ENDBERICHT

Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) für die Stadt Elmshorn

im Programm Stadtumbau West

TEIL A Zusammenfassung mit Maßnahmeplan

Arbeitsgemeinschaft

Raum & Energie
Institut für Planung, Kommunikation
und Prozessmanagement GmbH
Dr. Michael Melzer
Katrin Fahrenkrug
Bettina Käppeler
Erlenweg 3, 22880 Wedel
Tel. 04103 16041 / Fax. 04103 2981
Institut@raum-energie.de

Architektur + Stadtplanung
Baum Ewers Dörnen GmbH
Matthias Baum
Karsten Schwormstede
Graumannsweg 69, 22087 Hamburg
Tel. 040 441419 / Fax.: 040 443105
hamburg@archi-stadt.de

BulwienGesa AG
Heinrich Iversen
Andreas Gustafsson
Jarrestraße 8, 22303 Hamburg
Tel. 040 423222-0 / Fax. 040 423222-12
info@bulwiengesa.de

Gertz Gutsche Rümenapp
Stadtentwicklung und Mobilität
Prof. Dr. Carsten Gertz
Jens Rümenapp
Elke Gertz
Harburger Rathausstraße 33, 21073 Hamburg
Tel. 040 46063430
gertz@ggr-planung.de

Wedel / Hamburg , September 2006

INHALTSVERZEICHNIS

A ZUSAMMENFASSUNG MIT MAßNAHMENPLAN

1. Einführung
- 1.1 Zielsetzung und Methodik
- 1.2 Wichtige Bearbeitungsschritte

2. Empfehlungen für die Abgrenzung des Stadtumbaugebietes
- 2.1 Bereich 1 „Erweiterte Innenstadt“
- 2.2 Bereich 2 „Bahnhof und Bahnhofsumfeld“
- 2.3 Bereich 3 „Schleusengraben, Gerberstraße, Reeperbahn
- 2.4 Bereich 4 „Nordufer Krückau“
- 2.5 Bereich 5 „Querung Bahntrasse / Steindammwiesen“
- 2.6 Bereiche 3a, 4a und 5a

3. Übergreifende Leitziele der Stadtentwicklung
- 3.1 Sicherung und Ausbau der Position als Wirtschaftsstandort
- 3.2 Verbesserung der Arbeitsmarktssituation
- 3.3 Sicherung und Stärkung der Funktion als Einzelhandelsstandort
- 3.4 Verbesserung der innerstädtischen Verkehrssituation
- 3.5 Inwertsetzung der Qualitäten als Bildungsstandort
- 3.6 Aktive Gestaltung des demografischen Wandels, Schaffung familien- und jugendfreundlicher Rahmenbedingungen
- 3.7 Verbesserung der Attraktivität als Wohnstandort
- 3.8 Innenentwicklung als städtebaulicher Leitgedanke für die Gesamtstadt
- 3.9 Inwertsetzung der naturräumlichen Qualitäten
- 3.10 Umgestaltung und Aufwertung der innerstädtischen Wasserlagen
- 3.11 Umgestaltung des Stadtteils Vormstegen
- 3.12 Querung Bahntrasse und Aufwertung der östlichen Stadtteile und der Steindammwiesen

4. Umbauziele und Umbaumaßnahmen in den abgegrenzten Teilräumen des Stadtumbaugebietes
- 4.1 Bereich 1 (Erweiterte Innenstadt)
- 4.2 Bereich 2 (Bahnhof und Bahnhofsumfeld)
- 4.3 Bereich 3 (Schleusengraben, Reeperbahn)
- 4.4 Bereich 4 (Nordufer Krückau)
- 4.5 Bereich 5 (Querung Bahntrasse, Steindammwiesen)

5. Zusammenfassender Maßnahmenplan städtebaulicher Umbaumaßnahmen

6. Empfehlungen für flankierende Maßnahmen

ANLAGEN TEILBERICHTE

B STÄDTEBAULICHE ANALYSE UND LEITRAHMEN GESAMTSTADT

C STÄDTEBAULICHE LEITBILDDISKUSSION ZUR INNENSTADT

D VERTIEFENDE VERKEHRLICHE UNTERSUCHUNG

E UNTERSUCHUNG DER SITUATION DES EINZELHANDELS

F STÄDTEBAULICHE VORKONZEPTE

G SWOT-ANALYSEN ZU AUSGEWÄHLTEN HANDLUNGSFELDERN

Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)
Elmshorn

- Endbericht -

A. Zusammenfassung mit Maßnahmenplan

1. Einführung

1.1. Zielsetzung und Methodik

Das vorliegende Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Elmshorn wurde im Rahmen des Programmes Stadtumbau West erarbeitet und gefördert. Das Konzept soll nach Beschlussfassung durch die politischen Gremien der Stadt eine Stadtentwicklung ermöglichen, mit der die Qualitäten Elmshorns als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsstandort nachhaltig verbessert werden.

