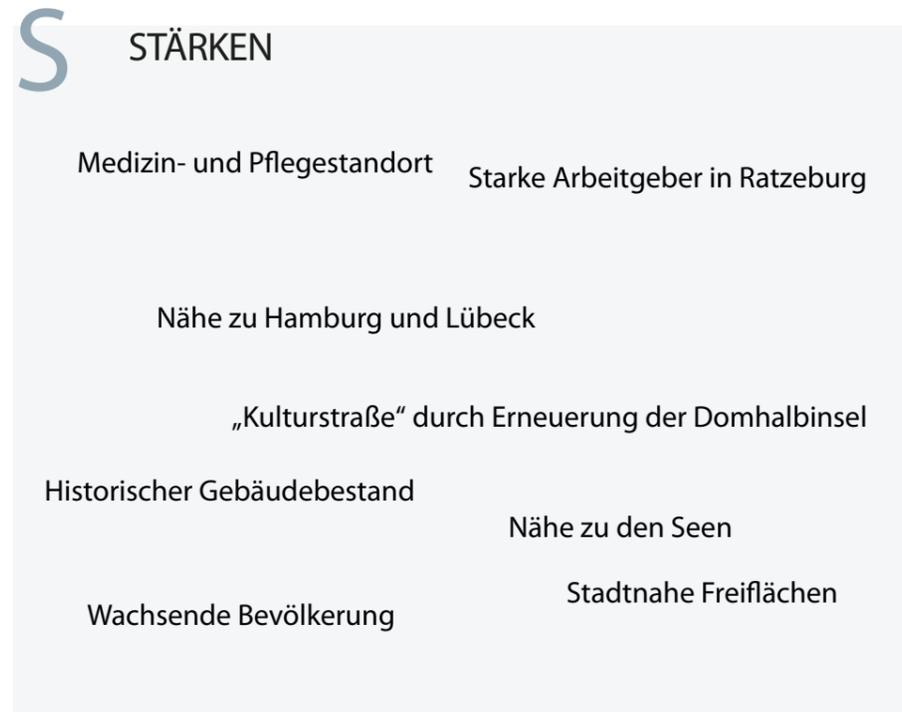
Zur analytischen Auseinandersetzung mit Ratzeburg wurde die Methode der SWOT-Analyse angewendet. Dabei wurden, basierend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse, die Stärken (Strengths), Schwächen (Weaknesses), Chancen (Opportunities), sowie die Risiken (Threats) herausgearbeitet. Basierend darauf wurden die Handlungsfelder und Querschnittsthemen entwickelt, die dann den Maßnahmen zu Grunde liegen. Die Maßnahmen zielen darauf ab, die Entwicklungspotenziale von Ratzeburg zu stärken, die Entwicklungshemmnisse zu beseitigen und darauf aufbauend die Chancen zu nutzen und die Risiken zu minimieren.

Ratzeburgs Entwicklungspotenziale liegen in der geografischen Lage zwischen den Seen und in der direkten Nähe zu Hamburg und Lübeck, dadurch kann Ratzeburg einen attraktiven Wohnort darstellen. Auch in wirtschaftlicher Hinsicht besitzt Ratzeburg durch lokale Unternehmen und deren überregionaler Strahlkraft, sowie dem Medizin- und Pflegestandort, großes Potenzial. Bei den Maßnahmen müssen außerdem die wachsende Bevölkerung, sowie der historische Gebäudebestand als Stärken berücksichtigt werden.

Entwicklungshemmnisse in Ratzeburg ergeben sich besonders aus der räumlichen Dreiteilung der Stadt. Durch fehlende Verbindungen, wie zum Beispiel einem durchgehenden Fahrrad-Netz oder Grünraumverbindungen in der Stadt, sind die Stadtteile voneinander getrennt. Auch befinden sich viele kulturelle Angebote und Treffpunkte auf der Insel und nicht in St. Georgsberg und der Vorstadt. In letzteren sind hingegen eher Wohngebiete vorzufinden. Dementsprechend gibt es in einiger Hinsicht auch eine funktionale Trennung innerhalb der Stadt. Hinzu kommt, dass es wenige freie Bauflächen gibt und dass viel Fläche durch Einfamilienhäuser in Anspruch genommen wird. So wird nicht nur die bedarfsgerechte Wohnraumentwicklung, sondern auch die Entwicklung von großflächigem Gewerbe gehemmt.

Umso mehr müssen die Chancen, wie die Zugehörigkeit Ratzeburgs zur Metropolregion Hamburg, die regionale Grünraumvernetzung, die direkte Wasserlage und der wachsende innerdeutsche Tourismus, durch zielführende Maßnahmen genutzt werden. Denn dies trägt zu einer positiven Entwicklung sowie eine nachhaltigen Verbesserung bei.

Risiken ergeben sich in Ratzeburg durch externe Faktoren wie ein hoher Wohnraumbedarf, Klimawandel, steigende Baukosten und den Fachkräftemangel. Hinzu kommt der demografische Wandel und die damit zusammenhängende älter werdende Gesellschaft. Auf kommunaler Ebene können diese Risiken nicht vollständig beseitigt werden, aber durch vorausschauende Maßnahmen minimiert werden, wodurch die Stadt zukunftsfähig wird.



2 | ENTWICKLUNGSSTRATEGIE

- 2.1 | Leitbild
- 2.2 | Handlungsfelder
- 2.3 | Querschnittsthemen
- 2.4 | Verknüpfung

2.1 | LEITBILD

Um dem erarbeiteten Konzept eine Greifbarkeit zu verleihen ist es sinnvoll vorab einen Leitfaden für die folgende thematische Bearbeitung zu erarbeiten und festzuschreiben. Dieser Leitfaden mit dem zentral dominierenden Leitsatz soll dem Konzept eine inhaltliche und thematische Stringenz verleihen und dieses greifbarer machen. Damit das Konzept greifbar ist wurde sich für den folgenden Leitsatz entschieden, der auch gleichzeitig den Namen des ISEK's portraitiert:

RATZEBURG ZIEHT AN EINEM STRANG

—

durch eine **aktive Stadtgemeinschaft** und das **Knüpfen**
von **neuen Verbindungen** hin zu einer
zukunftsorientierten Stadt

Dieser Leitsatz ist der Kern des ISEKs und stellt die wichtigsten Ziele und Handlungsfelder dar. Das neue Entwicklungskonzept soll als Handlungsleitfaden zur Bewältigung zukünftiger Herausforderungen dienen. Weiterhin dienen die Maßnahmen und Analysen in diesem ISEK Orientierung für die Stadt Ratzeburg.

Die Maßnahmen, die zur Erfüllung dieses Ziels führen sollen, sind zum einen das Knüpfen neuer Verbindungen und zum anderen eine aktive Stadtgemeinschaft. Das Knüpfen neuer Verbindungen schließt sowohl physische Verbindungen, wie Verkehrsachsen innerhalb Ratzeburgs so wie zu anderen Orten, als auch die Verbindung zwischen den Menschen ein. Zwischenmenschliche Verbindungen und Verknüpfungen sind ebenfalls ein wichtiges Verbindungsstück einer aktiven Stadtgemeinschaft. Hierbei soll es um die Nutzung von Syntheseeffekten gehen, bei denen die Ratzeburger Stadtgemeinschaft durch aktives Handeln die Umsetzung der Maßnahmen und Ziele des ISEKs stärkt.

Für eine nachhaltige Entwicklung der gesamten Stadt wird der Fokus auf eine aktiv zusammenarbeitende Gemeinschaft, die alle Stadtteile und Bevölkerungsgruppen gleichermaßen berücksichtigt, gelegt. Mit Hinblick auf Themen wie den Demographischen Wandel, effektive Flächennutzung, Verbindung der Stadtteile und Klimawandel soll die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger gesteigert werden. Sie fassen die Handlungsfelder Freiräume in Wert setzen, Mobilität fördern, Bedarfsgerechtes Wohnen, Stadt aktivieren und Wirtschaft stärken zusammen und ergeben in Verbindung den Leitfaden für das erarbeitete ISEK.

2.2 | HANDLUNGSFELDER

FREIRÄUME IN WERT SETZEN

Die vielen Freiräume in Ratzeburg bieten die Chance, durch bessere Zugänglichkeit und Aufwertung von Flächen, wertigere Freiräume für alle zu schaffen. Ratzeburg bietet eine Vielzahl an Freiräumen, die den verschiedenen Bedürfnissen und Anforderungen einer Stadtgemeinschaft angepasst werden müssen und durch gezielte Maßnahmen weiter aufgewertet werden können, um die Attraktivität für alle zu steigern.

WIRTSCHAFT STÄRKEN

Die in Ratzeburg ansässigen Kliniken und gewerblichen Produktionsbetriebe sind wichtige Arbeitgeber für die Stadt und die Region. Diese Arbeitsplätze zu sichern ist von großer Bedeutung. Zudem sollen Anreize für neue Unternehmen geschaffen werden, um den Arbeitsstandort Ratzeburg auszubauen und zu sichern. Dem drohenden Fachkräftemangel ist gerade hinsichtlich der immer älterwerdenden Bevölkerungsstruktur in Ratzeburg entgegenzuwirken. Der Tourismusbranche kommt in der Entwicklungsstrategie ein wichtiger Teil zugute. Das Potenzial des Luftkurortes, um und auf dem See, für Urlauber*innen und zur Naherholung zu nutzen und auszubauen soll in den Fokus rücken.

BEDARFSGERECHTEN WOHNRAUM SCHAFFEN

Um den Ansprüchen einer prognostizierten wachsenden Bevölkerung in den nächsten Jahren gerecht zu werden, braucht Ratzeburg ca. 700 neue Wohnungen. Eine Herausforderung dabei ist, dass 51% der Wohngebäude Einfamilienhäuser sind, welche auf viel Fläche, vergleichsweise wenig Platz für Wohnraum bereitstellen. Gleichzeitig leben in 44% der Haushalte nur eine Person und 38% der Haushalte beinhalten mindestens eine Senior*in. Den Wohnraum an die Bedürfnisse der schon in Ratzeburg lebenden, aber auch der neu hinzuziehenden Menschen, anzupassen, soll verfolgt werden. Das bedeutet: attraktiven Wohnraum für junge Familien zu schaffen und parallel den älteren Menschen qualitative Wohnformen anzubieten.

STADTRÄUME QUALIFIZIEREN

Ratzeburgs Stadtteile östlich und westlich der Insel sind geprägt von ihren Einfamilienhaus-siedlungen und es fehlt gerade hier an niedrigschwelligen Begegnungsorten, an denen Menschen sich generationsübergreifend treffen und neue Verbindungen knüpfen können. Hier gilt es nachbarschaftliche Identifikationsorte zu schaffen um die Stadt zu aktivieren und die Nachbarschaften zu stärken. Auch Leerstand gilt es hier als Potenzialflächen zu sehen und mögliche Umnutzungen zu prüfen.

MOBILITÄT FÖRDERN

Durch die prägende Teilung der Stadt in drei Stadtteile, getrennt durch den See, stellt die Mobilität in Ratzeburg ein besonderes Hindernis dar. Trotz dieser Schwierigkeit, ist eine zuverlässige und schnelle Verbindung aller Stadtteile ein wichtiges Element der Entwicklungsstrategie. Zudem ist im Sinne der Gleichberechtigung aller Menschen auf die Umsetzung barrierefreier Mobilitätsmöglichkeiten zu achten. Der Ausbau von Carsharing-Angeboten oder anderen zukunftsorientierten Mobilitätsformen soll gefördert werden.

2.3 | QUERSCHNITTSTHEMEN

WANDEL GESTALTEN

Durch die wachsende Gruppe an älteren Menschen in Ratzeburg, steht die Stadt vor ähnlichen Problemen, wie viele ländliche Städte. 27,1% der Bewohner*innen Ratzeburgs sind über 65 Jahre alt. Das hat Auswirkungen auf nahezu alle Bereiche des städtischen Lebens: Eine altersgerechte Infrastruktur, geeignete Wohnformen, ein gerechter Versorgungsschlüssel an Einzelhandel, Angebote in Kultur und Freiräumen. Dieser Aspekt ist daher in allen Handlungsfeldern bei den Überlegungen und Abwägungsentscheidungen mit zu berücksichtigen. Doch nicht nur die Anpassung der Stadt auf ältere Menschen, sondern auch das Fördern des Zuzugs jüngerer Menschen ist bedeutend, um eine generationsübergreifende Lebendigkeit der Stadt zu bewahren.

KLIMA BEDENKEN

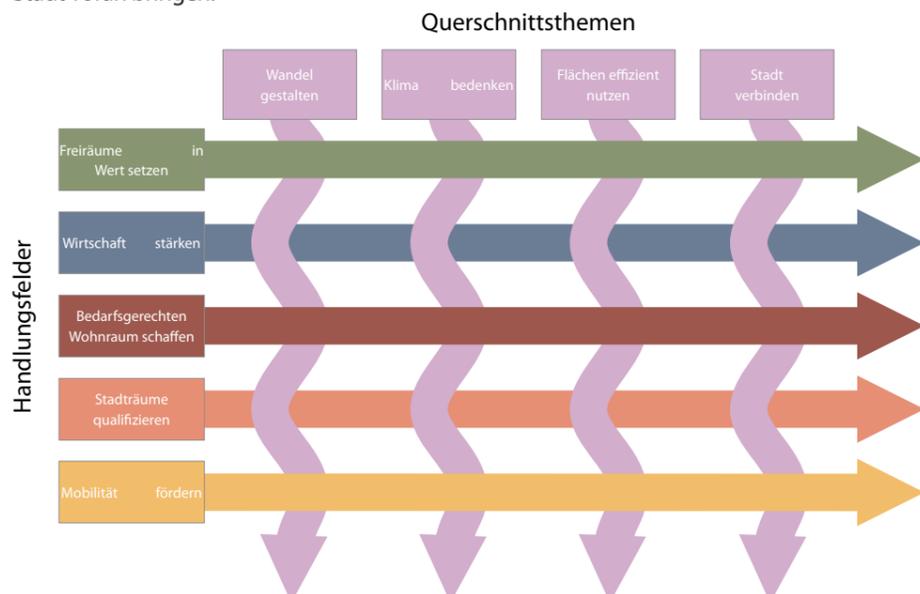
Um die prägende Landschaft in und um Ratzeburg zu schützen und den globalen Folgen des Klimawandels entgegenzuwirken, sind klimaschützende und klimaanpassende Maßnahmen in jedem Handlungsfeld zu berücksichtigen und zu priorisieren.

FLÄCHEN EFFIZIENT NUTZEN

Die für die Planung zur Verfügung stehenden Flächen sind in Ratzeburg sehr begrenzt. Dadurch werden die vorhanden Flächen zu einem noch kostbareren Gegenstand der Planung und müssen wohlüberlegt genutzt werden. Ziel muss eine möglichst effiziente Verwendung sein, die im Idealfall eine vielseitige Nutzung ermöglicht und mehrere Handlungsfelder abdeckt.

STADT VERBINDEN

Ratzeburgs Lage an und zwischen den Seen, stellt die Stadt vor vielseitige Herausforderungen, die Auswirkung auf einen Großteil der Handlungsfelder haben. So erschwert die Lage nicht nur die Mobilität innerhalb der Stadt sondern auch die soziale Vernetzung zwischen den Stadtteilen. Ziel ist es, neue Verbindungen zwischen den Stadtteilen zu schaffen und bestehende zu stärken um zu verhindern, dass die neuen Impulse sich in ihrer Wirkung nur auf den jeweiligen Stadtteil oder Ort auswirken, sondern stattdessen die ganze Stadt voran bringen.



2.4 | VERKNÜPFUNG

Das Ziel eines integrierten Stadtentwicklungskonzeptes ist es immer die verschiedenen Handlungsfelder und Querschnittsthemen miteinander zu verknüpfen und zu verbinden, um ein stringentes und schlüssiges Konzept zu schaffen, dass die wichtigen Fragen der städtischen Entwicklung vorgeben kann. Dabei ist es ratsam, dass die getroffenen Einzelmaßnahmen, welche in den späteren Kapiteln präsentiert werden, möglichst viele der Handlungsfelder und Querschnittsthemen abdecken. Dies steigert die Effizienz dieser Maßnahmen und liefert den Menschen und der Stadtgemeinschaft einen höheren Mehrwert, beziehungsweise einen multiplen Mehrwert, was die Maßnahmen auch kostengünstiger machen kann, da mehrere Ziele mit einer Maßnahme erreicht werden können. Folglich gibt es auch Maßnahmen, die nur ein Handlungsfeld und Querschnittsthema erfüllen, diese müssen dadurch aber für die Stadtgemeinschaft nicht weniger wichtig sein.



