

Rahmenplan Krückau-Vormstegen, Elmsborn

Entwurf
Stand: 23.06.2011



Verfasser: Architektengemeinschaft SWW Architekten, Braunschweig - GTL Landschaftsarchitekten, Kassel

Gliederung / Inhaltsverzeichnis

1	Grundlagen	2
2	Planungsraum	7
3	Der Rahmenplan	22
4	Realisierungsempfehlungen und Leitziele zur Umsetzung	51
5	Anlagenverzeichnis	58

1 Grundlagen

1.1	Zielsetzungen des Rahmenplans	3
1.2	Vorgehen und Zeitrahmen	3
1.3	Übergeordnete Planungsvorgaben	4
1.3.1	Regionalplan Südholstein (1998)	4
1.3.2	Stadt-Umland-Kooperation „Stadtregion Elmshorn“	4
1.3.3	Integriertes Stadtentwick- lungskonzept der Stadt Elmshorn (ISEK)	4
1.3.4	Vorbereitende Untersuchungen	4
1.3.5	Flächennutzungsplan der Stadt Elmshorn (2000)	5
1.3.6	Landschaftsrahmenplan	5
1.3.7	Landschaftsplan der Stadt Elmshorn (2000)	5
1.3.8	Bebauungspläne der Stadt Elmshorn im Geltungs- bereich des Rahmenplans	6

1.1 Zielsetzungen des Rahmenplans

Seit einigen Jahren wird das industriell geprägte Mittelzentrum Elmshorn mit einer erheblichen Neuverteilung von Nutzungen im Stadtgebiet konfrontiert. Auf der Grundlage von umfangreichen Potenzial- und Mängelanalysen und im Zusammenhang mit dem Programm Stadtumbau West wurde bis zum Jahr 2007 für Elmshorn ein integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) erarbeitet. Die unter anderem im ISEK beschriebenen Ziele des zukünftigen Umstrukturierungsprozesses wurden Mitte 2007 durch das Stadtverordneten-Kollegium für den Stadtumbau beschlossen.

Für ein 18,5 ha umfassendes Gebiet im Süden der Innenstadt, das zurzeit durch das Brachfallen der ehemals stadtbildprägenden gewerblich genutzten Bereiche einen grundlegenden Transformationsprozess erfährt, wurde im ISEK ein besonderer Handlungsbedarf ermittelt.

Dieses Gebiet wurde im Juni 2008 als Sanierungsgebiet „Krückau-Vormstegen“ mit den Teilbereichen Quartier Vormstegen, Buttermarkt, Krückau/Nord- und Südufer, Deichstraße und Wedenkamp festgesetzt.

Im Rahmenplan „Krückau-Vormstegen“ werden die Ziele des ISEK weiter entwickelt und konkretisiert.

Auf Grund seiner Größe und seiner zentralen Lage im Stadtgefüge fällt dem Sanierungsgebiet für die weitere gesamtstädtische

Entwicklung Elmshorns eine besondere Bedeutung zu. Ein räumlich und zeitlich strukturiertes Vorgehen ist erforderlich, um der Gefahr einer ungeordneten Entwicklung des Quartiers nachhaltig vorzubeugen. Gegenstand des Rahmenplans ist deshalb die Erarbeitung eines stufenweise realisierbaren städtebaulichen Gestaltungs- und Nutzungskonzeptes, das der anschließenden Schaffung neuen Planrechts zugrunde gelegt werden kann.

Dieses Areal soll sich zu einem vitalen, gemischt genutzten Stadtquartier entwickeln, das neue, moderne stadträumliche Strukturen mit den Zeugnissen der ortstypischen Industriekultur verbindet. Neben einer grundsätzlichen qualitativen Aufwertung des Gebietes gilt es, städtische Räume bzw. Raum- und Gebäudekanten neu zu ordnen, punktuell Gebäude und Nutzungen zu ergänzen sowie geeignete Parzellierungen herzustellen. Im Rahmenplan werden Aussagen für den urbanen öffentlichen Raum zur Entwicklung hochwertiger Aufenthaltsräume an den Krückauufern, einem funktional und räumlich attraktiven Wegenetz sowie einem Beleuchtungs-, Material- und Ausstattungskonzept getroffen.

1.2 Vorgehen und Zeitrahmen

Mit der Erstellung eines Rahmenplans nutzt die Stadt Elmshorn ein zentrales Steuerungsinstrument. Auf der Grundlage des ersten Preises des europaweiten städtebaulichen Realisierungswettbewerbes vom März 2009 wurde der Rahmenplan „Krückau-Vormstegen“ in Abstimmung mit den kommunalen Gremien, den Trägern der öffentlichen Belange, betroffenen Vereinen, berufsständischen Organisationen, den Eigentümern, Initiativen und der Öffentlichkeit entwickelt.

Es sind zwei Beteiligungsverfahren zum Rahmenplan durchgeführt worden. Die erste Beteiligung und Abstimmung mit den Behörden und Trägern öffentlicher Belange erfolgte zwischen Dezember 2009 und August 2010, die zweite zwischen September und Dezember 2010. Die Öffentlichkeit wurde im Rahmen zweier Einwohnerversammlungen am 26.11.2009 und am 09.12.2010 sowie einer Auslegung vom 07.12.2009 bis zum 08.01.2010 und einer weiteren vom 14.10.2010 bis zum 11.11.2010 beteiligt.

Für die nächsten 10 bis 12 Jahre soll der Rahmenplan der Verwaltung als Handlungsgrundlage dienen, sowohl was die darin konkret ermittelten Einzelmaßnahmen anbelangt als auch als Beurteilungsgrundlage im Zusammenhang einer sanierungsrechtlichen und baurechtlichen Genehmigung im Sinne der §§144/145 BauGB. Darüber hinaus dient der Rahmenplan als

Zielsetzung einer langfristigen Entwicklungsstrategie für die nächsten 25 bis 30 Jahre.

1.3 Übergeordnete Planungsvorgaben

1.3.1 Regionalplan Südholstein

Der Regionalplan für den Planungsraum I - Südholstein - von 1998 sieht für Elmshorn die Funktion eines Mittelzentrums vor. Er konkretisiert die Ziele des Landesraumordnungsplans und des Landschaftsrahmenplans von 1998.

Der Regionalplan betont die besondere Bedeutung der traditionellen Verflechtung des Raumes mit Hamburg und die Teilhabe an der Metropolregion Hamburg.

Er strukturiert die Raum- und Wirtschaftsentwicklung schwerpunktmäßig durch Siedlungsachsen halbkreisförmig um Hamburg (sog. Achsenkonzept). Elmshorn ist als äußerer Achsenswerpunkt definiert, dessen Stärkung eine besondere Bedeutung zukommt.

Die Stadt soll als äußerer Achsenswerpunkt ihre dynamische Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung auch in Zukunft fortsetzen. Es wird jedoch konstatiert, dass die weitere städtebauliche Entwicklung mangels Flächenreserven im Stadtgebiet zunehmend an ihre Grenzen stößt.

Der Rahmenplan folgt den Zielen des Regionalplans durch die Stärkung der Einzelhandelsfunktion der Innenstadt und die Entwicklung neuer Wohngebiete in der Innenstadt.

1.3.2 Stadt-Umland-Kooperation „Stadtregion Elmshorn“ (SUK)

Im Sinne der Raumordnung und der Landesplanung bilden die umliegenden Kommunen mit der Stadt Elmshorn einen Lebens- und Wirtschaftsraum, der durch starke Verflechtungen, aber auch gegenseitige Abhängigkeiten geprägt ist. Die interkommunale Zusammenarbeit soll die Wirtschaftskraft und Lebensqualität in der Region sichern, stärken und den Flächenverbrauch minimieren. Insgesamt steht eine Verbesserung der Standortqualitäten der gesamten Stadtregion Elmshorn im Vordergrund. Dieses ist besonders wichtig in Bezug auf die Positionierung im stetig wachsenden Wettbewerb mit anderen Regionen und innerhalb der Metropolregion Hamburg.

Der Rahmenplan hat die Steigerung der Attraktivität der Elmshorner Innenstadt und damit die Stärkung der gesamten Region zum Ziel. Durch die vorgesehene Verdichtung der Innenstadt und die Schaffung attraktiven Wohnraums im Zentrum wird der Flächenverbrauch in der Region vermindert. Der Rahmenplan entspricht den Zielen des SUK.

1.3.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

Das Stadtentwicklungskonzept (ISEK) hat Potenziale und Mängel im gesamten Stadtgebiet analysiert und einen konkreten Handlungsrahmen für eine Umstrukturierung der Stadt abgesteckt. Die wesentlichen Ziele des ISEK wurden Mitte 2007 durch das Stadtverordneten-Kollegium der Stadt Elmshorn als Ziele für den Stadtumbau beschlossen.

Der rund 18,5 ha umfassende Bereich des Rahmenplans Krückau-Vormstegen ist Teil eines Areals, für welches das ISEK einen besonderen Handlungsbedarf ermittelt hat. Damit wurden wesentliche Voraussetzungen für eine Neustrukturierung des Planungsraumes geschaffen.

Die Ergebnisse des ISEK sind Grundlage der Rahmenplanung.

1.3.4 Vorbereitende Untersuchungen

Auf Grundlage des ISEK hat die Stadt Elmshorn am 28.09.2006 die Einleitung Vorbereitender Untersuchungen nach § 141 BauGB beschlossen. Diese wurden durch die BIG-Städtebau GmbH bearbeitet. Da bereits für das Gebiet eine Förderung im Rahmen des Stadtumbau West bewilligt wurde, war zentrales Ziel der Untersuchung, zu klären, inwieweit die Voraussetzungen und die Notwendigkeit der Festlegung eines Sanierungsgebietes bestehen. Auf Grundlage der Vorbereitenden Unter-

suchungen hat die Stadt Elmshorn gemäß § 142 BauGB eine Sanierungssatzung für das Gebiet „Krückau-Vormstegen“ erlassen. Diese ist am 13.07.2008 in Kraft getreten. Die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 – 156 BauGB finden Anwendung.

Mit Beschluss vom 25.02.2010 wurden zur Erweiterung des Rahmenplanes die vorbereitenden Untersuchungen eingeleitet für die Königstraße 25, 27 und 29. Damit soll die Hauptverbindungsachse des südlichen Rahmenplangebietes über die Krückau zur Königstraße gesichert werden.

1.3.5 Flächennutzungsplan der Stadt Elmshorn

Im Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Elmshorn sind in seiner letzten Fassung die für die Bebauung vorgesehenen Flächen nach der allgemeinen Art ihrer baulichen Nutzung (Bauflächen) dargestellt.

Die Inhalte des gültigen Flächennutzungsplans entsprechen weder der Realität noch den aktuellen Zielen der Stadtentwicklungsplanung. Die Stadt Elmshorn beabsichtigt, den Flächennutzungsplan zu überarbeiten und den aktuellen Planungszielen anzupassen. Der Rahmenplan weicht von den Inhalten des FNP ab.

Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung wird geprüft, ob bereits kurzfristig Änderungen erforderlich sind.

1.3.6 Landschaftsrahmenplan – LRP

Der Landschaftsrahmenplan kennzeichnet den Talraum der Krückau als Hauptverbundachse zum Aufbau eines Biotopverbundsystems und als regionalen Grünzug. Als solcher soll er zur Verbesserung des Stadtklimas beitragen, Bereiche unterschiedlicher Nutzungen abgrenzen und der Erholung dienen. Das Vordeichgelände, die östliche Krückauaniederung und die südwestlichen Marschflächen sind sowohl als Gebiete mit besonderer ökologischer Funktion als auch als Gebiet mit besonderer Erholungseignung ausgewiesen.

Die Ziele des Landschaftsrahmenplans von 1998 wurden im Regionalplan für den Planungsraum I - Südholstein - von 1998 konkretisiert (siehe auch 1.3.1).

1.3.7 Landschaftsplan der Stadt Elmshorn

Der Landschaftsplan der Stadt Elmshorn wurde im Jahr 2000 festgestellt. Er weist im größten Teil des Untersuchungsgebiets vorhandene Siedlungsflächen aus. Die Krückau und ihre Ufer sind als besonders geschützter Bestandteil von Natur und Landschaft bewertet. Entlang der Krückau ist eine Biotopverbundfläche gemäß Landschaftsrahmenplan als vorrangige Fläche für den Naturschutz ausgewiesen. Am Krückauufer sind öffentliche und private Grünflächen und die Entwicklung von

Grünverbindungen entlang des Südufers sowie parallel zur geplanten Hafenspange eingezeichnet.

Für eine öffentliche Grünfläche mit Zweckbestimmung Parkanlage entlang des Nordufers der Krückau hat gemäß den Erläuterungen „die Ergänzung der Grünflächen an der Krückau zwischen Bahn und Vordeichgelände zentrale Bedeutung, da hierdurch das wichtigste, bislang fehlende Bindeglied geschlossen und die größten Grünflächendefizite im Innenstadtbereich behoben werden“.

In den städtischen Quartieren sollen zum einen möglichst Fläche entsiegelt, zum anderen die Grünverbindung durch eine Begrünung im Straßenraum bzw. entlang separater Fuß- und Radwege gefördert werden. Dazu sollen entlang der Hauptverkehrsstraßen Baumreihen, wenn möglich Alleen, gesetzt bzw. vorhandene ergänzt werden. Flankierend sind auf Parkflächen und auch in den privaten Grünflächen Baumpflanzungen zu fördern.

Als vorhandene Gewerbeflächen sind die Einzelhandelsflächen westlich der Deichstraße sowie die ehemals Kremer- und Kibek- Flächen zwischen Schloßstraße und Schauenburger Straße ausgewiesen. Besonders betont wird die Bedeutung von Vermeidung, Minimierung und Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft bei der Entwicklung weiterer Siedlungsflächen. Die im Landschaftsplan vorgesehenen Grün- und Erholungsflächen werden in der Planung aufgegriffen.

Die bestehenden Grünflächen am Skulpturenpark werden in ihrer Funktion nur teilweise eingeschränkt. Sie bleiben weitgehend in ihren bisherigen Dimensionen bestehen, auch der erhaltenswerte Baumbestand wurde in den Entwurf integriert. Ihre Zugänglichkeit und die der Wasserflächen werden mit der Planung deutlich verbessert. Eine Ergänzung der vorhandenen Grünflächen um eine weitere öffentliche Parkanlage ist am Nordufer vorgesehen, um den innerstädtischen Grünflächendefiziten entgegenzuwirken und die Möglichkeiten der gewässernahen Erholung für die Bevölkerung auszubauen.

Baumpflanzungen sind in erheblichem Umfang im Straßenraum vorgesehen. Im Rahmenplan ist die Entsiegelung der zurzeit versiegelten Flächen vorgesehen. Bei der Entsiegelung von weiteren Flächen sind die Altlasten zu berücksichtigen.

Durch die Umnutzung vorhandener Siedlungsflächen und die Verdichtung im Stadtzentrum werden Eingriffe in Natur und Landschaft vermieden / minimiert.

1.3.8 Bebauungspläne der Stadt Elmshorn im Geltungsbereich des Rahmenplans

Im Sanierungsgebiet Krückau-Vormstegen ist dem bestehenden Bauplanungsrecht mit der Veröffentlichung der Sanierungssatzung im August 2008 das Sanierungsrecht „vorgeschaltet“ worden. Demnach besteht für Vorhaben und Rechtsgänge eine Genehmigungspflicht nach § 144 BauGB. Dazu zählen unter anderem die Vorhaben, die die Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen zum Inhalt haben, Verkauf oder Teilung von Grundstücken, Grundschuldbestellungen, Eintragung oder Änderung von Baulasten und der Abschluss gewerblicher Mietverträge. Die bestehende Bauleitplanung wird nach Verabschiedung des Rahmenplans den festgesetzten Zielen angepasst. Das gilt nicht für den Bebauungsplan Nr. 118, der speziell für den Bau der Hafenspange entwickelt wurde und den aktuellen Stadtumbau- und Sanierungszielen entspricht.

Der B-Plan Nr. 118 „Hafenspange“ umfasst auch einen Teilbereich des Rahmenplangebietes am Nordufer der Krückau. Der Bereich ist als Kerngebiet festgesetzt. Der Plan ist seit dem 22.05.2008 rechtskräftig.

Die B-Pläne Nr. 150 und 101 sind entsprechend den Zielen des Rahmenplans zu überarbeiten.

Auf Grundlage des Rahmenplanes sind

die verbindlichen Plangrundlagen, d.h. die in diesem Gebiet rechtswirksamen Bebauungspläne, zu überarbeiten und entsprechend den Zielen des Rahmenplans anzupassen.

Voraussetzung für eine Bebauung des Grundstückes ist die Einbindung von Hochwasserschutzvorkehrungen und die rechtzeitige Bereitstellung von notwendigen Ausgleichsflächen.

Der Plan M 003 im Anhang bietet eine Übersicht über die rechtsgültigen Bebauungspläne innerhalb des Sanierungsgebietes.

2 Planungsraum / Bestandsanalyse

2.1	Geschichte des Ortes / Spuren der historischen Stadtentwicklung	8	2.7	Bodenverhältnisse	16
			2.7.1	Natürliche Bodenverhältnisse	16
2.2	Abgrenzung des Plangebietes / Stadträumlicher Kontext	9	2.7.2	Ablagerungen / Altlasten	16
			2.7.3	Grundwasser	17
2.3	Vorhandene Bebauungs- und Nutzungsstruktur	9	2.8	Immissionen	17
2.3.1	Der Buttermarkt	9	2.8.1	Immissionen durch Gewerbe	17
2.3.2	Das Quartier Vormstegen	10	2.8.2	Immissionen durch Verkehr	17
2.3.3	Der Hafen, Nord- und Südufer	11	2.9	Ver- und Entsorgung / Leitungsbestand	18
2.4	Eigentumsverhältnisse	11	2.10	Zusammenfassung / Bewertung - Probleme und Potentiale	19
2.5	Verkehr	12	2.10.1	Strukturwandel / Nutzungsstruktur	19
2.5.1	Verkehrs- und Parkraumkonzept	12	2.10.2	Lage in der Stadt	19
2.5.2	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	12	2.10.3	Gebäudebestand / stadträumliche Strukturen	20
2.5.3	Planungsrelevante Vorhaben: Die Hafenspange	12	2.10.4	Verkehr	20
2.5.4	Ruhender Verkehr	13	2.10.6	Freiraum / Grünstruktur	20
2.5.5	Öffentlicher Personenverkehr - ÖPNV	13			
2.5.6	Fuß- und Radwege	13			
2.6	Naturraum	14			
2.6.1	Die Krückau	14			
2.6.2	Flora-Fauna-Habitat (FFH)	14			
2.6.3	Überschwemmungsgebiet / Hochwasserschutz	15			
2.6.4	Sedimentation	16			
2.6.5	Aufstauung der Krückau / Hafennutzung	16			



2.1 Geschichte des Ortes / Spuren der historischen Stadtentwicklung

Die Vermarktung und Weiterverarbeitung landwirtschaftlicher Produkte bildete den Ausgangspunkt für die wirtschaftliche Entfaltung der Stadt Elmshorn.

Einen enormen wirtschaftlichen Aufschwung brachten der Anschluss ans Eisenbahnnetz 1844 und der Ausbau des Hafens mit sich. Durch ihn wuchsen die kleinen Handwerksbetriebe der Stadt zu kleinen Industrie-

anlagen an. Es entstand ein prägnantes Stadtbild, das vom Nebeneinander der Wohngebäude und Industrieanlagen gekennzeichnet war.

Das Planungsgebiet liegt südlich der alten Kernstadt von Elmshorn in der Flussniederung der Krückau und schließt einen Abschnitt der Krückau, den Hafen mit seinen historischen Lagerflächen und Teile des ehemaligen Dorfes Vormstegen ein. Das Dorf Vormstegen lag gegenüber der Stadt Elmshorn am südlichen Rand der

Flussniederung. Noch heute finden sich im Bereich der Straße Osterfeld Reste der Dorfstruktur und der dörflichen Bebauung.

Im Zuge der Industrialisierung und des dadurch bedingten Siedlungswachstums wurde Vormstegen 1878 nach Elmshorn eingemeindet und die zuvor unbebaute Flussniederung als Gewerbestandort und Hafen überformt. Der eigentliche Hafen westlich der Straße Vormstegen bestimmt mit dem Hafenbecken, den großen offenen Flächen auf dem Südufer und den kraftvollen Backsteinbauten der Kölln-Werke bis heute den Charakter des Ortes. Der städtische Lösch- und Ladeplatz von 1875 am Nordufer ist jedoch durch Parkplätze, Parkpalette und Vegetation überformt und bietet eher das Bild einer städtischen Brache. Diese trennt die Innenstadt vom Hafen.

Der Bereich östlich der Straße Vormstegen wird durch großvolumige gewerbliche Backsteinbauten geprägt. Insbesondere die Markthalle, die ehemaligen Lagerhallen des Teppichhauses Kibek und das Kibek Hochhaus prägen als weithin sichtbare Zeichen das Viertel und die Stadt Elmshorn. Die Gewerbebauten stehen in einem unvermittelten Kontrast zu der vorhandenen Wohnbebauung der Gründerzeit und den dörflichen Strukturen. Dieser Gegensatz kann als ortstypisch für Elmshorn - insbesondere den Stadtteil Vormstegen - angesehen werden. Die historischen Gewerbebauten sollten als Gedächtnis der Stadt erhalten bleiben.

Einige Wohnhäuser aus der Gründerzeit, das ehemalige Produktionsgebäude an der Schloßstraße und das Kibek-Hochhaus sind als Kulturdenkmäler nach §1 DSchG eingestuft.

Darüber hinaus bilden die vorhandenen Gebäude verschiedene Ensemble, die als erhaltenswert eingestuft werden.

Der Erhalt und die städtebauliche Aufwertung von Bau- und Kunstdenkmälern im Planungsgebiet - insbesondere der Stadt-silhouette prägenden Bauwerke als identitätsstiftende Zeugnisse der historischen Siedlungsentwicklung - finden in der Planung eine besondere Berücksichtigung.

2.2 Abgrenzung des Plangebietes / Stadträumlicher Kontext

Die Abgrenzung des Planungsgebietes erfolgt im Norden durch die Straße Wedenkamp und den Verlauf der Krückau, im Osten durch die Nord-Süd verlaufende Bahnlinie. Im Süden endet das Plangebiet mit der Reichen- und der Westerstraße, die gleichzeitig einen Abschnitt der Bundesstraße B 431 darstellen. Im weiteren Verlauf wird das Planungsgebiet durch das Gelände der Kölln-Werke begrenzt.

Am westlichen Ende des Hafen-Südufers verläuft die Abgrenzung des Areals über die Krückau hinweg zum Nordufer. Das übrige westliche Teilgebiet wird vom Nordufer und von der Deichstraße gefasst, die im Norden wieder auf den Wedenkamp führt.

Das Planungsgebiet liegt in der Flussniederung der Krückau und schließt an die Fußgängerzone der Königstraße als Zentrum des städtischen Einzelhandels und an den Marktplatz mit der Nikolaikirche an.

Im gesamtstädtischen Kontext ist das Planungsgebiet das Bindeglied zwischen dem Zentrum und den südlich anschließenden Stadtteilen.

Der nordöstlich des Planungsgebiets gelegene Bahnhof mit dem zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) weist vielfältige Mängel hinsichtlich seiner (städte-)baulichen Struktur, seiner Gestaltung sowie seiner verkehrstechnischen Funktion auf und präsentiert ankommenden Einwohnern und Besuchern der Stadt kein angemessenes Entrée. Für den Bereich des Bahnhofes und seines Umfeldes wurde ebenfalls ein förmliches Sanierungsgebiet festgelegt (siehe Punkt 2.2 ISEK). Das Bahnhofsumfeld wurde 2009 Gegenstand des EUROPAN 10 Wettbewerbs. Auf Grundlage des ersten Preises wird derzeit ein Rahmenplan für das Bahnhofsumfeld entwickelt.

Jenseits der Bahnstraße schließt im Osten des Planungsgebietes der Steindamm-Park mit einer Größe von etwa 11 ha an. Durch die Bahntrasse und die Krückau ist der Park vom Stadtzentrum und dem Sanierungsgebiet Krückau-Vormstegen getrennt.

2.3 Vorhandene Bebauungs- und Nutzungsstruktur

Das heutige Ortsbild im Planungsraum wird durch den offensichtlichen Leerstand der Gewerbebauten, durch ungenutzte Areale, Restflächen und wilde Parkplatzflächen im Kontrast mit vereinzelter Wohnbebauung aus unterschiedlichen Zeiten geprägt. Die bauliche Dichte entspricht nicht der innerstädtischen Lage des Gebietes. Das Plangebiet zeigt unterschiedlichste stadträumliche Strukturen:

2.3.1 Der Buttermarkt

Als viel genutzter Markt- und Parkplatz erfüllt der Buttermarkt eine wichtige Funktion für die gesamte Stadt.

Aufgrund seiner Funktion und seiner Größe ist der Buttermarkt ein zentraler Ort in der Stadt mit hohem Identifikationswert für die Bürger.

Die fehlende räumliche Fassung und das ungepflegte Erscheinungsbild entsprechen jedoch nicht seiner Bedeutung.