Ziel: nachhaltige Verbesserung der Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsstandort

Das ISEK definiert dafür auf Basis eingehender gutachterlicher Analysen und vielfältiger Diskussionen

- Schwerpunktgebiete für Umbaumaßnahmen (2)
- Leitziele der Stadtentwicklung (3)
- Umbauziele in den Schwerpunktgebieten (4) mit nach Prioritäten gewichteten Maßnahmen für die Umsetzung der Umbauziele und
- einen zusammenfassenden Maßnahmenplan für den Stadtumbau (5)
- Empfehlungen für weitere flankierende Maßnahmen in den unterschiedlichen Handlungsfeldern der Stadtentwicklung (6)

Dabei sind vier Aspekte besonders wichtig:

1. Im ISEK beschriebene und begründete Maßnahmen können bevorzugt durch das Programm Stadtumbau West gefördert werden.

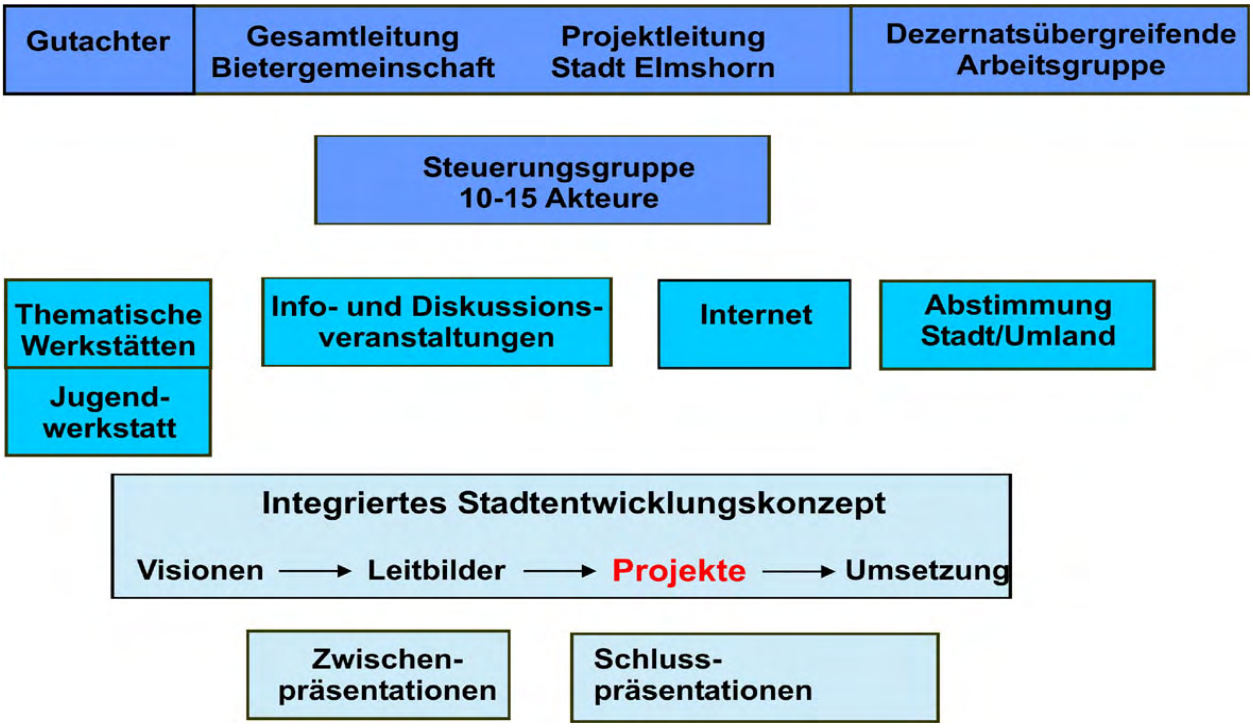
Basis der Förderung aus dem Programm Stadtumbau West

2. Es geht nicht nur um Städtebau. Vielmehr werden alle für die Stadtentwicklung wichtigen Bereiche in dem ISEK integriert berücksichtigt. Also zum Beispiel die notwendige Anpassung an den demographischen Wandel oder Maßnahmen für Familien, Gesundheit, Soziales oder Bildung, Freizeit, Kultur und Sport.

Integration aller wichtigen Handlungsfelder der Stadtentwicklung

3. Das ISEK ist kein „klassisches“ Gutachten, sondern ein Konzept für die künftige Stadtentwicklung einschließlich des dafür vorgesehenen Maßnahmenplanes, das nach politischer Beschlussfassung eine mittelfristig verbindliche Grundlage für den Stadtumbau in Elmshorn (mit der Förderung aus dem Programm Stadtumbau West) bildet. Deshalb erfolgte die Erarbeitung auch im ständigen Dialog mit Verwaltung und Politik der Stadt sowie einer Steuerungsgruppe mit wichtigen gesellschaftlichen Akteuren. Hinzu kam zwei Informationssitzungen für die Vertreter/innen der Fraktionen und eine Einwohnerversammlung.

Dialogorientierte Bearbeitung mit Stadtverwaltung, Politik und einer Steuerungsgruppe wichtiger gesellschaftlicher Akteure



4. In Elmshorn stand bereits bei der Beantragung der Aufnahme Elmshorns in das Programm Stadtumbau West die „Erweiterte Innenstadt“ im Mittelpunkt der Überlegungen. Deshalb konzentrieren sich die analytischen und konzeptionellen Aussagen auch auf dieses Gebiet. Dies bedeutet nicht,

Fokus: Erweiterte Innenstadt

dass in anderen Stadtteilen künftig keine Stadtentwicklungsmaßnahmen erforderlich sind. Die Förderung aus dem Programm verlangt aber einerseits eine solche Konzentration und andererseits bestätigen die Analysen auch die herausragende Bedeutung der innerstädtischen Qualitäten für die Zukunftsfähigkeit Elmshorns.