Im Fall dieses ISEK's ist es das Ziel die Handlungsfelder (links) und die Querschnittsthemen (rechts) jeweils symbolisch zu einem robusten Tau zu knüpfen, dass die benannten Themen und Felder in sich stark verbindet. Die einzelnen robusten Tauen werden dann symbolisch zusammen zu einem Knoten geknotet, um diese miteinander zu verbinden, aber den Stellenwert der beiden unterschiedlichen Bereiche nicht miteinander zu verwechseln. Dieser Prozess des Verknüpfens ist ein flexibler: Der hier dargestellte Kreuzknoten verdeutlicht die flexible Funktionsweise des Konzeptes, denn bei diesem ist die Besonderheit, dass ein ziehen an beiden Seiten des Knotens diesen verfestigt, das heißt im übertragenen Sinne: Je stärker und durchdachter die Handlungsfelder und Querschnittsthemen, sowie deren korrespondierenden Maßnahmen, sind, desto stärker und resilienter wird das Konzept in sich. Ist das Konzept jedoch zu starr und hart dann lässt sich dieser Knoten durch ein saches Zusammenschieben von beiden Seiten wieder leicht öffnen.

Diese Flexibilität bringt auch den Prozess und die Beteiligung der Bürger*innen voran. Ein integriertes Stadtentwicklungskonzept berücksichtigt nicht alleinig die sachlichen Bedürfnisse der Stadt, sondern auch stark die Wünsche und Bedenken der Mitbürger*innen. In offenen Informationsformaten und persönlichen Gesprächen lassen sich die Anmerkungen der Menschen ausmachen, und folglich durch die Flexibilität des Konzeptes in dieses einfach integrieren.

3 | Fokusräume

- 3.1 | Fokusraum St. Georgsberg
- 3.2 | Fokusraum Insel
- 3.3 | Fokusraum Vorstadt
- 3.4 | Strategiekarte Gesamttraum Ratzeburg

3.1 | FOKUSRAUM ST. GEORGSBERG: STRATEGIEKARTE

St. Georgsberg hat wenige kulturelle und soziale Treffpunkte, weil sich das Angebot bis jetzt hauptsächlich auf die Insel beschränkt. Daher müssen neue Treffpunkte in Stadtteil entstehen. Der Aktivraum soll ein neuer Treffpunkt für alle Ratzeburger:innen, aber auch für die Menschen aus umliegenden Gemeinden sein. In ihm sollen verschiedene outdoor und indoor Aktivitäten stattfinden. Der Aktivraum ist auch eine Verbindung zum neuen Generationswohnen. Das Generationswohnen ist notwendig, weil davon ausgegangen wird, dass Ratzeburgs Einwohnerzahl steigen wird. Es soll so eine Alternative zum Einfamilienhaus geschaffen werden, sodass St. Georgsberger:innen mit weniger Platzbedarf aus ihrem Einfamilienhaus in das Generationswohnen wechseln können, ohne ihren Stadtteil zu verlassen und Familien mit mehr Platzbedarf in die Einfamilienhäuser ziehen können. Bis jetzt versperrt das Wasserwerksgelände den direkten Durchgang entlang des Ratzeburger Sees. Besonders für Fahrradfahrer:innen ist ein Umfahren mit großen Umwegen verbunden. Durch die Öffnung des Geländes entsteht eine direkte Verbindung. Auch das Wasserwerksgebäude soll als kultureller Treffpunkt dienen. Zur besseren Vernetzung des neu entstanden Gebiets mit der Innenstadt und dem Gewerbegebiet muss eine neue Busverbindung geschaffen werden. Außerdem müssen neue Mobilitätspunkte für Sharing-Angebote entstehen, um die Mobilitätswende in St. Georgsberg und Ratzeburg voran zu treiben. Im südlichen Teil des Quartiers gibt es keine Läden des täglichen Bedarfs. Damit die Bewohner:innen keine langen Wege auf sich nehmen müssen, muss dort ein Nahversorger entstehen. Im südlichen Teil von St. Georgsberg fehlen besonders interne Treffpunkte. Neben dem Nahversorger soll daher auch ein Begegnungshaus entstehen.



Abb. 46: Strategiekarte St. Georgsberg, o.M.

01 | GENERATIONSWOHNEN

QUERSCHNITTSTHEMEN

- FLÄCHEN EFFIZIENT NUTZEN
- KLIMA BEDENKEN
- STADT VERBINDEN
- WANDEL GESTALTEN

HANDLUNGSFELDER

- WIRTSCHAFT STÄRKEN
- STADTRÄUME QUALIFIZIEREN
- MOBILITÄT FÖRDERN
- FREIRÄUME IN WERT SETZEN
- BEDARFSGERECHTEN WOHNRAUM SCHAFFEN**

HERLEITUNG

Für die Stadt Ratzeburg wird bis 2030 ein Bevölkerungswachstum von ca. 1300 Personen erwartet. Aufgrund der Wohnungsnot und des erwarteten Bevölkerungswachstums werden 700 neue Wohneinheiten benötigt. Gleichzeitig sind 44% der Haushalte Einpersonenhaushalte und mit 27,1% stellen die über 65-Jährigen den größten Anteil der Bevölkerung in Ratzeburg.

ZIELE

Ältere Menschen vor Einsamkeit bewahren.
Neuen Wohnraum schaffen für Jung und Alt.

MAßNAHMEN

Die im Flächennutzungsplan ausgewiesene Wohnbaufläche bebauen.

ECKDATEN

- 40.000 qm Grundstücksfläche
- BGF 30.0000m²
- 400 Wohneinheiten
- Projektkosten 100 - 200 Millionen Euro
- Gemeinschaftliches Wohnen
- Privates Wohnen
- Betreutes Wohnen
- Dienstleistungen
- Generationsübergreifend
- Kurze Wege
- Schule, Einkaufen, Bahnhof, Ärzte im 1km Umkreis
- Naherholung mit Wald- und Wassernähe

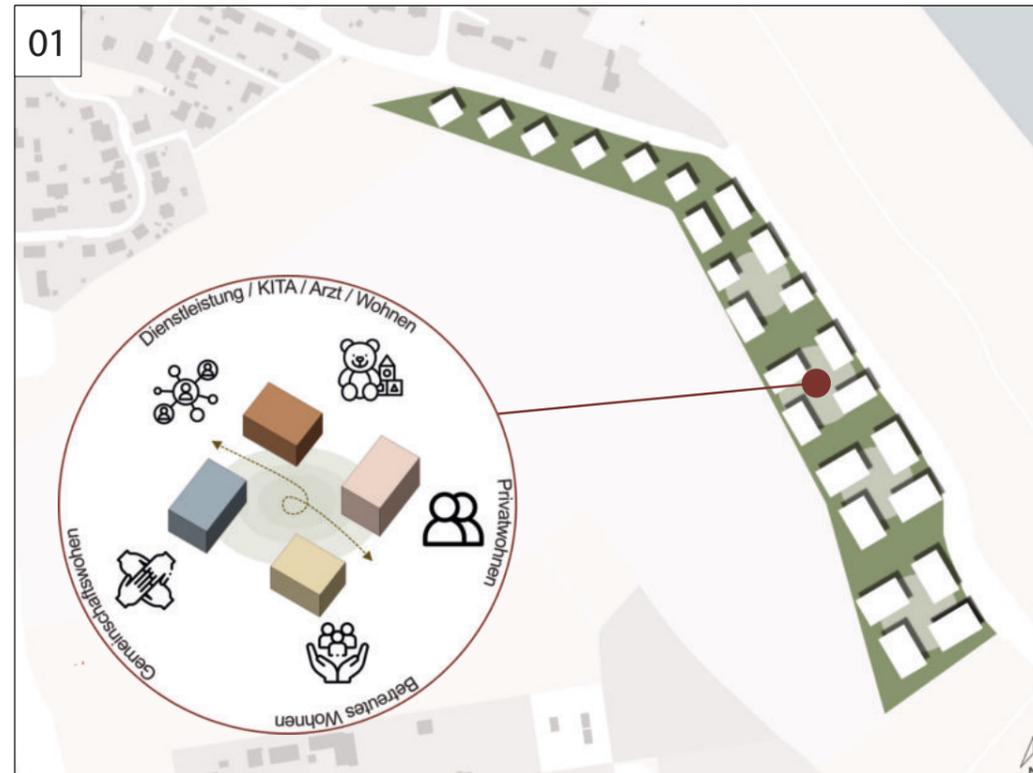


Abb. 47: Lageplan und Funktionsmischung vom Generationswohnen, o.M.

02 | KULTURANLAGE WASSERWERK

QUERSCHNITTSTHEMEN

- FLÄCHEN EFFIZIENT NUTZEN
- KLIMA BEDENKEN
- STADT VERBINDEN
- WANDEL GESTALTEN

HANDLUNGSFELDER

- WIRTSCHAFT STÄRKEN
- STADTRÄUME QUALIFIZIEREN**
- MOBILITÄT FÖRDERN
- FREIRÄUME IN WERT SETZEN**
- BEDARFSGERECHTEN WOHNRAUM SCHAFFEN

HERLEITUNG

Bekannt bei den Ratzeburger:innen als das „alte Wasserwerk“ steht das schätzungsweise 400m² große Gebäude im Norden von St. Georgsberg leer. Seine etwas abgelegene Lage am Wasser macht es zu einem idealen Ort für laute Tätigkeiten. Weiterhin stellt das Grundstück die Verbindung des Uferweges am Ratzeburger See entlang dar, wofür man aktuell das Wohngebiet durchqueren muss.

ZIELE

Nach der Sanierung soll eine Kulturanlage mit den Nutzungen Übungsraum für Bandproben und Ateliers für Bildhauerei oder anderen lärmerezeugenden Kunsthandwerk entstehen.

MAßNAHMEN

Eine Kontaktaufnahme mit Grundstückseigentümer:in ist nötig, um eine Sanierung des Gebäudes und die geplante Öffnung des Geländes für eine kontinuierliche Wegeführung am Wasser entlang zu ermöglichen. Im folgenden kann dann die Sanierung stattfinden.

FINANZIERUNG

Die Kosten für eine Sanierung betragen ca. 550€/m² sowie ca. 14.000 € Zusatzkosten für Fenster, Türen und Leitungen. Für Förderungen oder Finanzierungshilfen muss die Stadt Ratzeburg oder das zuständige Kulturamt kontaktiert werden, um eventuelle lokale Förderungsmöglichkeiten zu ermitteln. Zudem können regionale Stiftungen oder Kulturvereine Unterstützung bieten.



Abb. 48: Visualisierung Kulturanlage Wasserwerk

03 | AKTIVWALD

QUERSCHNITTSTHEMEN

-  FLÄCHEN EFFIZIENT NUTZEN
-  KLIMA BEDENKEN
-  STADT VERBINDEN
-  WANDEL GESTALTEN

HANDLUNGSFELDER

-  WIRTSCHAFT STÄRKEN
-  STADTRÄUME QUALIFIZIEREN
-  MOBILITÄT FÖRDERN
-  FREIRÄUME IN WERT SETZEN
-  BEDARFSGERECHTEN WOHNRAUM SCHAFFEN

HERLEITUNG

Zum jetzigen Zeitpunkt ist im Wald keine ausreichende Beleuchtung vorzufinden und die Wege befinden sich teilweise in schlechter Verfassung. Zwischen dem Wald und dem Sportplatz befindet sich ein schluchtartiges Höhengefälle, welches die Durchquerung deutlich erschwert. Um das neu entstehende Wohnquartier im Norden sowie die entstehende Kulturanlage Wasserwerk mit der Sportanlage und dem südlichen Gebiet zu verbinden, muss die Verbindung durch den Wald attraktiver gemacht werden. Dies wird durch die Befestigung und Beleuchtung erreicht und ermöglicht zusätzlich die Durchquerung für mobilitätseingeschränkte Personen. Um den Aufenthalt attraktiv zu machen, muss der Wald zudem belebt werden. Momentan gibt es nicht ausreichend Bänke zum Verweilen und keine Aktivitätsangebote. Eine Trimm-Dich-Anlage, ein Barfußpfad sowie eine Discgolf-Anlage gibt es in Ratzeburg zurzeit noch nicht, sodass sie eine lokale sowie regionale Anziehungskraft für den Aktivwald haben werden.

ZIELE

Bessere und barrierefreie Vernetzung des Handlungsraums als Teil des Aktivraums. Anreiz für Fußgänger:innen schaffen, den Wald als Durchquerung und Treffpunkt zu nutzen.

MAßNAHMEN

Aufwertung, Qualifizierung und Belebung des Walds, Befestigung der Durchwegung, Ausstattung mit Sitzgelegenheiten und Beleuchtung, Errichtung neuer Angebote wie Trimm-Dich-Pfad, Discgolf-Anlage oder Barfußpfad, Errichtung einer Brücke über das schluchtartige Höhengefälle zwischen Aktivwald und Sportanlage.

FINANZIERUNG

Finanzhilfe des Bundes durch Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren“ Sportstättenförderprogramm „Moderne Sportstätte“ für den Trimm-Dich-Pfad Jelbi-Stationen, Berlin



Abb. 49: Lageplan Aktivwald mit neuen Maßnahmen, o.M.



Abb. 50: Beispiel Mobilitätsachse Lübben



Abb. 51: Beispiel Trimm-Dich-Pfad



Abb. 52: Beispiel Discgolf-Anlage

04 | SPORTZENTRUM & SPORTLERHEIM

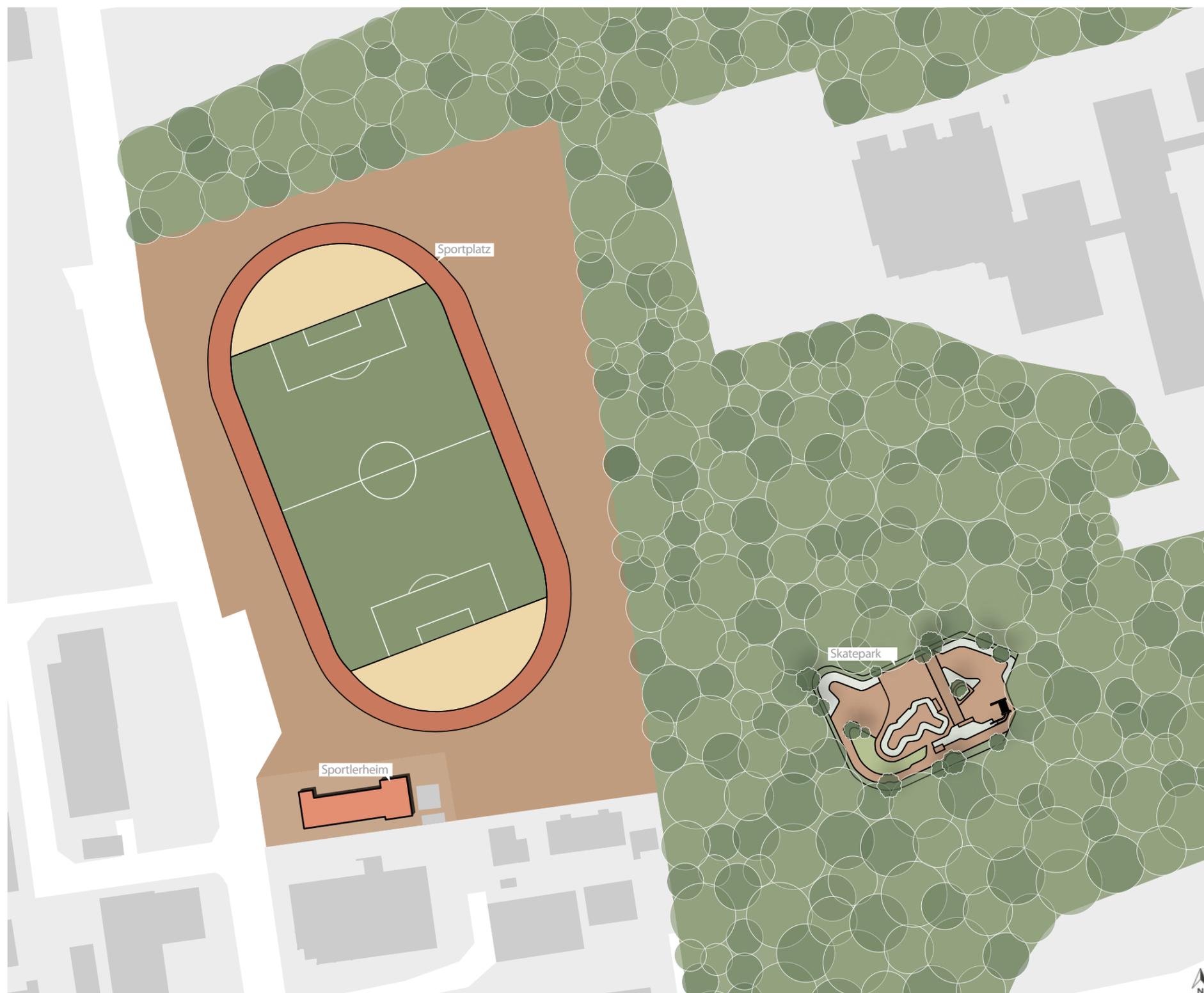


Abb. 53: Lageplan bestehende Sportanlage und Sportlerheim mit neuem Skatepark, o.M.