Der Buttermarkt erscheint trotz seiner zentralen Lage als „Fläche vor der Stadt“. Der Platz ist durch die Krückau vom Stadtzentrum getrennt. Die Anbindung des Buttermarktes an die Königstraße ist funktional durch eine Anzahl von Brücken und schmale Gassen gewährleistet.



Die Stadt wendet sich jedoch vom Marktplatz ab und zeigt sich nur als ungestaltete Rückseite. Die schmale Grünanlage zwischen Stadt und Markt weist mit unvermittelten Unterbrechungen erhebliche Defizite auf. Der am Krückauufer eingerichtete „Skulpturenpark“ zeigt eine sehr interessante Auswahl zeitgenössischer Skulpturen. Zusammen mit dem Ausstellungsgebäude des Kunstvereins im Torhaus wertet diese Kunst im öffentlichen Raum den Ort auf.

Das Kulturdenkmal Torhaus an der Krückau und die 1920 erbaute Markthalle auf dem Buttermarkt zeugen heute noch vom Standort ehemaliger Lederfabriken. Beide Gebäude wirken identifikationsstiftend für das Gelände und besitzen für eine zukünftige Attraktivitätssteigerung ein hohes Potenzial.

Das teilweise leer stehende Postgebäude östlich des Buttermarktes stellt dagegen zurzeit eine optische Beeinträchtigung dar.

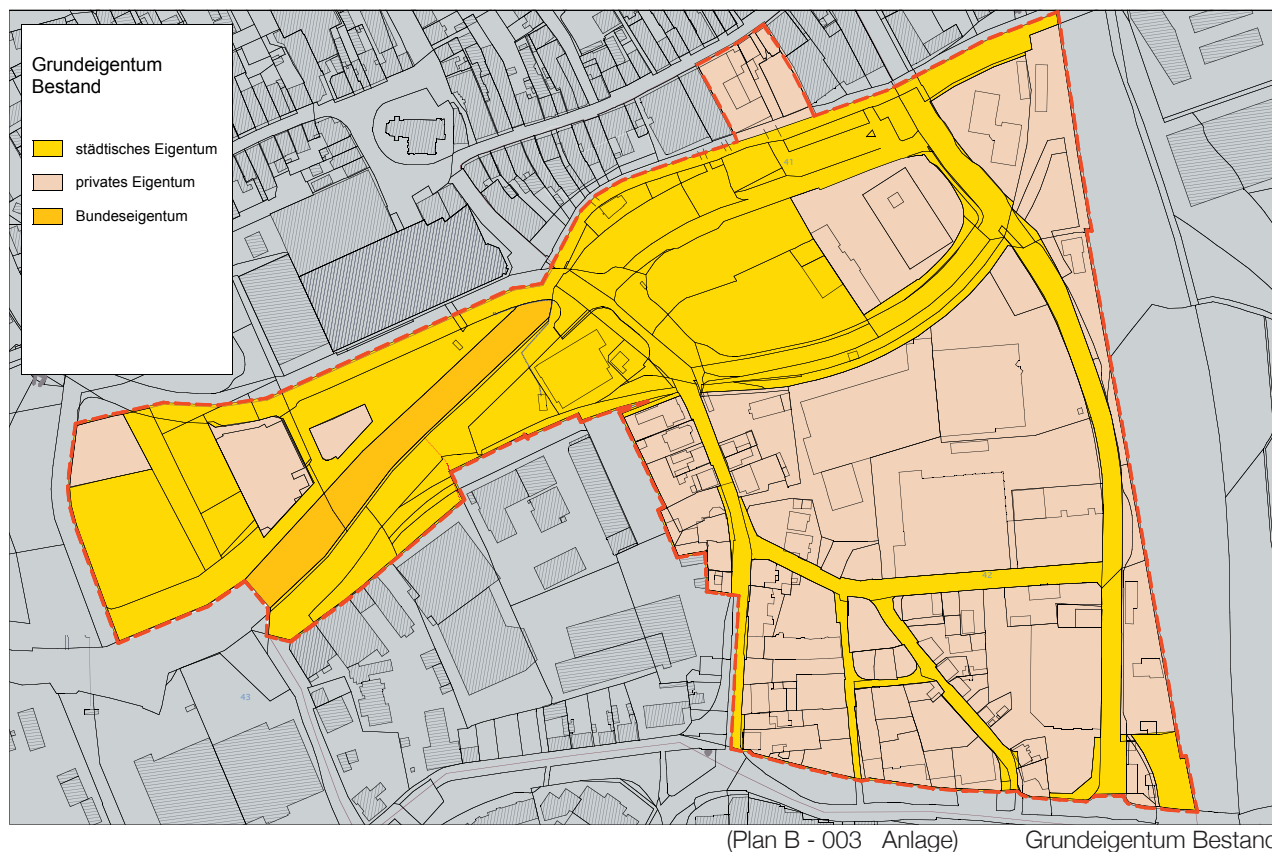
Eine räumliche Verbindung vom Buttermarkt zum benachbarten Hafen wird durch wilden Bewuchs und eine Parkpalette verstellt. Im Süden wird der Markt durch die stark befahrene Schauenburger Straße begrenzt. Eine räumliche Fassung fehlt.

2.3.2 Das Quartier Vormstegen

Das Mischgebiet Vormstegen, umschlossen von der Schauenburger Straße im Norden, der Berliner Straße im Osten, der Reichenstraße im Süden und der Straße Vormstegen im Westen, ist geprägt durch ein unvermitteltes Nebeneinander verlassener Produktionsgebäude und kleinteiliger Wohnbebauung.

Das Stadtbild wird durch das zurzeit nicht genutzte Kibek-Hochhaus, die flächenintensiven, ehemaligen Lagerhallen von Teppich Kibek und der Kremer GmbH und die zahlreichen brachliegenden Flächen geprägt.

An der Straße Vormstegen liegen mehrere gründerzeitliche Wohnhäuser in offener sowie geschlossener Bauweise, die als Ensemble erhaltenswert sind. An der Straße Osterfeld stehen einige eingeschossige Wohnhäuser mit dörflichem Charakter in Nachbarschaft mit großmaßstäblichen Gewerbebauten und willkürlich platziertem Geschosswohnungsbau aus den 70er/80er Jahren.



Einige Wohnhäuser aus der Gründerzeit, das ehemalige Produktionsgebäude an der Schloßstraße und das Kibek-Hochhaus sind als Kulturdenkmäler nach §1 DSchG eingestuft.

Die Knechtschen Hallen und das Kibek-Hochhaus sind über die Grenzen des Planungsraumes hinaus stadtbildprägend und besitzen ein hohes Identifikationspotenzial für die Gesamtstadt.

2.3.3 Der Hafen, Nord- und Südufer

Direkt am historischen Stadtzentrum befindet sich der Hafen von Elmshorn, der seine industrielle Bedeutung in Folge des wirtschaftlichen Umstrukturierungsprozesses, der Verlagerung des Gütertransports auf die Straße und nicht zuletzt einer starken Verschlickung der Krückau verloren hat. Heute wird er nur gelegentlich von Sportbooten genutzt.

Im Norden wirken die angrenzenden (Frei-) Flächen ungestaltet und erscheinen als Brachflächen.

Ein großer Teil des Gebiets wird als Parkplatz genutzt. Östlich der Deichstraße befinden sich Grundstücke, die von einem Segel- und einem Fischereiverein genutzt werden. Ein Kfz-Handel und eine größere Brachfläche schließen das Planungsgebiet zur Deichstraße hin ab. In Richtung Westen befindet sich ein Fachmarktzentrum. Den räumlichen Abschluss bildet im Norden das CCE, das als massiver Gebäudekomplex eine räumliche Barriere zur Innenstadt aufbaut. Das Erdgeschoss ist heute zum Wedenkamp weitgehend geschlossen und abweisend gestaltet. Durch die vorgesehene Verkehrsentslastung des Wedenkamps, wird es möglich sein, das Erdgeschoss stärker in diesen Raum nach Süden zu öffnen.

Am Südufer ist der Hafencharakter erhalten geblieben. Die Pflasterung und die Kulisse der Kölln-Werke zeugen noch von der früheren intensiven Hafennutzung. Die Parkpalette ist unansehnlich und trennt den Hafen vom Buttermarkt.

2.4 Eigentumsverhältnisse

Der größte Teil des Sanierungsgebietes weist eine sehr grobe Parzellierung auf, die aus der industriellen und gewerblichen Nutzung resultiert. Diese großen Parzellen im Bereich Vormstegen befinden sich in der Hand weniger

privater bzw. gewerblicher Eigentümer.

Die Wohnbauten an der Straße Vormstegen und Osterfeld liegen auf kleineren Grundstücken mit unterschiedlichen Eigentümern. Auch an der Königstraße dominieren kleinteilige und schmale Parzellen mit (Wohn- und) Geschäftshäusern.

Darüber hinaus befinden sich große Flächen innerhalb des Sanierungsgebietes im Besitz der Stadt Elmshorn.

Neben den Straßenflächen sind dies die Flächen nördlich und südlich des Hafens, der Bereich des Buttermarktes und die Grundstücke südlich der Krückau bis zur Berliner Straße.

2.5 Verkehr

2.5.1 Verkehrs- und Parkraumkonzept

Auf Grundlage des ISEK wurde parallel zum Rahmenplan das „Verkehrs- und Parkraumkonzept zum Rahmenplan Krückau-Vormstegen“ durch das Büro Gertz Gutsche Rümenapp für Stadtentwicklung und Mobilität GbR erarbeitet.

Das Verkehrs- und Parkraumkonzept wurde am 27.10.2010 im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt sowie am 09.12.2010 bei der Einwohnerversammlung zum Rahmenplan der Öffentlichkeit vorgestellt.

In dem Verkehrs- und Parkraumkonzept sind differenzierte Aussagen zum Verkehr innerhalb des Planungsgebietes ausgeführt. Im Folgenden werden einige Grundzüge zur heutigen Situation dargestellt.

2.5.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Elmshorn ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt für das Land Schleswig-Holstein und die Metropolregion Hamburg.

Das Planungsgebiet ist aus südlicher Richtung über die A 23 und im weiteren Verlauf über die B 431, Wittenberger Straße, Hamburger Straße und Berliner Straße, sehr gut an das Fernstraßennetz angebunden.

In Richtung Norden führen die Kleine Gärtnerstraße und die Friedensallee über die B 431 sowie die L 75 mit dem Straßenzug Kaltenweide/Offenau zur A 23.

Im Planungsraum befinden sich einige Hauptverkehrsstraßen, die das Gebiet bisher gut erschließen und an den übrigen Stadtkörper anbinden. Diese Straßen belasten das Areal jedoch mit einem hohen Anteil an Durchgangsverkehr und sind hinsichtlich der Verkehrsnachfrage teilweise überdimensioniert. Darüberhinausgehend führen mehrere Einbahnstraßen durch das Gebiet (Berliner Straße, Schloßstraße und Vormstegen). Auf Grund der Einbahnstraßenregelung verteilen sich die Verkehrsströme auf mehrere Straßenzüge. Daraus folgt eine relativ flächendeckende hohe Verkehrsbelastung im gesamten Areal. Gleichermäßen führen die Einbahnstraßen zu erheblichen Umwegfahrten und erschweren die Orientierung.

Der Zustand des Verkehrsnetzes im Gebiet ist nur teilweise als befriedigend einzustufen. Ausnahmen bilden mit einem erheblichen Sanierungsbedarf die internen Erschließungsstraßen im Quartier Vormstegen sowie

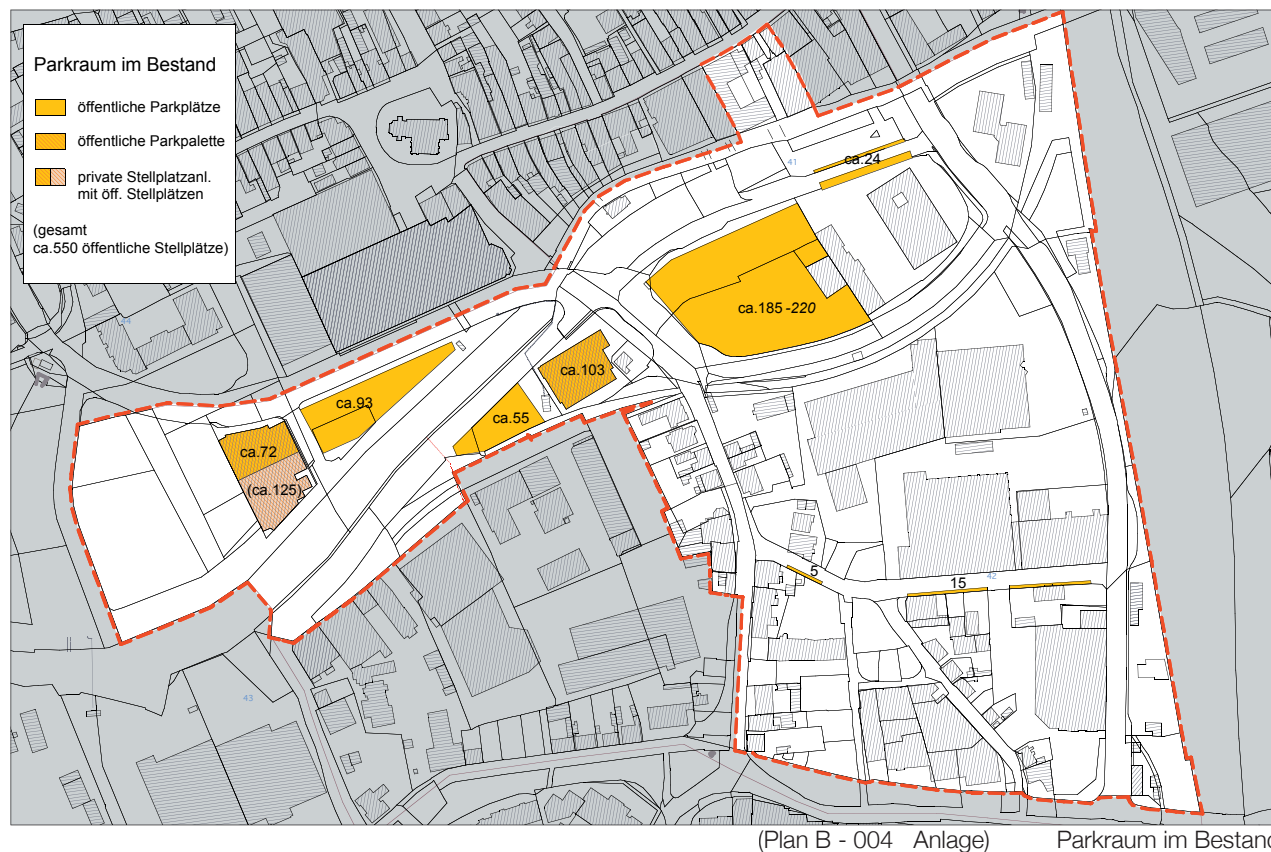
das Nord- bzw. Südufer und deren Anbindung über die Deich- und Hafenstraße.

Die Bahntrasse im Osten des Planungsraums stellt im städtischen Gefüge und damit auch hinsichtlich der Verkehrswegeführung eine städteräumliche Barriere dar.

2.5.3 Planungsrelevante Vorhaben: Die Hafenspange

Westlich der Innenstadt und des Planungsgebietes wurde seitens der Stadt Elmshorn im Dezember 2009 mit dem Bau der Hafenspange begonnen. Bis zum Sommer 2013 wird damit eine weitere wichtige Krückauüberquerung entstehen.

Diese zweispurige Hauptverkehrsstraße ist die zentrale Maßnahme des Stadtumbaus in Elmshorn. Die Hafenspange soll zukünftig einen Großteil des Durchgangsverkehrs aufnehmen und die bisher hoch frequentierten Straßen der Innenstadt entlasten. Erst diese Verlagerung des Verkehrs wird die notwendigen Rückbau- und Aufwertungsmaßnahmen in den Bereichen Vormstegen und Nordufer der Krückau ermöglichen. Im Zuge dieser eintretenden Veränderungen ist es notwendig, die Verkehrsführung anschließender Straßen zu ändern.



2.5.4 Ruhender Verkehr

Im Bereich der Elmschorner Innenstadt sind – mit Ausnahme der Stoßzeiten – zu allen Tageszeiten und auch an Markttagen ausreichend freie Parkplatzkapazitäten für Pkw vorhanden (siehe ISEK-Verkehrskonzept und das Konzept der Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung, des Parkleitsystems und des Fahrradparkens in der Elmschorner Innenstadt).

Das Stellplatzangebot setzt sich im

Planungsgebiet aus einer Vielzahl von Parkmöglichkeiten zusammen, die sich in ihrer Art, Qualität und Bewirtschaftungsform stark voneinander unterscheiden. Während ebenerdig angelegte Stellplätze im gesamten Bereich überwiegend in einem guten Zustand sind, ist die Qualität der Parkpaletten am Hafen als problematisch zu bewerten. Im Zuge des Baus der Hafenspange wird durch das ISEK parallel zur Umstrukturierung des Hafenbereichs auch die Neuordnung der im Gebiet vorhandenen Parkplätze empfohlen.

Die Grundlage dafür liefert das Parkraumkonzept zum Rahmenplan. Es ist in den Rahmenplan eingearbeitet.

2.5.5 Öffentlicher Personennahverkehr – ÖPNV

Das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs im Planungsgebiet ist gut ausgebaut. Mehrere Buslinien führen durch die Innenstadt und schließen den Planungsraum über mehrere Haltestellen an den zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) sowie an den Nah- und Fernverkehr der Bahn an.

Der Bahnhof von Elmschorn hat aufgrund der Pendlerströme nach Hamburg von täglich bis zu 12.000 Personen große Bedeutung.

2.5.6 Fuß- und Radwege

Das in Elmschorn und somit auch im Planungsgebiet bestehende Fuß- und Radwegenetz weist eine der Stadt angemessene Grundstruktur auf.

Die Fußwege sind überwiegend in einem guten bis sehr guten Zustand, zum größten Teil neu gepflastert und in Bezug auf Funktion und Gestaltung befriedigend. Abschnittsweise sind die Gehsteige jedoch gefährlich schmal und in der Deichstraße sowie am Nordufer fehlt es an befestigten Wegen. Im Bereich des Hafens werden die Fußgänger am Südufer zwar auf einem schmalen Streifen entlang der Kaimauer

geführt, dieser Weg wirkt aber unattraktiv, wird der direkten Wasserlage nicht gerecht und lädt nicht zum Flanieren entlang des Wassers ein.

Die Fußwege innerhalb des Quartiers Vormstegen sind, anders als in den übrigen Teilen der Stadt, meist in einem sehr schlechten Zustand.

Das bestehende Radwegenetz bietet eine gute Ausgangsposition für eine stärkere Förderung des nicht motorisierten Verkehrs im Gebiet. Der Zustand der meisten Radwege ist jedoch in funktional-gestalterischer wie auch in baulicher Hinsicht mangelhaft bzw. unzureichend und der im Straßenraum augenscheinlichen Bedeutung nicht angemessen. Problematisch ist ebenfalls, dass der überwiegende Teil der Radwege nicht mehr den heutigen gesetzlichen Vorgaben entspricht. So befindet sich zum Beispiel entlang des Straßenzugs Wedenkamp/Vormstegen und in der Schauenburger Straße ein Fahrradweg nur auf einer Seite, der zudem im Zweirichtungsverkehr genutzt wird. Gegenüber anderen Radwegformen ist diese Führung besonders an Knotenpunkten, Straßeneinmündungen und Grundstücksausfahrten sehr konfliktträchtig. Darüber hinaus verfügen einige Radwege über eine zu geringe Breite. Im Planungsraum gilt dies vor allem für die Reichen-, Wester- und Berliner Straße.

Mit den sich an den Bau der Hafenspange anschließenden Straßenumgestaltungen wird es möglich sein, die Defizite der Rad- und Fußwege im gesamten Planungsraum zu beheben.

2.6 Naturraum

2.6.1 Die Krückau

Die Krückau verbindet die Naturräume Kisdorfer Wohld, Hamburger Ring und Holsteiner Elbmarschen. Sie ist insgesamt 37 km lang, entspringt bei Kaltenkirchen und mündet in die Elbe. Sie ist von der Elbe bis zur Brücke Wedenkamp als Bundeswasserstraße ausgewiesen.

Die Krückau entwässert ein Einzugsgebiet von ca. 180 km². Sie fungiert im Plangebiet als Hauptvorfluter für die Regenwasserkanalisation, deren Hydraulik auf dem gegenwärtigen Wasserstand der Krückau basiert.

Die Ufer der Krückau sind innerhalb des Planungsraumes zum größten Teil durch Mauern oder Spundwände gefasst.

Als Gewässerabschnitt mit wichtiger Verbindungsfunktion und Relevanz für die Betrachtung der Entwicklung von Gewässersystemen ist die Krückau als Vorranggewässer eingestuft.

2.6.2 Flora-Fauna-Habitat (FFH)

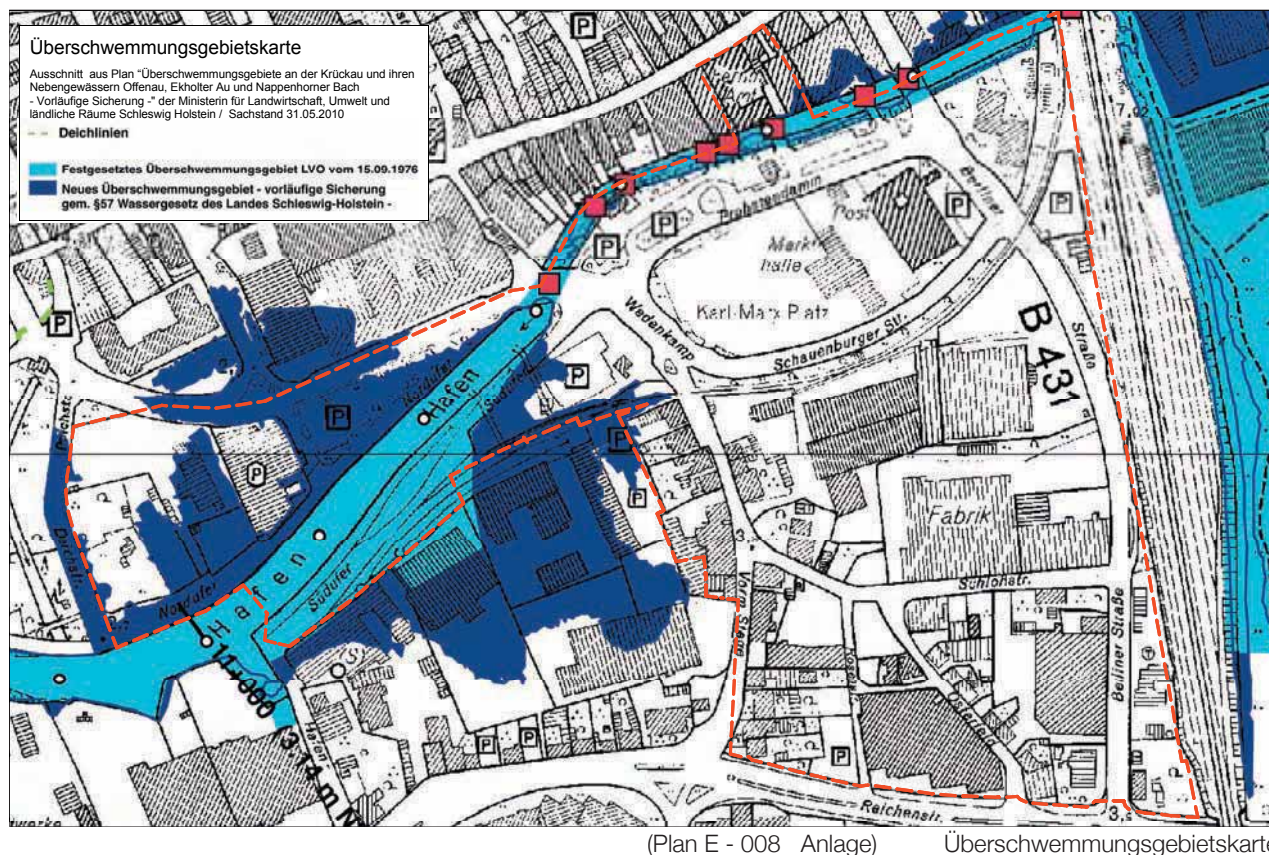
Die durch das Plangebiet fließende Krückau ist Bestandteil der ausgewiesenen FFH-Gebiete der Krückau (FFH-Gebiet „Obere Krückau“, FFH-Gebiet „Krückaumündung“). Der Flusslauf ist im Innenstadtbereich

begradigt und fließt nicht mehr in seinem ursprünglichen Flussbett. Die Uferkanten der Krückau sind im Bereich des Hafens mit Spundwänden aus Stahl gesichert. Zwischen der Wedenkamp-Brücke und der Pieningschen Mühle erfolgt die Ufersicherung in großen Teilen über Mauern oder Spundwände.