1.2. Wichtige Bearbeitungsschritte

1.2.1 *Städtebauliche Analyse und Leitrahmen Gesamtstadt*

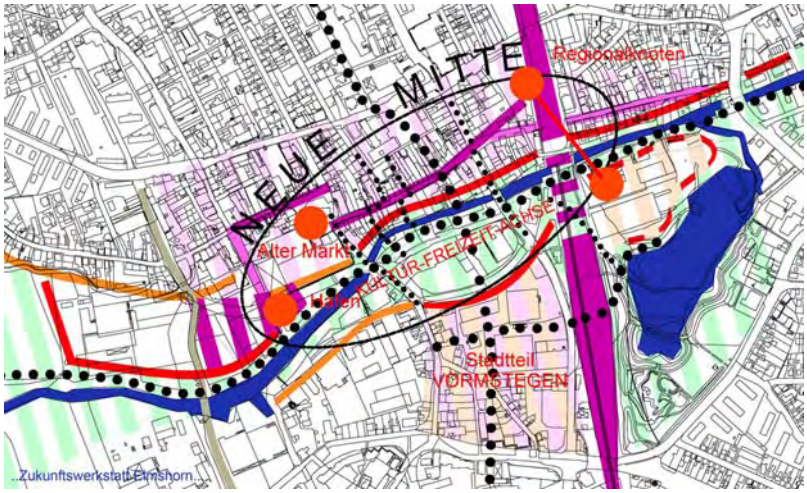
Teilbericht B

Die Analyse wurde ausgehend von einer gesamtstädtischen Betrachtung unter differenzierter Analyse der einzelnen Stadtgebiete kontinuierlich mit dem Fokus auf die „Erweiterte Innenstadt“ verdichtet.

Analyseplan Innenstadt (Teilbericht B)

1.2.2 ***Städtebauliche Leitbilddiskussion*** zur Innenstadt in Zusammenarbeit mit der Zukunftswerkstatt Elmshorn und Herrn Prof. T. Sieverts.

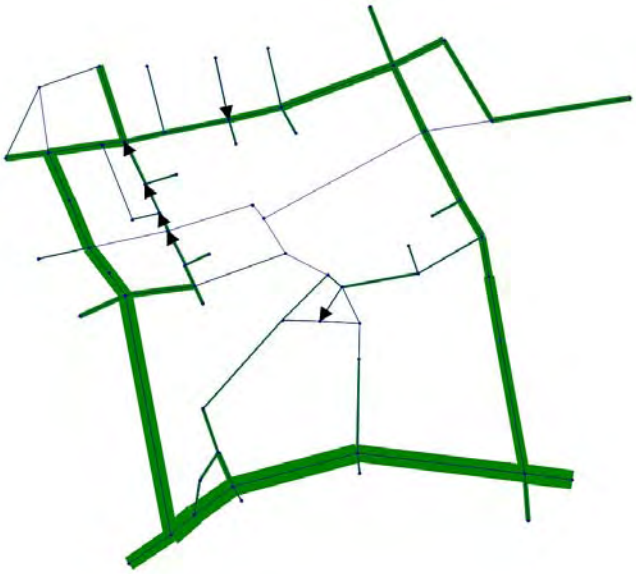
Teilbericht C



Leitbildskizze Zukunftswerkstatt (Teilbericht C)

1.2.3 ***Vertiefende verkehrliche Untersuchung*** insbesondere zur Optimierung der Entlastungswirkungen der Hafenspange und zur Verkehrssituation um den Bahnhof.

Teilbericht D

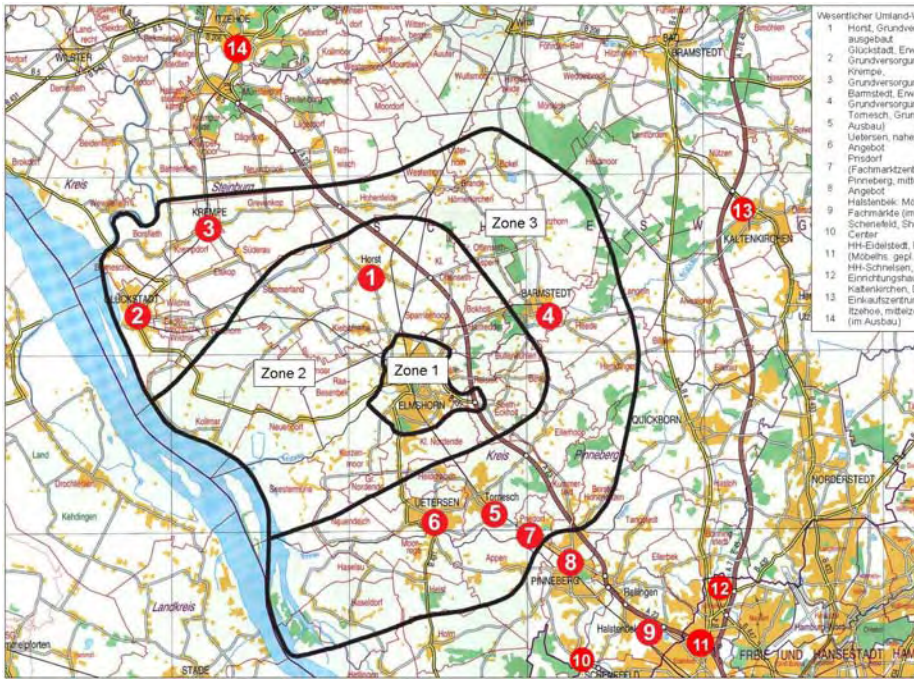


Bündelung der Verkehre und Entlastung der Innenstadt durch Hafenspange und neue Verkehrsführung

1.2.4 ***Naturschutzfachliche Betrachtung*** zur entsprechenden Ergänzung der städtebaulichen Aussagen.

in Teilbericht B

1.2.5 ***Eingehende Untersuchung der Situation des Einzelhandels*** in Elmshorn mit abgeleiteten Handlungsempfehlungen.