QUERSCHNITTSTHEMEN

-  FLÄCHEN EFFIZIENT NUTZEN
-  KLIMA BEDENKEN
-  STADT VERBINDEN
-  WANDEL GESTALTEN

HANDLUNGSFELDER

-  WIRTSCHAFT STÄRKEN
-  STADTRÄUME QUALIFIZIEREN
-  MOBILITÄT FÖRDERN
-  FREIRÄUME IN WERT SETZEN
-  BEDARFSGERECHTEN WOHNRAUM SCHAFFEN

HERLEITUNG

Momentan ist der Sportplatz am Fuchswald privat und nur für die anliegende Gelehrten-Schule nutzbar. Im Stadtteil St. Georgsberg gibt es keinen öffentlichen Sportplatz, die nächste öffentliche Sportanlage des Ratzeburger Sportvereins von 1862 e.V. befindet sich im Stadtteil Vorstadt. Zudem gibt es in ganz Ratzeburg keinen Skatepark, die nächsten befinden sich in Mölln oder Berkenthin. Aus diesem Grund muss der Sportplatz geöffnet werden und ein Skatepark in unmittelbarer Nähe zur Schule, zum Sportplatz und zum neuen Aktivwald entstehen, um diesen Bereich Ratzeburgs zu beleben, den Bewohner:innen sportliche Aktivität zu ermöglichen sowie um als überörtlicher Anziehungspunkt zu wirken.

ZIELE

Aufwertung, Qualifizierung und Belebung des Sportzentrums und der Umgebung für regionale Anziehungskraft und als öffentlicher Treffpunkt für soziale und sportliche Aktivitäten.

MAßNAHMEN

Öffnung des Sportplatzes am Fuchswald, Entwicklung eines neuen Skateparks, Öffnung, Aufwertung und Umnutzung des Sportlerheims mit Tischtennisplatten, Dartscheiben, etc. sowie Sitzgelegenheiten für Veranstaltungen und als sozialer Treffpunkt.

FINANZIERUNG

Finanzhilfe des Bundes durch das Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren“, Sportstättenförderprogramm „Moderne Sportstätte“

Voraussichtlich keine Kosten für Öffnung des Sportplatzes am Fuchswald (aufgrund von einem bereits sehr guten Zustand) sowie das Sportlerheim (befindet sich bereits im Besitz der Stadt). Aufkommende Kosten für Skatepark, Ausstattung Sportlerheim sowie eventuell Platzwart.

INSPIRATION

Sportzentrum Falkenwiese, Lübeck
Skatepark Böcklerpark, Berlin

05 | HALTESTELLENERWEITERUNG

QUERSCHNITTSTHEMEN

- FLÄCHEN EFFIZIENT NUTZEN
- KLIMA BEDENKEN
- STADT VERBINDEN
- WANDEL GESTALTEN

HANDLUNGSFELDER

- WIRTSCHAFT STÄRKEN
- STADTRÄUME QUALIFIZIEREN
- MOBILITÄT FÖRDERN**
- FREIRÄUME IN WERT SETZEN
- BEDARFSGERECHTEN WOHNRAUM SCHAFFEN

HERLEITUNG

Aktuell besteht keine Anbindung an das westlich und nördlich des Bahnhofs liegende Gewerbegebiet sowie das neu entstehende Quartier „Gemeinschaftswohnen“ durch die Stadtbuslinien von Ratzeburg. Aus diesem Grund besteht hier besonders in Hinblick auf eine Stärkung des Umweltverbundes künftig Handlungsbedarf.

ZIELE

Erleichterte Erreichbarkeit und Vernetzung der Teilgebiete mit dem umliegenden Stadtgebiet.
Reduktion des Anteils und der Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr durch Bereitstellung eines attraktiven Alternativangebots.

MAßNAHMEN

Erweiterung einer/mehrerer Stadtlinie/n um drei Haltepunkte mit barrierefreien Haltestellen und angemessener Beleuchtung.
Aufstellen eines Fahrplans mit adäquater Taktung an Werk- und Wochenendtagen

FINANZIERUNG

Förderung des Neu-, Um- oder Ausbaus von Infrastrukturanlagen des ÖPNVs durch den Kreis Herzogtum-Lauenburg

ZUSTÄNDIGKEITEN

Die Kreise Herzogtum-Lauenburg, Pinneberg, Stormarn und Segeberg entwickeln in regelmäßigen Abständen einen gemeinsamen Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP). Der aktuelle Plan ist bis 2026 gültig.



Abb. 54: Verbesserte Erreichbarkeit durch neue Haltepunkte, M. 1:1000



Abb. 55: Möglicher Standort eines Mobilitätspunktes am Bahnhof, M. 1:500

06 | MOBILITÄTSPUNKTE

QUERSCHNITTSTHEMEN

- FLÄCHEN EFFIZIENT NUTZEN
- KLIMA BEDENKEN
- STADT VERBINDEN
- WANDEL GESTALTEN

HANDLUNGSFELDER

- WIRTSCHAFT STÄRKEN
- STADTRÄUME QUALIFIZIEREN
- MOBILITÄT FÖRDERN**
- FREIRÄUME IN WERT SETZEN
- BEDARFSGERECHTEN WOHNRAUM SCHAFFEN

HERLEITUNG

Ratzeburg verfügt bislang über ein Carsharing-Angebot von zwei StattAutos am Rathaus und keinem Angebot von Bikesharing-Optionen. Zur Gestaltung und Vorbereitung einer nachhaltigen Mobilitätswende fehlen daher Strukturen geteilter Mobilitätsformen, die zusätzlich zum ÖPNV zur Verfügung stehen. Diese beziehen sich nicht nur auf einen neuen Mobilitätspunkt am Bahnhof als Eingangstor Ratzeburgs, sondern ebenfalls auf Standorte im direkten Wohnungsumfeld.

ZIELE

Schaffen flexiblerer Angebotsstrukturen für Pendler:innen, Einwohner:innen und Besucher:innen.
Erleichterter Zugang zum und vom Stadtzentrum in die neu belebten und verwirklichten Areale nordöstlich des Bahnhofs sowie den Siedlungsstrukturen im Süden.

MAßNAHMEN

Ausbau des Sharing-Angebots durch:
Errichten von Abstellanlagen für Stadträder und Lastenräder am Bahnhof, Flächenbereitstellung für Stellplätze von StattAutos (mit und ohne Ladeoption) und Abstellanlagen für Stadträder und Lastenräder am Standpunkt „Generationswohnen“ und „Minimarkt & Begegnungshaus“, Installation von Beleuchtung und barrierearmer Zugänglichkeit.

FINANZIERUNG

Finanzhilfe des Bundes, Sonderprogramm „Stadt und Land“ in Schleswig-Holstein
Lastenrad-Förderung vom BAFA

INSPIRATION

Regionale Mobilitätspunkte, Verband Region Stuttgart
Stationsbasierte Sharing-Angebote, Cuxhaven
Jelbi-Stationen, Berlin

07 | NEUE FREIRAUMAUSSTATTUNG

QUERSCHNITTSTHEMEN



HANDLUNGSFELDER



HERLEITUNG

Um die Attraktivität des Ratzeburger Aktivwald zu steigern, sollen unterschiedliche Maßnahmen ergriffen werden, die allen Generationen einen einladenden und zugänglichen Raum bieten. Ziel ist es, Erholung zu fördern, Begegnungen zu ermöglichen und soziale Treffpunkte zu schaffen. Die Aufwertung der Wege, Sitzgelegenheiten und weiteren Einrichtungen trägt dazu bei, Naturerlebnisse zu erhalten und den Aktivraum als vielseitiges Naherholungsgebiet zu etablieren.

ZIELE

Schaffen Zugängliche Treffpunkte für alle Generationen.
Förderung von Erholung und Aktivität für alle Altersgruppen.
Nachhaltige Gestaltung des Aktivwalds als sozialen Treffpunkt.

MAßNAHMEN

Sitzbänke: An zentralen Standorten entlang der Wege und Aussichtspunkte werden Sitzbänke platziert. Sie bieten Erholungsmöglichkeiten und fördern Begegnungen zwischen Generationen. Eine Mischung aus sonnigen und schattigen Standorten wird berücksichtigt.

Laternen: Zur Verbesserung der Sicherheit und Atmosphäre werden Laternen vorgesehen. Diese gewährleisten eine angenehme Beleuchtung, ohne den natürlichen Charakter des Waldes zu beeinträchtigen.

Mülleimer: Robuste Mülleimer mit Trennmöglichkeiten an zentralen Punkten sorgen für Sauberkeit und fördern die Nachhaltigkeit.

Befestigte Wege und Barfußweg: Ein barrierefreier Untergrund aus Kies und Holzspänen sowie ein Barfußweg ermöglichen ein inklusives und abwechslungsreiches Naturerlebnis.

Trinkwasserspender: An zentralen Stellen im Aktivwald werden Trinkwasserspender aufgestellt, die Besuchern kostenfreies und umweltfreundliches Trinkwasser bieten. Sie fördern Nachhaltigkeit und sollen die Aufenthaltsqualität steigern.

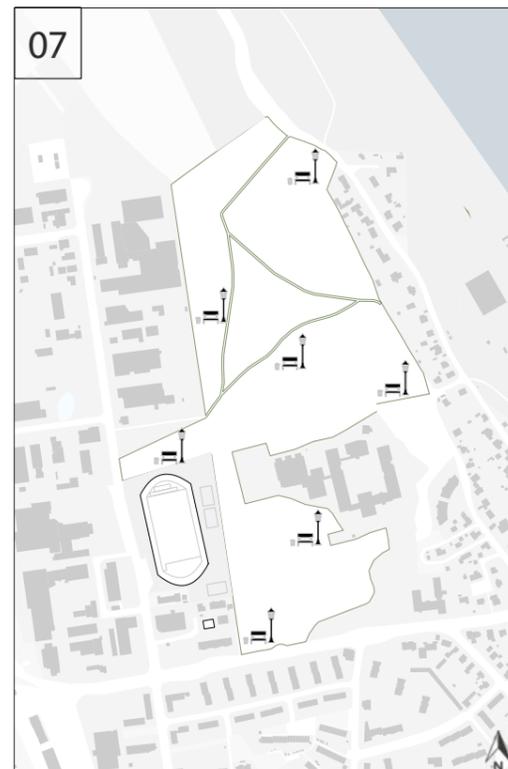


Abb. 56: Aktivwald, M. 1:1000



Abb. 57: Mögliche Sitzbankgestaltung



Abb. 58: Mögliche Laterne



Abb. 59: Mögliche Mülleimer



Abb. 60: Mögliche Trinkwasserspender



Abb. 61: Visualisierung Mini-Markt mit Begegnungshaus und Bibliothek der Dinge

08 | MINIMARKT & BEGEGNUNGSHAUS

QUERSCHNITTSTHEMEN



HANDLUNGSFELDER



HERLEITUNG

Seit dem Einsturz des Daches vom Netto-Markt in der Möllner Straße fehlt es im südlichen Einfamilienhausgebiet in St. Georgsberg an einem Nahversorger. Zwar gibt es nördlich der B208 verschiedene Supermärkte, aber ein schneller Einkauf zwischendurch ist nun nicht mehr so einfach zu erledigen. Weiterhin gibt es im Viertel zwar verschiedene Aufenthaltsmöglichkeiten im Freien wie Spielplätze, für schlechtes Wetter oder die kalte Jahreszeit fehlt ein Ort, an dem sich Anwohner:innen für gemeinsame Hobbys treffen können.

ZIELE

Ein neuer Supermarkt auf dem Netto-Gelände. Allerdings als 24/7-Automaten-Supermarkt mit Dingen des täglichen Bedarfs. Jederzeit zugänglich. Der geringere Flächenverbrauch schafft Platz für weitere Nutzungen. So kann hier ein Begegnungshaus entstehen, das für Reparaturcafés, Handarbeitsgruppen, Spielenachmittage usw. genutzt werden kann. Erweitert wird das Angebot um eine Bibliothek der Dinge, die sich thematisch auf Gartenbedarf spezialisiert. Weiterhin ist die Ansiedlung eines Paketdienstleisters denkbar, um hier Wege in andere Stadtgebiete einzusparen.

MAßNAHMEN

Abriss des alten Netto-Gebäudes.
Neubau eines Begegnungshauses mit Teilentsiegung der Parkplatzfläche für die Schaffung eines attraktiven Außenbereichs.
Aufstellen von Lebensmittelautomaten in einem kleinen Nebengebäude oder einem Container. Vorab Entscheidung, ob die Automaten gekauft, geleast oder gemietet werden sollen. Auch Franchise-Angebote gibt es hierfür auf dem Markt. Überlegung, ob eine Belieferung durch lokale Unternehmen oder einen Großhändler erfolgen soll.
Gründung eines Vereins oder einer Genossenschaft zum Betreiben des Begegnungshauses oder Betreiben von Begegnungsstätte und Supermarkt durch die Stadt Ratzeburg selbst. Eventuell Beantragung von Fördermitteln z.B. über LEADER.

INSPIRATION

Herr Anton - Automaten-Store
MarktTreff Schleswig-Holstein

3.2 | FOKUSRAUM INSEL: STRATEGIE- UND MAßNAHMENKARTE

Der Fokusraum der Insel bildet das Zentrum der Stadt Ratzburg. Der dicht besiedelte Raum bietet wenig Platz für Neubau. Ziel der Strategie und sich daraus ableitenden Maßnahmen war es deswegen, die bereits bestehenden, attraktiven Räume besser miteinander zu verbinden und neue, qualitative Räume zwischen diesen zu schaffen. Die Insel stellt das Nadelöhr zwischen den anderen Stadtteilen Ratzburgs dar. Die daraus resultierenden Möglichkeiten sollen zur Stärkung der Insel genutzt werden, gleichzeitig aber auch die Verbindung in die anderen Stadtteile verbessern. Der Marktplatz und das angrenzende Sparkassengebäude liegen nicht nur im Zentrum dieser Ost-West-Verbindung, sondern auch zwischen den attraktiven Orten der Dominsel im Norden und dem südlichen Inselrand. Das aktuell leerstehende Sparkassengebäude bietet einen geeigneten Standort für einen neuen Ort für die gesamte Stadtgemeinschaft in zentraler Lage, von dem alle profitieren sollen. Ergänzt durch die Gestaltung und Belebung dieser potenziellen Achse sollen alle Vorzüge der Insel niedrigschwellig und barrierefrei erlebbar gemacht werden. Die Veränderungen dieser Umgestaltung kommen neben den Tourist:innen und Anwohner:innen auch allen anderen Ratzburger:innen zugute. Ergänzt werden sollen die Maßnahmen um ein ausgebautes Mobilitätskonzept, welches nicht nur die Fortbewegung auf der Insel, sondern auch die Verbindung zu den anderen Stadtteilen durch Sharing-Punkte und ausgebaute Radwege stärkt.



Abb. 62: Strategiekarte Insel, M. 1:20000

Abb. 63: Maßnahmenkarte Insel, M 1:6000

- Legende Strategiekarte
- Hauptverbindung über die Insel
 - Attraktive Räume im Norden und Süden
 - Verbindende und lebendige Achse
- Legende Maßnahmenkarte
- Gestaltete und begrünte Achse
 - Belebte Erdgeschosszone & Straßenraum
 - Hauptfahrradroute über die Insel
 - Bike-Sharing Stationen
 - Maßnahme mit besonderer Strahlkraft

01 | MARKTPLATZ BEGRÜNEN

QUERSCHNITTSTHEMEN



HANDLUNGSFELDER



HERLEITUNG

Der Marktplatz ist aufgrund seiner Lage sehr zentral auf der Altstadtinsel verordnet und somit auch Schnitt- und Knotenpunkt, der vorhandenen Bewegungsströme. Im aktuellen Zustand ist dieser Platz mit Sitzbänken, einem Wasserspiel sowie 2 Bäumen und 2 Blumkübeln ausgestattet. Somit befinden sich dort keine Aufenthaltsbereiche, welche im Schatten gelegen sind und generell eine geringe Begrünung.

ZIELE

Mit der Aufwertung und Aktivierung des Platzes sowie des umliegenden Gehwegs soll zum einen der Markt noch stärker zum Verweilen einladen und gleichzeitig das Stadtklima verbessern. Seine Funktion als Marktplatz soll weiterhin bestehen bleiben um auch in Zukunft eine frei Versiegelte Fläche zu haben die je nach Bedarf bespielt werden kann. Zudem soll der Gehweg an der Sparkasse so gestaltet werden, dass der Straßenraum die Nord-Süd Verbindung unterstützt.

MAßNAHMEN

Um die genannten Ziele umsetzen zu können, wurden verschiedene Maßnahmen entwickelt, die für die Aufwertung und Aktivierung der Platzes sinnvoll sind.

Zum einen werden an den äußeren Seiten des Platzes 2 große Baumkübel mit Sitzgelegenheiten erbaut und die Betonblöcke mit Blumenkübel ersetzt. An dem Gehweg an der Nord-Süd-Achse werden zum Straßenraum hin weitere 3 Baumkübel und 5 Blumenkübel installiert, sodass die Gestaltung der Achse weiterhin die Verbindung unterstützt.

FINANZIERUNG

Für die Realisierung dieser Maßnahmen, kann die Stadt sich für das Städtebauförderungsprogramm „lebendige Zentren“ bewerben, da die Maßnahmen der Aktivierung des Stadtkernes dienen.