Das Kieler Institut für Landschaftsökologie hat im Zusammenhang mit der Aufstellung des B-Plan Nr. 118 der Stadt Elmshorn eine Verträglichkeitsprüfung nach Art. 6 FFH-RL bzw. 34 § BNatSchG durchgeführt. Das Ergebnis dieser Prüfung weist nach, dass im Stadtgebiet weder FFH-relevante Lebensraumtypen noch Laichplätze von Neunaugen vorhanden sind.

Ebenso hat das fischereibiologische Gutachten vom Büro Michael Neumann aus Kiel für den Bereich zwischen Wedenkamp- und Bahnbrücke vom 23.03.2005 ergeben, dass in diesem Flussabschnitt aufgrund der strukturellen Gegebenheiten eine ökologische Aufwertung nach EU-Wasserrahmenrichtlinie nicht möglich ist.

Die Planung beachtet das FFH-Verschlechterungsverbot: Bei den baulichen Maßnahmen werden die Beibehaltung des ökologischen Zustandes der Krückau und die damit einhergehenden Gewährleistungen der biologischen Durchgängigkeit für Fischarten und Kleinlebewesen, sowie artenschutzrechtliche Bestimmungen berücksichtigt.



Ebenso sollen der Durchflussquerschnitt des Flusses und das Flussbett bei der Einfassung der Krückau beibehalten und somit die bestehende Abflussleistung sichergestellt werden. Im Rahmen der Bauausführung wird ebenfalls den Belangen artenschutzrechtlicher Bestimmungen Rechnung getragen.

Plan E- 008 ist ein Ausschnitt aus dem Plan "Überschwemmungsgebiete an der Krückau und ihren Nebengewässern Offenau, Ekholter Au und Nappenhorner Bach - Vorläufige Sicherung -" der Ministerin für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume / Land Schleswig Holstein Sachstand 31.05.2010

2.6.3 Überschwemmungsgebiet / Hochwasserschutz

Entlang der Krückau ist ein Überschwemmungsgebiet festgesetzt (Landesverordnung zur Festsetzung eines Überschwemmungsgebietes an der Krückau und ihrem Nebenlauf Offenau vom 15. Sept. 1976 - GVOBI S. 230).

Derzeit erfolgt die „Neuberechnung und Festlegung der Überschwemmungsgebiete“ durch das Ministerium für Landwirtschaft,

Umwelt und ländliche Räume. Die endgültige Neufestsetzung steht noch aus.

In einem Überschwemmungsgebiet dürfen generell keine Veränderungen durchgeführt werden. So ist es z. B. nach § 58 Abs.1 Nr.1 LWG in Überschwemmungsgebieten verboten, bauliche oder sonstige Anlagen zu errichten, wesentlich zu ändern oder zu beseitigen. Ferner ist es gemäß § 58 Abs.1 Nr.2 LWG verboten, die Erdoberfläche zu erhöhen oder zu vertiefen. Hiervon kann die Wasserbehörde nur unter bestimmten Voraussetzungen Ausnahmen zulassen.

Voraussetzung hierfür ist, dass entweder das Wohl der Allgemeinheit die Maßnahme innerhalb des Überschwemmungsgebietes erfordert oder ein Verbot eine unbillige Härte darstellen würde und den in § 32 WHG - im Rahmen der letzten Änderung jetzt § 31 b Abs.2 WHG - genannten Schutzziele, nicht entgegensteht (vgl. § 58 Abs.2 LWG).

Der vorliegende Rahmenplan beachtet sowohl die Grenzen der Landesverordnung vom 15.09.1976 als auch die vorläufigen Ergebnisse des Projekts „Neuberechnung und Festlegung der Überschwemmungsgebiete“ des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume.

Aufgrund der TÖB-Beteiligung wird die Aufstellung eines Hochwasserschutzkonzeptes für das gesamte Stadtgebiet auf Basis der Berechnungen des Küsten- und Binnenhochwasserschutzes empfohlen.

In diesem Kontext könnte auch die Umlaufproblematik am Flammweg mit dem aufgeführten Lösungsvorschlag des Deich- und Hauptsielverbandes Kremper Marsch zum Hochwasserschutz für das Nordufer aufgegriffen werden.

Eine Hochwasserstudie könnte auch klären, welche Auswirkungen im Falle eines Elbhochwassers und eines Sperrwerkversagens oder Deichbruches der ersten Deichlinie im Stadtgebiet zu erwarten sind und welche innerstädtischen Hochwasserschutzvorkehrungen notwendig werden.

Da dieses Konzept auf gesamtstädtischer Ebene aufgestellt werden muss, wird es losgelöst vom Rahmenplanverfahren bearbeitet. Sobald neue Erkenntnisse vorliegen, werden diese in die Planung einfließen.

Auch bei der Projektplanung im Bereich des Hafen-Nordufers werden die Anforderungen aus der Neufestlegung der Überschwemmungsgebiete und Fragen des Hochwasserschutzes zu berücksichtigen sein. Für die Bebauung auf dem Nordufer wird vorgeschlagen, einen Hochbauwettbewerb auszuloben. Als Modellprojekt mit sogenannter Vorbildfunktion soll in beispielhafter Bauweise, welche den Belangen des Hochwasserschutzes und des Klimaschutzes/-anpassung Rechnung trägt, Realisierungskonzepte für eine Bebauung des Grundstückes entwickelt werden (s. auch 3.5 Teilbereich 4 - Nordufer).

2.6.4 Sedimentation

Im Gutachten zur „Überprüfung und Verbesserung der Sedimentationsentwicklung auf das Kanalisationsnetz der Stadt Elmshorn“ wurden von der TUHH Anfang des Jahres mögliche Maßnahmen zum Sedimentsmanagement der Krückau vorgeschlagen, die u. a. dem Volumenerhalt der Krückau und damit dem vorbeugenden Hochwasserschutz dienen. Diese Thematik wird im Rahmen des Hochwasserschutzkonzeptes / Generalentwässerungsplans der Stadt Elmshorn weiter konkretisiert.

Der Bund vertritt als „Eigentümer“ der Krückau zwischen der Brücke Wedenkamp und der Elbe die Auffassung, dass der natürliche Abfluss des Sediments möglich ist. Aus diesem Grund werden auch keine Ausbaggerungsarbeiten mehr durch den Bund ausgeführt.

2.6.5 Aufstauung der Krückau / Hafennutzung

Die Krückau ist ein Tidengewässer und daher natürlichen Pegelschwankungen ausgesetzt. Eine Aufstauung wäre nur über einen kurzen Zeitraum realisierbar an einer Schließung des Sperrwerkes gekoppelt. Weiter hätte eine Erhöhung des Wasserstandes im Hafenbereich ein Volllaufen der niedriger gelegenen Gebiete im Oberlauf des Flusses zur Folge.

In Hinblick auf eine dauerhafte Hafennutzung sind für die Aufstauung der Krückau im Hafenbereich ökologische und technische Belange zu berücksichtigen.

2.7 Bodenverhältnisse

2.7.1 Natürliche Bodenverhältnisse

Elmshorn liegt genau auf der Grenze von Marsch zur Geest. Der Höhenunterschied, der durch die Grenze zwischen den beiden Landschaftsformationen entsteht, ist an einigen Stellen im Stadtbild erkennbar. Im südlichen Bereich von Vormstegen sind Sande aus der quartären Dünenformation anzutreffen. Im Bereich der Krückau liegen Sedimentablagerungen des quartären Watts vor.

2.7.2 Ablagerungen / Altlasten

Bei dem Plangebiet handelt es sich um die seit Mitte des 19. Jahrhunderts industriell genutzte Kernzone der Stadt. In dieser befanden sich verschiedene Standorte mit altlastenrelevanten Nutzungen. Dazu zählen Leder- und Fleisch verarbeitende Industrie sowie der Hafen mit Verlade- und Lagerbereichen am Nord- und Südufer der Krückau. Durch die weitgehende Pflasterung sind die Flächen aktuell versiegelt und gesichert. Da bei einer Überplanung des Innenstadtbereiches die Altlastensituation von erheblicher Bedeutung ist, wurde in Zusammenarbeit

mit dem Kreis Pinneberg als untere Bodenschutzbehörde eine großräumige historische Erkundung des Plangebietes durchgeführt. Etwa 32 Katasterfälle (Altstandorte) und 8 Altablagerungsflächen wurden ermittelt. Auf dieser Basis werden zur Zeit die orientierenden Bodenuntersuchungen durchgeführt. Die Ergebnisse liegen voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2011 vor. Die daraus resultierenden Erkenntnisse werden nach der Benachrichtigung der Grundstückseigentümer in die Bauleit- und Maßnahmenplanung einfließen.

2.7.3 Grundwasser

Im Zuge der laufenden orientierenden Untersuchungen wurde der Grundwasserstand und die Grundwasserqualität im Untersuchungsgebiet ermittelt. Die Ergebnisse stehen nach der Benachrichtigung der Grundstückseigentümer der Öffentlichkeit zur Verfügung und werden in der Bauleit- und Maßnahmenplanung Berücksichtigung finden.

2.8 Immissionen

Mit der Planung wird das Ziel einer lärm-mindernden Stadtentwicklung verfolgt - die Vermeidung und Vorbeugung von Immissionen durch Steuerung d.h. gezielte räumliche Verteilung von Nutzungen. Die Vermutungen und Erfahrungswerte über die Auswirkungen der zu erwartenden Immissionen auf Grundlage der vorliegenden Gutachten (Lärmak-

tionsplanung, Schallschutzgutachten Nordufer) wurden in der Planung berücksichtigt.

Der Rahmenplan berücksichtigt die zu erwartenden Immissionen durch darauf ausgerichtete städtebauliche Strukturen und eine entsprechende Nutzungsverteilung. Konkrete Untersuchungen und Festsetzungen sind in der Bauleitplanung vorzunehmen.

2.8.1 Immissionen durch Gewerbe

Im Rahmen des B-Plan Nr. 118 wurde für den westlichen Teil des Nordufergrundstückes eine schalltechnische Untersuchung nach Lärmschutzverordnung am 17.10.2006 vom Büro Lärmkontor GmbH durchgeführt, sowie eine Schallpegelmessung vom 07.02.2007 zur Erfassung der Geräuscheinwirkung im Plangebiet des B-Plans Nr.118 durch den nächtlichen Betrieb der Kölln-Werke.

Diese schalltechnischen Untersuchungen haben für das Nordufergrundstück eine erhebliche nächtliche Geräuschbelastung durch die Kölln-Werke festgestellt. Hier sind Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Die Auswirkung der Geräuschimmissionen auf den Bereich Vormstegen ist noch zu untersuchen. Hier werden voraussichtlich vor allem die Bestandsnutzungen betroffen sein.

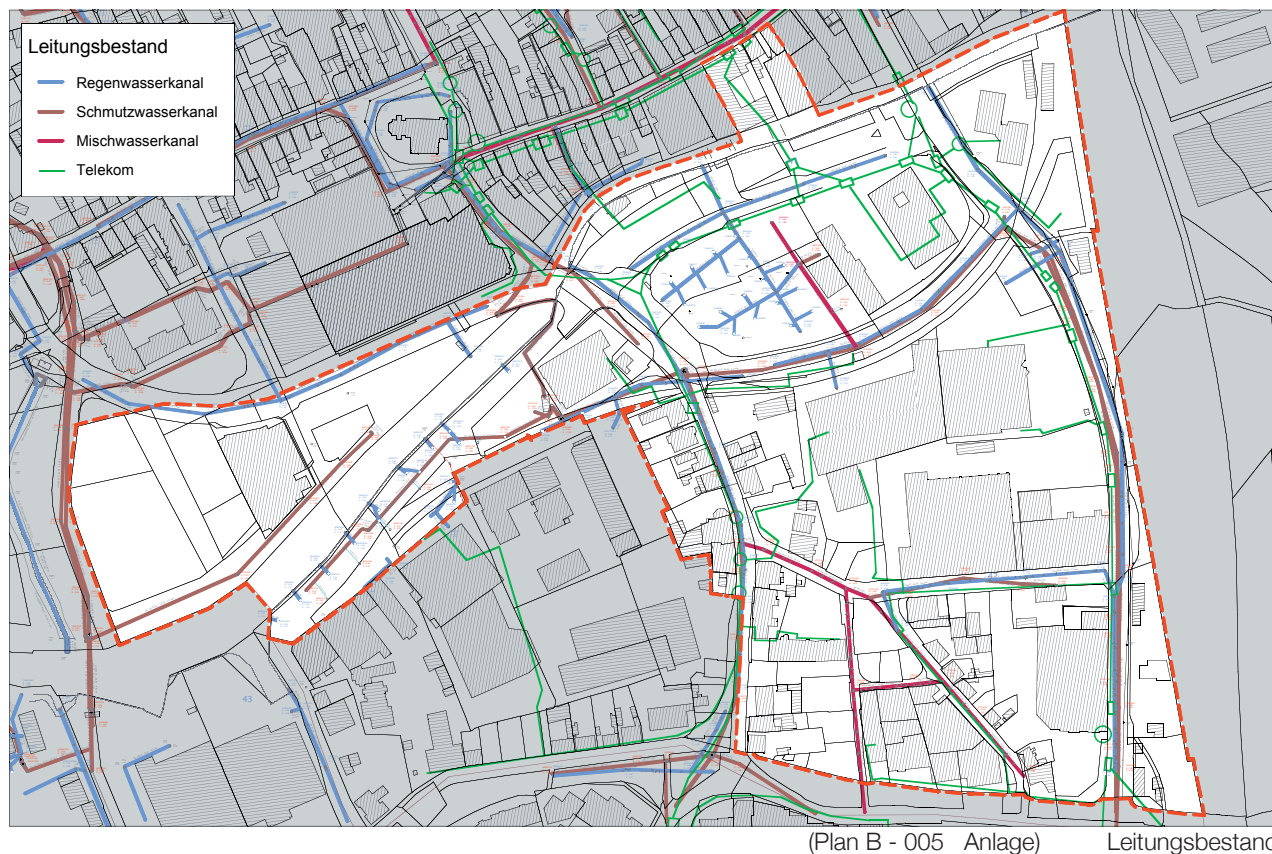
2.8.2 Immissionen durch Verkehr

Durch den Straßenverkehr im Planungsgebiet bestehen aktuell erhebliche Lärmbelastungen. Aufgrund der geplanten Veränderungen des Verkehrssystems im Zusammenhang mit dem Bau der Hafenspanne, wird sich die Situation jedoch grundlegend ändern. Belastungen durch Verkehrslärm werden sich vor allem an der Reichenstraße und der Hafenspanne dahingehend konzentrieren. Die Berliner Straße wird voraussichtlich entlastet.

Neben den Belastungen aus dem Straßenverkehr bestehen außerdem Geräuschbelastungen durch die Bahntrasse östlich des Plangebietes.

Eine grobmaschige Kartierung der Immissionsbelastung im Quartier wurde bereits in der Lärmaktionsplanung 2009/10 für die Hauptverkehrswege des Schienen- und Straßenverkehrs im Elmshorner Stadtgebiet vorgenommen. Hier werden als vorbeugendes Planwerk Handlungsstrategien für die Minimierung des Umgebungslärms entwickelt. Weiter werden Empfehlungen für Aktionen zur Verkehrsentwicklung, -organisation und Straßenraum, für den Schienenverkehr und eine Lärm mindernde Stadtentwicklung ausgearbeitet.

Maßnahmen zur Lärm-minderung sind in das Verkehrs- und Parkraumkonzept eingeflossen. In der verbindlichen Bauleitplanung wird dem Hinweis des Fachdiensts Umwelt (Gesundheitlicher Umweltschutz) Kreis



Pinneberg gefolgt und der Lärmschutz nach der DIN 18005 (Lärmschutz im Städtebau) entsprechend entwickelt.

Im Zuge der weiteren Planung und Rechtssetzungsverfahren werden Lärmgutachten erforderlich sein. Grundsätzlich kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die geplanten Nutzungen mit entsprechenden Schutzmaßnahmen realisierbar sind.

2.9 Ver- und Entsorgung / Leitungsbestand

Die Ver- und Entsorgungsleitungen liegen weitgehend im Verlauf der vorhandenen Straßen.

Da die meisten Straßen in ihrer heutigen Lage verbleiben, wird eine Verlegung großer Teile des Bestandes nicht erforderlich sein. Durch die Verlagerung der Schauenburger Straße nach Norden sind hier die Leitungen umzulegen. Davon betroffen ist insbesonde-

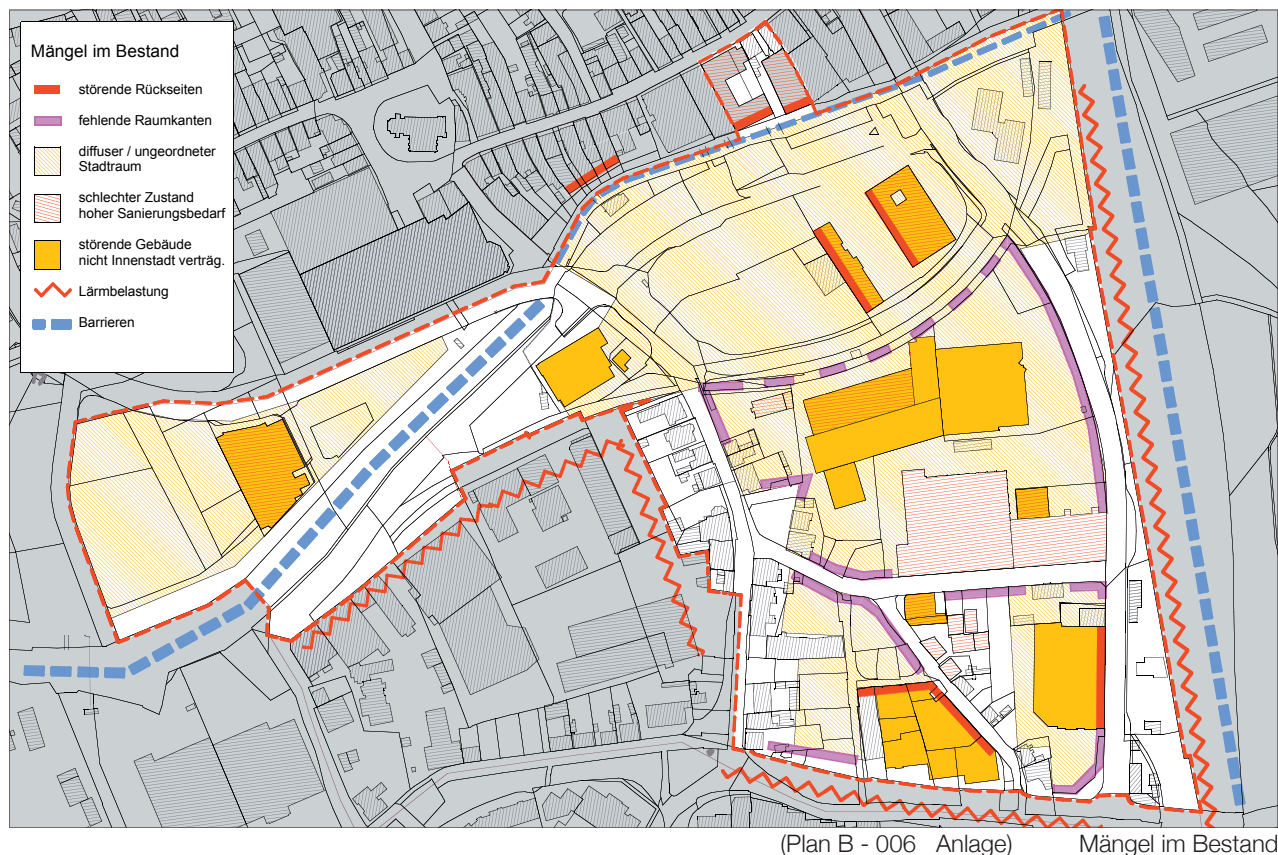
re eine Sammelleitung für Schmutzwasser (DN 500).

Die Haupttrassen der Telekommunikationsleitungen liegen in der Berliner Straße und dem Verlauf der Straßen Vormstegen – Damm. Im Bereich des Probstendamms sind diese beiden Trassen verbunden und an das Telekomgebäude an der Königsstraße angebunden. Die Leitungen im Bereich des Probstendamms müssen aufgrund der hier vorgesehenen Bebauung verlegt werden.

In einem Gespräch der Stadt mit dem Versorgungsträger wurde als Grundvoraussetzung für die Realisierbarkeit vereinbart, dass die Hauptanlage im Keller des Telekomgebäudes in der Königsstraße 29, der Übergabeschacht am Probstendamm, sowie die Leitungsstränge zwischen beiden unbedingt zu erhalten seien.

Die Verlegung der Leitungen ist mit erheblichen Kosten verbunden, die Förderfähigkeit, Kostenaufteilung und –übernahme wird derzeit grundsätzlich geklärt.

Die Planung der neuen Trassenführung der Ver- und Entsorgungsleitungen ist Gegenstand der weiterführenden Bauleitplanung. In diesem Zusammenhang wird eine weitere Abstimmung mit den Versorgern erforderlich sein.



2.10 Zusammenfassung / Bewertung - Probleme und Potenziale des Bestands

2.10.1 Strukturwandel / Nutzungsstruktur

Durch die Verlagerung der flächenintensiven Industrie- und Gewerbebetriebe sind große Teile des Planungsgebietes brach liegend. Leerstand, Brachflächen und ungeordnete Freiräume prägen den gesamten Planungsbereich.

Der Verlust wesentlicher Nutzungen innerhalb des Planungsgebietes ermöglicht und erfordert eine vollständige Neuordnung und städtebauliche Neudefinition des gesamten Bereiches. Anlehnend an den angrenzenden Stadtbereichen ist ein Ausbau der Einzelhandelsnutzung und die Entwicklung eines zentralen Wohnstandortes sinnvoll. Wohnen im Zentrum der Stadt minimiert den Flächenverbrauch und die Verkehrsbelastungen durch kurze Wege.

Das Einzelhandelskonzept der BulwienGesa AG hat erhebliche Defizite in Struktur und Angebot im Stadtzentrum von Elmsborn aufgezeigt. Durch die unmittelbare Nachbarschaft des Planungsgebietes zur Innenstadt bestehen hier laut Gutachten erhebliche Potenziale zum Ausbau und zur Verbesserung des Einzelhandelsangebotes. Dadurch soll der Einzelhandelsstandort der Elmsborner Innenstadt insgesamt gestärkt werden.

Der Hafen hat seine ursprüngliche Nutzung verloren. Die historische Bedeutung des Hafens für die Stadt und sein großes Potenzial als innerstädtischem Erholungs- und Freizeitraum können ihn zu einem tragenden Baustein der städtebaulichen Entwicklung innerhalb des Planungsraumes werden lassen.

2.10.2 Lage in der Stadt

Das Planungsgebiet liegt zentral zwischen dem historischen Stadtzentrum von Elmsborn und dem südlich gelegenen Stadtgebiet. Die Nutzung und das Erscheinungsbild entsprechen nicht dieser zentralen Lage innerhalb der Gesamtstadt.

Das Planungsgebiet bietet die Möglichkeit, als „Brückenkopf“ die heute getrennten Stadtbereiche nördlich und südlich der Krückau neu zu verbinden. Unmittelbar angrenzend an den historischen Stadtkern bietet das Planungsgebiet die einmalige Chance das Geschäftszentrum

und den Wohnstandort der Stadt weiter zu entwickeln und zu stärken.

Durch die jüngsten Veränderungen im Quartier Vormstegen wird es möglich, die bisher vorhandene Zäsur in der Stadtstruktur durch eine hochwertige Innenentwicklung und Nachverdichtung zu überwinden.

Das Planungsgebiet wird im Osten durch Bahnanlagen begrenzt. Im Zuge der Entwicklung des Standortes Vormstegen, muss es das Ziel sein, die Barriere der Bahnanlage zu überwinden und den Steindampark mit seinem hohen Potenzial als Erholungsraum besser an die Stadt anzubinden.

2.10.3 Gebäudebestand / stadträumliche Strukturen

Vormstegen:

Der Gebäudebestand im Bereich Vormstegen ist lückenhaft und sehr heterogen. Die vorhandenen Gebäude sind jedoch zum Teil hochwertig und stark ortsprägend. Sie bieten die Voraussetzung für eine Entwicklung des Gebietes aus dem Bestand heraus.

Das Straßennetz und die Stadtstruktur innerhalb des Bereiches Vormstegen wurden im Zuge der Industrialisierung nur geringfügig überformt. Die Grundstruktur lässt eine sinnvolle Weiterentwicklung und Verknüpfung mit den umgebenden Gebieten zu.

Buttermarkt:

Der Bereich des Buttermarktes ist ungeordnet. Ihm fehlt eine stadträumliche Fassung. Die aktuelle Nutzung als Markt- und als Parkplatz verleiht dem Buttermarkt seine zentrale Bedeutung in der Stadt. Diese große Freifläche im Zentrum der Stadt in unmittelbarer Nachbarschaft zum Hafen ermöglicht die Entwicklung eines städtischen Raumes mit hohem Identifikationspotenzial.

Als verbindender Raum zwischen dem Stadtzentrum, dem Hafen, dem Stadtteil Vormstegen und dem Steindampark wird der Buttermarkt zum Ausgangspunkt für die Entwicklung des gesamten Planungsgebietes.