Einzugsgebiet (Teilbericht D)

1.2.6 Teilräumliche Konzepte und städtebauliche Skizzen

für ausgewählte Schwerpunktgebiete in der Innenstadt unter Betrachtung der Leitbilddiskussion sowie der Untersuchungen zum Verkehr und zum Einzelhandel. Zur Erarbeitung der Konzepte wurden drei gebietsspezifische Intensiv-Planer-Werkstätten durchgeführt. Die Studien dienten während des ISEK-Prozesses auch zur Visualisierung der Leitbilder in den entsprechenden Gremien und als „Input-Material“ für die Werkstätten.

Teilbericht F
- Planerwerkstatt Schleusengraben 20.06.06
- Werkstatt Bahnhof 28.08.06
- Werkstatt Vormstegen terminiert 19.10.06

(Protokolle Anlagen 1a-c)

1.2.7 SWOT-Analysen zu ausgewählten Handlungsfeldern

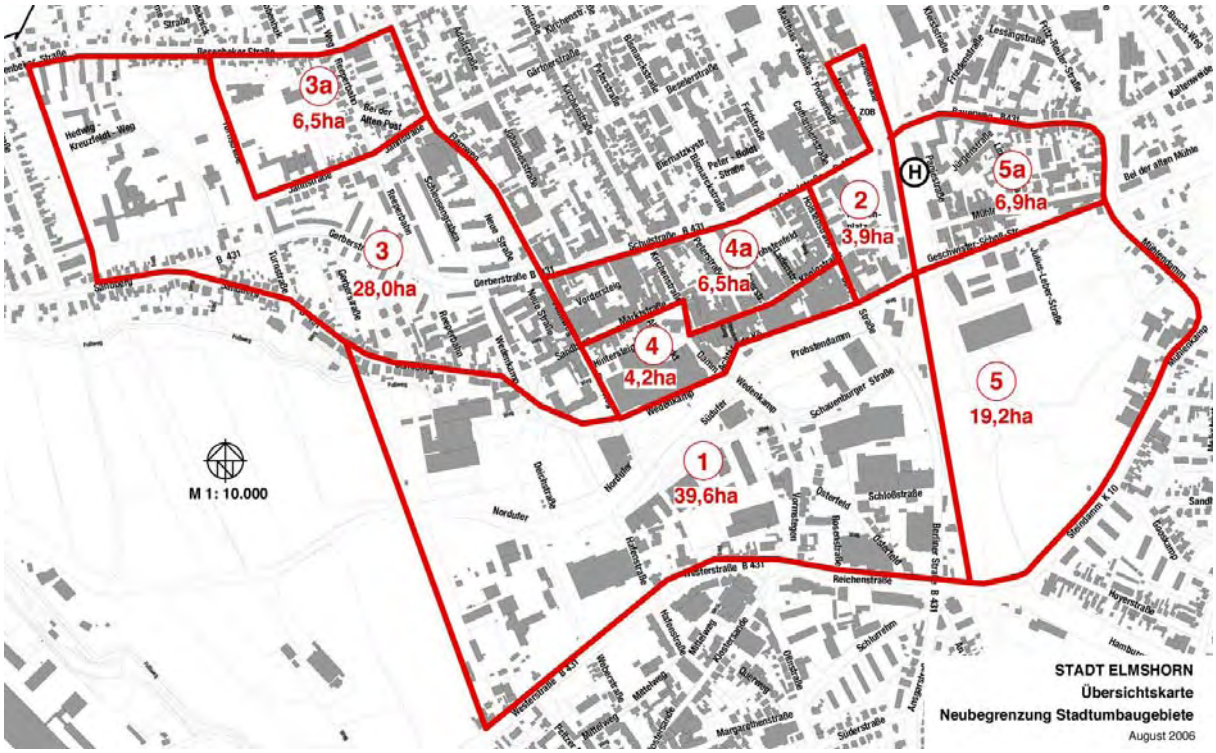
(Leitbildthemen) Familie, Bildung, Freizeit, Sport, Soziales, Gesundheit, Wirtschaft und Arbeitsmarkt. Die Analyseergebnisse und daraus abgeleitete Empfehlungen wurden in vier Workshops mit Politik, Verwaltung und thematisch betroffenen Akteuren der Stadt diskutiert und konkretisiert. Die Ergebnisse wurden einerseits in die analytischen und konzeptionellen Aussagen zu den Stadtumbaugebieten integriert und andererseits zu einem gesonderten Katalog mit Empfehlungen für flankierende Maßnahmen verdichtet.

Arbeitsplan Innenstadt

Teilbericht G
- Workshop Sport, Gesundheit, Soziales 08.03.06
- Workshop Kultur, Freizeit, Bildung 10.03.06
- Workshop Wirtschaft 03.05.06.
- Workshop Familie 17.05.06

(Protokolle Anlagen 2a-d)

2. Empfehlungen für die Abgrenzung der Stadtumbaugebiete



Auf der Basis der gutachterlichen Analysen und unter Beachtung der Diskussionen zwischen Stadt und Gutachterteam und in der ISEK-Steuerungsgruppe wurden die Stadtumbaugebiete wie nachfolgend beschrieben definiert.