Als Vergleichswert, was für ein finanzieller Rahmen durch die Umsetzung der Maßnahmen zu erwarten ist, kann man die Umgestaltung des Marktplatzes der Stadt Halle an der Saale nehmen. Dort wurden 21 große Baumkübel und 77 Blumenkübel installiert, welche mit 100.000€ Fördermittel umgesetzt werden konnte.



Abb. 64: Begrünter Marktplatz, o.M.



Abb. 65: Perspektive belebte Achse, o.M.

Abb. 66: Ausschnitt der neuen Achse, o.M.

02 | ACHSE GESTALTEN & STRAßENRAUM BELEBEN

QUERSCHNITTSTHEMEN



HANDLUNGSFELDER



HERLEITUNG

Die Domstraße und die Schrankenstraße auf der Altstadtinsel Ratzeburgs sind wichtige Verbindungsstraßen. Sie werden von der Ratzeburger Hauptverkehrsstraße (B208) gekreuzt. Der Dom im Norden und der Kurpark im Süden sind zwei Sehenswürdigkeiten und Orte mit besonderer Bedeutung für die Insel, für Touristen, Inselbewohner und Bewohner anderer Stadtteile Ratzeburgs. Die geringe Anzahl an Sitzgelegenheiten, die fehlende Begrünung und die ungenutzten Potentiale der Erdgeschosszone mindern die Aufenthaltsqualität und damit die Nutzung bis hin zur wirtschaftlich rentablen Nutzung für Gewerbetreibende. Insbesondere im Sommer führt das Mikroklima aufgrund des hohen Versiegelungsgrades und der fehlenden Begrünung auf der Altstadtinsel zu einer eingeschränkten Nutzbarkeit.

ZIELE

Die neue Achse soll sich von einer reinen Durchgangsstraße zu einem lebendigen Stadtraum entwickeln. Durch mehr Sitzgelegenheiten, Begrünung und eine aktive Nutzung der Erdgeschosszonen wird sie für Anwohner und Besucher attraktiver. Die Fußgängerfreundlichkeit soll verbessert, die Aufenthaltsqualität erhöht und der Marktplatz als zentrales Element der Achse gestärkt werden. So entsteht ein belebter Stadtraum für alle, der soziale Interaktion fördert und zum Verweilen einlädt.

MAßNAHMEN

- Reduzierung der Verkehrsflächen zugunsten der Fußgänger, Fahrradfahrer und Gewerbetreibenden
- Installation neuer Bänke und flexibler Sitzgelegenheiten als kommerzielle und nicht kommerzielle Verweilmöglichkeiten
- Mobile Pflanz- und Baumkübel zur Verbesserung des Mikroklimas und Förderung der Aufenthaltsqualität

FINANZIERUNG

Die Stadt kann auch hier das Städtebauförderungsprogramm „lebendige Zentren“ nutzen. Als Referenz einer möglichen Umgestaltung des Straßenraums gilt Berlin-Kreuzberg, wo ein Parklet durchschnittlich 25.200 € kostet. Einfache Parkbänke liegen bei 500–1.000 €, Die Kosten für die Begrünung von Straßen hängen vom Umfang ab. In Dresden kosteten Holzkübel mit Pflanzen und Bäumen rund 334.000 Euro. Zusätzlich sind private Initiativen erforderlich.

03 | SPARKASSENGEBÄUDE NEU NUTZEN

QUERSCHNITTSTHEMEN

-  FLÄCHEN EFFIZIENT NUTZEN
-  KLIMA BEDENKEN
-  STADT VERBINDEN
-  WANDEL GESTALTEN

HANDLUNGSFELDER

-  WIRTSCHAFT STÄRKEN
-  STADTRÄUME QUALIFIZIEREN
-  MOBILITÄT FÖRDERN
-  FREIRÄUME IN WERT SETZEN
-  BEDARFSGERECHTEN WOHNRAUM SCHAFFEN

HERLEITUNG

Das Sparkassengebäude kann durch seine zentrale Lage am Schnitt- und Knotenpunkt zwischen der Nord-Süd Achse und der Ost-West Verkehrsachse und durch den ortsprägenden Charakter am Markt, einen entscheidenden Einfluss auf die Wahrnehmung und Bedeutung der Ratzeburger Innenstadt haben. Das bis zu fünf Geschosse hohe Gebäude bietet Raumpotenzial das es sonst nicht auf der Insel zu finden gibt und das es zu nutzen gilt.

ZIELE

Ziel der Maßnahme ist die Entwicklung des Sparkassengebäudes als Ort der Versorgung mit sozialer und medizinischer Infrastruktur, mit Kultur- und Freizeitangeboten sowie als Ort der Kommunikation und der Identifikation mit dem Stadtzentrum. Durch eine Umnutzung des Gebäudes soll das Flächenpotenzial voll ausgeschöpft werden und nicht nur die Attraktivität der Innenstadt verbessert werden, sondern auch der soziale Zusammenhalt gefördert. Dies soll mithilfe neuer, niedrigschwelliger Begegnungsorte für alle Generationen geschehen. Außerdem soll der barrierefreie Zugang zu medizinischer Versorgung zentral ermöglicht werden.

MAßNAHMEN

Die genannten Ziele sollen durch unterschiedliche Nutzungen der Geschosse erreicht werden. So sollen im Erdgeschoss eine Bibliothek der Dinge und eine Veranstaltungsfläche inklusive einer frei zugänglichen Küche entstehen, die Menschen nicht nur zusammen bringen, sondern auch die Nachhaltigkeit fördern. Es soll sich um möglichst nicht-kommerzielle Aufenthaltsorte handeln. In den oberen Stockwerken soll ein Co-Working-Space entstehen um einen flexiblen Arbeitsplatz zu bieten und weitere Zielgruppen ins Zentrum zu bringen. Die Erdgeschossnutzung soll sich durch einen, einladend gestalteten Außenbereich, dem Marktplatz und der Nord-Süd-Achse öffnen. In den oberen Stockwerken soll ein Ärztehaus mit barrierefreier Erschließung entstehen. Durch die zentrale Lage an beiden Achsen ist das Ärztehaus gut erreichbar.



Abb. 67: Perspektive Sparkassengebäude, o.M.

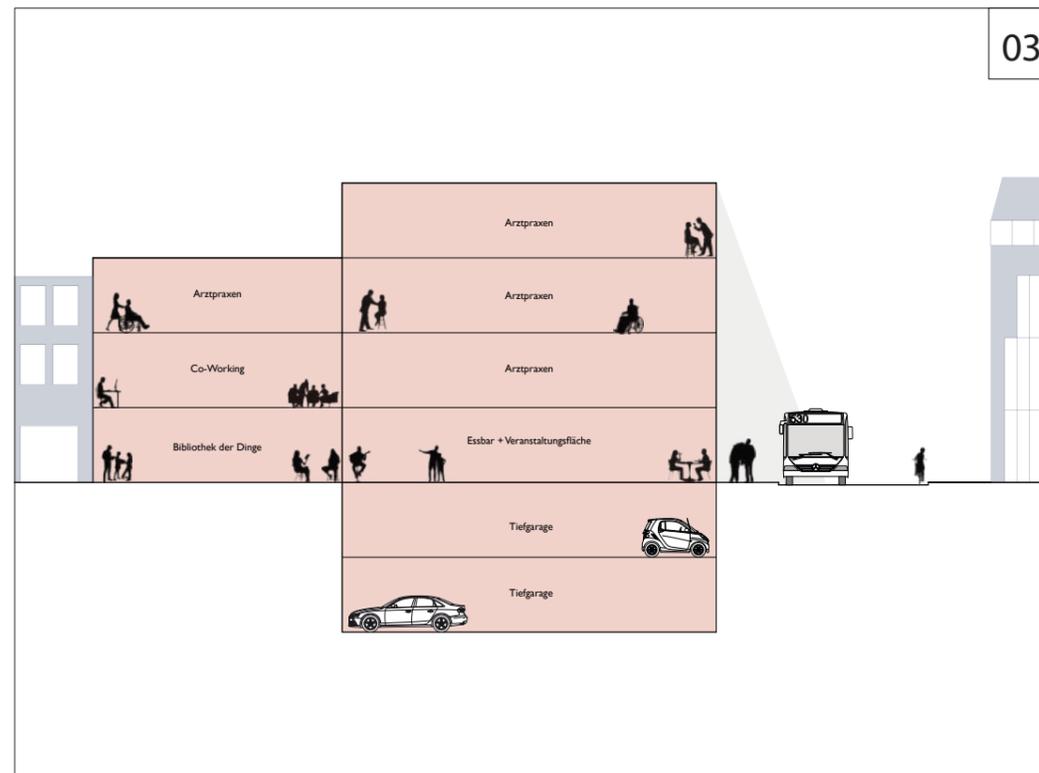


Abb. 68: Schnitt Sparkassengebäude, o.M.

FINANZIERUNG

Für die Realisierung dieser Maßnahmen, kann die Stadt sich für das Städtebauförderungsprogramm „lebendige Zentren“ bewerben, da die Maßnahmen der Aktivierung des Stadtkernes dienen und zur Anpassung an den innerstädtischen Strukturwandel, insbesondere gewerblichen Leerstand beitragen und die Daseinsvorsorge gewährleisten.

Für den finanziellen Rahmen wurde als Vergleichswert die „Revitalisierung stadtbildprägender Gebäude im Stadtteilzentrum Berlin-Turmstraße“ betrachtet. Diese Maßnahme betrifft mehrer Häuser und wurde aus dem Städtebauförderungsprogramm „lebendige Zentren“ mit 950.000€ gefördert und vorher bereits mit 8,3 Millionen Euro aus dem ehemaligen Programm „Aktive Stadt- und Ortszentren“.

INSPIRATION

JUPITER Hamburg Mönckebergstraße
Übergangshaus Lübeck

04 | INSELRAND AUSBAUEN: FOODTRUCK IM KURPARK

QUERSCHNITTSTHEMEN

- FLÄCHEN EFFIZIENT NUTZEN
- KLIMA BEDENKEN
- STADT VERBINDEN
- WANDEL GESTALTEN

HANDLUNGSFELDER

- WIRTSCHAFT STÄRKEN
- STADTRÄUME QUALIFIZIEREN
- MOBILITÄT FÖRDERN
- FREIRÄUME IN WERT SETZEN
- BEDARFSGERECHTEN WOHNRAUM SCHAFFEN

HERLEITUNG

Auf der Insel fehlt es an gastronomischen Angeboten, weil die Mietpreise zu hoch sind um bei starker Saisonabhängigkeit profitabel zu sein. Ein Foodtruck ermöglicht saisonale Nutzung und kann im Freiraum positioniert werden. Der Kurpark bildet als das Ende der Achse und durch seine direkte Lage am Küchensee einen idealen Aufstellungsort. Das Aufstellen von neuem Stadtmobiliar unterstützt die gastronomische Nutzung und verstärkt die Aufenthaltsqualität des Ortes.

ZIELE

Durch den Foodtruck werden Touristen und die Anwohnenden stärker zur Nutzung des Kurparks angeregt. Somit wird auch die Achse weiter belebt.

MAßNAHMEN

Eine Fläche zur Aufstellung des Foodtrucks muss eine Erlaubnis von der Stadtverwaltung gegeben werden. Um den Foodtruck optimal nutzen zu können werden Tische und Bänke im Kurpark aufgestellt.



Abb. 69: Fotomontage Foodtruck im Kurpark

05 | INSELRAND AUSBAUEN: AUSLEIHSTATION

HERLEITUNG

Im Moment sind die Nutzungsmöglichkeiten des Kurparks stark begrenzt. Die Bibliothek der Dinge ist weit entfernt vom Kurpark. Um eine größere Vielfalt an Nutzungen zu ermöglichen, müssen verschiedene Gegenstände ausgeliehen werden können.

ZIELE

Durch das Aufstellen einer Ausleihstation sollen vielfältiger Nutzungen ermöglicht und die Aufenthaltsqualität im Kurpark erhöht werden.

MAßNAHMEN

Es wird eine Ausleihstation am Kurpark positioniert. In ihr könnten sich beispielsweise ein Strand-Rollstuhl (siehe Abb. 71, verschiedene Spiele, Bälle, Klappstühle und Tische, Decken oder ähnliches befinden. Ausleihstationen können zum Beispiel ähnlich einer Packstation (Abb. 72) ausgeführt werden oder auch als Abstellort der tageszeitabhängig auf und zu geschlossen wird.

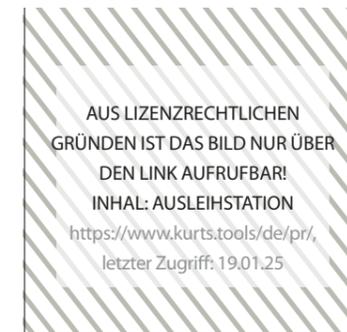


Abb. 72: Beispiel einer Ausleihstation für Werkzeuge

QUERSCHNITTSTHEMEN

- FLÄCHEN EFFIZIENT NUTZEN
- KLIMA BEDENKEN
- STADT VERBINDEN
- WANDEL GESTALTEN

HANDLUNGSFELDER

- WIRTSCHAFT STÄRKEN
- STADTRÄUME QUALIFIZIEREN
- MOBILITÄT FÖRDERN
- FREIRÄUME IN WERT SETZEN
- BEDARFSGERECHTEN WOHNRAUM SCHAFFEN

06 | INSELRAND AUSBAUEN: BARRIEREFREIER WASSERZUGANG

QUERSCHNITTSTHEMEN

- FLÄCHEN EFFIZIENT NUTZEN
- KLIMA BEDENKEN
- STADT VERBINDEN
- WANDEL GESTALTEN

HANDLUNGSFELDER

- WIRTSCHAFT STÄRKEN
- STADTRÄUME QUALIFIZIEREN
- MOBILITÄT FÖRDERN
- FREIRÄUME IN WERT SETZEN
- BEDARFSGERECHTEN WOHNRAUM SCHAFFEN

HERLEITUNG

Momentan ist der Wasserzugang nicht barrierefrei.

ZIELE

Eine Verbesserung der Barrierefreiheit soll Ratzeburg inklusiver und für eine größere Menge an Menschen attraktiv machen.

MAßNAHMEN

An der Badestelle wird eine Rampe mit Geländer die ins Wasser führt gebaut. Auch der Weg zur Rampe wird barrierefrei gestaltet.

INSPIRATION

Wasserzugang am Luegsteinsee in Oberaudorf

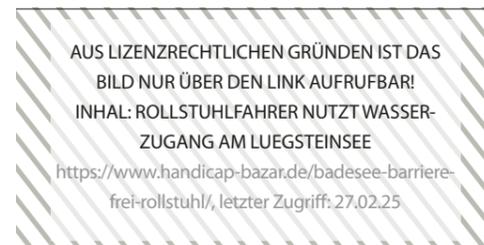


Abb. 70: Referenzfoto - Rampe in Benutzung

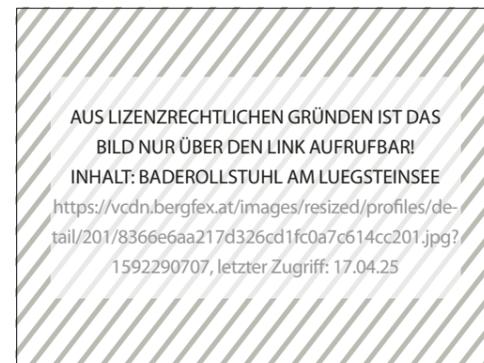


Abb. 71: Referenzfoto - Rampe mit Strand-Rollstuhl

EIN VIelfÄLTIG GENUTZTER KURPARK

Der Kurpark soll vielfältig nutzbar sein und auf unterschiedliche Gruppen ansprechend wirken.