2.10.4 Verkehr

Die Verkehrsbelastung durch den MIV innerhalb des Gebietes ist aufgrund der ungünstigen Verkehrsführung erheblich. Hauptverkehrsstraßen mit Durchgangsverkehr zerteilen das Planungsgebiet.

Die Hafenspange wird den Durchgangsverkehr zu einem wesentlichen Teil um das Planungsgebiet auffangen und umleiten. Durch die Hafenspange wird die Voraussetzung für eine nachhaltige Entwicklung des Gebietes als Teil der Stadt, als städtischer Lebens- und Erholungsraum und als Wohnstandort geschaffen.

Der Zustand der Fuß- und Radwege ist mangelhaft und ist vollständig neu zu organisieren. Parallel zur Reduzierung des MIV muss der Fuß- und Radverkehr bevorzugt innerhalb des Planungsraumes berücksichtigt werden – „Die kompakte Stadt der kurzen Wege“.

2.10.5 Freiraum / Grünstruktur

Das Planungsgebiet weist einen sehr hohen Versiegelungsgrad der Oberflächen auf.

Die historische Entwicklung des einstigen Auentals in ein gewerblich/ industriell genutztes Gebiet, konnte nur über Auffüllungen hochwassersicher gestaltet werden. In das vorwiegend aus natürlichen Bodenbestandteilen bestehende Auffüllmaterial sind teilweise aber auch Abfallstoffe eingebracht wurden. Auffüllungen mit Abfallstoffen werden als Altablagerungen bezeichnet. In Teilbereichen des Sanierungsgebietes Krückau-Vormstegen sind Altablagerungen vorhanden. Im Zusammenhang mit den Untersuchungen soll ermittelt werden, ob durch die Altablagerungen Gefahren ausgehen und eine Einstufung als Altlast erforderlich ist.

Die vorhandenen Grünflächen weisen Defizite auf.

Der Skulpturengarten am Südufer der Krückau wird durch Parkplätze gestört. Durch seine geringe Tiefe entwickelt der Park nur an wenigen Stellen eine gewisse Aufenthaltsqualität.

Die Grünflächen am Nordufer des Hafens dienen als Parkplatz- und Lagerflächen und weisen keine Aufenthalts- oder Erholungsqualitäten auf.

In beiden Grünbereichen ist schützenswerter Baumbestand vorhanden.

Die durch das Plangebiet fließende Krückau ist Bestandteil der ausgewiesenen FFH-Gebiete. Allerdings ist der Flusslauf im Innenstadtbereich stark gestört und fließt nicht mehr in seinem natürlichen Flussbett. Die Uferkante der Krückau ist innerhalb des Planungsgebietes größtenteils durch Mauern und Spundwände befestigt.

Bei der städtebaulichen Entwicklung können die vorhandenen Potenziale für die Schaffung von Erholungs- und Aufenthaltsqualitäten im Zentrum der Stadt genutzt werden. Die Krückau wird als „Fluss in der Stadt“ zum Rückgrat der Freiraumentwicklung.

Am Nordufer des Hafens sollen, unter Einbeziehung der vorhandenen Großgehölze, Flächen entsiegelt und grüne Erholungsräume entwickelt werden. Diese Grünräume können eine Verbindung vom Stadtzentrum mit dem westlich der Hafenspange anschließenden offenen Landschaftsraum der Krückauniederung herstellen.

Der heute schwer zugängliche Steindamm Park soll als großer Erholungsraum in der Stadt an das Zentrum angebunden werden.

3 Der Rahmenplan

3.1	Übergeordnetes Konzept	23	3.5	Teilbereich 4 - Nordufer	39
3.1.1	„Starke Mitte Elmshorn“ und „die kompakte Stadt der kurzen Wege“	23	3.5.1	Bebauung	39
3.1.2	Freiraum / Stadtraum	24	3.5.2	Architektenwettbewerb	41
3.1.3	Architektonische Gestalt und Atmosphäre	25	3.5.3	Freiflächen	41
			3.5.4	Der Skulpturengarten auf dem Nordufer	42
3.2	Teilbereich 1 – „Zwischen Königstraße und Buttermarkt“	26	3.6	Energiekonzept	42
3.2.1	Raumstrukturen – Höfe und Gassen	26	3.7	Freiraum	43
3.2.2	Nutzungskonzept	28	3.7.1	Straßen und Plätze	43
3.2.3	Gebäudetypus / Architektonische Gestalt	29	3.7.2	Spielplätze	44
3.2.4	Erschließung	30	3.7.3	Möblierung	44
3.2.5	Die Krückau in der Stadt	30	3.7.4	Lichtgestaltung und Beleuchtung im öffentlichen Raum	45
3.2.6	Der Skulpturengarten	31	3.7.5	Regenwasser	46
3.3	Teilbereich 2 – „Hafen / Buttermarkt / Steindampark“	32	3.7.6	Ökologie	46
3.3.1	Hafen	32	3.8	Mobilität/Verkehrskonzept	47
3.3.2	Buttermarkt / Neuer Markt	33	3.8.1	motorisierter Individualverkehr (MIV)	47
3.4	Teilbereich 3 – Vormstegen	33	3.8.2	Parkraumkonzept	48
3.4.1	Raumstrukturen	33	3.8.3	Öffentlicher Personennahverkehr - ÖPNV	49
3.4.2	Nutzungsstruktur	37	3.8.4	Fuß- und Radwege	50
3.4.3	Gebäudetypus / Architektonische Gestalt	37			
3.4.4	Erschließung	38			
3.4.5	Freiraumstruktur	39			



Rahmenplan

tere werden beibehalten und als prägende Elemente weiterentwickelt. Das Planungsgebiet schließt unmittelbar an die Innenstadt von Elmshorn an. Diese einmalige Ausgangssituation wird genutzt, um der aktuell linear organisierten Einkaufs- und Fußgängerzone der Königstraße Tiefe zu geben und sie zu einem Einkaufsbereich mit unterschiedlichen Wegen und Rundläufen zu entwickeln. Durch den Ausbau moderner Flächen für Einzelhandel und Dienstleistungen und die Entwicklung eines vielfältigen und räumlich attraktiven Zentrums wird der Einkaufsstandort Innenstadt insgesamt gestärkt. Die Lage am Hafen als unverwechselbare Qualität des Ortes wird inszeniert und zu einem Markenzeichen der neuen „erweiterten Innenstadt“.

Parallel zur Entwicklung des Zentrums wird die Innenstadt als Wohnstandort ausgebaut. „Die kompakte Stadt der kurzen Wege“ ist das Leitmotiv für die Entwicklung dieses zentralen Bereiches der Stadt.

3.1 Übergeordnetes Konzept

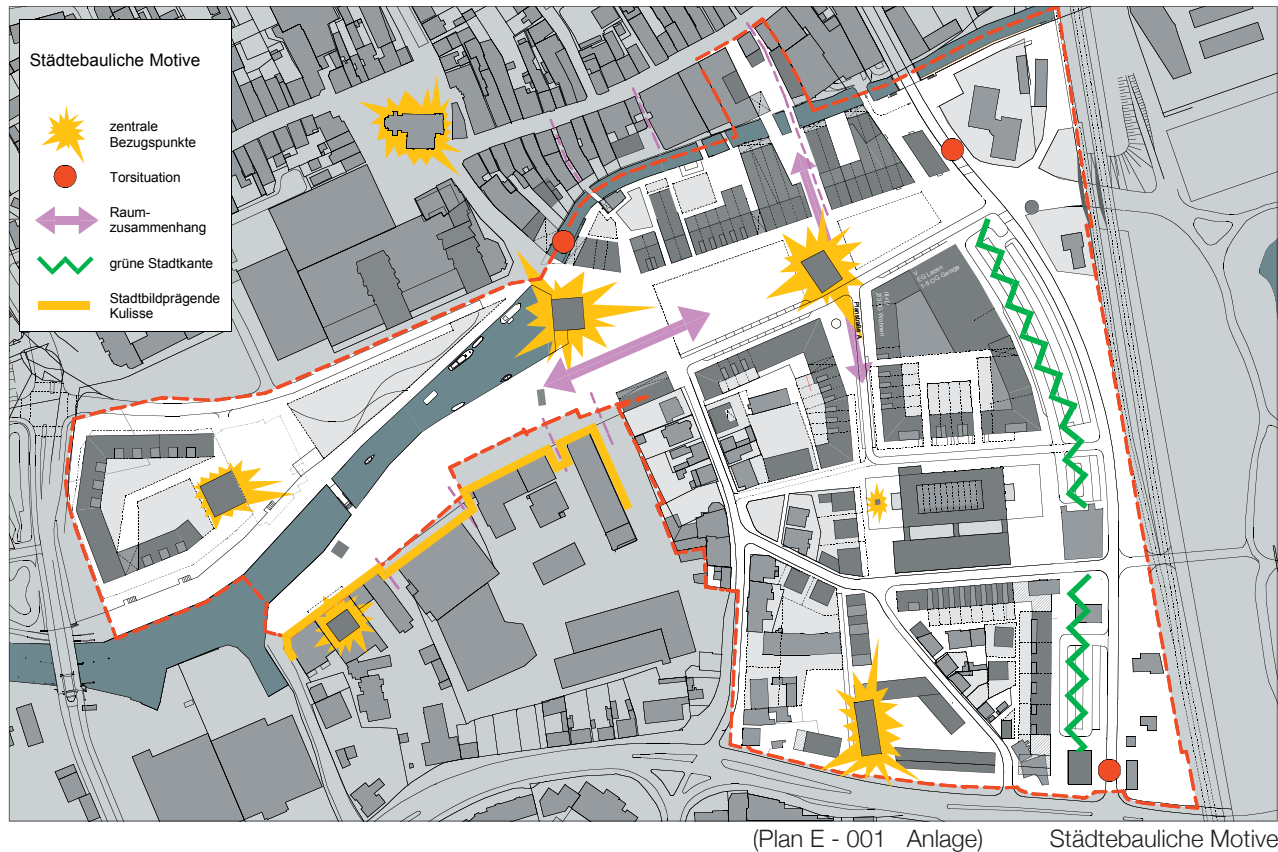
3.1.1 „Starke Mitte Elmshorn“ und „Die kompakte Stadt der kurzen Wege“

Unmittelbar angrenzend an das Zentrum der Stadt hat die Geschichte eine Entwicklungsfläche bereitgehalten, die der Stadt einmalige Möglichkeiten für die Zukunft bietet. Das Stadtzentrum wird über die Krückau hinweg nach Süden hin erweitert und über den Buttermarkt mit dem Stadtteil Vormste-

gen verbunden und somit gestärkt. Der Hafen wird als ein zentrales Element der Stadtgeschichte in seiner atmosphärischen Qualität in die neue Stadtmittel einbezogen. Der neu zu formulierende Stadtteil wird aus der vorhandenen Stadtstruktur heraus entwickelt und intensiv mit der umgebenden Stadt vernetzt.

Es soll kein neuer Stadtteil als „Insel“ entstehen, sondern ein integraler Bestandteil der Gesamtstadt. Die Stadt wird fortgeschrieben. Die vorhandenen Charak-

Entsprechend der bundesweit zu beobachtenden Tendenz zur Rückwanderung in die Städte sollen im Besonderen den Familien geeignete Wohnformen angeboten werden. Aus diesem Grunde ist im Stadtteil Vormste- gen ein großer Anteil an familiengerechten gereichten Stadthäusern vorgesehen, die durch die einzelnen Bauherren individuell realisiert werden sollen. Insgesamt wird angestrebt, dass die späteren Bewohner sich selbst als Bauherren z. B. als Baugruppen einbringen können – die Bürger bauen die Stadt.



Um dieses Ziel zu ermöglichen, wird in diesem Bereich eine kleinmaßstäbliche Parzellierung angestrebt.

Neben den gereihten Stadthäusern sind auch Mehrfamilienhäuser als Geschosswohnungsbauten und freistehende Wohnhäuser im neuen Stadtzentrum vorgesehen.

Die neue Bebauung soll sich an dem Maßstab und den typischen Bauformen der historischen Stadt orientieren, d.h., die Höhe der neuen Bebauung wird, bis auf

wenige Ausnahmen, entsprechend dem Bestand auf max. drei Geschosse plus Dachgeschoss begrenzt.

3.1.2 Freiraum / Stadtraum

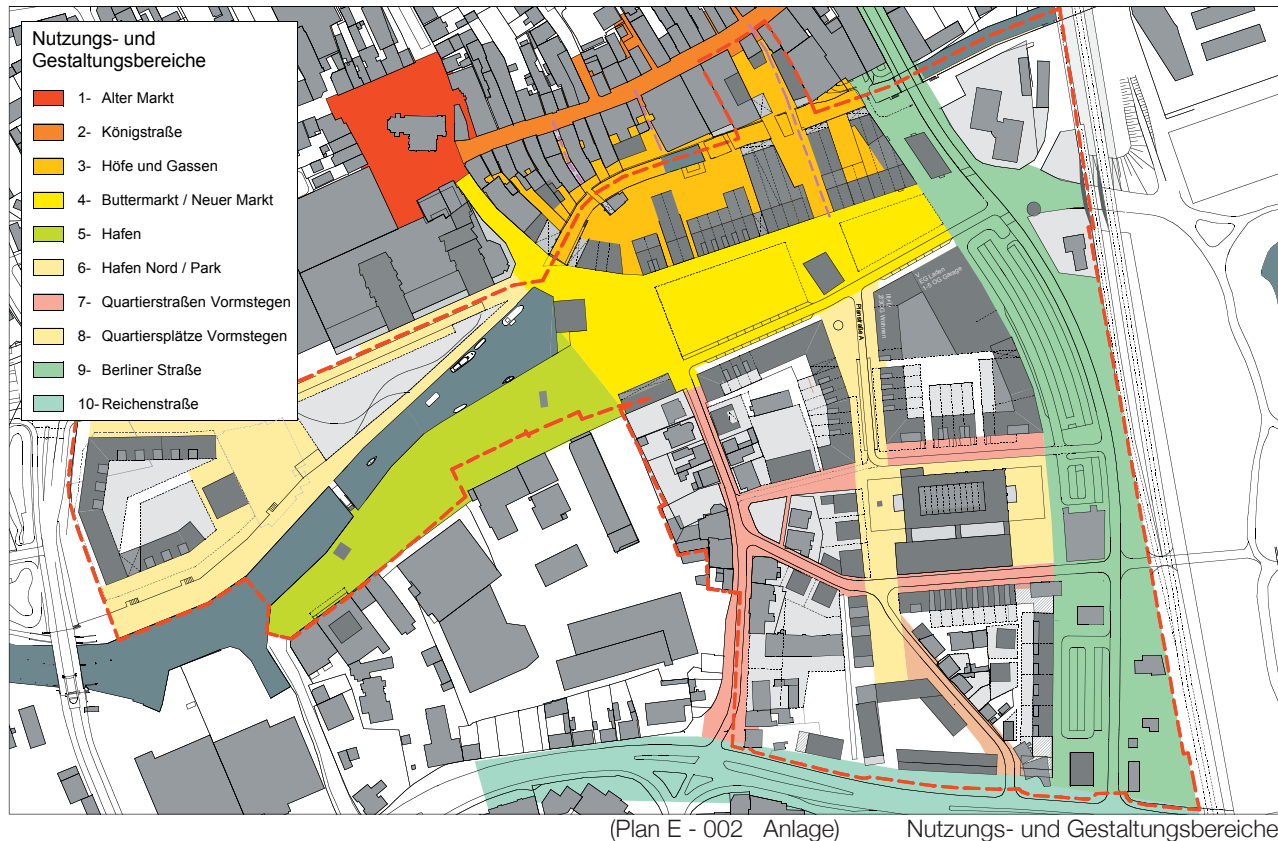
Der öffentliche Raum im neu gestalteten Quartier wird durch eine Abfolge von Plätzen geprägt und über mehrere Gassen mit der Altstadt verbunden. Es entsteht ein Wechsel offener und geschlossener Räume, Durchblicke und Verbindungen. Über Nord-

und Südufer, Königstraße und Buttermarkt entsteht ein „Rundlauf“, der in Länge und Verlauf immer wieder variiert werden kann. Buttermarkt und Neuer Markt werden als offene urbane Plätze ausgebildet. Die geschützten Krückau-Gärten ergänzen die neue, erweiterte Stadtmitte als „Grüne Wohnzimmer“. Die aufgewerteten Hafen- und Flusssufer führen die Stadt wieder an die Krückau und machen die Wasserlage im Alltag als besondere Qualität erlebbar.

In der West-Ost-Bewegung, in der Abfolge Hafen – Buttermarkt – Neuer Markt, ermöglicht eine neue Unterquerung der Bahntrasse den Zugang zum Steindampark und verbessert maßgeblich dessen Anbindung an die Innenstadt. Es entsteht eine vielseitige Abfolge wassernaher Aufenthalts- und Erholungsflächen in zentraler Lage.

Eine klare Hierarchie der Straßen und Plätze im umgestalteten Quartier erleichtert die Orientierung. Die unterschiedlichen Raumcharaktere werden durch ein System aus Leitbaumarten für Straßen, Plätze und die Krückau-Gärten betont.

Vom Durchgangsverkehr befreit kann der Straßenraum wieder zum nachbarschaftseigenen Kommunikations- und Aufenthaltsraum und zum wohnungsnahen Frei- und Spielraum werden.



3.1.3 Architektonische Gestalt und Atmosphäre

Auch die Architektur soll die Kontinuität der Stadtentwicklung unterstreichen und aus den klassischen Prinzipien der historischen Stadt heraus entwickelt werden. Das Quartier soll einen gestalterischen Zusammenhang aufweisen und nicht in Einzelösungen – und seien sie noch so gut – zerfallen. Ausnahmen bilden die Sonderbauten wie der Hafenkopf und die „Torgebauten“ an der Berliner Straße.

Einige wenige gestalterische Spielregeln sollen helfen eine möglichst hohe atmosphärische Dichte und räumliche Qualität zu gewährleisten. Dabei gilt es einen einfachen Handlungsrahmen für den einzelnen möglichst freien und individuellen Gebäudeentwurf zu setzen.

Da das Quartier voraussichtlich mit unterschiedlichen Bauherren und Planern entwickelt wird, sollen die Gestaltungsregeln für Einzelbereiche einen Handlungsrahmen abstecken und allen Beteiligten eine Vorstel-

lung der künftigen Umgebung vermitteln. Dieser Handlungsrahmen soll gleichzeitig die individuelle Gestaltungsfreiheit, lebendige Vielfalt und individuelle Identifikation ermöglichen.

„Einheit in der Vielfalt – Vielfalt in der Einheit“

Dabei ist es das Ziel, die räumliche und architektonische Wirkung des öffentlichen Raumes durch die Architektur der Häuser bewusst zu stärken.

Es geht hierbei generell um eine dezidiert städtische Erscheinungsform.

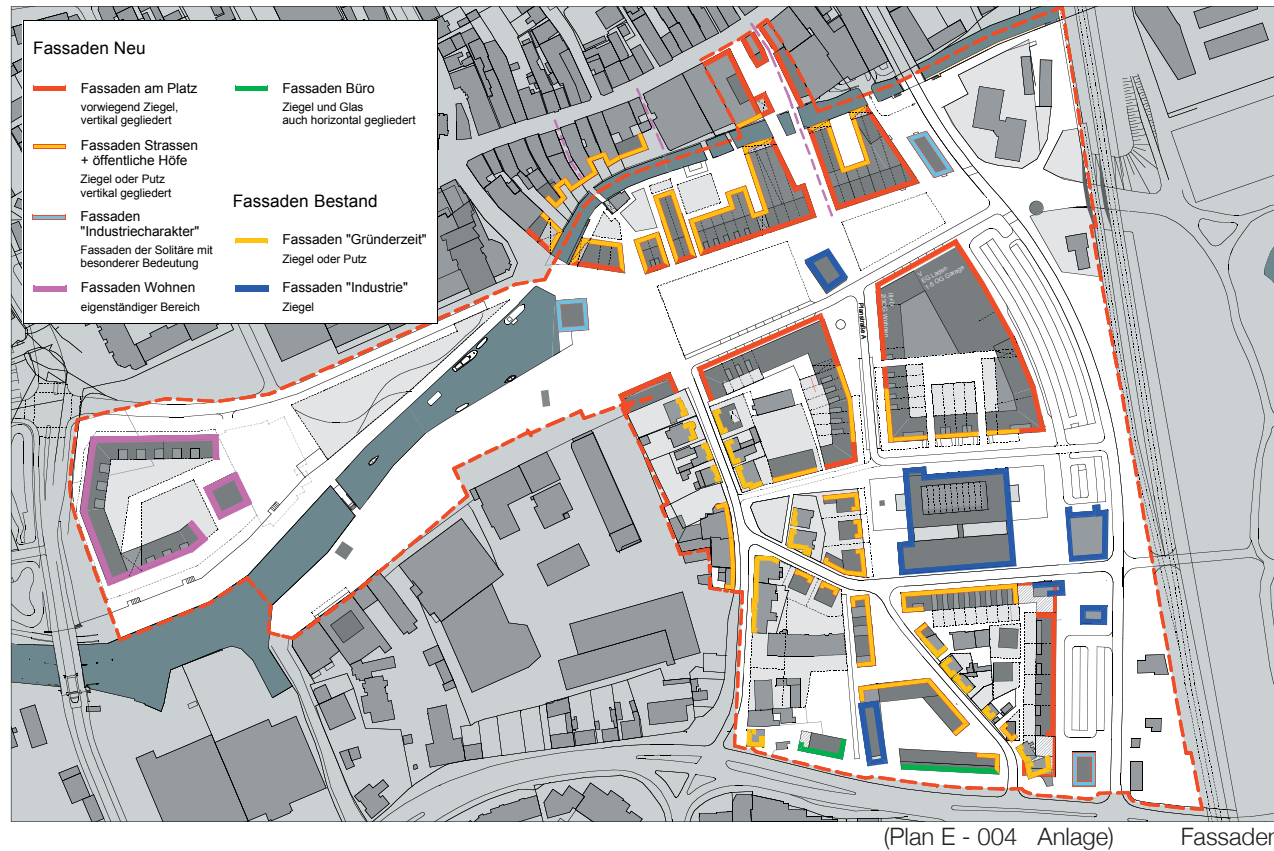
Die Spielregeln zur Gestaltung des neuen Stadtteils beziehen sich auf die Gebäudehöhe und Baulinie sowie die Gestaltung der Fassaden und deren Materialität.

Gebäudehöhe / Baulinie

Der Rahmenplan formuliert präzise einen öffentlichen Raum als Grundgerüst des neuen Quartiers. Die Raumproportion und damit die Raumwirkung hängen von einer verbindlichen Regelung zur Bauflucht und der Fassadenhöhen ab. Balkone und vorspringende Bauteile zur Straßen- und Platzseite sind generell nicht vorgesehen.

Gestaltung der Fassaden / Material

Die Fassaden stehen am öffentlichen Raum in Reihe und sollen demgemäß in sich jeweils vertikal organisiert sein. Die einzelnen Fassadenabschnitte sind auf eine Breite von ca. 10 m zu beschränken.



Der Wandcharakter der einzelnen Hausfassaden am Platz und in der Straße soll im Sinne einer repräsentativen Wandabwicklung gestärkt werden. Hierfür soll es eine Beschränkung auf einen Materialkanon geben, der nicht kurzlebigen und modischen Architekturen nacheifert, sondern werthaltig und dauerhaft die Atmosphäre des Stadtraums prägt. Der Materialkanon ist aus dem Ort und der architektonischen Tradition der Stadt Elmshorn abgeleitet.

Um eine hochwertige und den Gestaltungszielen entsprechende Architektur zu realisieren, ist es angedacht, einen Gestaltungsbeirat zu bilden, der die Bauwilligen und beteiligten Architekten beraten wird und die Vereinbarkeit der architektonischen Entwürfe mit den Zielen des Gestaltungskonzeptes abgleicht.

3.2 Teilbereich 1 - „Zwischen Königstraße und Buttermarkt“

3.2.1 Raumstrukturen – Höfe und Gassen

Durch die Erweiterung der Innenstadt auf der Südseite der Krückau entsteht ein durchgrünter Baublock, der durch die Königstraße, den Damm, den Markt und die Berliner Straße begrenzt wird. Die Krückau durchfließt diesen Block und wird hier zum Fluss in der Stadt.

Der Blockrand soll kontinuierlich von der Königstraße über den Damm bis zu den Märkten als zusammenhängende Raumkante geführt werden. Hierfür wird vorgeschlagen, die vorhandene Bebauung am Damm zu ergänzen und mit einer Durchfahrt / Arkade bis an die Krückau heranzuführen. Die kontinuierliche Gebäudefront ist erforderlich, um den stadträumlichen Zusammenhang zwischen dem alten Markt, über die Wedenkamp-Brücke bis zum Buttermarkt erlebbar zu machen.

In der nördlichen Platzfront des Buttermarktes / Neuer Markt werden die Verbindungen zur Königstraße und der Weg zum Torhaus als breite Einschnitte betont.