Durch die Abgrenzung der Umbaugebiete ergeben sich an den Nahtstellen zwangsläufig funktionale Überschneidungen. Hier wurde im Laufe des ISEK-Prozesses - insbesondere auch durch die vertiefende verkehrliche und städtebauliche Untersuchung, die sich auf den Innenstadtring konzentrierte und den Bahnhofsbereich mit einbezog - sehr deutlich, dass einzelne Maßnahmen in einem Teilumbaugebiet auch erhebliche Konsequenzen und Chancen in den benachbarten Gebieten auslösen. Dieser integrierte Ansatz führte im Laufe des Prozesses auch dazu, dass die Gebiete erweitert wurden. Hier sind besonders die Gebiete 5 und 5a zu nennen.

2.1. Bereich 1 „Erweiterte Innenstadt“

Zentrales Umbaugebiet mit gravierenden Funktionsdefiziten

Der Bereich 1 „Erweiterte Innenstadt“ wurde bereits mit dem erfolgreichen Antrag auf Aufnahme in das Programm Stadtumbau West als das Stadtgebiet thematisiert, in dem die wichtigsten Umbaubedarfe erwartet wurden. Diese Einschätzung hat sich bei der Erarbeitung des ISEK vollinhaltlich bestätigt.

In diesem Gebiet sind bereits heute gravierende Funktionsdefizite – sowohl im gesamten Krückauufer und Hafenbereich als auch im Quartier Vormstegen - zu konstatieren, die sich mit der Verlagerung des ansässigen Gewerbes dramatisch verschärfen werden.

Zugleich größtes innerstädtisches Entwicklungspotenzial

Zugleich ist dieser Bereich DAS Potenzial für eine zukunftsfähige Innenstadtentwicklung in Elmshorn. Wasser in der Stadt ist in vielen Städten heute einer der wichtigsten Anziehungspunkte und Imagefaktoren. Dabei werden die früher meist gewerblich genutzten, „rückseitig“ gelegenen Gewässer aktiv ins Blickfeld geholt und gestaltet. In Elmshorn steht dieser Prozess noch weitgehend bevor. Die Krückau und ihre Ufer sind mindergenutzt, kaum gestaltet und städtebaulich nicht integriert.

Inwertsetzung der Wasserlage

Arbeitsskizze Vormstegen

Bei dem Quartier Vormstegen (zwischen Buttermarkt, Berliner Straße, Reichenstraße und Vomstegen) handelt es sich um einen Bereich, der traditionell in bester Innenstadtlage gewerblich genutzt und durch den Kibek-Turm, einem echten Elmshorner „Wahrzeichen“, geprägt wird. Da aktuell sehr wesentliche Teile des gewerblichen Bestandes einschließlich des Teppichhauses Kibek aus diesem Bereich verlagert werden, stehen in erheblichem Umfange bisher gewerblich genutzte Flächen zur Nachnutzung. Damit sind für dieses Gebiet in erheblichem Ausmaße Verluste der bisherigen städtischen Funktionalität festzustellen. Ein Ersatz durch neue gewerbliche Nutzungen in größerem Umfang ist eher unrealistisch und aus Sicht aller Diskussionen während des ISEK-Prozesses auch nicht sinnvoll. Es wird darum gehen, eine zukunftsfähige Mischnutzung unterschiedlicher Wohnformen und Dienstleistungen auszubilden. Damit stellt sich eine große Herausforderung für eine sehr anspruchsvolle Stadtumbauaufgabe.

Zukunftsfähige Mischnutzung für das Quartier Vormstegen

Hinweis: Zur Konkretisierung der Planungsziele für dieses Quartier wird am 19. Oktober 2006 ein Werkstattgespräch mit betroffenen Grundeigentümern durchgeführt.

Diese Bewertung wurde auch in der Zukunftswerkstatt mit Professor T. Sieverts und in der ISEK-Steuerungsgruppe geteilt. Die Nutzung dieses Potenzials setzt ein verbindliches Gesamtkonzept voraus. Einzelmaßnahmen müssen unbedingt vermieden werden. Eine Veränderungssperre ist nicht stark genug, um dies zu gewährleisten. Es ist deshalb erforderlich, für dieses Gebiet förmlich als Stadtumbaugebiet festzulegen und als städtebauliches Entwicklungsgebiet / Sanierungsgebiet vorzusehen sowie umgehend dafür vorbereitende Untersuchungen und die Erarbeitung eines Rahmenplanes zu veranlassen.