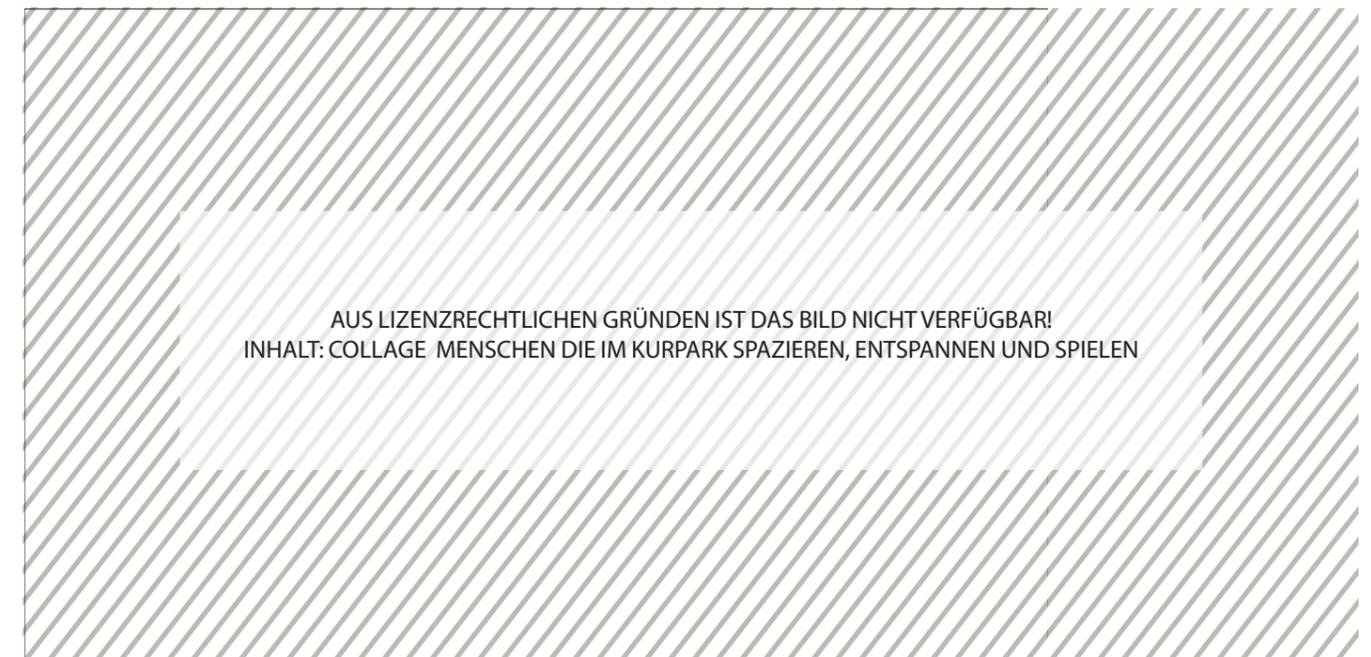


Abb. 73: Vision - Eine mögliche Zukunft des Kurparks

07 | RADVERKEHR IN DER INNENSTADT

QUERSCHNITTSTHEMEN



HANDLUNGSFELDER



HERLEITUNG

Sämtliche Stadtteilübergreifende Wege in Ratzeburg finden über die Insel und damit über mindestens eine der drei Brücken statt. Sie spielt also eine Schlüsselrolle in der Mobilität.

Neben dem ausreichend funktionierendem öffentlichem sowie privaten Kraftfahrzeugverkehr ist beim Radverkehr besonders eine Problemstelle identifiziert worden.

Diese behandelt an der Kreuzung Königsdamm/Seestraße/Langenbrücker Straße die Einbindung des Radverkehrs in den Straßenraum.

Die Einbindung des Radwegs auf dem Kleinbahndamm in den Lüneburger Damm erfolgt über die bestehende Unterführung.

Außerdem gibt es kein Bike-Sharing-Angebot.

ZIELE

Im Sinne einer klimafreundlichen Mobilität sollen Radfahrende stärker gefördert werden. Dazu gehört, dass sie auf eindeutigen und sicheren Wegen über die Insel fahren können sollen. Außerdem soll diese Form der Fortbewegung niedrigschwellig angeboten werden.

MAßNAHMEN

Auf dem Königsdamm sollen die bisherigen Fußwege mit Freigabe für den Radverkehr zu reinen Radwegen umgewidmet werden. Der Fußverkehr nutzt dann ausschließlich die parallel verlaufenden, bislang optionalen Fußwege. Die Radwege müssen dann stufenlos auf die Fahrbahn geführt werden.

In der Inselstadt sowie in den anderen Stadtteilen sollen Bike-Sharing-Stationen gebaut werden. Die abgebildeten Standorte sind Orte mit höherem Publikumsverkehr und erschließen gleichzeitig die Insel in ihrer gesamten Fläche in ausreichendem Maße. Zwei von ihnen sind auf dieser Seite beispielhaft dargestellt.

FINANZIERUNG

Das Förderprogramm „Stadt und Land“ des Bundesministeriums für Verkehr beinhaltet den verkehrssicheren Umbau von Knotenpunkten. Das Bike-Sharing-System kann in der Städtebauförderung im Programm Lebendige Zentren als Maßnahme zur Verbesserung der städtischen Mobilität gefördert werden.

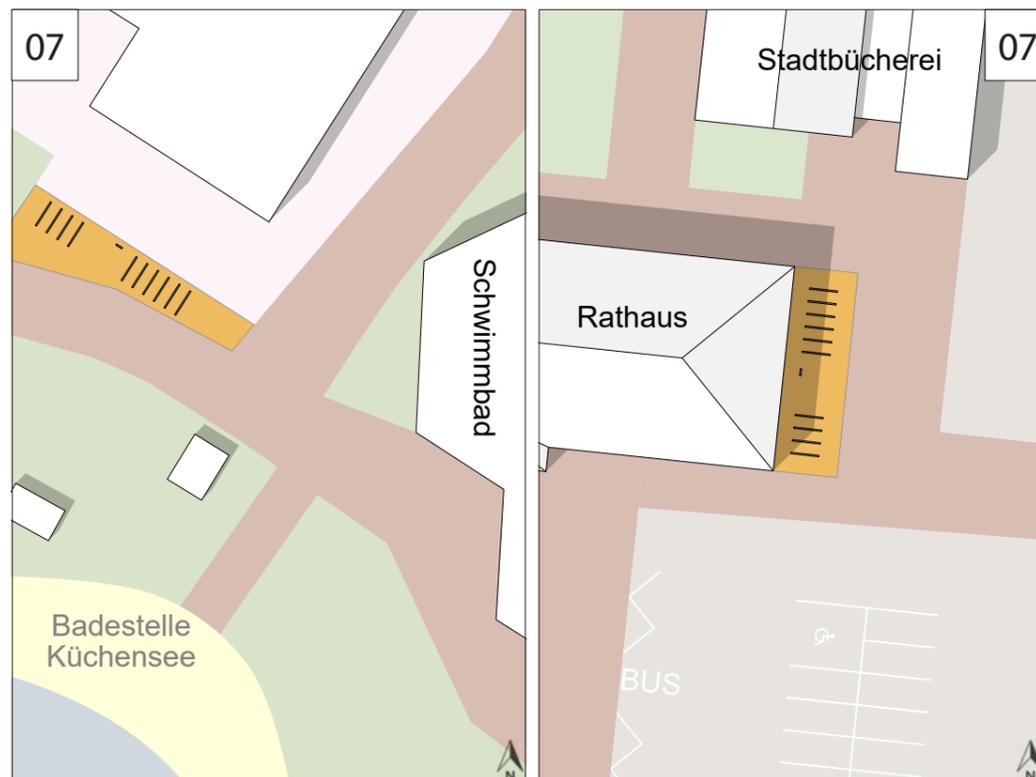


Abb. 74: Fahrrad-Sharingstationen am Schwimmbad und am Rathaus, M 1:500

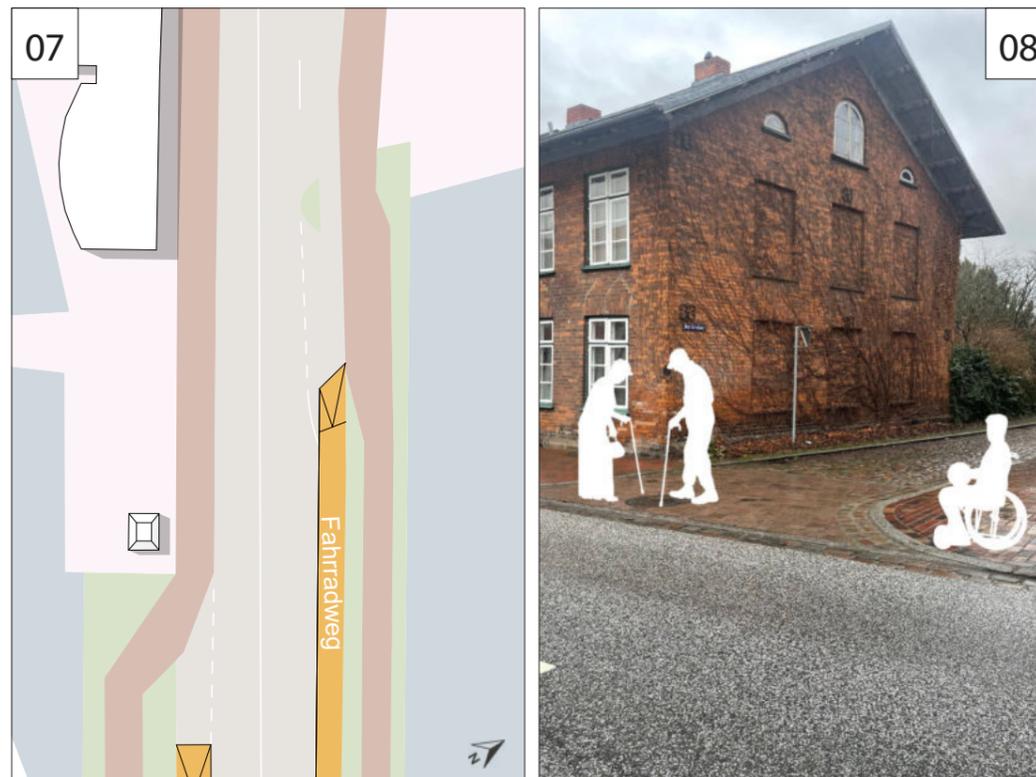


Abb. 75: Übergang Fahrradweg auf Straße beim Königsdamm

Abb. 76: Kopfsteinpflasterstraße und ebener Überweg in Ratzeburg, eigene Abbildungen

08 | BARRIEREFREIER STRAßENRAUM

QUERSCHNITTSTHEMEN



HANDLUNGSFELDER



HERLEITUNG

Die Barrierefreiheit sollte in einer altersgerechten Stadtplanung stets eine Schlüsselrolle einnehmen. Bei Menschen höheren Alters kommen insbesondere Geh- und Sehbehinderungen deutlich häufiger vor. Maßnahmen zur Verbesserung der Orientierung und des Abbaus von Hindernissen, auch für Hilfsmittel wie Rollstühle oder Rollatoren sind daher unerlässlich.

In Ratzeburgs Innenstadt gibt es viele Kopfsteinpflasterstraßen. Diese erschweren für viele Ältere, Geh- und Sehbehinderte das Überqueren, sind aber auch prägend für das Ratzeburger Ortsbild (siehe Abb. 2, linkes Bild).

Im Zuge der Erneuerung der Domhalbinsel werden einige Problemstellen bereits beseitigt.

ZIELE

Barrierefrei ausgebaute Straßenquerung sind der Schlüssel für Teilhabe in der Mobilität. Ratzeburgs Innenstadt soll allen Menschen selbstständige Fortbewegung ermöglichen.

MAßNAHMEN

Alle Kreuzungen von Kopfsteinpflasterstraßen sollen eben gepflasterte Überwege erhalten (siehe Abb. 2, rechtes Bild), damit die Überquerung der Straße mit Rollstühlen, Rollatoren und Langstöcken für Sehbehinderte ermöglicht wird. Zudem soll an allen Überwegen der Bordstein abgesenkt werden.

An Überwegen wichtiger Straßen wie der B 208 soll an Überwegen ein Blindenleitsystem verlegt werden, um Sehbehinderten das Überqueren zu erleichtern. Ebenso an allen Ampeln. Diese sollen zusätzlich mit einem akustischen System nachgerüstet werden, sofern noch nicht erfolgt.

FINANZIERUNG

Die bauliche Veränderung der Inselstadt zur Verbesserung der Mobilität behinderter Menschen kann über den Fonds für Barrierefreiheit des Landes Schleswig-Holstein gefördert werden. Mit diesem Fonds sollen Maßnahmen gefördert werden, die helfen, die UN-Behindertenrechtskonvention umzusetzen. In dieser ist die persönliche Mobilität in Artikel 20 verankert, die Maßnahme sollte daher grundsätzlich förderfähig sein.

3.3 | FOKUSRAUM VORSTADT: STRATEGIEKARTE

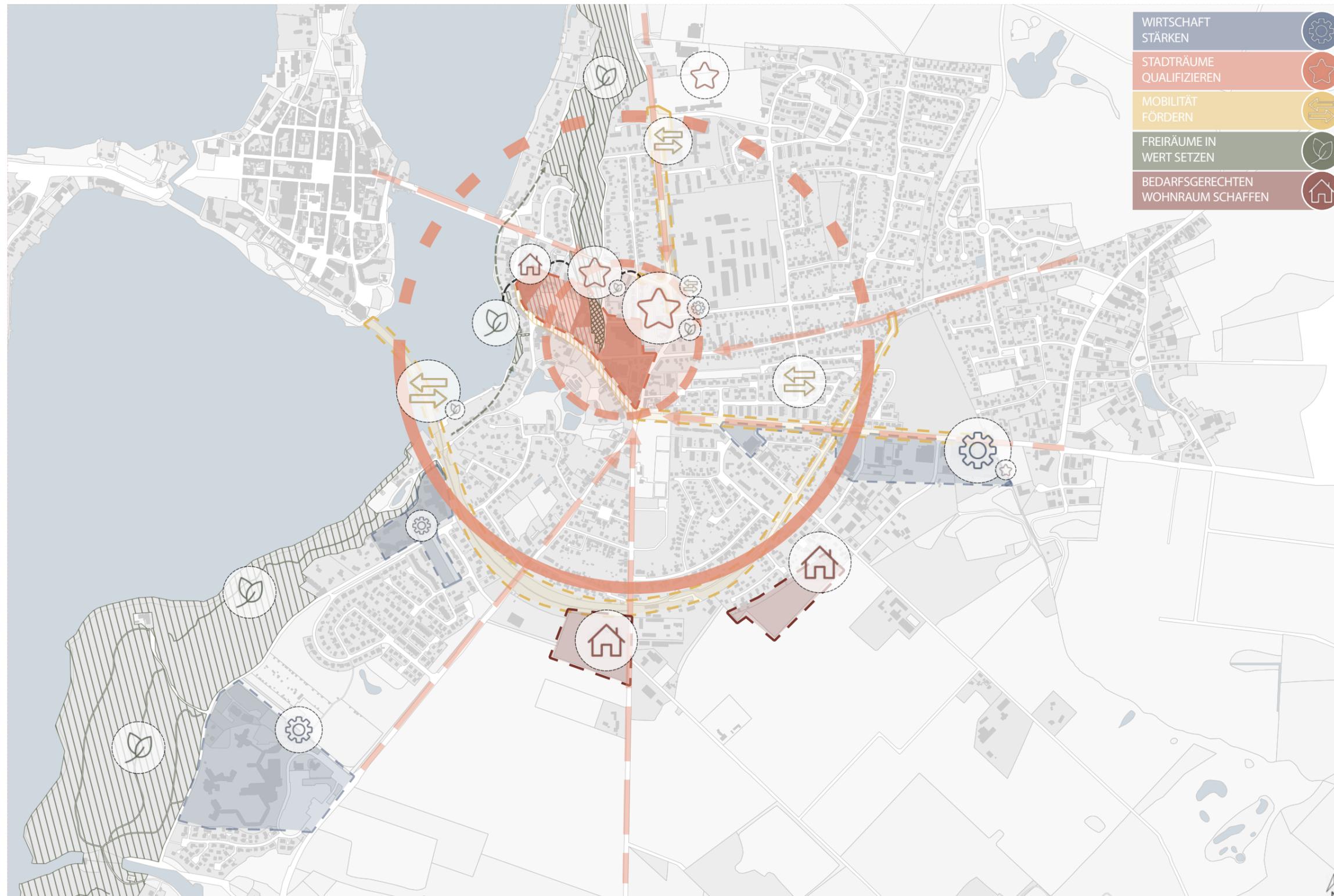


Abb. 77: Strategiekarte Vorstadt, o.M.

VERBINDUNG ZUM ZENTRUM

Das Konzept für die integrierte Entwicklung der Vorstadt sieht vor allem eine Stärkung der Durchwegung und der Mitte des Stadtteils vor, denn der Stadtteil weist bereits große naturräumliche und infrastrukturelle Stärken vor.

Durch die Verortung der Maßnahmen ergibt sich ein klar definiertes Fokuszentrum, das eine größere Dichte an „großen“ Maßnahmen vorweist. Diese lassen sich zueinander beziehen und sind im Sinne des ISEK sehr effektiv, da viele Handlungsfelder behandelt werden.

KOMPAKT & ZENTRAL

Durch die Wegerschließung des Kleinbahndamms tut sich ein Kreis auf, der die wichtigsten Maßnahmen einrahmt und einen näheren Stadtkern herausbildet. Alle weiteren Maßnahmen orientieren sich an diesen Kreis, da sie durch diesen „eingefangen“ werden. Die Verkehrswege agieren hier wie Achsen, die Einwohnenden zu diesem Zentrum leiten.

Die Vernetzung der Grünräume schafft zudem ein grünes Band, welches sich konträr zur verkehrlichen Erschließung in einer Nord-Süd Richtung ausbildet.

Das Hauptmotiv hierbei muss es sein neue Entwicklungen, wie Wohnungsbau so zu entwickeln, dass der Stadtkern und respektiv die Insel gut und schnell zu erreichen sind.