An der Berliner Straße bildet ein solitäres Gebäude zusammen mit dem bestehenden Wohnhochhaus eine Torsituation zur historischen Innenstadt. Der Block tritt hier von der Berliner Straße zurück.



(Plan D - 003 Anlage) Krückau in der Stadt

Es entsteht ein kleiner Platz an der Krückau über den die Brücke / Tiefgarage der Banken erschlossen wird.

Die räumliche Struktur der Bebauung entlang der Königstraße wird bei der Erweiterung des Stadtzentrums auf der Südseite der Krückau aufgegriffen und neu interpretiert. Der Blockrand wird durch Wohn- und Geschäftshäuser gefasst, welche die Straßen begleiten und die Platzfronten am Buttermarkt und am Neuen Markt bilden. Das Blockinnere wird mit der Krückau im

Zentrum als öffentlicher Stadtraum mit Gärten, Höfen und Gassen interpretiert. Die vorhandenen Gassen, die senkrecht zur Königstraße das Blockinnere erschließen, werden als charakteristisches Motiv in der neuen Baustruktur aufgenommen. Es entsteht ein dichtes Geflecht von Gassen, Unterführungen, Arkaden und Stegen. Die Hinterhäuser reichen unterschiedlich tief in das Blockinnere. Die erhaltenswerten Bäume wurden in der Planung berücksichtigt und bestimmen die Tiefe der Baufelder. Auf diese Weise wird die

vorhandene Grünfläche in ihrer heutigen Ausdehnung fast vollständig erhalten. Die bestehenden Hinterhäuser auf dem Nordufer sollen der neuen Situation angepasst werden. Sie bilden nicht mehr die Rückseite der Stadt. Durch Ergänzungs- und Ersatzbauten soll die vorhandene Bebauung ihrer neuen Lage im Zentrum umgestaltet und ergänzt werden. Die Straße Achter de Kö wird erhalten. Das Torhaus wird zu einem Solitär im Blockinnenraum. Als Verbindung des Torhauses zum Buttermarkt ist hier auch eine größere Öffnung in der südlichen Blockrandbebauung vorgesehen.

Im Bereich des heutigen Telekomgebäudes ist eine starke Verbindung von der Königstraße durch den Block hindurch nach Süden zur Markthalle und weiter in den Stadtteil Vormstegen vorgesehen. Das Telekomgebäude und das Kino sollen überformt bzw. ersetzt werden. Einige Technikräume im Keller des Gebäudes müssen bis auf weiteres erhalten bleiben.

In einem Gespräch der Stadt mit dem Versorgungsträger wurde als Grundvoraussetzung für die Realisierbarkeit vereinbart, dass die Hauptanlage im Keller des Telekomgebäudes in der Königsstraße 29, der Übergabeschacht am Probstendamm sowie die Leitungsstränge zwischen beiden unbedingt zu erhalten seien.

Das Südufer der Krückau wird wie bereits an der Nordseite mit einer Mauer gefasst und mit einem Fußweg zugänglich gestaltet.



(Plan D - 006 Anlage) Krückau-Gärten

Nur am Torhaus verläuft der Uferweg hinter dem Gebäude.

Um die beabsichtigte stimmungsvolle Dichte an der Krückau zu erzeugen, werden auch einige neue Gebäude unmittelbar an der Krückau gebaut. Die Gebäude sind aufgeständert und lassen einen Raum, eine Arkade, für den Uferweg im Erdgeschoss frei. Eine Verringerung des Flussquerschnitts durch die Gebäude und die neue Uferbefestigung ist nicht vorgesehen. Die Erschließung des Nordufers ist durch

die Straße Achter de Kö gewährleistet. Bei zukünftigen baulichen Änderungen sollten weitere Bereiche am Nordufer zugänglich gemacht werden (z. B. zwischen Ramelow und der Sparkasse), so dass beidseits der Krückau ein Fußweg realisiert werden kann.

Der Fluss wird durch Treppenanlagen, die zum Wasser herunterführen, und durch eine differenzierte Ausformung der Uferbefestigungen, die in der weiteren Planung zu detaillieren ist, als städtisches Element inszeniert. Die vorhandenen Brücken müssen erhalten

bleiben. Neben den öffentlichen Brücken am Torhaus und im Zuge der Straßen Wedenkamp und der Berliner Straße dienen die Brücken der Erschließung von Grundstücken am Nordufer.

Zur besseren Inszenierung der Krückau als prägendes Element in diesem inneren Stadtraum sollten die Brücken gestalterisch aufgewertet werden.

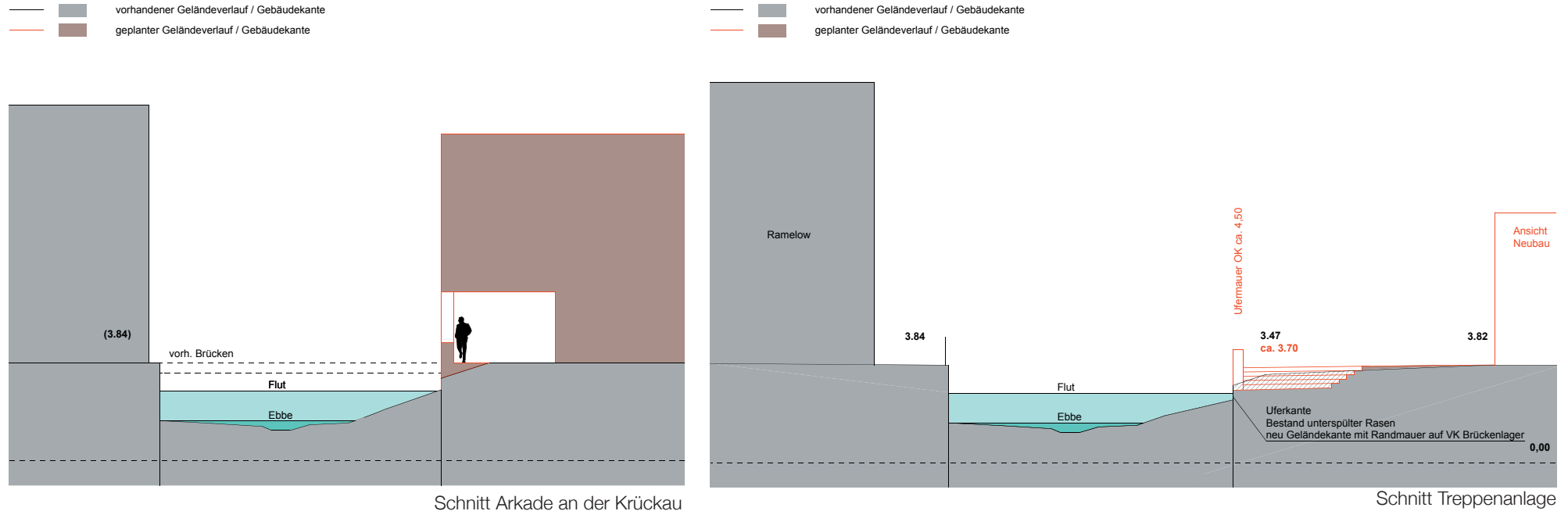
Als neue Brücke ist ein Steg im Bereich der zentralen Querung Königstraße - Markthalle geplant. In der weiteren Planung ist für diesen Bereich die Gestaltung zu detaillieren, die der besonderen Bedeutung dieses Verbindungsweges gerecht wird und gleichzeitig die Krückau sichtbar macht.

3.2.2 Nutzungskonzept

Das neue Quartier zwischen Königstraße und Buttermarkt wird zu einem neuen Zentrum des städtischen Einzelhandels und der Dienstleistung entwickelt. In den Obergeschossen ist Wohnen vorgesehen.

Parallel zum Rahmenplan wurde ein Einzelhandelskonzept durch die BulwienGesa AG erarbeitet. Die Erkenntnisse sind in dem vorliegenden Rahmenplan eingearbeitet. Der in dem Einzelhandelskonzept ermittelte Bedarf an Einzelhandelsflächen ist im Plan berücksichtigt.

Durch Probeentwürfe wurde die Verteilung der Nutzungen und die erforderlichen Einzelgrößen entsprechend dem Einzelhandelskonzept nachgewiesen.



Die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Nutzungskonzeptes wird durch eine gesamtstädtische Planung sichergestellt.

3.2.3 Gebäudetypus / Architektonische Gestalt

Grundlage des Bebauungsvorschlages ist der Typus des städtischen Wohn- und Geschäftshauses als Blockrandbebauung. Die Blockrandbebauung ist mit drei Vollgeschossen (plus Dachgeschoss) vorgesehen. Die Tiefe der Gebäude wird durch den vorhandenen Baumbestand und die vorgesehenen Freiflächen begrenzt. Größere Nutzungseinheiten für den Einzelhandel sind in den Erdgeschossen entsprechend den

Anforderungen des Einzelhandelskonzeptes möglich.

Die Höhe der Bebauung im hinteren Bereich der Grundstücke variiert zwischen zwei und drei Geschossen. Die Höhe wird durch Abstandsregeln, Raumproportionen und die Bedeutung des angrenzenden Raumes bestimmt. Der Hauptdurchgang am Telekomgebäude soll durch eine drei-geschossige Bebauung gefasst werden.

Die Platzfassaden sollen ortstypisch vertikal gegliedert sein. Die maximale Breite der einzelnen Fassadenabschnitte am Platz sollte zehn Meter Breite nicht überschreiten. In Bezug auf die historische Bausubstanz der Stadt Elmshorn sind alle Platzfassaden

der Gebäude mit rotem Ziegel als Verblender vorgesehen. Putzelemente zur Gliederung sind möglich.

Auch die „Hinterhäuser“ sollen repräsentative Fassaden erhalten. Die Garten- und Hofräume sind als öffentliche Aufenthaltsbereiche im Zentrum der Stadt konzipiert. Hier sind vertikal strukturierte Fassaden vorgesehen, die in hellem Putz oder Ziegel ausgeführt werden können.

Die Belange des Brandschutzes sind grundsätzlich berücksichtigt und werden im Zuge der nachfolgenden Bauleitplanung in Abstimmung mit der Feuerwehr konkretisiert.



(Plan D - 005 Anlage) Krückau-Gärten

3.2.4 Erschließung

Die Erschließung der Bebauung an der Südseite der Königstraße erfolgt teilweise über die Straße Achter de Kö und über diverse Brücken über die Krückau. Beide Erschließungen sollen erhalten bleiben. Die Brücken sind weiterhin durch die südliche Blockrandbebauung vom Buttermarkt aus zu erreichen bzw. anfahrbar.

Die neue Bebauung wird über den Damm, den Buttermarkt und den Neuen Markt

erschlossen.

Vorzugsweise sind hier Tiefgaragen vorzusehen. Aus den Untersuchungsergebnissen des Bodengutachtens kann abgeleitet werden, welcher Aufwand bei der Realisierung von Tiefgaragen zu erwarten sein wird.

Für die Anwohner können andernfalls auch Hochgaragen oberhalb der Erdgeschosse realisiert werden. Probeentwürfe lassen eine Zufahrt für eine solche Hochgarage von Osten von der Berliner Straße zusammen

mit den Zufahrten der Banken am Nordufer der Krückau sinnvoll erscheinen. Sollte eine Hochgarage im Bereich der neuen Plätze angeordnet werden, ist auch für die Garage eine städtische Fassade im Sinne einer repräsentativen Platzfront mit Vormauerschale zu realisieren.

Sollte es aus technischen Gründen nicht möglich sein, ausreichend Stellplätze innerhalb der Baufelder zu schaffen, müssen die erforderlichen Stellplätze im öffentlichen Raum nachgewiesen werden. Es ist abzuwägen, ob die Stellplätze dann abgelöst werden müssen oder ob aufgrund der besonderen Bedingungen in einer dicht bebauten Innenstadt, entsprechend dem Beispiel aus anderen Städten, auf eine Ablösung verzichtet werden kann.

3.2.5 Die Krückau in der Stadt

Die Krückau wird als Fluss in der Stadt inszeniert. Im Gegensatz zum Fluss in der freien Landschaft und zur weiten Wasserfläche des Hafens wird hier der Fluss in der intimen Enge der Stadt als romantisches Motiv erlebt. Das Wasser im öffentlichen Raum wird durch die vorgesehene Ausbildung des Ufers mit Uferweg und Treppenanlagen erlebbar und zugänglich gemacht. Die urbane Gestaltung erhöht die Zugänglichkeit und die Aufenthaltsqualität an den Wasserflächen und integriert die Krückau als Bestandteil des öffentlichen Stadtraums.

Die in diesem Abschnitt vorhandenen Grünflächen werden nahezu in ihrer bisherigen



Ausschnitt aus dem Rahmenplan „Hafen/Buttermarkt/Steindammpark“

Dimension erhalten. Der erhaltenswerte Baumbestand wurde in der Planung berücksichtigt. Eine Ergänzung der vorhandenen Grünflächen um eine weitere öffentliche Parkanlage ist am Nordufer vorgesehen, um den innerstädtischen Grünflächendefiziten entgegenzuwirken.

Der Durchflussquerschnitt des Flusses und das Flussbett werden in der Planung beibehalten und die bestehende Abflussleistung sichergestellt.

In der Planzeichnung wurde eine Reduzierung der Bebauung der Uferkante vorgenommen. Die Anzahl der im Vorentwurf geplanten Brücken wurde reduziert. Wie oben beschrieben sollen die vorhandenen

Brücken gestalterisch aufgewertet werden. Die Brücken sollen nicht nur eine Funktion erfüllen, sondern zu Orten des Erlebens werden. Die Krückau soll in Zukunft nicht mehr als Hindernis verstanden, sondern als bereicherndes Element der Stadt und seiner Geschichte erlebt werden.

Bei den baulichen Maßnahmen werden die Beibehaltung des ökologischen Zustandes der Krückau und die damit einhergehende Gewährleistung der biologischen Durchgängigkeit für Fischarten und Kleinlebewesen sowie artenschutzrechtliche Bestimmungen berücksichtigt. Im Rahmen der Bauausführung soll den Belangen artenschutzrechtlicher Bestimmungen Rechnung getragen werden.

3.2.6 Der Skulpturengarten

Die meisten Arbeiten des bestehenden Skulpturengartens können nicht am ursprünglichen Ort verbleiben. Da die Arbeiten für den freien Raum konzipiert wurden, wird eine adäquate Fläche auf dem Hafen-Nordufer in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt zur Verfügung gestellt.

Auf dieser Freifläche mit altem Baumbestand kann der besondere Bezug der Skulpturen untereinander und zur Krückau entsprechend der ursprünglichen Intention realisiert werden.

Die Skulpturen veranschaulichen die Vielfältigkeit der Gegenwartskunst.



(Plan D - 001 Anlage) Hafen - Buttermarkt

Der Kunstverein wird bei den weiteren Planungsschritten eingebunden. Drei Objekte werden voraussichtlich in unmittelbarer Nähe zum Torhaus verbleiben.

3.3 Teilbereich 2 - „Hafen / Buttermarkt / Steindampark“

Der Buttermarkt und der Neue Markt sind die zentralen Stadträume der erweiterten Innenstadt. Sie verbinden in der neu festgesetzten Breite von 40 – 70 m die Innenstadt mit dem Stadtteil Vormstegen.

Die Verbindung zum Steindampark unter der Bahntrasse hindurch wird durch die Raumfolge Hafen - Buttermarkt - Neuer Markt - Steindampark aufgewertet.

Der Anbindung des Parks kommt vor allem für den neuen Wohnstandort Vormstegen, jedoch auch für das Stadtzentrum insgesamt eine große Bedeutung zu.

Durch gleichzeitige Anbindung der Bahnsteige an die Unterführung kann ein weiterer Zugang zum Bahnhof hergestellt werden. Auch die Parkpalette im Steindampark wird durch die neue Verbindung direkt an das Stadtzentrum angebunden.

3.3.1 Hafen

Der Hafen mit seiner beeindruckenden Kulisse der Kölln-Werke wird als Museums- und Freizeithafen zu einem Erlebnisraum der Stadt. Durch den neuen Steg in Verlängerung des Flamwegs entsteht ein Rundlauf um das Hafenbecken mit Fischimbiss und Restaurants. Die neue Brücke ist eine wesentliche Voraussetzung für die Integration des Hafens in das Wegesystem der Stadt.

Der Hafen wirkt als ein ortprägendes Element unmittelbar in den Platzraum des Buttermarktes hinein. Hierfür soll das bestehende Hafenbecken an seiner Ostseite aufgeweitet und durch eine Treppenanlage als städtische Wasserfläche zugänglich gemacht werden.

Die Verbreiterung des Hafenbeckens ermöglicht eine unmittelbare räumliche Beziehung zwischen Hafen und Buttermarkt. Der Übergang zwischen Hafen, Alter Markt und Buttermarkt wird durch ein neues Ge-



Ausschnitt Vormstegen

bäude, den „Hafenkopf“, an der Stelle des ehemaligen Kohlenspeichers markiert. Der neue Baukörper verbindet und trennt die unterschiedlichen Raumtypen. Gerade vom Alten Markt aus gesehen, schafft das neue Gebäude einen Vordergrund und verbindet als zeichnerhafter Baukörper den Hafen mit dem historischen Stadtzentrum.

Als Nutzungen für den Hafenkopf sind öffentliche Nutzungen wie Ausstellungsflächen, Touristeninformation etc. sinnvoll. In den unteren Geschossen sind auch gastronomische Einrichtungen denkbar, die den Platzraum am Hafenbecken bespielen können.

Der „Hafenkopf“ und die Markthalle bilden ein Paar. Beide Solitäre fokussieren die städtischen Sichtachsen. Außerdem gliedern und verbinden diese beiden Solitäre die umgebenden Stadträume.

3.3.2 Buttermarkt / Neuer Markt

Der Buttermarkt wird gegenüber seiner heutigen unräumlichen Weite durch die Bebauung südlich der Krückau und die nördliche Front des Stadtteils Vormstegen klar gefasst. Zusammen mit dem Neuen Markt bildet er eine Doppelplatzanlage, in deren Zentrum die historische „Markthalle“ steht. Die Markthalle wird zum Bindeglied zwischen den Plätzen und zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Vormstegen. Der Buttermarkt und das südliche Hafenufer sind als zentraler Aufenthalts- und Veranstaltungsraum konzipiert. Trotz des leichten

Geländeabfalls sind keine Treppen zwischen beiden Plätzen vorgesehen.

Die Gestaltungselemente sollen dezent ausformuliert werden, so dass eine möglichst flexible Nutzung der Fläche gewährleistet werden kann. Der Buttermarkt soll als repräsentativer Platz für Wochenmärkte, Feste und Außengastronomie genutzt werden. Außerdem kann die Platzfläche temporär ebenfalls als Parkplatz dienen. Der südliche Teil des Neuen Marktes soll dauerhaft als Parkplatz genutzt werden können.

3.4 Teilbereich 3 - Vormstegen

3.4.1 Raumstrukturen

Durch die Verlagerung mehrerer Gewerbebetriebe aus dem Stadtteil Vormstegen an den Stadtrand stehen heute große Flächen für die Entwicklung des Stadtteils zu einem zentralen Wohngebiet zur Verfügung. Die aktuelle Situation mit dem unvermittelten Nebeneinander von großen und sehr kleinen Gebäuden, von offener und geschlossener Bebauung und von Häusern aus den unterschiedlichsten Epochen, schafft einen reizvollen Ort, dessen besonderer Charakter bei der Verdichtung und Entwicklung dieses neuen Wohnstandortes berücksichtigt und erhalten werden soll.

Mit Ausnahme einiger minderwertiger Gewerbebauten wird die vorhandene Bausubstanz als Teil der Geschichte des Ortes in die neue Bebauung eingebunden.



(Plan D - 004 Anlage) Buttermarkt

Die markanten Industriegebäude an der Schloßstraße, aber auch die kleinteiligeren Wohn- und Gewerbebauten werden in ein neues verdichtetes System von Baublöcken und Plätzen eingebunden. Die Blockstruktur reagiert jeweils auf die angrenzende Bebauung.

Im gesamten Bereich von Vormstegen werden die vorhandenen Straßen und öffentlichen Räume und damit die Grundstruktur erhalten. Zusätzlich ist eine zentrale neue Erschließung des Gebietes in Form einer Raumfolge aus Straßen und Platzräumen von Norden nach Süden vorgesehen, die

den Stadtteil Vormstegen zentral mit dem Stadtzentrum verbindet.

Die Randbereiche des Gebietes werden jeweils unterschiedlich durch die angrenzenden Stadträume bestimmt. Nachfolgend werden deshalb die einzelnen Teilbereiche des Quartiers Vormstegen einzeln beschrieben:

- Buttermarkt / Neuer Markt

Im Norden wird das Quartier Vormstegen durch den Buttermarkt und den Neuen Markt begrenzt. Zugunsten besserer Platzproportionen und einer besseren Anbindung von Vormstegen an das Stadtzentrum wird die Schauenburger Straße nach Norden verschoben.

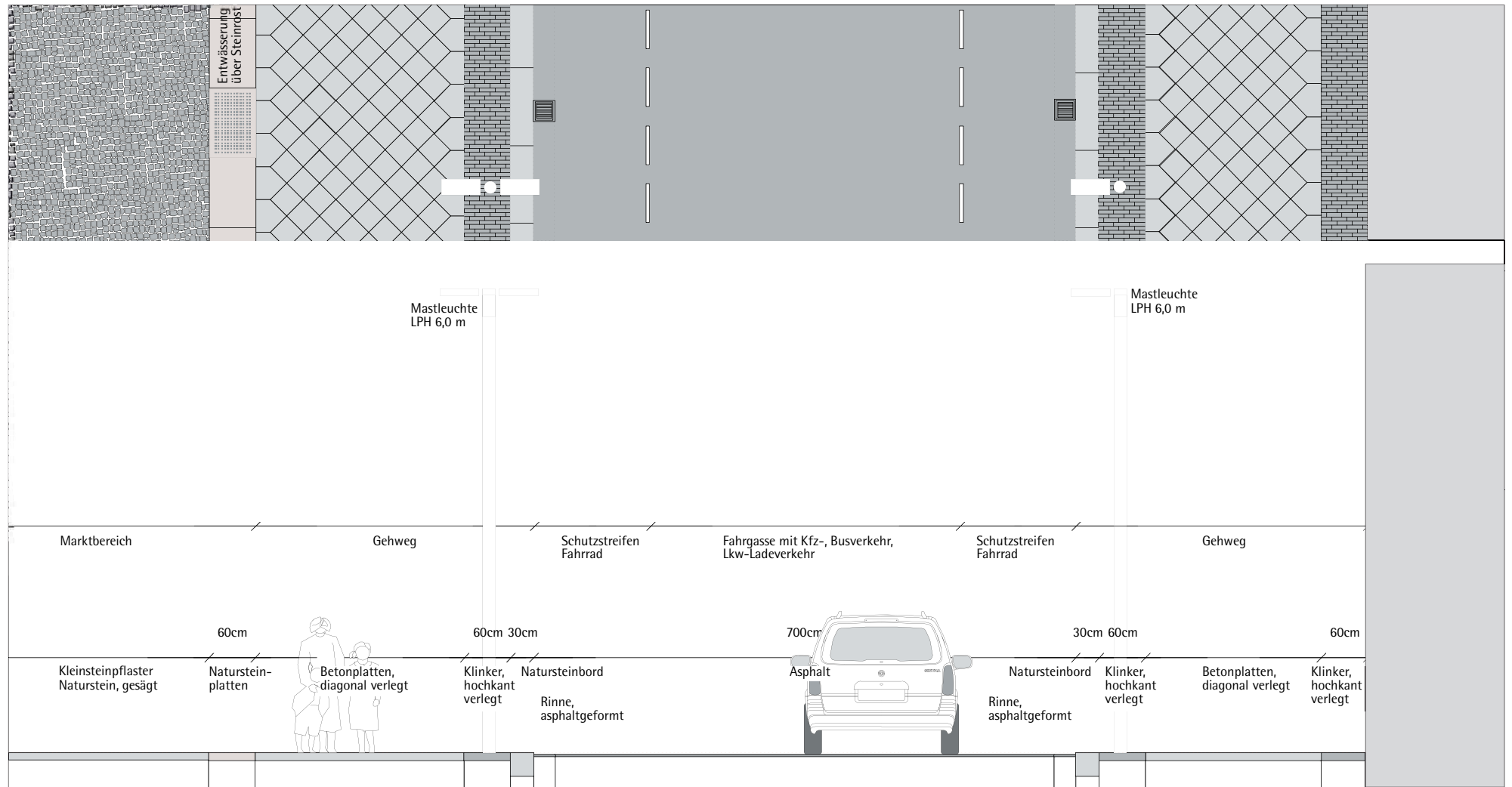
Die Platzfronten am Buttermarkt werden durch drei- bis viergeschossige Wohn- und Geschäftshäuser gebildet.

Außerdem ist hier ein Hotelneubau in zentraler Lage als Teil der Blockrandbebauung vorgesehen.

Am Neuen Markt ist eine kompakte Bebauung mit großflächigem Einzelhandel z. B. Elektromarkt und Lebensmittelgeschäft entsprechend den Empfehlungen des Einzelhandelskonzeptes vorgesehen. Diese Ankerfunktionen sind entscheidend für die Entwicklung des Einzelhandels und bilden den südlichen Endpunkt des zentralen Einkaufsbereiches der Innenstadt.