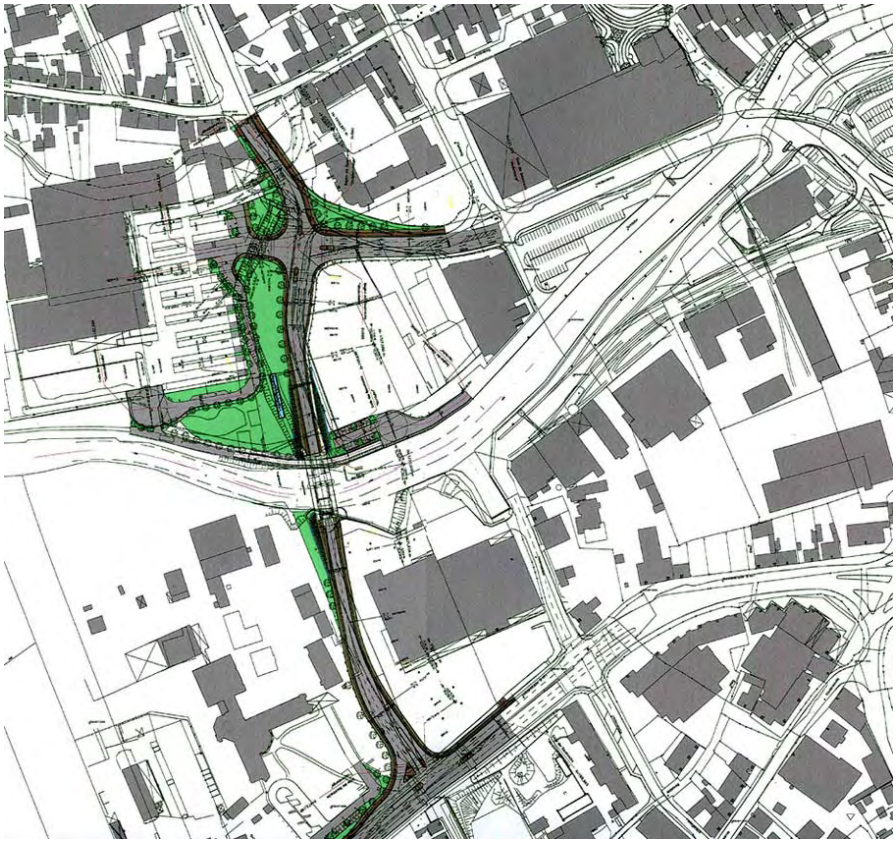
Protokoll Anlage 2c

Gesamtkonzept statt Einzelmaßnahmen. Deshalb: vorbereitende Untersuchungen nach dem Städtebaurecht

„Hafenspange“
Verkehrsführung und ruhender Verkehr in der Innenstadt

Die Aufwertung der Innenstadt steht in enger Wechselbeziehung zu der Verbesserung der Verkehrssituation. Deshalb ist die Realisierung der Hafenspange und die damit notwendig verbundene Optimierung der Verkehrsführung und die Ordnung des ruhenden Verkehrs integraler Bestandteil aller (teilräumlichen) Umbaukonzepte.

Hafenspange als Grundbedingung des Stadtumbaus



Planung Hafenspange
Arbeitsstand Mai 2006
Ingenieurplanungsgemeinschaft Böger+Jäckle, Klütz & Collegen GmbH

Hinweis: Die Begleitung der bereits in Planung befindlichen Hafenspange durch vertiefende verkehrliche Untersuchungen zur Optimierung ihrer städtebaulichen Funktion wurden deshalb

bereits parallel zum ISEK mit Förderung aus dem Programm Stadtumbau West aufgenommen. Die integrierte, verkehrliche und städtebauliche Untersuchung und die damit verbundenen, belastbaren Ergebnisse wirken sich auf alle Stadtumbaugebiete aus.

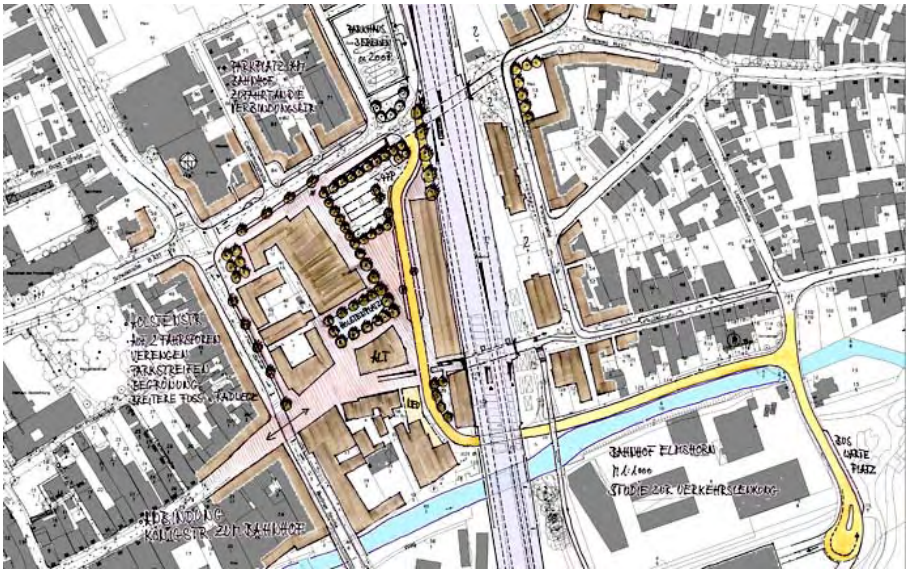
Vgl. Teilbericht D

2.2 Bereich 2 „Bahnhof und Bahnhofsumfeld“

Der Bahnhof Elmshorn liegt in zentraler Stadtlage und bildet räumlich das „Portal“ der Innenstadt. Dieser exponierten Lagesituation werden weder das Bahnhofsgebäude noch der Bahnhofsvorplatz und der ihn begrenzende Gebäudebestand gerecht. Es mangelt an Orientierungsmerkmalen, attraktiven gestalterischen Elementen und qualitativen Nutzungen. Die Verkehrssituation und Verkehrsführung ist für ÖPNV, motorisierten Individualverkehr und Fußgängerverkehr gleichermaßen unbefriedigend und behindert die Funktionalität dieses zentralen Bereiches. Ziel ist ein Konzept, das

Unzulängliche städtebauliche Integration und unverträgliche Verkehrsführung

- eine leistungsfähige und städtebaulich verträgliche Verkehrsführung herstellt,
- Bahnhof und Bahnhofsvorplatz funktional und gestalterisch (einschließlich Möblierung, Begrünung) als zentralen öffentlichen Raum und Eingangsportal zur Innenstadt mit guten Orientierungs- und Kommunikationsfähigkeiten ausbildet und
- für die umstehenden Gebäude (notfalls durch Abriss und Ersatz) qualitative Nutzungen möglich macht.