FOKUSRAUM VORSTADT: MAßNAHMENKARTE

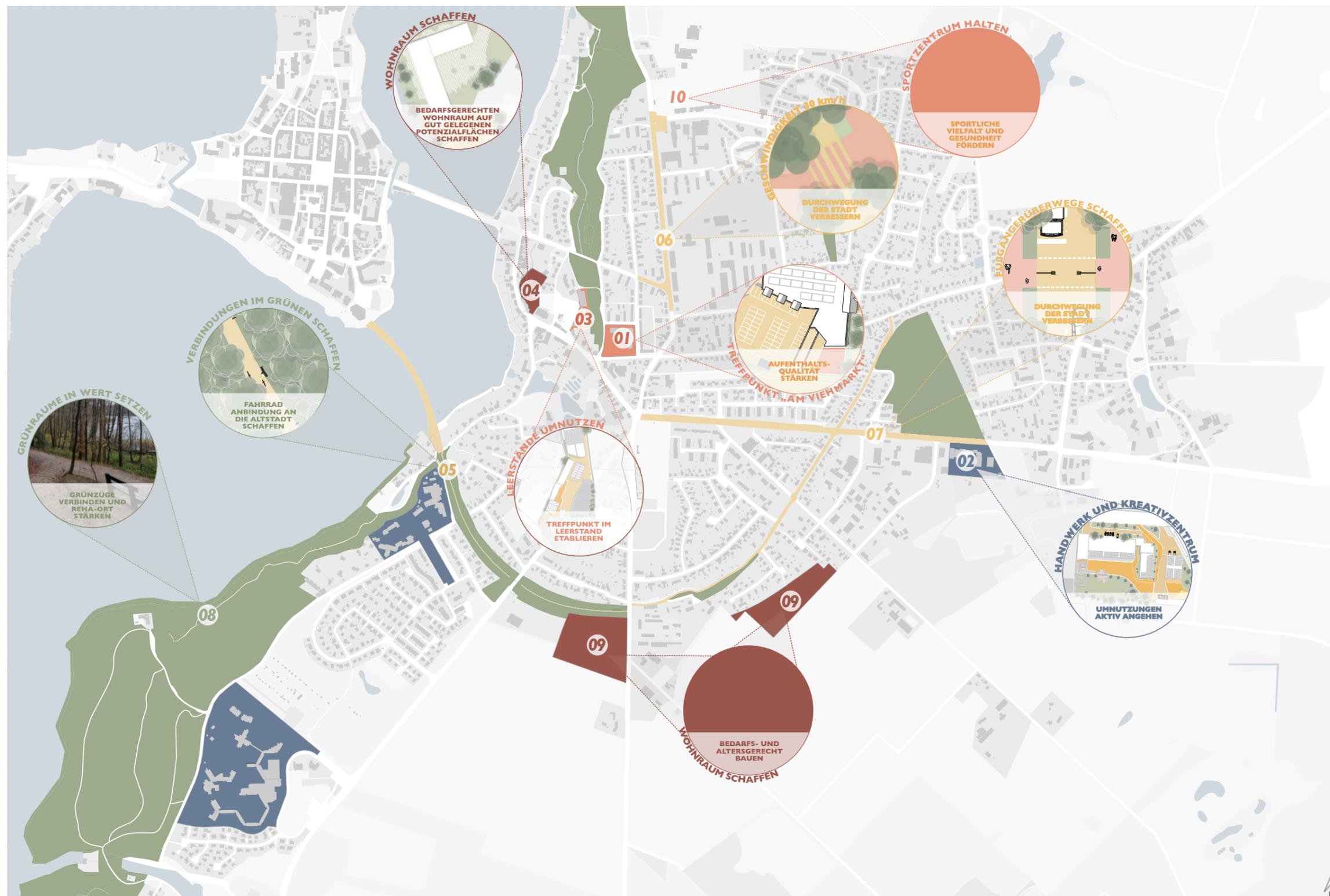


Abb. 78: Maßnahmenkarte Vorstadt, o.M.

DIFFERENZIERT ENTWICKELN

Die Maßnahmen des Fokusraumes 3, der Vorstadt Ratzeburgs decken alle Handlungsfelder ab und bilden somit ein breites Feld von möglichen Veränderungen ab. Dabei fördern die Maßnahmen den Charakter der Vorstadt, der durch seine „äußerliche“ Lage, abseits der Insel eine Eigendynamik entwickelt hat und von den Bewohnenden geschätzt wird.

NAHVERSORGUNGSZENTRUM

Eine Konzentration der Maßnahmen ist um den Edeka Markt an der B208 festzustellen, denn es ist das erklärte Ziel neben der Innenstadt ein Nahversorgungszentrum zu schaffen, welches aber nicht in Konkurrenz zur Insel stehen soll.

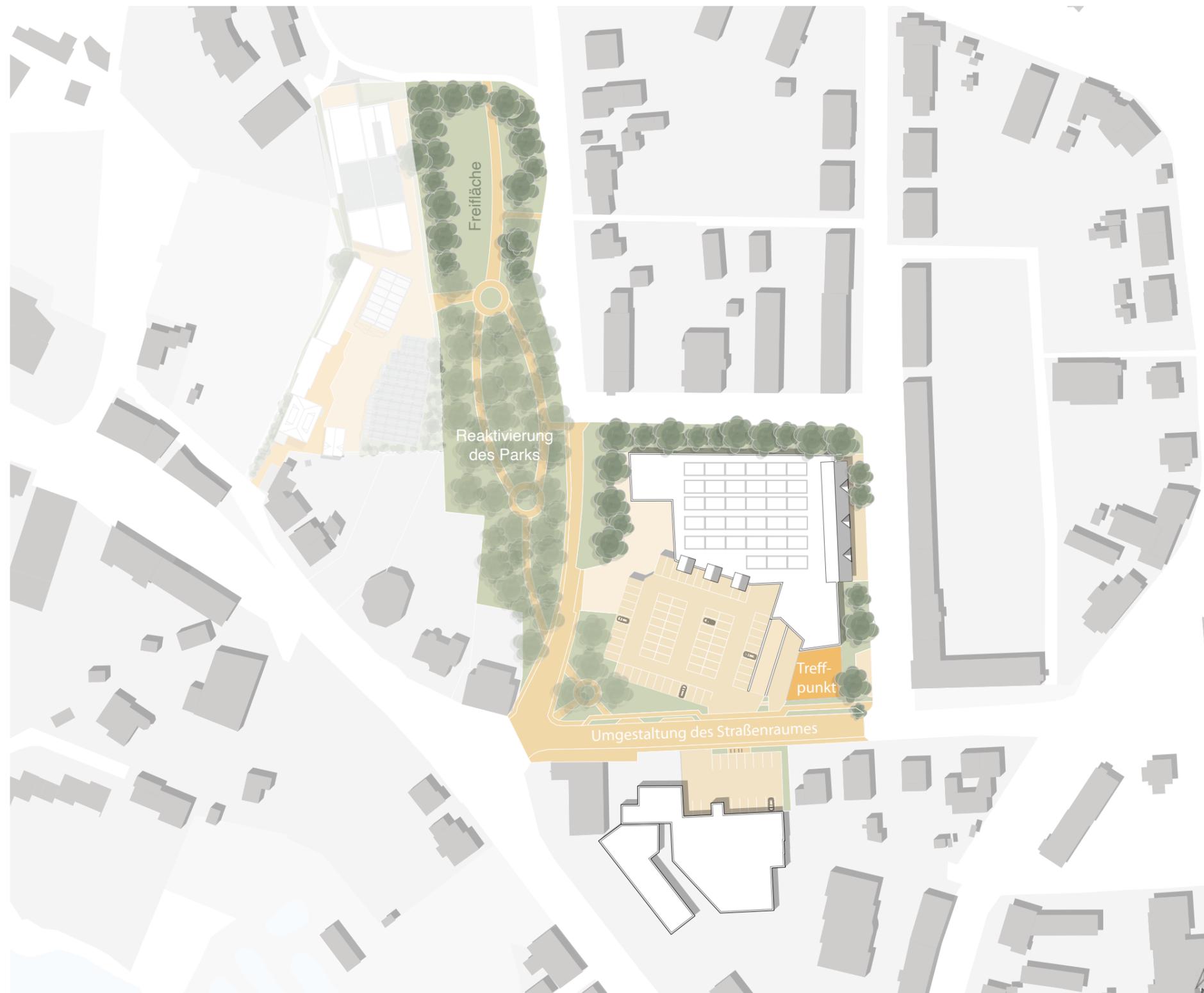
LEERSTAND UND WOHNBAU

Des Weiteren soll der vorhandene Leerstand aktiv und kreativ umgenutzt werden, denn dieser mindert die Attraktivität des Wohnstandortes. Obendrein bietet die Vorstadt einige, wenige vorhandene Flächen, um größere Wohnbauentwicklungen voranzutreiben.

NATURNAH IN DER VORSTADT

Das Motiv Ratzeburgs als eine naturnahe Stadt ist ebenfalls in der Vorstadt abzulesen, kommt aber bei dem aktuellen Entwicklungsstand nicht so gut zur Geltung, wie das sein könnte. Eine Ertüchtigung der Wege und die Schaffung eines neuen Parkes soll die Naturverbundenheit in der Vorstadt stärken.

01 | TREFFPUNKT AM VIEHMARKT



QUERSCHNITTSTHEMEN

-  FLÄCHEN EFFIZIENT NUTZEN
-  KLIMA BEDENKEN
-  STADT VERBINDEN
-  WANDEL GESTALTEN

HANDLUNGSFELDER

-  WIRTSCHAFT STÄRKEN
-  STADTRÄUME QUALIFIZIEREN
-  MOBILITÄT FÖRDERN
-  FREIRÄUME IN WERT SETZEN
-  BEDARFSGERECHTEN WOHNRAUM SCHAFFEN

HERLEITUNG

Der Weg von der Vorstadt auf die Altstadtinsel in Ratzeburg ist für viele Bewohner:innen weit und kann somit dafür sorgen, dass sie den Weg auf die Altstadtinsel seltener auf sich nehmen. Dies kann die Attraktivität der Randwohnbereiche der Vorstadt für ältere Bevölkerungsgruppen mindern. Um diese zu stärken, Wege zu verkürzen und einen weiteren generationsübergreifenden Treffpunkt in Ratzeburg zu schaffen, muss der Viehmarkt als Treffpunkt weiterentwickelt und gestärkt werden. Die Gestaltung des dortigen Frei- und Straßenraums kann zu einer erhöhten Treffpunktqualität führen.

ZIELE

Am Viehmarkt soll ein Treffpunkt entstehen an den sich alle Altersgruppen wohl fühlen. Dafür wird der bereits bestehende Treffpunkt beim Bäcker weiter aufgewertet, so dass eine gemütliche Sitzcke entstehen kann. Durch die Umgestaltung des Straßenraum entsteht Verkehrsumfeld, in dem sich alle Verkehrsteilnehmer auf Augenhöhe begegnen. Durch die Qualifizierung von vorhandenen Grünflächen werden neue Aufenthaltsorte geschaffen die als Treffpunkt dienen können. Zusammen mit dem Gelände der alten Gärtnerei entsteht so das neue Zentrum der Vorstadt.

MAßNAHMEN

Lärmabschirmung des Sitzbereiches vor dem bereits ansässigen Bäckers vom Kfz-Lärm durch transparente Schallschutzmauern entlang der Parkdeckeinfahrt und Ziethener Straßen.
Beruhigung des Verkehrs in der Ziethener Straße und Teilen der Sedanstraße durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung und eine Umgestaltung des Straßenraumes.
Neue Mobilität fördern durch den barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle „Am Viehmarkt“ und der Einrichtung eines Car-Sharing-Angebotes.
Umgestaltung der brachliegenden Grünflächen hin zu qualitätsvollen Aufenthaltsorten.

INSPIRATION

Fußgängerzone Drochten

Abb. 79: Entwicklung des Treffpunktes Am Viehmarkt, o.M.

02 | HANDWERK- UND KREATIVZENTRUM RATZEBURG



Abb. 80: Handwerk- und Kreativzentrum Ratzeburg, o.M.

QUERSCHNITTSTHEMEN

-  FLÄCHEN EFFIZIENT NUTZEN
-  KLIMA BEDENKEN
-  STADT VERBINDEN
-  WANDEL GESTALTEN

HANDLUNGSFELDER

-  WIRTSCHAFT STÄRKEN
-  STADTRÄUME QUALIFIZIEREN
-  MOBILITÄT FÖRDERN
-  FREIRÄUME IN WERT SETZEN
-  BEDARFSGERECHTEN WOHNRAUM SCHAFFEN

HERLEITUNG

Die wirtschaftliche Ansiedelung von Betrieben in der Stadt Ratzeburg hat sich durch das neue ausgewiesene Gewerbegebiet zwischen der B207 und dem Bahnhof verändert und im Osten Ratzeburgs für einen Leerstand gesorgt. Das dortige Busdepot, welches vorher von den Vereinigten Stadtwerken betrieben wurde ist in das neue Gewerbegebiet umgezogen. Der Charakter des Gewerbegebietes im Osten Ratzeburgs an der B208 ist geprägt von Handwerksbetrieben und weiteren Kleinunternehmer:innen. Eine Umnutzung fügt sich in das bestehende Gebiet ein und ermöglicht weiter wirtschaftliche Entwicklung.

ZIELE

Das alte Busdepot soll zu einem Zentrum umgebaut werden, das Klein- und Kleinstunternehmer:innen im Aufbau ihres Unternehmens unterstützt, indem es Lager- und Büroflächen zur Verfügung stellt, sowie Co-Working-Bereiche etabliert in welchen Synergieeffekte durch die Unternehmer:innen genutzt werden können. Des Weiteren soll ein Ort etabliert werden, wo Ratzeburger:innen sich kreativ ausleben können. Zudem lassen sich Flächen aktiv einsparen wenn man den Unternehmer:innen vorerst kleinere Flächen zur Verfügung stellt, um den bisherigen Ansatz von großflächigeren Betrieben mit großen Hofflächen im restlichen Gewerbegebiet neuzudenken.

MAßNAHMEN

Die gesamten Maßnahmen sind mittelfristig auszuführen.
 Entsiegelung eines Teilbereiches des alten Hofes und Errichtung der Außenanlagen.
 Umbau der Büroräume in offene Co-Working- Bereiche und Funktionstrennung der verschiedenen Hallen, um parzellenartige Miet- und Lagerflächen zu erzeugen.
 Finden oder Gründen einer Gesellschaft, die sich um dieses Projekt im Rahmen einer Wirtschaftsförderungsmaßnahme kümmert.

INSPIRATION

Weltgewerbehöfe in Hamburg Wilhelmsburg

03 | GEMEINSAMES GARTENPROJEKT RATZEBURG



Abb. 81: Ehemalige Gärtnerei Am Steindamm, o.M.

QUERSCHNITTSTHEMEN

-  FLÄCHEN EFFIZIENT NUTZEN
-  KLIMA BEDENKEN
-  STADT VERBINDEN
-  WANDEL GESTALTEN

HANDLUNGSFELDER

-  WIRTSCHAFT STÄRKEN
-  STADTRÄUME QUALIFIZIEREN
-  MOBILITÄT FÖRDERN
-  FREIRÄUME IN WERT SETZEN
-  BEDARFSGERECHTEN WOHNRAUM SCHAFFEN

HERLEITUNG

Die ehemalige Gärtnerei am Steindamm steht seit längerem leer und bietet einen erstens zentralen Standort in der Nähe des Zentrums und zweitens ein großes Potential für eine Umnutzung in eine gemeinschaftliche Fläche. Die alte Bausubstanz mit ihren Gewächshäusern und den verfügbaren Garagen ermöglicht es ein gemeinschaftliches Gartenprojekt zu etablieren. In Verbindung mit zukünftigen verdichteten Neubauten bietet dies den neuen Einwohnern eine gute Möglichkeit sich ohne einen (Klein-)Garten gärtnerisch zu betätigen.

ZIELE

Eine effektive Umnutzung des Leerstandes wertet den Bereich um den ehemaligen Sedanpark auf. Das Projekt kann zur umwelttechnischen Bildung der Einwohner:innen beitragen und sich zu einem Veranstaltungsort etablieren, der zentral gelegen und vielfältige Möglichkeiten bietet.

MAßNAHMEN

Die gesamten Maßnahmen sind mittelfristig auszuführen. Sichtung der Gebäude und Abriss nicht-tragfähiger Gebäudeteile. Einrichtung der verschiedenen Nutzungsräume, wie dem Sportraum oder den Pflanzungsräumen. Förderung der Gründung eines Vereins oder einer Gemeinschaft, die sich um das Gelände kümmert.