In den Obergeschossen ist ein größeres Parkhaus mit einer Erschließung von Osten über die Berliner Straße vorgesehen. Im westlichen Bereich des Baublocks sind gegenüber der Markthalle Wohnungen geplant.

Wie an der Nordseite des Platzes wird die Bebauung durch vertikal gegliederte Fassaden und möglichst schmale Gebäudeeinheiten charakterisiert.



(Plan S - 005 Anlage) Schnitt Schauenburger Straße

Auch hier sollen alle Platzfassaden der Gebäude mit rotem Ziegel als Verblender ausgeführt werden. Putzelemente zur Gliederungen sind möglich.

- Berliner Straße

Nach Osten zur Berliner Straße ist drei- bis viergeschossiger Geschosswohnungsbau in geschlossener Bauweise vorgesehen. Gegenüber der Berliner Straße tritt die Gebäudekante zurück. Die Bebauung erhält

eine Vorzone mit Vorfahrt und Stellplätzen. Im Erdgeschoss des nördlichen Abschnittes sind auch hier Einzelhandelsflächen vorgesehen, die nach hinten in das Blockinnere ausgedehnt werden können. Die Bebauung schirmt das Gebiet gegen den Verkehrslärm der Berliner Straße ab und

bildet zusammen mit der „Allee“ die repräsentative Außenkante des Quartiers. Die Fassaden sind in rotem Ziegel vorgesehen. Die Wohnungen sind nach Westen zum ruhigeren Blockinnenbereich orientiert. Im Einmündungsbereich der Schloßstraße wurden im Zuge der Entwurfsfassung weitere Bestandgebäude berücksichtigt. Diese Gebäude stehen zum Teil unmittelbar an der Berliner Straße. Durch diese „Störung“ des von Bäumen gesäumten Quartiersrandes werden die Straßeneinmündung und auch die Knechtschen Hallen hervorgehoben.

An der Kreuzung Berliner Straße / Reichenstraße bildet ein freistehender Bürobau ein Tor zur Innenstadt sowie einen räumlichen Abschluss des grünen Vorfeldes an der Berliner Straße.

- Reichenstraße

Im Süden schließt eine Bebauung mit Bürogebäuden entlang der Reichenstraße das Quartier ab. Das Kibek-Hochhaus steht als städtebauliche Dominante in der neuen Straßenfront.

Im Einmündungsbereich der Straße Vormstegen wurden im Zuge der Entwurfsfassung weitere Bestandsgebäude berücksichtigt.

Auch die Garage im Mündungsbereich der Straße Osterfeld wurde in der aktuellen Planung berücksichtigt. Es ist im Weiteren

zu prüfen, ob der Verzicht auf eine klare Außenkante und Blockecke als Abschluss des Quartiers an der wichtigen Kreuzung Berliner Straße / Reichenstraße mit den Zielen der Planung vereinbar sein kann.

- Der zentrale Bereich

Im Innern des Gebietes ist vorwiegend eine Wohnbebauung aus gereihten Stadthäusern und freistehenden Wohnhäusern geplant, die jeweils auf die vorhandene Bebauung reagiert und diese sinnvoll zu einer neuen Blockstruktur ergänzt.

Dabei wird der Baublock nicht als bauliche Einheit verstanden.

Vielmehr bestimmt der jeweilige Straßen- oder Platzraum den Charakter der Bebauung. So werden z. B. den freistehenden, gründerzeitlichen Stadtvillen an der Straße Vormstegen ebenfalls freistehende „Villen“ gegenüber gestellt. Die neuen Straßen sowie die Schloßstraße werden durch Stadthäuser gefasst.

Das gereimte Stadthaus ist ein Bautypus, der es erlaubt im städtischen Kontext individuellen Wohnraum durch private Bauherren zu realisieren. Auf sehr kleinen Grundstücken können auf diese Weise Einfamilienhäuser in der Stadt realisiert werden. Dadurch ist es möglich, dass ein Teil der Stadt unmittelbar durch den Bürger gebaut wird. Das Stadthaus ist ein Reihenhaushaus in der Stadt, das städtische Straßen und Platzfronten bilden kann. Dieser Gebäudetypus ist in England und den Niederlanden die häufigste städtische Wohnbauform. In Deutschland

findet sich dieser Typus z. B. in Bremen als „Bremer Haus“ und in zahlreichen neueren Wohnprojekten im ganzen Land.

Das gereimte Stadthaus lässt unterschiedliche Wohnformen vom mehrgeschossigen Einfamilienhaus bis zur gestapelten Maisonette-Wohnung zu.

Die Lagerhallen des Teppichhauses Kibek, die „Knechtschen Hallen“, werden erhalten. Die Gebäude sind als einfache Kulturdenkmäler eingestuft.

Die „Knechtschen Hallen“ liegen an der neuen Nord-Süd Verbindung im Zentrum des Stadtteils und sollen als Ort der Öffentlichkeit und der Kultur zentrale Funktionen im Quartier erfüllen. Auch eine gesamtstädtische und überregionale Nutzung ist aufgrund seiner repräsentativen Lage an der Berliner Straße sinnvoll.

Als Kulturzentrum sollen die Knechtschen Hallen dem erweiterten Bedarf an Jugendkultureinrichtungen im Bereich Krückau-Vormstegen gerecht werden.

Im Zentrum des Quartiers ist eine Kindertagesstätte vorgesehen.



Buttermarkt, dem Neuen Markt und den nördlichen Abschnitt der Berliner Straße vorgesehen. Auch hier sollen in den Obergeschossen Wohnungen realisiert werden. Zur Stärkung der Innenstadt als Einzelhandelsstandort sollen Konkurrenzansiedlungen an anderer Stelle möglichst vermieden werden. Dies trifft insbesondere auf die großflächigen Einzelhandelsflächen südlich des Buttermarktes zu, die eine wichtige Ankerfunktion für die Entwicklung der Innenstadt und des gesamten Einzelhandels rund um den Buttermarkt / Neuen Markt haben.

Im Bereich des Buttermarktes ist ein Hotel in der Blockrandbebauung vorgesehen. Die Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen im Bereich der Straße Vormstegen sollen erhalten werden. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Nutzungskonzeptes wird durch eine gesamtstädtische Planung sichergestellt.

3.4.2 Nutzungsstruktur

Der Stadtteil Vormstegen wird zu einem Quartier mit einem großen Anteil an Wohnnutzung mit unterschiedlichen Wohnformen umgebaut.

Vormstegen soll ein Wohnquartier für Wohn- und Lebensgemeinschaften aller Generationen und unterschiedlichen sozialen Gruppen werden. Insbesondere soll den jungen Familien im Zentrum der Stadt eine Alternative zum Heim am Rand der Stadt geboten werden.

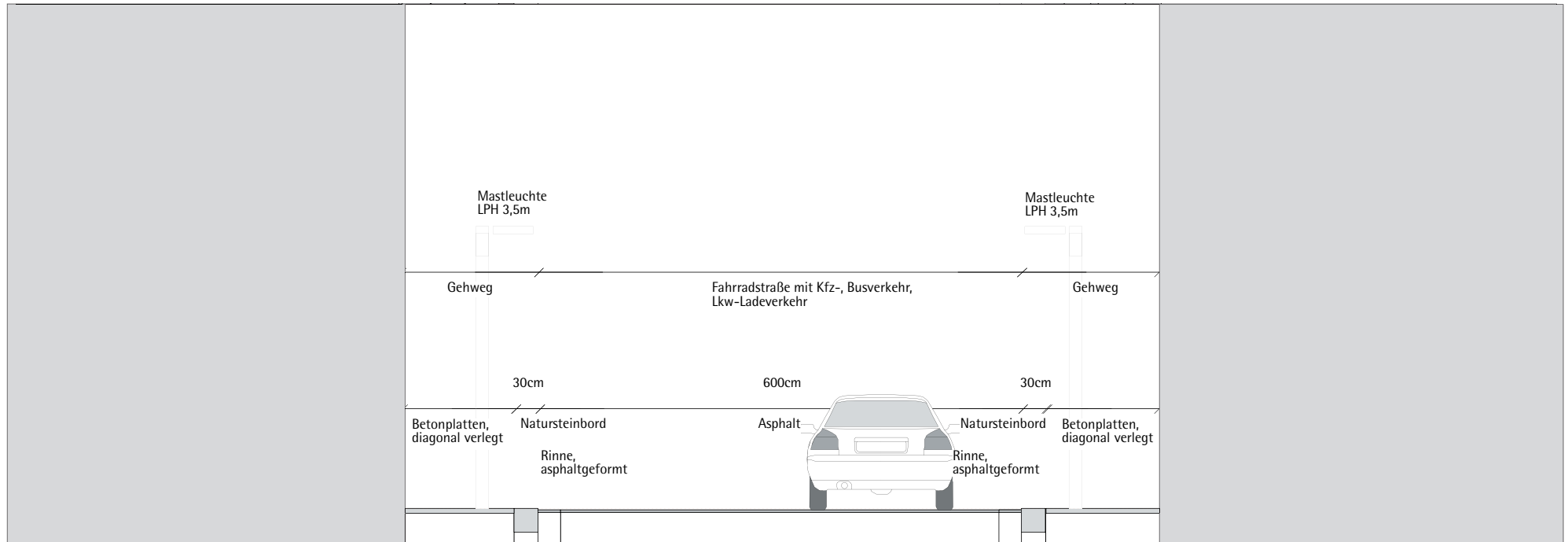
Viele Familien, ältere Paare, Einzelpersonen und andere Bauwillige sind auf der Suche nach qualitativ hochwertigem Wohnraum in der Stadt.

Durch unterschiedliche Bautypen wird ein Wohnquartier für Jung und Alt realisiert. Die Verteilung der unterschiedlichen Gebäude- und Wohnungstypen folgt wie oben beschrieben den städtebaulichen Rahmenbedingungen und orientiert sich am Bestand. Flächen für den Einzelhandel sind konzentriert im Übergang zum Stadtzentrum am

3.4.3 Gebäudetypus / Architektonische Gestalt

Die Gebäudetypen im Quartier Vormstegen wurden oben im Kapitel Raumstrukturen bereits erläutert.

An den Marktplätzen ist der Typus des städtischen Wohn- und Geschäftshauses als Blockrandbebauung vorgesehen. Ausnahmen werden das Parkhaus und das Hotel bilden. Die Gebäude sind drei- bis viergeschossig vorgesehen. Die Platzfassaden sollen wie auf der Nord-



(Plan Ausschnitt S - 007 Anlage) Schnitt Vorstegen

seite der Plätze ortstypisch vertikal gegliedert sein. Alle Platzfassaden der Gebäude sollen aus rotem Ziegel als Verblender realisiert werden. Putzelemente zur Gliederung sind möglich.

Auch die Wohnbebauung an der Berliner Straße hat als „Stadtkante“ einen repräsentativen Anspruch zu erfüllen. Die Fassaden sind in rotem Ziegel vorgesehen.

Die Wohngebäude innerhalb des Quartiers sind als gereimte Stadthäuser oder freistehende „Stadtvillen“ im Sinne der vorhandenen Bebauung vorgesehen.

Im Zusammenhang mit den Bestandsgebäuden sind die Fassaden der neuen Bebauung vorwiegend in Putz und/oder Ziegel auszuführen.

Die Fassaden der Bürobebauung an der Reichenstraße beziehen sich auf den weiten Raum der Reichenstraße und werden aus der Bewegung heraus wahrgenommen. Hier sind auch Glasfassaden (ggf. als Doppelfassade) denkbar.

Die Belange des Brandschutzes sind grundsätzlich berücksichtigt und werden im Zuge der nachfolgenden Bauleitplanung in Abstimmung mit der Feuerwehr konkretisiert.

3.4.4 Erschließung

Die Anbindung des Quartiers erfolgt über die vorhandenen Straßen Vorstegen, die Berliner Straße und die Reichenstraße. Die Erschließung der neuen Bebauung erfolgt über die öffentlichen Straßen und Platzflächen. Die erforderlichen Stellplätze sind jeweils auf dem eigenen Grundstück nachzuweisen.

Im Bereich des Neuen Marktes ist eine größere Hochgarage vorgesehen.



Ausschnitt Nordufer

3.4.5 Freiraumstruktur

Das Quartier Vormstegen grenzt an die zentralen städtischen Plätze des Buttermarktes und des Neuen Marktes.

Die historischen Straßen bilden das räumliche Grundgerüst des Quartiers.

Zusätzlich ist eine neue zentrale fußläufige Erschließung vorgesehen.

Als differenzierte Raumfolge durchläuft sie das Gebiet von Norden nach Süden, von der Königstraße über die Markthalle bis zu dem kleinen Platz am Osterfeld.

Der Platz vor den Knechtschen Hallen liegt im Zentrum der neuen Nord-Süd Verbindung und bildet die neue Mitte des Quartiers. Hier, vor dem Kulturzentrum der Knechtschen Hallen, ist eine moderne Großplastik als Fokus des öffentlichen Raums vorgesehen.

Das Kibek Hochhaus bildet einen optischen End- und Orientierungspunkt der neuen zentralen Raumachse.

Der kleine, grüne Platz an der Kreuzung Vormstegen / Schloßstraße wird erhalten und behutsam neu gestaltet. Der dörfliche Charakter dieses Kleinods erzählt von der Geschichte des Ortes und bildet zusammen mit dem alten Gebäudebestand eine „Geschichtsisel“ innerhalb des Quartiers.

3.5 Teilbereich 4 - Nordufer

3.5.1 Bebauung

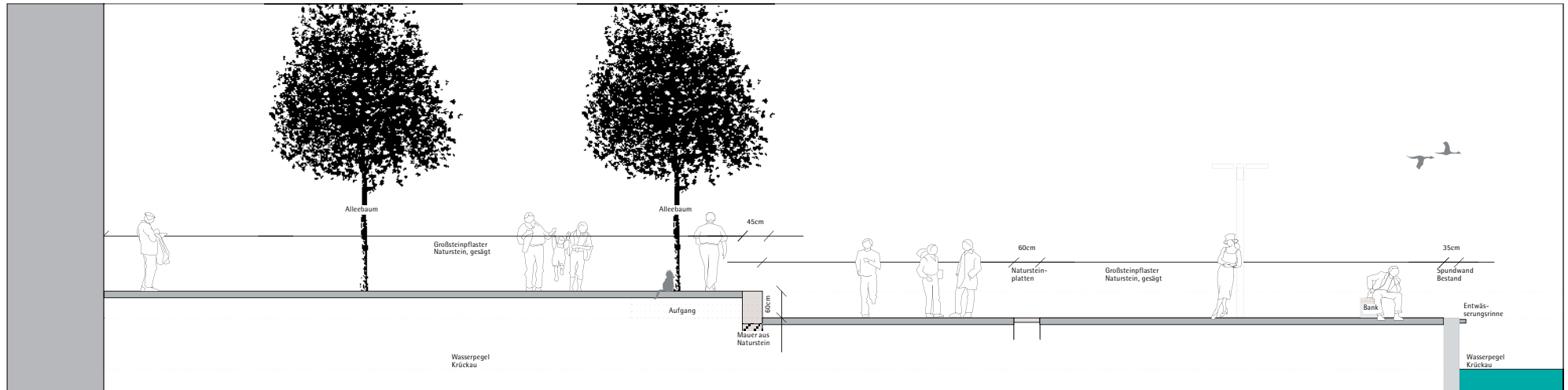
In dem Entwurf der Überschwemmungskarte, Stand 31.05.2010, sind Teile des Nordufers als Überschwemmungsgebiet festgesetzt. Auf dieser Grundlage wurde der Rahmenplan im Bereich des Nordufers vollständig überarbeitet.

Eine Bebauung des Nordufers wird auf den westlichen Teil zwischen Flamweg und Hafenspange beschränkt. Hier wird mit Bezug auf den rechtskräftigen B-Plan Nr. 118 eine Bebauung vorgeschlagen. In Abstimmung mit dem Ministerium ist es möglich, eine Bebauung im Bereich des bestehenden B-Plan Nr. 118 zu realisieren, obwohl dieser in Teilen in dem Bereich der Legaldefinition des Überschwemmungsgebietes liegt, wie es in dem aktuell vorliegenden Entwurf – Stand 31.05.2010 – ausgewiesen ist.

In dem B-Plan Nr. 118 wurde das Baufeld als Kerngebiet ausgewiesen. Gemäß der Satzung über den B-Plan Nr. 118 sind in dem Kerngebiet sonstige Wohnungen auch im Erdgeschoss zulässig.

Die bauliche Nutzung ist wie folgt begrenzt:
 Max. 5 Vollgeschosse (Ausnahme lt. Satzung max. 7 Vollgeschosse)
 max. Grundflächenzahl = 0,8
 max. Geschossflächenzahl = 4,0
 offene Bauweise ohne Einschränkung der Gebäudelänge

Der neue Wohnblock am Nordufer des Ha-



(Ausschnitt aus Plan S - 004 Anlage) Schnitt Nordufer

fens hat eine hervorragende Lage zwischen der Innenstadt und der offenen Landschaft der westlich anschließenden Krückau-Niederung. Ein Abstand von jeweils nur ca. 300 m liegt zwischen dem Wohngebiet und dem Alten Markt im Osten und dem Naturraum im Westen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass das neue Wohngebiet keinen unmittelbaren Anschluss an lebendige Wohnquartiere hat.

Die besondere Qualität des Grundstücks liegt darüber hinaus in seiner Lage am Wasser. Das Hafenbecken der Krückau mit der ortsprägenden Kulisse der Kölln-Werke schließt im Süden unmittelbar an das neue Quartier an.

Bei der Entwicklung des Grundstücks ist die Lärmbelastung durch die angrenzende Hafenspange und die Geräuschimmissionen der Kölln-Werke zu berücksichtigen. In diesem Rahmenplan wird für das Baufeld

eine Wohnbebauung mit einer geringeren Ausnutzung des Grundstücks als im B-Plan vorgeschlagen.

Als Bauform ist ein U-förmiger Gebäuderiegel vorgesehen, der nach Osten zur Stadt hin geöffnet wird.

Als Abgrenzung zur Hafenspange und zum Wedenkamp ist ein fünf-geschossiger Gebäuderiegel geplant, der sich parallel zur Uferkante auf drei Geschosse reduziert. Als östlicher Abschluss ist ein sechs-geschossiger Solitär vorgeschlagen, der einen zeichenhaften Bezug zum Stadtzentrum und dem „Hafenkopf“ herstellt.

Durch die Gebäudeanordnung haben die meisten Wohnungen Bezug zum Wasser und zur Stadt.

Flächen für Einzelhandel und Gastronomie werden nur vereinzelt am Uferweg und dem

Wedenkamp realisierbar sein.

An der öffentlichen Platzfläche im Osten des Wohnturms ist eine Außengastronomie denkbar.

Die Erschließung des Wohnblocks erfolgt von Norden über die Straße Wedenkamp.

Aufgrund der Hochwassergefährdung wird das Gelände geringfügig angehoben. Der Geländeversprung könnte sinnvoll für eine Tiefgarage genutzt werden. Der Niveauunterschied zum Uferweg dient darüber hinaus einer offenen Abgrenzung des Quartiers.

Zugunsten einer großzügigen Freiraumverbindung am Nordufer vom Stadtzentrum nach Osten in die offene Landschaft der Krückauniederung wird das Baufeld im Süden nicht voll genutzt. Die Vorderkante der Bebauung wird um ca. 10 m nach Norden hinter die im B-Plan ausgewiesene Baugrenze verschoben.



Variante der Norduferbebauung

Variante

Als Optimierung der städtebaulichen Zielsetzung wurde eine Alternative zur Bebauung auf dem nord-westlichen Teilbereich des Nordufers untersucht.

Zur Verbesserung der „grünen“ Verbindung vom Stadtzentrum nach Westen wird die Bebauung noch weiter vom Hafenbecken zurückgenommen. Dafür wird das Baufeld nach Westen in den Bereich der bestehenden Parkpalette bis an den Flamweg heran ausgedehnt und ist so stadträumlich besser an die Innenstadt und die Bebauung des CCE angebunden.

Neben der besseren Einbindung in den stadträumlichen Kontext würde die Positionierung der Bebauung einen größeren Stauraum bei Hochwasser bieten.

3.5.2 Architektenwettbewerb

Der Baublock hat am nördlichen Ende der Hafenspanne eine exponierte Lage in der Stadt. Die Bebauung besetzt als Tor zur Kernstadt eine herausragende städtebauliche Position.

Es wird vorgeschlagen, für diese besondere Stelle einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb auszuloben.

Als Modellprojekt mit Vorbildfunktion sollen in beispielhafter Bauweise, welche den Belangen des Hochwasserschutzes und der Klimaanpassung Rechnung trägt, Realisierungskonzepte für eine Bebauung des Grundstückes entwickelt werden.

3.5.3 Freiflächen

Östlich der Bebauung soll ein Platz entstehen, der den Verlauf des Flamwegs fortsetzt und als Brückenkopf der neuen Querung über das Hafenbecken diesen besonderen städtischen Ort besetzt.

Die bestehende Parkpalette wird abgebrochen.

An die Platzfläche schließt sich eine innerstädtische Gartenanlage an, die auf der anderen Seite unmittelbar am Damm und dem Stadtzentrum liegt.

Die Anlage profitiert von dem vorhandenen Baumbestand, der gezielt durch Neupflanzungen ergänzt wird.

Der kleine Park ist Teil einer „grünen“ Verbin-



(Plan D - 009 Anlage) Nordufer - Skulpturengarten

dung zwischen dem Naturraum der Krückauniederung im Westen und dem Stadtzentrum. So kann das Angebot an Frei- und Erholungsräumen in der Innenstadt von Elmshorn erheblich aufgewertet werden.

Die Straße auf dem Nordufer des Hafens soll als Fuß- und Radweg erhalten bleiben.

Der vorhandene Belag aus großformatigem Pflaster soll erhalten und durch einen eingelegten Streifen aus gut begeh- und befahrbarem Material aufgewertet werden.

3.5.4 Der Skulpturengarten am Nordufer

Die einmalige Sammlung des Skulpturengartens ist als „Kunst im öffentlichen Raum“ für das Stadtzentrum ein attraktiver Anziehungspunkt.

Die Skulpturen werden in Abstimmung mit dem Kunstverein Elmshorn und den Künstlern neu gestellt, da seitens des Kunstvereins die „Krückaugärten“ nicht mehr als adäquater Standort für die Kunst gesehen werden.

Die meisten Skulpturen finden in dem neuen Garten am Nordufer entlang der Krückau einen neuen passenden Standort. Da einige der Objekte für den Standort im Park an der

Krückau konzipiert wurden, erscheint dieser neue Garten am Nordufer als Idealer Standort.

Weitere Skulpturen sind in der Fortsetzung auf dem Weg nach Osten bis zum Torhaus vorgesehen.

Das „Brücken-Tor“ von Bernd Wilhelm Blank wird auf den neuen Buttermarkt an der Einmündung zum Wedenkamp platziert. Freigestellt kann sie sich im Wind bewegen und bildet über ihre Fernwirkung einen Anziehungspunkt.

Der „Mühlensteinbrunnen“ und der „Wächter“ verbleiben an ihrem Standort am Torhaus.

Der öffentliche Raum zwischen Nordufer und dem Torhaus wird durch die Kunst geprägt. Als große Attraktion für die Stadt Elmshorn bietet sich ein weiterer Ausbau des Skulpturen-Uferweges nach Westen in die freie Landschaft hinein an.

3.6 Energiekonzept

Die Belange des Klimaschutzes werden in der Bearbeitung des Rahmenplanes insbesondere durch das übergeordnete Konzept der Innenstadtverdichtung - „Die kompakte Stadt der kurzen Wege“ - berücksichtigt. Darüber hinaus ist in Zusammenarbeit mit dem städtischen Energieversorger die Erarbeitung eines zukunftsorientierten Energieversorgungskonzeptes für den neuen Stadtteil vorgesehen.



(Plan F - 002 Anlage) Freiflächenkonzept Grünflächen

Das Grobkonzept sieht eine dezentrale Versorgung vor. Alternativ erscheint es sinnvoll, bei der Entwicklung des neuen Stadtteils von vornherein eine teilzentrale Versorgung über Blockheizkraftwerke mit Kraft-Wärme-Kopplung einzusetzen.

Es ist außerdem zu prüfen, inwieweit regenerative Energiequellen wie Erdwärme oder Solarenergie für den Energiebedarf des neuen Stadtteils eingesetzt und festgeschrieben werden können.

Darüber hinaus sollen Mindeststandards bezüglich des Energieverbrauchs für das gesamte Quartier festgelegt werden. Die Gebäudehüllen sollen dabei die Anforderungen der Energieeinsparverordnung 2007 um mindestens 30% unterschreiten, der Primärenergiebedarf jedes Gebäudes wird auf $60 \text{ kWh/m}^2\text{a}$ begrenzt. Dabei sind die Gebäude wärmebrückenoptimiert gemäß der Planungs- und Ausführungsbeispiele nach DIN 4108-2 Beiblatt 2 auszuführen.