Studie Verkehrslenkung Bahnhof

Erste Konzeptansätze wurden im Rahmen des ISEK und der vertiefenden Verkehrsuntersuchung entwickelt und in einem Werkstattgespräch am 28. August 2006 mit den relevanten Ak-

teuren erörtert. Die Grundzüge einer Umgestaltung des Bahnhofsgeländes werden im Kap. 4.2 dargestellt.

Konzeptskizzsen sind im Teilbericht F abgebildet

2.3 Bereich 3 „Schleusengraben, Gerberstraße, Reeperbahn und Bereich um das Haus Elbmarschen“

Protokoll Anlage 2b

Dieses Gebiet drängt sich für Stadtumbaumaßnahmen auf, da

- schon sehr kurzfristig erhebliche Strukturveränderungen der städtischen Funktion anstehen,
- flankierende städtische Maßnahmen zu den Maßnahmen der Wohnungsbaugesellschaften für die Funktionsverbesserung des Gebietes sowohl notwendig als auch kurzfristig realisierbar sind und
- Stadtumbaumaßnahmen in diesem Gebiet eine Signalwirkung für die gesamte „Erweiterte Innenstadt“ haben können.

Eine Chance für Umbaumaßnahmen und PPP mit Vorbildwirkung

Das Schwerpunktgebiet liegt innenstadtnah im Stadtteil Sandberg/Flamweg und umfasst eine Fläche von ca. 28 ha. Das Gebiet wurde im überwiegenden Teil in den 1950er Jahren erbaut. Der Wohnungsbestand umfasst knapp 400 WE und ist überwiegend im Besitz von drei Wohnungsbaugesellschaften. Die dreigeschossigen Wohngebäude verfügen über einen geringen Ausstattungsgrad, sind energetisch unterdurchschnittlich zu bewerten und haben Wohnungsgrößen, die der veränderten Nachfrage und den veränderten Haushaltsgrößen nicht mehr entsprechen.

Dringend sanierungsbedürftiger Wohnungszustand und öffentliche Infrastruktur

Die verkehrliche, technische und soziale Infrastruktur (insbesondere Friedrich-Ebert-Schule, Kindergärten, Sportplätze) sowie die gesamte Freiraumgestaltung bedarf ebenso dringend der Erneuerung.

Teilräumliches Konzept siehe im Teilbericht F

Die Wohnungsbaugesellschaften (Neue Lübecker, Adlerhorst, GeWoGe) haben sich deshalb zum weitgehenden Abriss und Neubau entschlossen. Die Wohnungen werden aktuell leergezogen, Vorentwürfe für die Neubebauung liegen vor.

In diesem Gebiet geht es deshalb darum,

- die vorliegenden, sehr hochwertigen, aber noch isolierten Planungen der drei Wohnungsbaugesellschaften zu einem Gesamtkonzept zu verbinden,
- zeitgleich die Freiraumgestaltung und Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur in Abstimmung mit den privaten Wohnungsbaumaßnahmen zu realisieren.

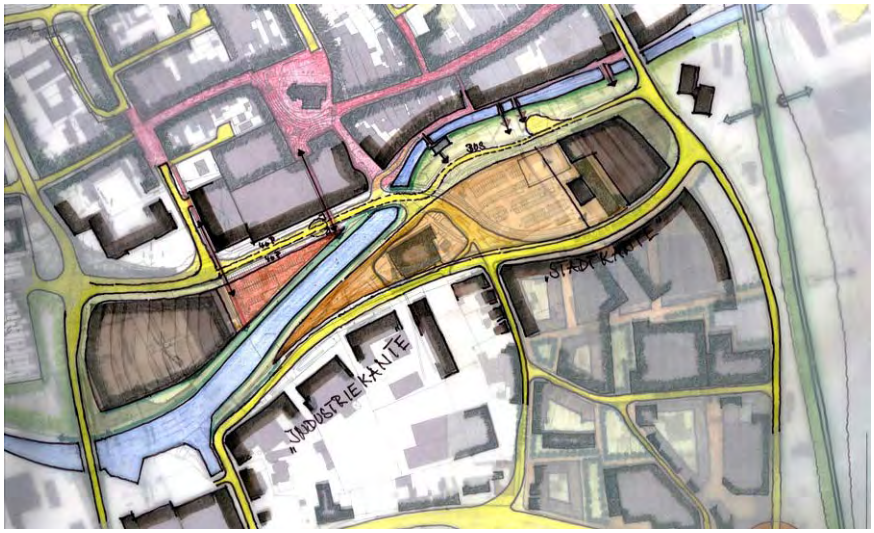
Hinweis: Auch zur Konkretisierung der Planungsziele in diesem Gebiet und zur Gewährleistung eines zukunftsfähigen Gesamtkonzeptes wurde eine eigene Planerwerkstatt am 20. Juni 2006 durchgeführt.