INSPIRATION

Urban Gardening Ansätze aus verschiedenen Großstädten

04 | ALTERSGERECHTES WOHNEN AM STEINDAMM



QUERSCHNITTSTHEMEN

-  FLÄCHEN EFFIZIENT NUTZEN
-  KLIMA BEDENKEN
-  STADT VERBINDEN
-  WANDEL GESTALTEN

HANDLUNGSFELDER

-  WIRTSCHAFT STÄRKEN
-  STADTRÄUME QUALIFIZIEREN
-  MOBILITÄT FÖRDERN
-  FREIRÄUME IN WERT SETZEN
-  **BEDARFSGERECHTEN WOHNRAUM SCHAFFEN**

HERLEITUNG

Da die Bevölkerung zunehmend älter wird, auch in einer Stadt wie Ratzeburg, ist es wichtig, barrierefreie Wohnlösungen anbieten zu können. Diese sind auf die Bedürfnisse älterer Menschen abgestimmt und fördern so Selbstständigkeit und Lebensqualität. Da die Menschen meist gerne in ihrer gewohnten Umgebung bleiben wollen, ist es sinnvoll, altersgerechten Wohnraum direkt in Ratzeburg zu schaffen. Die Fläche am Steindamm ist bereits für neuen Wohnraum bestimmt und bietet sich durch die zentrale Lage für ein solches Projekt an.

ZIELE

Die Fläche zu einem attraktiven Wohnort umwandeln, der durch die Nähe zum Viehmarkt als Stadtteilzentrum optimal geeignet ist, um älteren Menschen ein selbstbestimmtes Leben zu ermöglichen. Dies schafft Zugang zu wichtigen Infrastrukturen, Begegnungsorten und Grünflächen, fördert so die soziale Teilhabe und verringert Vereinsamung.

MAßNAHMEN

Ein Konzept für das Grundstück ist zu erstellen.
 Aktuelle Besitzverhältnisse müssen geklärt werden.
 Auch die Finanzierung des Projektes muss geklärt werden.
 Anschließend die Fläche baulich mit einem öffentlichen Träger entwickeln.

Abb. 82: Altersgerechtes Wohnen Am Steindamm, o.M.

05 | WEGERSCHLIEßUNG KLEINBAHNDAMM



Abb. 83: Wegeerschließung Kleinbahndamm, o.M.

QUERSCHNITTSTHEMEN



HANDLUNGSFELDER



HERLEITUNG

Wie überall in Deutschland wurden auch in Ratzeburg viele Bahntrassen in der zweiten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts abgebaut. Häufig lässt sich der Verlauf alter Bahnstrecken auch heute noch gut in Luftbildern erkennen, da diese oft nie umgenutzt wurden. So auch die Trasse der ehemaligen Klein-spurbahn in Ratzeburg. Aufgrund der langen und schmalen Form bietet sich meist nur die Umnutzung zur Verkehrsfläche an.

ZIELE

Bei dieser Maßnahme geht es darum, die Verkehrswende in Ratzeburg voranzubringen, indem eine sichere und angenehme Fahrradverbindung zwischen der Vorstadt und der Insel geschaffen wird. Die verbesserte Fahrradverbindung schafft viele Vorteile für die Anwohnenden. Aktuell müsste man auf direkter Route mit dem Fahrrad auf der B208 fahren. Durch den Umbau würde eine sichere Route entstehen.

Auch soll die aktuell kaum genutzte Fläche der Kleinbahntrasse im Angesicht fehlender Flächenressourcen effektiv genutzt werden.

MAßNAHMEN

Zur Umsetzung müssen verschiedene Maßnahmen getroffen werden. Zum einen sieht der Plan einen neuen Rad- und Fußweg auf dem Verlauf der alten Kleinbahntrasse vor. Dieser sollte mit Sitzgelegenheiten, Laternen und Mülleimern ausgestattet sein. Auch sollte es, wie in der Abbildung dargestellt, verschiedene zuführende Rad- und Fußwege geben. Auf dem Kleinbahndamm im Westen soll der existierende Radweg befestigt und mit dem neuen Radweg verbunden werden. Letztlich ist es wichtig, auf der Ortelsburger Straße, der Stettiner Straße und dem Tannenweg Vorfahrt für Radfahrende auszuweisen.

06 | VERKEHRSBERUHINGUNG JÄGER- UND MECHOWER STRAÙE

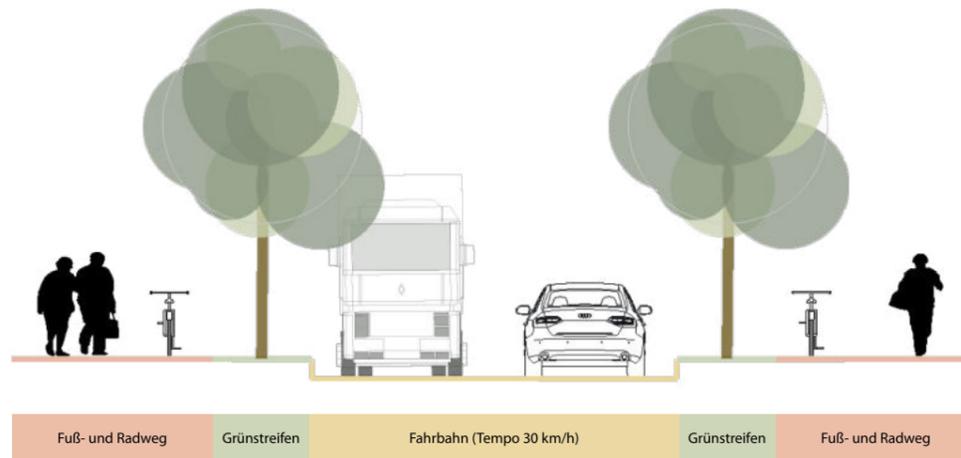


Abb. 84: Verkehrsberuhigung Jäger- und Mechower Straße, o.M.

Abb. 86: Schnitt Mechower Straße, o.M.

QUERSCHNITTSTHEMEN

- FLÄCHEN EFFIZIENT NUTZEN
- KLIMA BEDENKEN
- STADT VERBINDEN
- WANDEL GESTALTEN

HANDLUNGSFELDER

- WIRTSCHAFT STÄRKEN
- STADTRÄUME QUALIFIZIEREN
- MOBILITÄT FÖRDERN
- FREIRÄUME IN WERT SETZEN
- BEDARFSGERECHTEN WOHNRAUM SCHAFFEN

HERLEITUNG

Das Maßnahmengbiet, das Teile der Mechower- und Jägerstraße umfasst, ist stark auf den Autoverkehr ausgerichtet. Obwohl sich an der Mechowerstraße eine Schule befindet und Kinder den Straßenraum intensiv nutzen, gilt hier eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Zusätzlich fehlen durchgängige Grünstreifen als Schutz, es gibt keine Fußgängerüberwege, und Radfahrende sind darauf angewiesen, den östlichen Gehweg mitzunutzen. Insgesamt ist der Straßenraum daher wenig einladend und unsicher für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen.

ZIELE

Die Ziele der Maßnahme bestehen zum einen darin, die Verkehrssicherheit in Ratzeburg nachhaltig zu erhöhen. Sowohl Kinder als auch Erwachsene sollen nicht durch Autos gefährdet werden, sondern ihren täglichen Weg sicher zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen können. Zum anderen soll die Umgestaltung des Straßenraums dazu ermutigen, alternative Verkehrsmittel stärker in den Tagesablauf zu integrieren. Darüber hinaus zielt die Maßnahme darauf ab, durch die Neugestaltung des Grünstreifens und die Anpflanzung neuer Bäume die Biodiversität zu fördern und das Mikroklima in der Umgebung merklich zu verbessern.

MAßNAHMEN

Zu den geplanten Maßnahmen für die Umgestaltung zählen die Anlage von zwei Fußgängerüberwegen, das Schließen der Lücken im Grünstreifen in Kombination mit der Anpflanzung neuer Bäume, die Einrichtung gemischter Fuß- und Radwege auf beiden Straßenseiten sowie die Ausweisung des gesamten Straßenraums als Tempo-30-Zone.

INSPIRATION

Die Straße „Steenkamp“ in Lübeck-Travemünde

07 | ÜBERQUERUNG DER B208

QUERSCHNITTSTHEMEN



HANDLUNGSFELDER



HERLEITUNG

Die Bundesstraße 208 verläuft durch die Ratzeburger Vorstadt. Dadurch wird der Stadtteil in einen nördlichen und einen südlichen Teil getrennt. Insbesondere im östlichen Teil der Vorstadt gibt es kaum Möglichkeiten die Straße sicher zu überqueren. Dadurch entstehen für die Bewohner:innen längere und unsichere Wege.

ZIELE

Um die Vorstadt zu verbinden und einen sicheren Übergang zu schaffen, wird mindestens eine Lichtsignalanlage im östlichen Teil der B208 benötigt. So wird die Stadt verbunden und ein sicherer Übergang entsteht. Zusätzlich steigt die Erreichbarkeit der Nahversorger, welche sich südlich der B208 befinden. Die Installation einer Lichtsignalanlage wäre an der Kreuzung wo die Stettiner Straße, Bundesstraße 208 und der Tannenweg aufeinander treffen gut denkbar.

MAßNAHMEN

Der Straßenraum muss analysiert werden. Austausch mit dem Land muss stattfinden, um die Umsetzbarkeit zu prüfen. Nach Genehmigung kann der Verkehrsraum umgebaut werden.

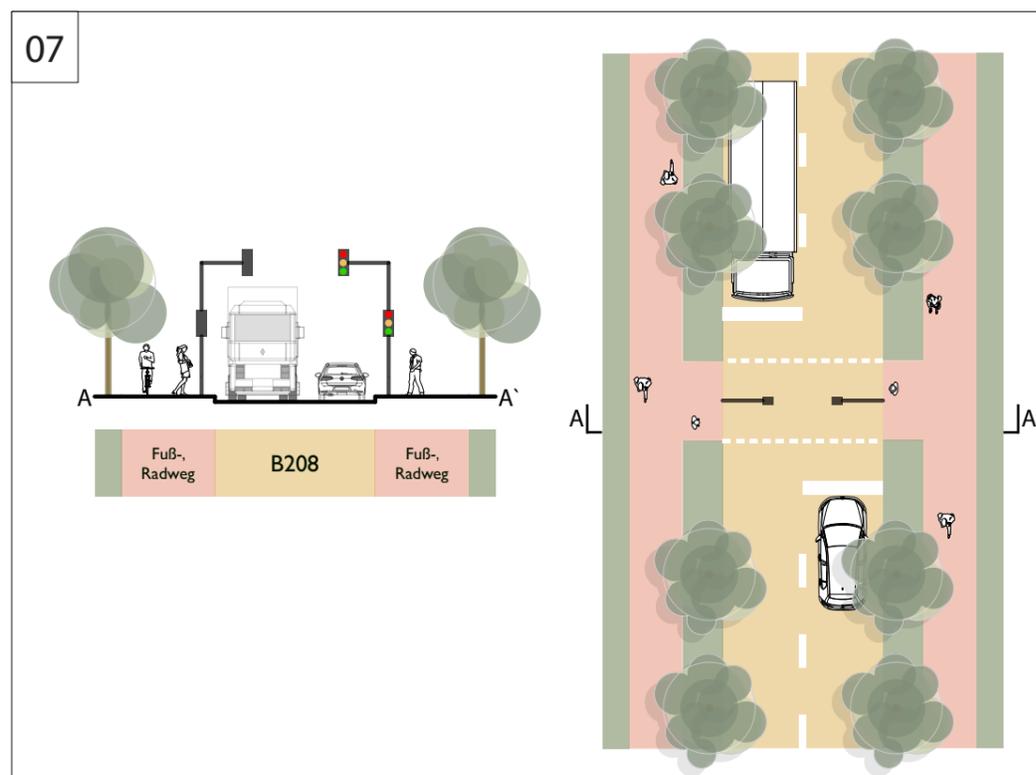


Abb. 87: Überquerung der B208, o.M.



Abb. 88: Grünraumaufwertung

08 | GRÜNRAUMAUFWERTUNG

QUERSCHNITTSTHEMEN



HANDLUNGSFELDER



HERLEITUNG

Der Ratzeburger See ist wegen seiner Naturnähe und der großflächigen, umrandenden Bewaldung als Spazier- und Erholungsgebiet sehr beliebt. Lange Grünzüge führen an ihm entlang und ziehen fingerartig in die Stadt hinein. Die Wege sind dabei jedoch nicht immer optimal für Menschen mit Einschränkungen und Ältere geeignet, steilere Anstiege und ausgetretene Treppen herrschen teilweise vor.

ZIELE

Den Freiraum „Wald am Wasser“ qualifizieren und mit adäquaten Ausstattungen versehen, wie Treppen und Bänke, die es den Menschen mit Einschränkungen ermöglichen die Wege zu bewältigen.

MAßNAHMEN

Alle Maßnahmen sind langfristig auszuführen. Ortsabhängige Analyse der Wegestruktur mit einer Erfassung aller Einrichtungsmerkmale des Wegenetzes. Bau und Erhaltung der vorgeschlagenen Maßnahmen.

09 | NEUBAUGEBIETE AM FELD

QUERSCHNITTSTHEMEN



HANDLUNGSFELDER



HERLEITUNG

Ratzeburg wächst und dieses Wachstum muss durch neue Wohnentwicklungen unterstützt werden. Bedarfsgerechte Wohnareale für Familien und Ältere müssen an geeigneten Stellen geschaffen werden. Dafür sind bereits Potentialflächen ins Auge gefasst worden die nahtlos an der Marienburger Straße und zwischen der Schmilauer und Seedorfer Straße an die Bestandsbebauung anschließen.

ZIELE

Qualitative Wohnentwicklungen ermöglichen, die das zukünftige Bevölkerungswachstum auffangen und den Wohnungsmarkt in Ratzeburg entspannen. Obendrein ist es wichtig die raren Flächen in Ratzeburg effektiv und nachhaltig nutzen.

MAßNAHMEN

Die gesamten Maßnahmen sind kurzfristig auszuführen, denn Bebauungsplanverfahren brauchen Zeit und der Bevölkerungszuwachs ist in den nächsten Jahren sehr hoch. Baurecht schaffen indem ein Bebauungsplan und eine Aktualisierung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren aufgestellt werden. Ausschreibung eines Wettbewerbes zur Realisierung der Wohnbebauung auf den Flächen. Zudem die Suche nach einem Investor, um die Gebiete einheitlich und zügig zu entwickeln.

INSPIRATION

„Neubau von acht Reihenhäusern“ von dem Architekturbüro weiss realisiert 2016 in Eichstätt.

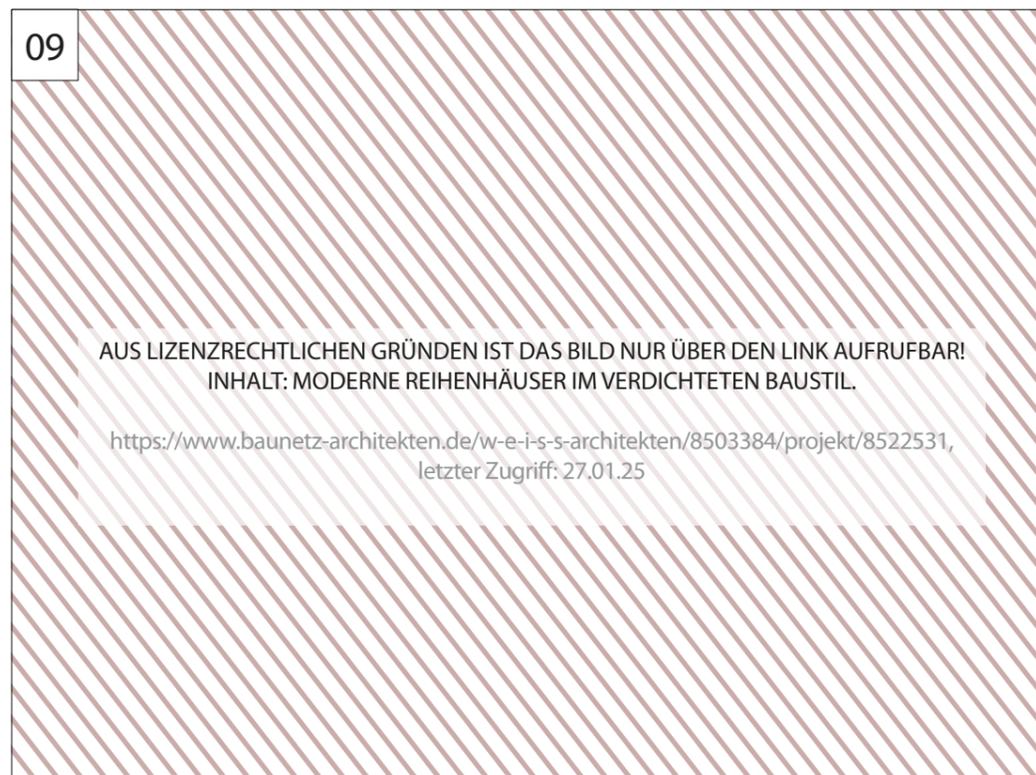


Abb. 89: Neubaugebiete am Feld



Abb. 90: Sportzentrum Ost

10 | SPORTZENTRUM OST

QUERSCHNITTSTHEMEN



HANDLUNGSFELDER



HERLEITUNG

Sport ist im Alltag sehr wichtig und in jeder Lebensphase gesundheitsfördernd. Um in Ratzeburg der zunehmend alternden Bevölkerung Möglichkeiten zu bieten ist es erstens wichtig die Sportanlagen fortlaufend zu modernisieren und auch nebst der reinen Vereinsarbeit nutzbar zu machen. Der Ratzeburger Sportverein Norden der Vorstadt ist ein etwas dezentraler sportlicher Treffpunkt im Ort, den es zu erhalten und auszubauen gilt.