3.7 Freiraum

3.7.1 Straßen und Plätze

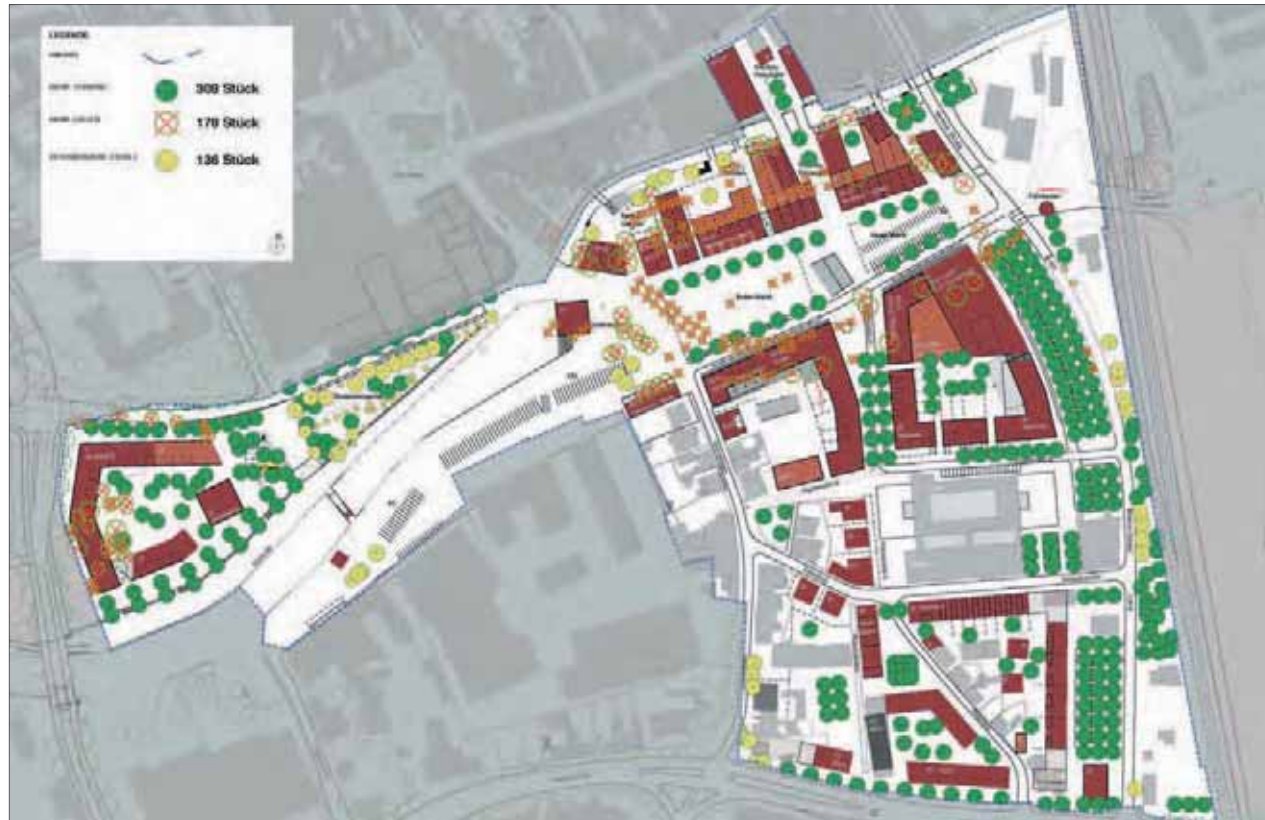
An den Bestand anknüpfend orientiert sich die gestalterische Straßenkonzeption an historischen Materialien und Belägen. In den Hafenbereichen von Elmshorn ist ein ortstypisches Großsteinpflaster aus Naturstein zu finden.

Historische Bürgersteige und Fußwege sind in gebrannten, hochkant verlegten Klinker erstellt.

Es ergeben sich für die Straßen unterschiedliche Bereiche mit unterschiedlichen Nutzungen. Die Materialien folgen diesen diversen Ansprüchen.

Die historischen Materialien können mit zurückhaltenden Betonplatten kombiniert werden. Bei der Plattengröße der Betonplatten ist das Format $30 \times 30 \text{ cm}$ zu wählen. Der Belag wird diagonal verlegt, mit Bischofsmützen als Randabschluss und reagiert flexibel auf unterschiedliche Gegebenheiten. Das Großsteinpflaster wird engfugig verlegt. Die sichtbare Oberfläche ist gesägt und gestockt. So wird ein sicher begehbare und mit Fahrrädern gut befahrbare Belag erstellt.

In dem flächig verlegten Natursteinpflaster werden „Laufbänder“ aus großformatigen Natursteinplatten eingelegt. 30 cm breite Natursteinborde bilden eine deutliche Begrenzung zwischen Gehwegbereich und Fahrgasse.



(Plan F - 001 Anlage) Freiflächenkonzept Bäume

Die gestalterische Konzeption der Verkehrs- und Freiräume berücksichtigt eine Vielzahl an spezifischen Bedürfnissen und definiert für jeden Bereich einen eigenen Charakter. Mit Hilfe durchgängiger Parameter werden alle Teilbereiche als Einzelteil eines Gesamtzusammenhanges kenntlich gemacht und eine gemeinsame, wiedererkennbare Identität erzeugt.

Historische Materialien und Beläge verdeutlichen den lokalen Bezug.

Lichte Baumbepflanzung und großzügige, plattenbelegte Bürgersteige erhöhen die

Aufenthaltsqualität.

Bordsteine werden abgesenkt. Zebrastreifen und Ampelanlagen werden auf den Fußgängerverkehrsfluss abgestimmt.

Die Konzeption ermöglicht den Belag aus der Königsstraße durch die Gassen und über die Brücken hinweg südlich der Krückau zu verlegen. Dort wird der Klinker mit der neuen Belagsstruktur kombiniert.

Regenwasser soll direkt über offene Rinnen in die Krückau eingeleitet werden.

Um Regenwasser verzögert in die Krück-

au abzugeben, kann auf ausgewiesenen Flächen (z. B. einem Wasserspielplatz) das Wasser in der Fläche zurückgehalten werden.

3.7.2 Spielplätze

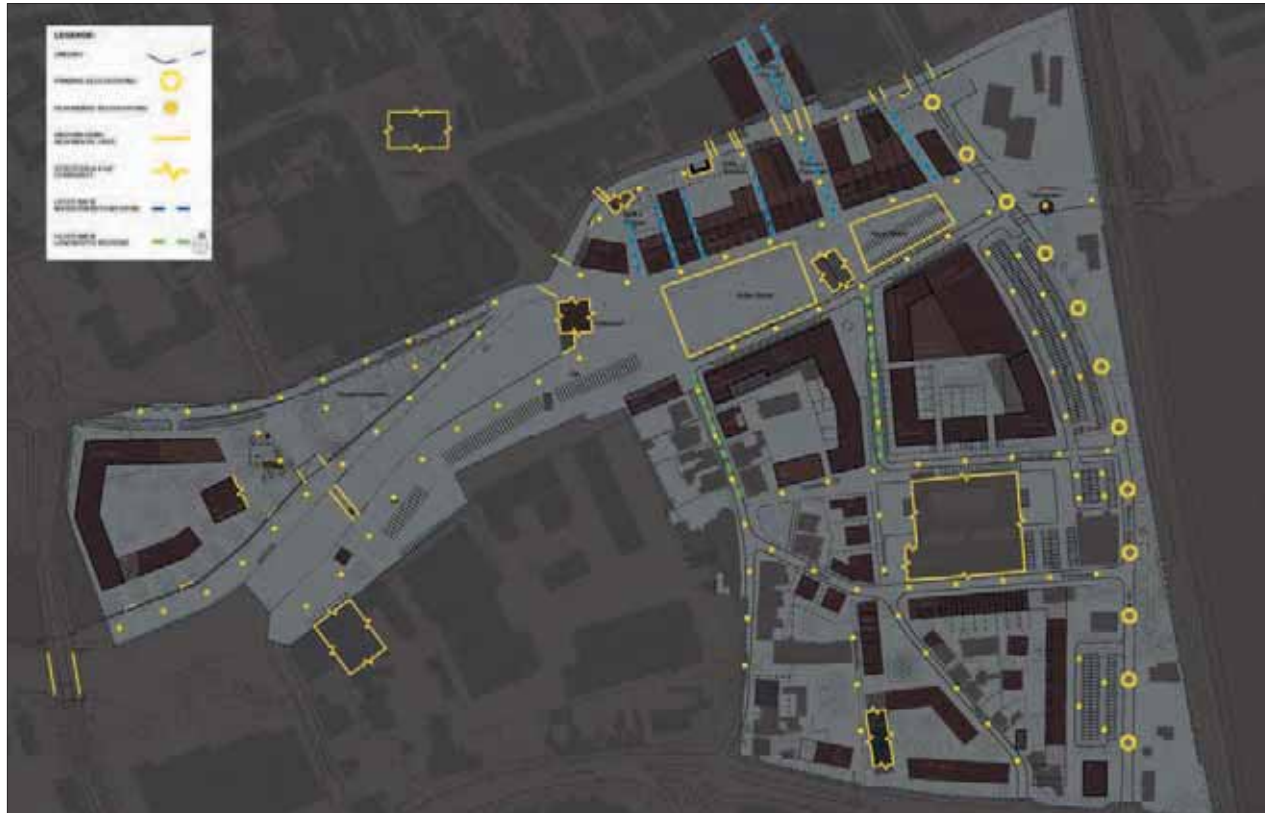
In den neu geplanten Stadtgebieten sind mehrere Spielplätze vorgesehen, die den Wohnnutzungen oder den zentralen öffentlichen Bereichen zugeordnet werden.

3.7.3 Möblierung

Die Einrichtung des Stadtraumes trägt wesentlich zur Identität und zur Aufenthaltsqualität einer Stadt bei.

Für das gesamte Innenstadtgebiet ist eine einheitliche Möblierung zu wählen. Bänke, Papierkörbe, Fahrradständer und Baumros-te werden in Quantität und Anordnung den jeweiligen Strukturen und dem jeweiligen Nutzungsdruck angepasst.

In dem zu entwickelnden Möblierungskonzept sind Bushaltestellen und Werbekonzepte etc. zu berücksichtigen.



(Plan F - 005 Anlage) Freiflächenkonzept Beleuchtung

3.7.4 Lichtgestaltung und Beleuchtung im öffentlichem Raum

Eine angemessene Beleuchtung der Verkehrsräume in harmonischer Kombination mit einer pointierten Ausleuchtung besonderer Orte und Gebäude inszeniert Elmshorn bei Nacht.

Der gezielte Einsatz von Lichtfarben ermöglicht zusätzliche Differenzierungen und Akzentuierungen. Mit dem Element Licht werden wichtige

städtebauliche Punkte und Kanten betont.

Prägende Gebäude wie das Torhaus und die Markthalle treten bei Nacht mittels lichttechnischer Inszenierung gegenüber den Strukturen der Straßen und der Platzbeleuchtungen bewusst hervor.

Für die gesamten Bereiche der Straßenplanung (Primär- und Sekundärstraßen) und Plätze ist die notwendige Ausleuchtung zur öffentlichen Sicherheit und Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer nach EN 13201 zu gewährleisten.

Die Verwendung einheitlicher Beleuchtungstypen schafft eine klare Lichtgestaltung.

Über das Licht in der Wechselwirkung mit der Architektur kann die empfundene Stimmung beeinflusst werden. Dazu sind viele Einflussgrößen zu berücksichtigen. Als wichtigste Kriterien sind visuelle (Lichtpunkthöhe, Blendfreiheit etc.), gestalterische (Design, Lichtfarbe etc.), wirtschaftliche und ökologische Aspekte zu nennen. Diese Kriterien sind in der weiteren Planung individuell zu betrachten.

Die Aufgabenstellung besteht darin, für den Stadtteil eine Außenbeleuchtung zu schaffen, die einerseits ein schlüssiges Nachtbild bewirkt und andererseits die Individualität der bestehenden und neuen Gebäude respektiert.

Das Lichtkonzept der farbigen Gassen an der Königstraße wird aufgegriffen. Mit dem Buttermarkt als gedachte Mittellinie werden von dort in Richtung Krückau blaue Lichtbänder wasserwärts weisend in den Belag integriert. Vom Buttermarkt in Richtung Vormstegen weisen grüne Lichtbänder landwärts. Mit der Fortsetzung des Lichtkonzeptes der Innenstadt wächst der neue Stadtteil mit dem Bestand zusammen.

3.7.5 Regenwasser

Das Regenwasser von den Gebäudedächern und das Oberflächenwasser der unbefahrenen Ufer- und Platzflächen wird nach einer entsprechenden Vorklärung der Krückau zugeführt.

Maßnahmen der Niederschlagsbewirtschaftung müssen auf lang anhaltende Regenerereignisse ausgerichtet sein und ziehen daher einen Ausbau der Leitungssysteme mit sich. Die Flächen im Planungsgebiet sind heute größtenteils versiegelt. Auch nach einer weiteren Entsiegelung im Zuge der Sanierung erscheint eine natürliche Versickerung aufgrund der zu erwartenden Altlasten nicht empfehlenswert.

Regenrückhaltebecken sind innerhalb des Planungsgebiets nicht sinnvoll. Aufgrund des hohen Grundwasserstandes wäre der Bau und Betrieb von Rückhalteanlagen mit einem sehr großen technischen Aufwand verbunden.

Das Regenwasser von Flächen in unmittelbarer Nähe zur Krückau soll direkt über offene Rinnen in die Krückau eingeleitet werden. Um Regenwasser verzögert in die Krückau abzugeben, kann auf ausgewiesenen Flächen (z. B. einem Wasserspielplatz) das Wasser in der Fläche zurückgehalten werden.

In Hinblick auf Starkregenereignisse sind Gründächer zur Minimierung der Ablaufgeschwindigkeit des Regenwassers vorgesehen.

Darüber hinaus dienen Gründächer der Verbesserung des städtischen Klimas.

3.7.6 Ökologie

Ein wichtiger ökologischer Faktor der geplanten Maßnahmen liegt im effizienten Flächenrecycling, das mit der Umsetzung des Rahmenplans realisiert wird. Indem bereits erschlossene Flächenreserven aktiviert und für neue Nutzungen zur Verfügung gestellt werden, wird zusätzlicher Flächenverbrauch vermieden. Das Stadtzentrum und der Bahnhof sind aus dem neuen, dicht bebauten Quartier fußläufig zu erreichen. An prominenter Lage im Stadtgefüge entsteht ein lebendiger hochwertiger Wohn- und Bürostandort und trägt dazu bei, Flächenverbrauch an den Siedlungsrändern und zusätzliches Verkehrsaufkommen zu vermeiden.

Eine bauliche Verdichtung wird begründet durch die mangelnden Flächenreserven für eine bauliche Entwicklung im Stadtgebiet und mit dem Ziel der kompakten Stadt der kurzen Wege (vgl. Regionalplan und Ziele des ISEK).

Im Bereich östlich des Hafens fließt die Krückau heute innerhalb befestigter Ufer durch die Stadt. Der Fluss wird hier als Fluss in der Stadt inszeniert und erlebbar

gemacht. Die urbane Gestaltung erhöht die Zugänglichkeit und die Aufenthaltsqualität an den Wasserflächen und integriert die Krückau als Teil des öffentlichen Stadtraums. Die erhaltenswerten Bäume werden bei der Planung berücksichtigt. Es entsteht eine attraktive Wegeverbindung und Raumfolge zwischen den großen Freizeit- und Erholungsflächen östlich und westlich der Innenstadt.

Landschaftliche Grünstrukturen werden im Kernbereich der Stadt durch urbanes Grün fortgesetzt und verbunden. Die neuen Grünanlagen auf dem Nordufer des Hafens, die Baumreihen auf Butter- und Neuem Markt und die Serie der neuen Stadtgärten am Südufer der Krückau bilden ökologische Trittsteine.

Bei den baulichen Maßnahmen werden die Beibehaltung des ökologischen Zustandes der Krückau und die damit einhergehende Gewährleistung der biologischen Durchgängigkeit für Fischarten und Kleinlebewesen sowie artenschutzrechtliche Bestimmungen berücksichtigt. Ebenso ist der Durchflussquerschnitt des Flusses und somit die bestehende Abflussleistung im Zuge der städtebaulichen Entwicklung im Plangebiet sicherzustellen.



3.8 Mobilität / Verkehrskonzept

Die Veränderungen im Bereich Krückau-Vormstegen auf Grundlage der Rahmenplanung werden wesentliche Veränderungen hinsichtlich der Abwicklung des ruhenden Verkehrs und der dafür notwendigen Parkraumkapazitäten sowie der Führung der Verkehrsströme aller Verkehrsmittel in der Innenstadt zur Folge haben.

Durch die Verkehrsverlagerung in Folge der Hafenspanne sollen die Straßen- und Platz-

räume als Lebensraum der Bürger zurückgewonnen werden.

Der Ausbau der Fuß- und Radwege und die Entwicklung lebenswerter kommunikativer Stadträume steht im Vordergrund der Überlegungen.

Parallel zum Rahmenplan wurde durch das Büro Gertz Gutsche Rümenapp – Stadtentwicklung und Mobilität GbR ein „Verkehrs- und Parkraumkonzept zum Rahmenplan“ erstellt.

Das Konzept wurde am 27.10.2010 im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt vorgestellt.

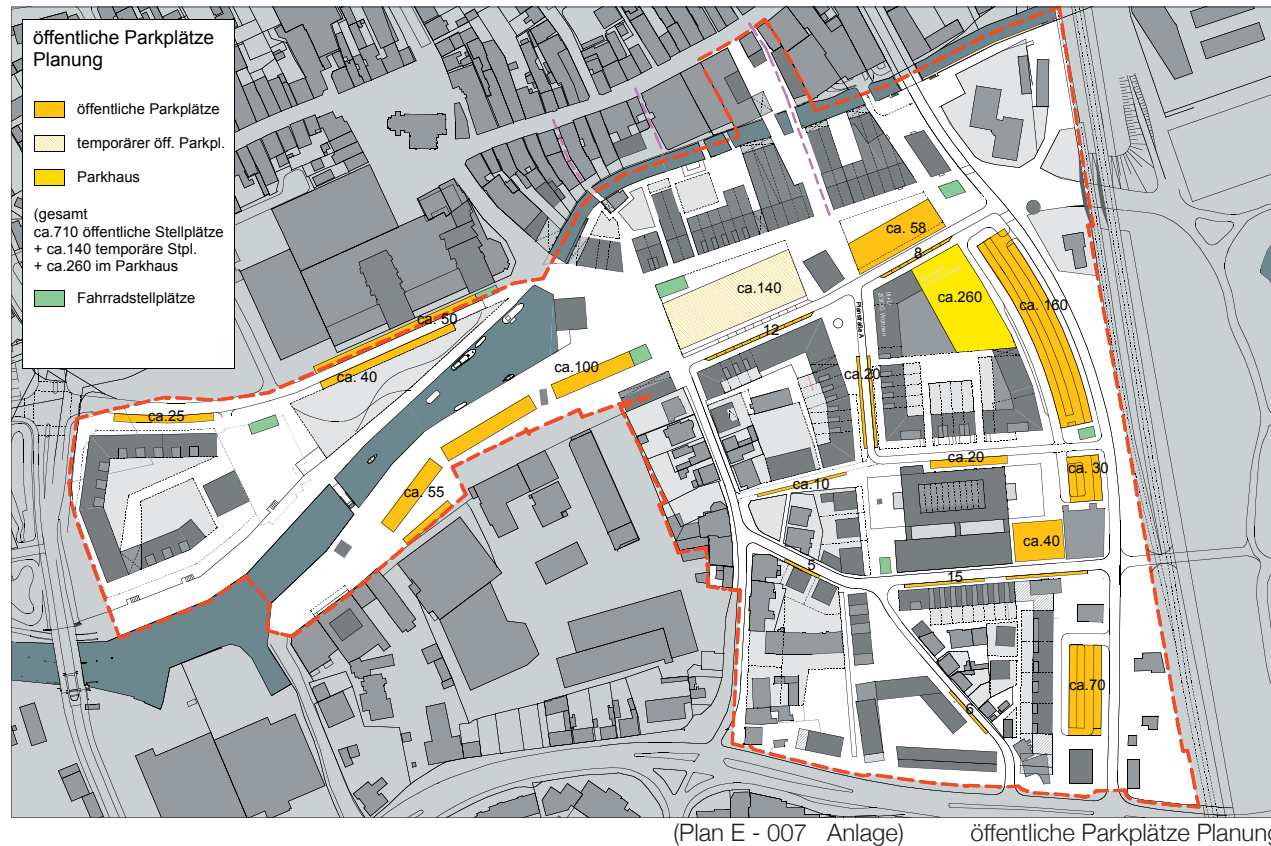
Unter Vorbehalt der Zustimmung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt wurde das Verkehrs- und Parkraumkonzept in der Rahmenplanung berücksichtigt.

3.8.1 MIV / Motorisierter Individual- und Zulieferverkehr

Die neue Hafenspanne ermöglicht eine grundlegende Neuorganisation der Verkehrsströme im Planungsbereich. Die Verkehrsplanung geht von einer substantiellen Reduzierung des MIV aus.

In einer groben Verkürzung der bisherigen Überlegungen zum Verkehrskonzept kann das Verkehrssystem im Planungsbereich wie folgt zusammengefasst werden:

Die Straßen im Planungsgebiet werden im Zweirichtungsverkehr organisiert und als Tempo-30-Zone verkehrsberuhigt. Die Straßen Wedenkamp und Vormstegen sollen als Fahrradstraßen mit Kfz-Verkehr ausgebaut werden. Lkw-Verkehr soll nur zur Ver- und Entsorgung möglich sein. Die Sperrung der Durchfahrt durch den östlichen Wedenkamp auf Höhe der Krückaubrücke für den motorisierten Individualverkehr wurde im Prozess der Rahmenplanung in Frage gestellt.



Diese Maßnahme wurde in Hinblick auf die Anforderungen der Innenstadtbesucher und des Einzelhandels diskutiert.

Um die Bedenken zu berücksichtigen, wird eine bauliche Ausgestaltung mit einer weitgehenden Flexibilität hinsichtlich der späteren konkreten Regelung vorgeschlagen. Die Öffnung der Berliner Straße für den Zweirichtungsverkehr führt voraussichtlich zu der Notwendigkeit, die Kreuzung Berliner Straße / Hamburger Straße / Ansgarstraße umzubauen, um die zu erwartenden Verkehrsströme reibungslos abzuwickeln.

Details werden im Verkehrs- und Parkraumkonzept bzw. in der Maßnahmenplanung erläutert.

Die vorhandene Erschließung der Bebauung auf der Südseite der Königstraße über die Krückaubrücken bleibt erhalten.

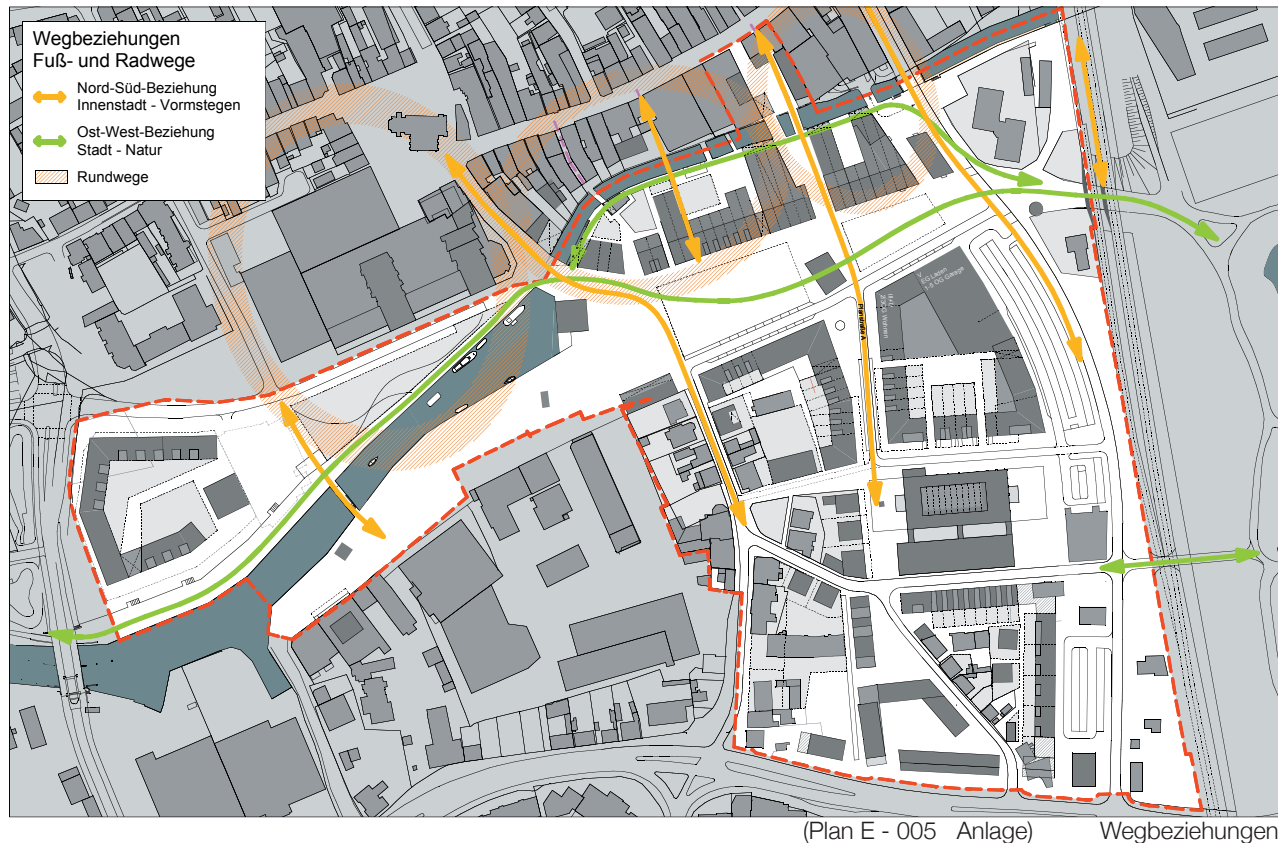
3.8.2 Parkraumkonzept

Die notwendigen Parkraumkapazitäten im Bereich Krückau-Vormstegen sowie deren Typ und Standort wurden im Rahmen des Parkraumkonzeptes ermittelt. Es wurde detailliert geprüft, welcher Stellplatzbedarf zu erwarten sein wird und auf welchen Flächen ein entsprechendes Parkplatzangebot hergestellt werden kann. Dabei wurden ebenfalls die unterschiedlichen Anforderungen von Kunden und Besuchern (kurze Entfernung zu den Geschäfts- bzw. Gewerberäumen), Bewohnern und den im Gebiet Beschäftigten differenziert in die Überlegungen mit einbezogen.

Die bisher auf dem Buttermarkt und in den Parkpaletten angeordneten Stellplätze werden an verschiedenen Stellen im Planungsgebiet neu geschaffen und ergänzt. Öffentliche Parkplatzanlagen sind an der Berliner Straße, auf dem Neuen Markt und auf dem Südufer des Hafens vorgesehen. Der Buttermarkt soll als repräsentativer Platz gestaltet werden. Zu bestimmten Zeiten soll die Platzfläche zum Teil auch als Parkplatz genutzt werden können.

Weitere öffentliche Stellplätze sind an verschiedenen Stellen an den Straßen vorgesehen.

Neben der Aktivierung des Parkhauses am Flamweg / Wedenkamp ist ein neues Parkhaus an der Südseite des Neuen Marktes an der Berliner Straße vorgesehen.



3.8.3 Öffentlicher Personennahverkehr - ÖPNV

Ergänzend zur Neuordnung des Individualverkehrs werden die bestehenden Busverbindungen in ihrer Linienführung angepasst.

Stand der Planung ist:

- Die Stadtbuslinie 502 soll zukünftig zusammen mit den Regionalbuslinien 6521, 6523 und 6533 auf direktem Weg durch

die Schulstraße zum ZOB geführt werden. Hierfür ist die Haltestelle Peterstraße auch mit einem Haltepunkt in Richtung ZOB auszustatten. Die Haltestelle Wedenkamp (CCE) wird ersatzlos aufgehoben.

- Die Stadtbuslinie 501 wird in beiden Richtungen über die Berliner Straße geführt, nachdem diese für den Zweirichtungsverkehr geöffnet wurde.
- Hinsichtlich der Führung der Stadtbuslinien 503 und 504 sowie der Regionalbuslinien

489 und 506 sind die folgenden zwei Linienverläufe möglich:

- die Führung über die Berliner Straße im Zweirichtungsverkehr (zusammen mit der 501), was die Linienvielfalt reduziert, die Erschließung des Bereichs Buttermarkt auf die dann einzige Haltestelle Post konzentriert und so die Transparenz erhöht und die Verkehrsbelastung innerhalb des neuen Quartiers reduziert.
- die Führung über Vormstegen und die Schauenburger Straße, was der kürzere Weg wäre, das stärker belastete Hauptstraßennetz weitgehend umginge und eine Haltestelle im Bereich Buttermarkt (und damit etwas näher zum Alten Markt gelegen) ermöglichen würde. Die Linien würden in diesem Fall jedoch nicht an der Haltestelle Post halten, die damit aus Transparenzgründen auch südlich der Schauenburger Straße angeordnet werden müsste.

Auf der Südseite des Buttermarktes ist zentrumsnah ein Taxistand vorgesehen. Stellplätze für Reisebusse sollen auf dem Südufer im Zusammenhang mit den dort vorgesehenen Parkierungsanlagen entstehen.

3.8.4 Fuß- und Radwege

Der Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes ist vorrangiges Ziel der Planung und entspricht der Zielsetzung, den PKW-Verkehr durch die Nachverdichtung im Stadtzentrum zu reduzieren.

Einzelheiten zur Führung des Fahrradverkehrs einschließlich Vorschlägen zur Umgestaltung und Ausweisung von Fahrradstraßen werden im „Verkehrs- und Parkraumkonzept zum Rahmenplan“ erläutert.

Die notwendigen Fahrradabstellkapazitäten in der Innenstadt sowie deren Typ und Standort werden im „Konzept der Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung, des Parkleitsystems und des Fahrradparkens in der Elmschoner Innenstadt“ ermittelt. Es wird detailliert geprüft, welcher Stellplatzbedarf zu erwarten ist und auf welchen Flächen ein entsprechendes Parkplatzangebot hergestellt werden kann.

Dabei werden auch die unterschiedlichen Anforderungen von Kunden und Besuchern (kurze Entfernung zu den Geschäfts- bzw. Gewerberäumen), Bewohnern und den im Gebiet Beschäftigten differenziert in die Überlegungen mit einbezogen.

Durch die neue Unterquerung der Bahnanlagen in Verlängerung der Wegebeziehung Buttermarkt – Neuer Markt wird der Steindampark unmittelbar an die innerstädtischen Freiräume und das Wegenetz angebunden. Ein durch die Unterführung

entstehender südlicher Aufgang zu den Bahnsteigen ermöglicht Vormstegen eine direkte Anbindung an den Bahnhof.

Eine weitere Unterführung ist auf Höhe des Kulturzentrums in den Knechtschen Hallen vorgesehen, die eine unmittelbare Verbindung des Quartiers Vormstegen an den Steindampark ermöglicht. Der bestehende südliche Zugang über die Reichenstraße wird erhalten.

4 Realisierungsempfehlungen

4.1	Leitziele zur Umsetzung des Rahmenplans	52
4.2	Maßnahmen und ihre zeitliche Abfolge	53
4.3	Bereichsweise Erläuterung der Abhängigkeiten	55

4. Realisierungsempfehlungen

Das Umsetzungskonzept sieht vor im Weiteren einen umfassenden Maßnahmenkatalog vorzustellen und beschließen zu lassen. Zudem wird empfohlen, zur Umsetzung der Planungen einen Lenkungsausschuss unter Einbezug der Architekten und Fachplaner einzuberufen, sowie ein Stadtumbaumanagement einzusetzen.

4.1 Leitziele zur Umsetzung des Rahmenplans

Die Leitziele dienen der übergeordneten Orientierung bei der Umsetzung des Rahmenplans. Einzelmaßnahmen sind daraus abzuleiten, können im Detail variieren, solange sie diesen Zielen entsprechen.

Schaffung einer „Starken Mitte Elmshorn“ durch kompakte städtebauliche Strukturen im Sinne der „Europäischen Stadt“

- 1 Baulich und funktional durchgängige Erweiterung der Innenstadt über die Krückau bis zum südlichen Rand des (neuen) Buttermarktes.
- 2 Anbindung des Stadtteils Vormstegen an die Innenstadt über eine zentrale Wegeachse (Kibek Hochhaus-Markthalle) und die Durchführung einer „grünen Parkallee“ entlang der Berliner Straße.
- 3 Einbindung und Weiterführung der historischen Stadtstrukturen und der erhaltenswerten Gebäudebestände.
- 4 Betonung der Plätze durch klare Raumkanten und Gliederung der Platzfolgen durch prägnante (in Wert gesetzte) Solitärbauten (wie Markthalle, Hafenkopf, Knechtsche Hallen, Kibek Hochhaus).
- 5 Inszenierung der Krückau als „Fluss in der Stadt“ durch räumliche und funktionale Dichte im nordöstlichen Bereich und Weitläufigkeit im Hafenbereich.
- 6 Betonung des Hafenbereiches als Charakter stiftender Hauptbestandteil der Innenstadt und der Raumfolge Hafen – Buttermarkt – Steindampark.
- 7 Orientierung an der örtlichen Maßstäblichkeit und historischen Gestaltung des jeweiligen Quartiers.
- 8 Mischung der Grundfunktionen Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung (horizontal bzw. vertikal) zur Belebung des Gebietes und Begünstigung von kurzen Wegen, insbesondere im Bereich der Innenstadterweiterung rund um den Buttermarkt.
- 9 Schaffung eines Verbundes attraktiver Frei- und Grünräume insbesondere durch die Fortführung eines öffentlichen Weges entlang der Krückau und die Erweiterung des Skulpturengartens.
- 10 Reduzierung des PKW-Verkehrs durch Herausnahme des Durchgangsverkehrs und Förderung des Umweltverbundes (Fußläufiger Verkehr, ÖPNV, Radfahren).
- 11 Berücksichtigung und Schutz natürlicher Ressourcen insbesondere bei der Umsetzung des Rahmenplans und der späteren Nutzung des Gebietes.



(Plan M - 004 Anlage) zeitliche Abfolge der Maßnahmen

4.2 Maßnahmen und ihre zeitliche Abfolge

Für die städtische Entwicklung innerhalb des Sanierungsgebietes erscheint ein Vorgehen in Abschnitten sinnvoll (partielles Vorgehen).

Dabei lässt sich Gesamtmaßnahme entsprechend der Dringlichkeit und gegenseitiger Abhängigkeiten in folgende Einzelmaßnahmen und Zeitabfolge gliedern:

- | | | | |
|----|--|----|---|
| 1a | Aufwertung und Aktivierung des Parkhauses im Flamweg, um Parkraumverluste während der Bauzeit zu kompensieren (Außerhalb des Sanierungsgebietes) | 2a | Die Platzrandbebauung der Märkte, insbesondere südliche Baukante vom Neuen Markt mit Parkhaus, Fach- und Lebensmittelmarkt nach Neubau der Schauenburgerstraße (Südufer, Bereich Buttermarkt und nördliches Vormstegen) |
| 1b | Neubau Skulpturengarten, Umsetzen der Skulpturen und Abbruch der Parkpaletten Nord- und Südufer (Süd- und Nordufer, Bereich Hafen) | 2b | Rückbau und Umbau des „Telekomgebäudes“ und Neubebauung einschließlich Brückenbau (Krückau - Passage, Königstraße) |
| | | 3 | Südbebauung Buttermarkt (nördliches Vormstegen) |
| | | 4 | Platzflächen Buttermarkt und Neuer Markt (Südufer, Bereich Buttermarkt) |
| | | 5 | Vervollständigung der Bebauung zwischen Märkten und Planstraße B (nördliches Vormstegen) |
| | | 6 | Bebauung westlich der Planstraße A und Instandsetzung, Umbau der Knechtschen Hallen (mittleres Vormstegen) |
| | | 7 | Blockrandbebauung im Bereich der Schloßstraße, Osterfeld und Berliner Straße, Instandsetzung und Umbau des Kibekhochhauses (südliches Vormstegen) |



(Plan M - 001 Anlage) Maßnahmenplan

Innerhalb der Abschnitte erfolgt die bauliche Entwicklung wie folgt:

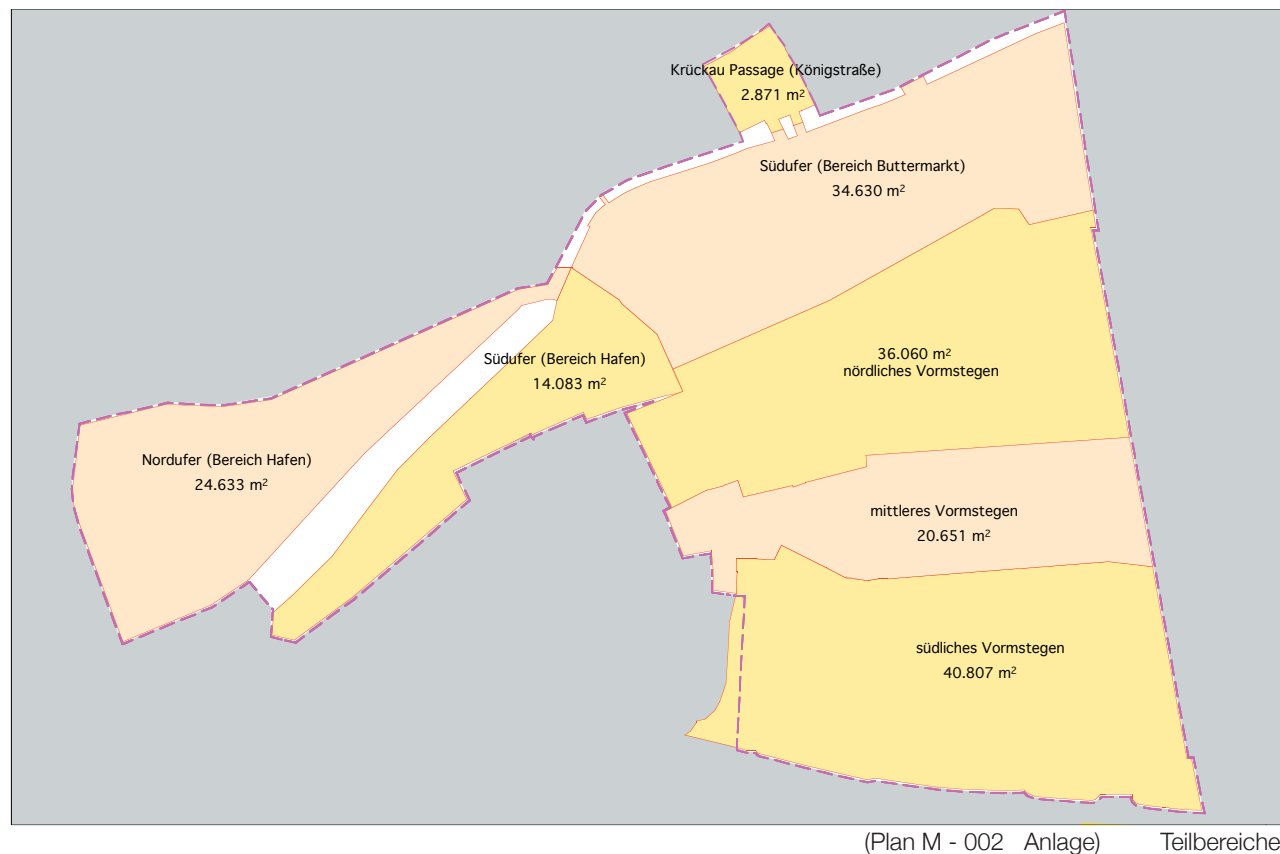
1. Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen
2. bodenordnende Maßnahmen / Grundstücksumlegungen
3. Freilegung der Grundstücke / Abbruch von Gebäuden
4. Erschließungsmaßnahmen / Straßenbau als Baustraße einschl. Leitungsbau / ggf. Umlegung von Leitungen
5. vorbereitende Baumaßnahmen z. B. Uferbefestigung
6. Hochbaumaßnahmen
7. Fertigstellung der Straßen und Plätze

Zeitlich weitgehend unabhängig von den zuvor beschriebenen Maßnahmen können folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

- A Bebauung westlich des neuen Skulpturengartens und nachfolgend Sanierung der Uferpromenade (Nordufer, Bereich Hafen)
- B Hafenbeckenerweiterung, Bau des „Hafenkopfes“ (evt. Wettbewerb) Herstellung von Stellplätzen, Erneuerung der Oberflächen

einschließlich der Uferpromenade und dem Neubau einer Fußgänger- und Radbrücke über den Hafen (Südufer, Bereich Hafen)

- C Ergänzungsbauten im Bereich des Bestandes – Straße Vormstegen und Osterfeld
- D Unterführungen der Bahnanlagen / Anschluss des Steindampfparks



4.3 Bereichsweise Erläuterung der Abhängigkeiten

4.3.1 Nordufer (Bereich Hafen)

Im Zusammenhang mit dem Bau der Hafenspange wird bereits der Wedenkamp zwischen Hafenspange und Flamweg umgebaut. Der Rückbau des Wedenkamps zwischen Flamweg und Buttermarkt sollte unmittelbar nach der Neuordnung der Verkehre im Bereich Vormstegen durch die

Öffnung der Berliner Straße für den Zweirichtungsverkehr erfolgen.

Um die zentralen Maßnahmen am Südufer im Bereich Buttermarkt beginnen zu können, müssen die Skulpturen des Skulpturengartens umgesetzt werden. Deshalb erscheint es sinnvoll, mit der Realisierung der Gartenanlage „Skulpturengarten auf dem Nordufer“ als einer der ersten baulichen Maßnahmen zu beginnen. Als sichtbares Zeichen mit einem hohen Gebrauchswert für alle ElmshornerInnen sowie deren Gäste

kann die innerstädtische Gartenanlage zentrumsnah genutzt werden.

Voraussetzung für die Verwirklichung dieser Gartenanlage ist die Freilegung des Geländes. Die entfallenen Stellplätze müssen über Ausweichstellflächen z. B. auf dem Buttermarkt oder Hafensüdufer aufgefangen werden.

Die vorgeschlagene Bebauung im Westen des Hafen- Nordufergrundstückes kann zeitlich unabhängig von den übrigen Maßnahmen realisiert werden. Zeitliche Vorgaben bestehen nicht. Aufgrund der exponierten Lage der Bebauung, innerhalb des Stadtzentrums in direkter Wasserlage, wird ein vorgeschalteter Architekturwettbewerb empfohlen.

Im Zuge der zuvor beschriebenen Maßnahmen sollte das Nordufer neu gestaltet und als Promenade ausgebildet werden. Gegebenenfalls sollte der Ausbau der Uferpromenade vorgezogen werden, um die Wegeverbindung vom Zentrum unter der neuen Brücke hindurch zum Schleusenpark zeitnah zur Fertigstellung der Hafenspange anbieten zu können.

Mit der neuen Klappbrücke für den Fuß- und Radverkehr werden beide Hafenseiten miteinander verbunden. Damit ist hier erstmals ein Rundweg möglich. Die Gestaltung der Brücke sollte über einen Wettbewerb entschieden werden.

4.3.2 Südufer (Bereich Hafen)

Auf dem Südufer sind als wesentliche Maßnahmen der Abbruch der Parkpalette, die Hafenerweiterung, der Bau des „Hafenkopfes“ und die Bebauung am nördlichen Ende der Straße Vormstegen und die Neugestaltung der Oberflächen einschließlich der Hafenpromenade zu nennen.

Diese Maßnahmen stehen untereinander in zeitlichen Abhängigkeiten, jedoch ohne unmittelbaren Bezug zu den übrigen Maßnahmen im Sanierungsgebiet.

Als erste Maßnahme am Südufer im Bereich des Hafens ist die Parkpalette abzubrechen. Vorher sind in der näheren Umgebung Ersatzparkplätze sicherzustellen.

Im Anschluss kann die Hafenerweiterung in Abstimmung mit dem Bund (Bundeswasserstraße) umgesetzt werden. Erst danach können Hochbauten realisiert und die Oberflächen neu gestaltet werden.

Die neuen Entwässerungsanlagen in der Schauenburgerstraße werden an das Pumpwerk östlich der Parkpalette angeschlossen.

4.3.3 Krückau – Passage (Königstraße)

Die Baumaßnahmen und die Platzgestaltung stehen in einem funktionalen Zusammenhang mit der Bebauung rund um die Marktplätze.

Die Maßnahmen sollten den Baumaßnah-

men am Buttermarkt vorgezogen oder mindestens zeitgleich durchgeführt werden.

4.3.4 Südufer (Bereich Buttermarkt) und nördliches Vormstegen

Die Bebauung nördlich der Marktplätze und die Bebauung südlich des „Neuen Marktes“ sollten möglichst zeitgleich erfolgen, um die wirtschaftlichen Synergien im Zusammenhang mit dem Ausbau der Einzelhandelsflächen nicht zu gefährden (Ankerfunktion Fachmarkt / Parkhaus).

Vor dem Beginn der Hochbaumaßnahmen müssen die Flächen freigelegt werden. Da das heutige Postgebäude diesem städtebaulichen Entwurf im Wege steht, muss es abgebrochen werden. Für die Dauer des Mietverhältnisses ist eine Betriebsumsiedlung erforderlich. Eine Verlegung der Versorgungsleitungen ist im Probstendamm, Buttermarkt sowie der Schauenburgerstraße notwendig. Im Zusammenhang mit den nachfolgenden Hochbaumaßnahmen ist das Südufer der Krückau entsprechend der Planung zu befestigen.

Voraussetzung für den Beginn der hochbaulichen Maßnahmen südlich der Märkte ist die Verlegung der Schauenburgerstraße und der Neubau der Planstraße A und B.

Wie zuvor beschrieben sollte die Bebauung zwischen den Märkten und der Krückau zeitgleich mit der Bebauung auf der Südseite des neuen Marktes erfolgen.

Im Anschluss sollte die südliche Bebauung am Buttermarkt realisiert werden.

Die Entwicklung der Wohnbebauung im südlichen Anschluss folgt dann sukzessive. Die Gestaltung der Krückaugärten und der Platzflächen Buttermarkt und Neuer Markt sollte unmittelbar im Anschluss an die angrenzenden Hochbaumaßnahmen der südlichen Uferbebauung erfolgen. Die Innenstadt von Elmshorn wird mit diesen attraktiven Stadträumen eine neue regionale Anziehungskraft entfalten.

Das Kulturzentrum in den Knechtschen Hallen wird ein weiterer besonderer Anziehungspunkt in der Elmshorner Innenstadt. Als Zentrum des neuen Wohnquartiers kommt der Instandsetzung und Wiederbelebung des Gebäudes eine besondere Bedeutung zu. Sie sollte daher möglichst zeitnah, parallel zu den zuvor beschriebenen Baumaßnahmen, stattfinden. Das Produktionsgebäude an der Schloßstraße sollte durch private Investoren zu einem flexibel nutzbaren Dienstleistungs- und Gewerbestandort entwickelt werden. Dieses Gebäude bietet hervorragende Voraussetzungen für ein Gründerzentrum in zentraler Lage.

4.3.5 Südliches Vormstegen

Auch der südliche Teil Vormstegens wird sich durch seine räumliche Nähe zu den neuen Platzräumen an der Markthalle und zum innerstädtischen Einzelhandel zu einem

attraktiven Wohnquartier entwickeln. An der Schloßstraße und rund um den Quartiersplatz an der Straße Osterfeld werden zentrale ruhige Wohnlagen entstehen. Da die vorhandenen Erschließungssysteme beibehalten werden, ist es möglich, vereinzelte Baumaßnahmen vorzuziehen.

Die vorgesehene Bebauung an der Reichenstraße sollte im Zusammenhang mit der inneren Entwicklung Vormstegens realisiert werden. Die Bebauung fasst den diffusen Straßenraum der Reichenstraße und bildet den Schallschutz für die Wohnbebauung.

Anlagenverzeichnis

Rahmenplan	Rahmenplan 1:1000
Bestand:	B - 001 historischer Gebäudebestand B - 002 Nutzung im Bestand B - 003 Grundeigentum im Bestand B - 004 Parkraum im Bestand B - 005 Leitungsbestand B - 006 Mängel im Bestand
Entwurf:	E - 001 Städtebauliche Motive E - 002 Gestaltungsbereiche E - 003 Nutzungsstruktur Planung E - 004 Fassaden / Charakter E - 005 Wegbeziehungen E - 006 Verkehrsführung / Erschließung E - 007 Parkraum Planung E - 008 Überschwemmungsgebietskarte
Freiflächenkonzept:	F - 001 Bäume Planung / Erhalt / Fällen F - 002 Aufstellung der Grünflächen F - 003 Aufst. bef. Flächen und Grünflächen F - 004 Krückau F - 005 Beleuchtung F - 006 Ausstattung
Schnitte:	S - 001 Berliner Straße S - 002 Buttermarkt S - 003 Hafengasse S - 004 Nordufer S - 005 Schauenburger Straße S - 006 Schloßstraße S - 007 Vormstegen
Perspektiven:	D - 001 „Hafen - Buttermarkt“ D - 002 „Buttermarkt - Hafen“ D - 003 „Krückau in der Stadt“ D - 004 „Buttermarkt“ D - 005 „Krückaugärten“ D - 006 „Krückaugärten - 2“ D - 007 „Skulpturengarten / Fisch + Mann“ D - 008 „Skulpturengarten / Platonische Säulen“ D - 009 „Skulpturengarten / Tiger + Panter“
Maßnahmen:	M - 001 Maßnahmenplan M - 002 Teilbereiche M - 003 rechtsgültige Bebauungspläne M - 004 zeitliche Abfolge der Maßnahmen