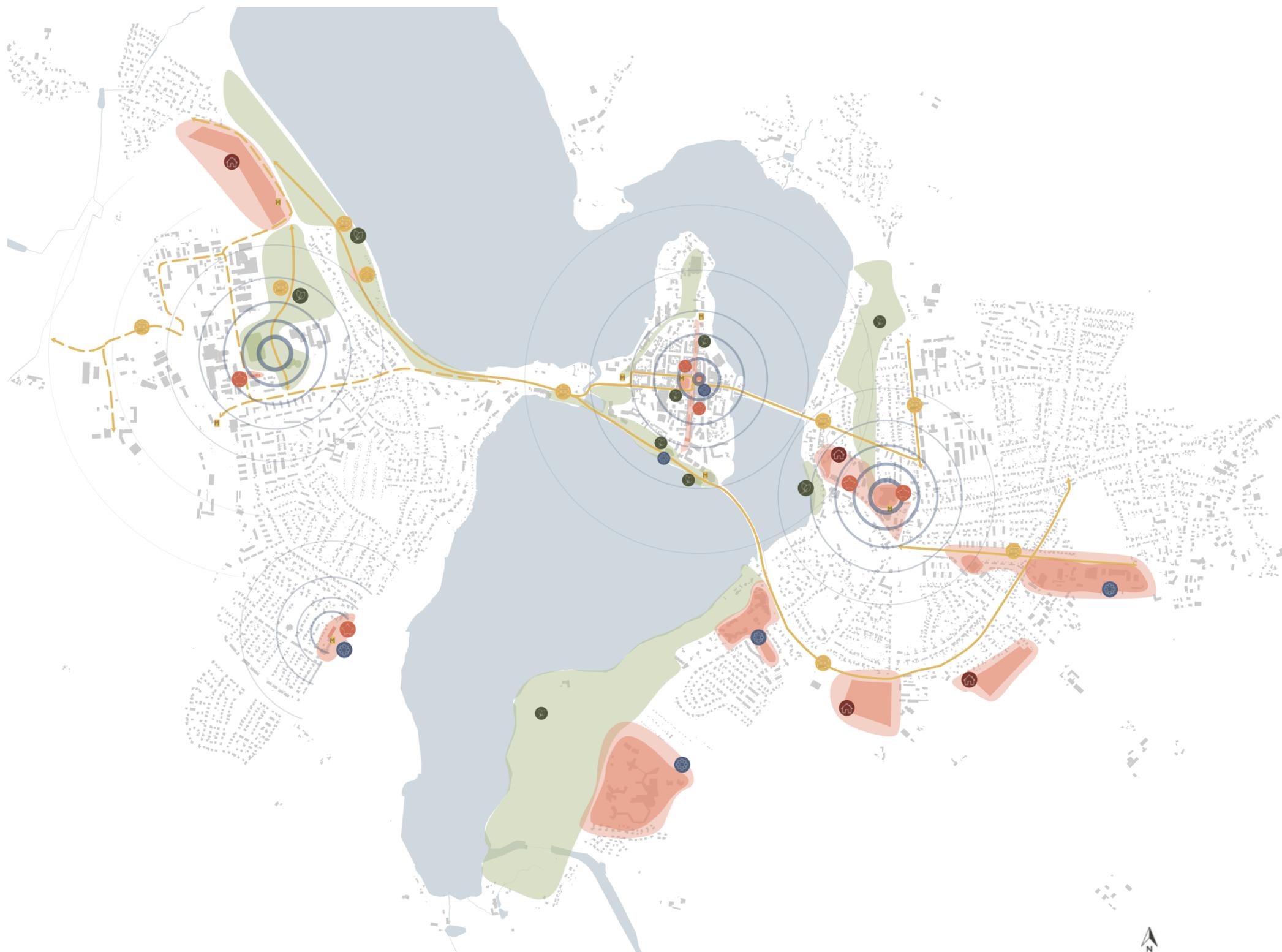
ZIELE

Die Sportanlage so zu ertüchtigen und zu erhalten, dass sie das ganze Jahr nutzbar ist. Einrichtung eines Out-Door Parks mit Fitnessgeräten, wie Stangen und Gerüsten, wo Training mit dem eigenen Körpergewicht durchgeführt werden kann. Altersgerechte Sportangebote anregen und fördern, die speziell für Ältere konzipiert sind in Kooperation mit den ansässigen Pflege- und Altenheimen.

MAßNAHMEN

Die gesamten Maßnahmen sind langfristig auszuführen, denn diese Strukturen müssen wachsen und sich mit dem Bedarf entwickeln. Zusammen mit dem Kreissportverband die Ausbildung von Trainer:innen forcieren und neue Sportarten und Übungsarten erschließen.

STRATEGIEKARTE GESAMTRAUM RATZEBURG



Die Ausarbeitung der Maßnahmen für die drei Fokusräume zeigt, dass die Stadtteile unterschiedliche Funktionen übernehmen. Gleichzeitig beeinflussen sich diese untereinander, sodass diese einen zusammenhängenden Raum bilden.

Die Strategiekarte veranschaulicht die unterschiedlichen Potenzial- und Grünräume, die für die verschiedenen Fokusräume ermittelt wurden. In den Potenzialräumen wurden die Handlungsfelder Wirtschaft stärken, Freiräume in Wert setzen, Stadträume qualifizieren und bedarfsgerechten Wohnraum schaffen angebracht. Durch einige Maßnahmen entstehen besondere Strahlkraft, welche sich auf Ratzeburg und ihre Umgebung auswirken.

Im Bereich der Mobilität wurden die Maßnahmen so miteinander verknüpft, dass eine ganzheitliche Mobilitätsstruktur für das gesamte Stadtgebiet entsteht.

Durch eine aktive Stadtgemeinschaft und das Knüpfen von neuen Verbindungen kann Ratzeburg in Zukunft an einem Strang ziehen und sich somit zu einer zukunftsorientierten Stadt entwickeln.

- Potenzialräume
- Grünräume
- Strahlkraft
- Verbindungen
- Mobilitätspunkte

Handlungsfelder

- Freiräume in Wert setzen
- Wirtschaft stärken
- Stadträume qualifizieren
- Mobilität fördern
- Bedarfsgerechten Wohnraum schaffen

Abb. 91: Strategiekarte Gesamtraum Ratzeburg, M. 1:20.000

4 | VERZEICHNISSE

4.1 | ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: Lage der Stadt
 Abb. 2: Stadtteile
 Abb. 3: Ratzeburg im 15. Jhdt. mit Ringwallanlage, Quelle: Braun & Hogenberg: Civitates Orbis Terrarum
 Abb. 4: Ratzeburg im 18. Jhdt. als moderne Festung, Quelle: The British Library
 Abb. 5: Ratzeburg im 20. Jhdt., Quelle: David Rumsey
 Abb. 6: Gebäudealter
 Abb. 7: Blickbeziehungen
 Abb. 8: Ortsbild
 Abb. 9: Denkmale
 Abb. 10: Öffentliche Räume und Gebäude
 Abb. 11: Typologien
 Abb. 12: Synthesekarte
 Abb. 13: Vergleich der durchschnittlichen Mietpreise
 Abb. 14: Verteilung der Typologiearten
 Abb. 15: Sanierungszustand der Wohngebäude in Ratzeburg
 Abb. 16: Reisedauer zu Kommunen im Kreis Herzogtum Lauenburg
 Abb. 17: Wegstrecken zu den nächsten Zentren
 Abb. 18: Verkehrsnetz Motorisierter Individualverkehr Ratzeburg
 Abb. 19: Verkehrsnetz Rad- und Fußverkehr Ratzeburg
 Abb. 20: Verkehrsnetz Öffentlicher Personennahverkehr Ratzeburg
 Abb. 21: Pendelströme Ratzeburg
 Abb. 22: Pendelströme nach Ratzeburg
 Abb. 23: Lärmkarte Ratzeburg
 Abb. 24: Darstellung des Systems Pfortnerampel
 Abb. 25: Parkangebote in Ratzeburg
 Abb. 26: Barrierefreiheit Zugänglichkeit der Insel
 Abb. 27: Synthese Karte Mobilität und Infrastruktur
 Abb. 28: Starkregen- und Überflutungskarte
 Abb. 29: Versiegelungs- und Hitzeinselkarte
 Abb. 30: Karte Freiraumausstattung
 Abb. 31: Karte Freiraumvernetzung, Grenzen, Barrieren
 Abb. 32: Karte Schutzgebiete
 Abb. 33: Synthesekarte Freiraum und Klimaanpassung
 Abb. 34: Clusterung der verschiedenen Gewerbearten
 Abb. 35: Gewerbeflächen 1967
 Abb. 36: Gewerbeflächen aktuell
 Abb. 37: Verteilung Einzelhandel St. Georgsberg
 Abb. 38: Verteilung Einzelhandel Insel und Vorstadt
 Abb. 39: Bedeutende Unternehmen in Ratzeburg
 Abb. 40: Tourismus in Ratzeburg
 Abb. 41: Synthesekarte Wirtschaft und Gewerbe
 Abb. 42: Bildungsstätten
 Abb. 43: Gesundheitsangebot
 Abb. 44: Kulturelle Angebote
 Abb. 45: Synthesekarte Kultur, Bildung, Soziales und Gesundheit
 Abb. 46: Strategiekarte St. Georgsberg
 Abb. 47: Lageplan und Funktionsmischung vom Generationswohnen
 Abb. 48: Visualisierung Kulturanlage Wasserwerk
 Abb. 49: Lageplan Aktivwald mit neuen Maßnahmen
 Abb. 50: Beispiel Mobilitätsachse Lübben, ©Katrin Kunipatz (lr-online.de)
 Abb. 51: Beispiel Trimm-Dich-Pfad, (immenstaad-tourismus.de)
 Abb. 52: Beispiel Discgolf-Anlage,

©Tourist-Info Königsfeld (schwarzwald-tourismus.info)
 Abb. 53: Lageplan bestehende Sportanlage und Sportlerheim mit neuem Skatepark
 Abb. 54: verbesserte Erreichbarkeit durch neue Haltepunkte
 Abb. 55: Möglicher Standort eines Mobilitätspunktes am Bahnhof
 Abb. 56: Aktivwald
 Abb. 57: Mögliche Sitzbankgestaltung
 Abb. 58: Mögliche Laterne
 Abb. 59: Mögliche Mülleimer
 Abb. 60: Mögliche Trinkwasserspender
 Abb. 61: Visualisierung Mini-Markt mit Begegnungshaus und Bibliothek der Dinge, Bildgrundlagen letzter Zugriff: 26.01.25:
<https://toom.de/p/akku-rasenmaeher-powermax-3736v-power4all-ready-to-use-mit-2-akkus-und-ladegeraet/4051672>
<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/7/7a/Basketball.png/330px-Basketball.png>
<https://www.hornbach.de/p/capito-profi-bauschubkarre-praktica-85-liter-flachmulde-lufttraeder-mit-blockprofil-und-stahlfelge-inkl-ergonomische-buchenholzgriffe/8698987/>
https://www.ideal.de/preisvergleich/OffersOfProduct/5400772_-zinkeimer-mit-holzgriff-10-liter-zink-siena-garden.html
https://www.ideal.de/preisvergleich/OffersOfProduct/2313067_-kegelspiel-261550-rolly-toys.html
<https://www.landhandel-online.de/155/geli-giesskanne-gruen-10l>
<https://www.ikea.com/de/de/cat/kallax-regale-58285/>
<https://www.kork-deko.de/dartboard-aus-kork-45-cm/>
<https://maryandplants.ch/collections/pflegeleichte-pflanzen/products/elatior-aspidistra>
<https://www.wersesstadt.de/selbstbedienungsangebote/>
<https://www.amazon.de/GARTENSCHLAUCH-gr%C3%BCn-Armaturen-Wasserschlauch-Schlauch/dp/B007H5ZLBY?th=1>
<https://toom.de/p/akku-rasenmaeher-powermax-3736v-power4all-ready-to-use-mit-2-akkus-und-ladegeraet/4051672>
 Abb. 62: Strategiekarte Insel
 Abb. 63: Maßnahmenkarte Insel
 Abb. 64: Begrünter Marktplatz
 Abb. 65: Perspektive belebte Achse
 Abb. 66: Ausschnitt der neuen Achse
 Abb. 67: Perspektive Sparkassengebäude
 Abb. 68: Schnitt Sparkassengebäude
 Abb. 69: Fotomontage Foodtruck im Kurpark
 Abb. 70: Referenzfoto - Rampe in Benutzung, Bildgrundlage:
<https://www.handicap-bazar.de/badesee-barrierefrei-rollstuhl/>, letzter Zugriff: 27.02.25
 Abb. 71: Referenzfoto - Rampe mit Strand-Rollstuhl, Bildgrundlage:
<https://www.bergfex.de/sommer/oberaudorf/seen/luegsteinsee>, letzter Zugriff: 09.02.25
 Abb. 72: Beispiel einer Ausleihstation für Werkzeuge, Bildgrundlage:
<https://www.kurts.tools/de/pr/>, letzter Zugriff: 19.01.25
 Abb. 73: Vision - eine mögliche Zukunft des Kurparks
 Abb. 74: Fahrrad-Sharingstationen am Schwimmbad und am Rathaus
 Abb. 75: Übergang Fahrradweg auf Straße beim Königsdamm
 Abb. 76: Kopfsteinpflasterstraße und ebener Überweg in Ratzeburg,

eigene Abbildungen
 Abb. 77: Strategiekarte Vorstadt
 Abb. 78: Maßnahmenkarte Vorstadt
 Abb. 79: Entwicklung des Treffpunktes Am Viehmarkt
 Abb. 80: Handwerk- und Kreativzentrum Ratzeburg
 Abb. 81: Ehemalige Gärtnerei Am Steindamm
 Abb. 82: Altersgerechtes Wohnen Am Steindamm
 Abb. 83: Wegeerschließung Kleinbahndamm
 Abb. 84: Verkehrsberuhigung Jäger- und Mechower Straße
 Abb. 85: Draufsicht Straßenübergang Mechower Straße
 Abb. 86: Schnitt Mechower Straße
 Abb. 87: Überquerung der B208
 Abb. 88: Grünraumaufwertung, Bildgrundlage: eigene Aufnahme
 Abb. 89: Neubaugebiete am Feld, Bildgrundlage:
<https://www.baunetz-architekten.de/w-e-i-s-s-architekten/8503384-projekt/8522531>, letzter Zugriff: 27.01.25
 Abb. 90: Sportzentrum Ost, Bildgrundlage:
<https://www.streichgrage.de/archiv/projekt-details/rsv-fitnessstudio-1a.html>, letzter Zugriff: 27.01.25
 Abb. 91: Strategiekarte Gesamttraum Ratzeburg

4.2 | QUELLENVERZEICHNIS

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP, Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose Kreis Herzogtum Lauenburg bis 2030, 2018,
https://www.ratzeburg.de/media/custom/2559_1555_1.PDF?1524041945 (abgerufen am 11.11.2024)
 Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Zensus 2022,
<https://atlas.zensus2022.de/> (abgerufen am 11.11.2024)
 GEWOS, Wohnungsmarktkonzept Ratzeburg und Umland, 2014,
https://ratzeburg.de/media/custom/2559_2392_1.PDF?1556775892 (abgerufen am 11.11.2024)
 Statistikamt Nord, Regionaldaten für Ratzeburg, 2022/23, https://region.statistik-nord.de/detail/011000010000000000/1/346/573/#meine_region_subsection-19_1501 (abgerufen am 11.11.2024)
 Der Gutachterausschuss für Grundstückswerte im Kreis Herzogtum Lauenburg, Grundstücksmarktübersicht 2020 für den Kreis Herzogtum Lauenburg, 2021,
https://www.schleswig-holstein.de/gaa/DE/gaPdf/pdf_HzgtLauenburg/gaMUeb-HzgtLauenburg2020.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (abgerufen am 11.11.2024)
 DRK-Krankenhaus Mölln-Ratzeburg gGmbH, DRK Krankenhaus Mölln-Ratzeburg, 2024,
<https://www.drk-krankenhaus.de/ueber-uns/> (Abgerufen am 08.11.2024)
 AMEOS Krankenhausgesellschaft Südholstein mbH, AMEOS Reha Klinikum Ratzeburg, 2024,
<https://www.ameos.de/reha-klinikum-ratzeburg/> (Abgerufen am 08.11.2024)
 Naturpark Lauenburgische Seen: Grenzregion mit Superlative,
<https://www.naturpark-lauenburgische-seen.de/lage-grenzen.html> (abgerufen am 14.11.2024).
 Biosphärenreservat Schaalsee: Bundesamt für Naturschutz (BfN): Schutzgebiete in Deutschland.
<https://geodienste.bfn.de/schutzgebiete?lang=de> (abgerufen am 14.11.2024).