Gesamtkonzept einschließlich Freiraumgestaltung und Verkehrsinfrastruktur nötig

Das nordwestliche Teilgebiet des Bereiches 3 weist zwar aktuell keine derart gravierende Funktionsdefizite auf, verfügt jedoch mit dem städtischen Altenwohn- und Pflegeheim „Haus Elbmarsch“ und mit dem Areal des Schützenplatzes über zwei Einrichtungen, die eine hohe funktionale und soziale Bedeutung haben und für die mittelfristig über neue verträglichere Standorte nachzudenken ist, wodurch den bisherigen Standorten bedeutsame Flächenpotenziale für die anderweitige Nutzung zur Verfügung ständen.

Protokoll Anlage 2a

2.4 Bereich 4 „Nordufer Krückau“



Arbeitsskizze Krückau-Ufer (Teilbericht F)

Alle Analysen des Schwerpunktgebietes Erweiterte Innenstadt machen deutlich, dass in einer umfassenden Neugestaltung und Inwertsetzung der Uferbereiche der Krückau das bedeutsamste Potenzial für die Attraktivitäts- und Funktionsverbesserung der Innenstadt – insbesondere hinsichtlich ihrer Freiraum-

und Aufenthaltsqualitäten liegt. Diese Einschätzung wurde auch bei der Leitbilddiskussion für die Innenstadt Elmshorn mit Prof. T. Sieverts vollinhaltlich bestätigt.

Nord- und Südufer Krückau als Einheit behandeln

Eine Begrenzung der konzeptionellen Überlegungen auf das Südufer würde dabei einen Konzeptansatz mit den notwendigen Bezügen zu den zentralen Innenstadtbereichen (Achse Bahnhof-Königstraße-Karstadt) geradezu konterkarieren. Deshalb musste der Bereich 4 in die analytischen und konzeptionellen Umbauüberlegungen voll einbezogen werden.

2.5 Bereich 5 „Querung Bahntrasse / Steindammwiesen“

Die städtebauliche Analyse der Innenstadt aus gesamtstädtischem Blickwinkel und unter Einbeziehung der umwelt- und naturschutzfachlichen Aspekte zeigt, dass die Erweiterte Innenstadt durch die Bahntrasse weitgehend von dem östlichen Stadtgebiet abgeschnitten ist und dass dadurch die Entwicklung der Freiraumbezüge schwerwiegend beeinträchtigt wird. Diese Problemstellung gewinnt bei einer Aufwertung des Stadtteils Vormstegen ein noch stärkeres Gewicht. Deshalb wurde im Rahmen der ISEK-Erarbeitung eine zusätzliche Querung der Bahntrasse zur besseren Anbindung des Krückauparkes und der Steindammwiesen frühzeitig in die konzeptionellen Überlegungen aufgenommen.

West - Ost - Barriere Bahntrasse muss aufgebrochen werden

Weitere Analysen – insbesondere zu den Freizeitqualitäten der Stadt – zeigen, dass die Freizeit- und Freiraumareale östlich der Bahntrasse und hier insbesondere die Steindammwiesen zwar ein sehr gutes Potenzial bilden , andererseits aber der gestalterische Zustand und die infrastrukturelle Ausstellung nicht mehr zeitgerecht ist. Hier können mit vergleichsweise geringem Aufwand sehr gute Effekte zur Funktionsverbesserung erreicht werden.

Steindammpark als größter innerstädtischer Grünbereich ist mindergenutzt und isoliert

Außerdem bietet sich die realistische Möglichkeit einer mittelfristigen Verlagerung des Gewerbebetriebes Holz-Junge. Dadurch ständen Entwicklungsflächen für Wohnen und Dienstleistung mit bester Anbindung an den Bahnhof und die Innenstadt zur Verfügung.

Diese Analyseergebnisse sind Grund, den Bereich 5 in das Stadtumbaugebiet zu integrieren.

2.6 Bereiche 3a, 4a und 5a

Diese Bereiche sind <u>nicht</u> Teil des vorgeschlagenen Stadtumbaugebietes. Sie sind aber wegen der gegebenen Verflechtungsbeziehungen mit den Schwerpunktgebieten in die Analysen zur Erstellung des Umbaukonzeptes einzubeziehen.

Insbesondere im Bereich 4a ergeben sich erhebliche Wechselwirkungen und Synergien für die Funktionalität der Erweiterten Innenstadt.

Dies trifft auch auf den Bereich 5a zu. Im Zusammenhang mit der Analyse des Bahnhofes und Bahnhofumfeldes wurde deutlich, dass die gestörte Funktionalität nicht nur in der mangelnden Anbindung an die Innenstadt in westlicher Richtung zu suchen ist. Das östlich des Bahnhofes gelegene Stadtquartier hat sich aus der historischen, zentralen Lage, durch den zerschneidenden und die Straßenfunktion aufhebenden Bahnkörper, in eine Randlage entwickelt. Dieses Gebiet verdient es, aufgrund seiner lebendigen und kleinteiligen Mischstrukturen, ebenfalls stärker in den Focus der Stadterneuerung zu kommen.

3. Leitziele der Stadtentwicklung

3.1 Sicherung und Ausbau der Position als einer der bedeutsamsten Wirtschaftsstandorte im Umland Hamburgs

Elmshorn verfügt derzeit über eine gute Wirtschaftsstruktur mit einer zukunftsfähigen Mischung von Großbetrieben und mittelständischen Betrieben sowie insbesondere fest mit der Stadt verbundenen (Familien-) Unternehmen. Diese Struktur muss gesichert und ausgebaut werden. Dazu müssen neben einer auf die Bestandspflege fokussierten Wirtschaftsförderung vor allem auch die weichen Standortfaktoren verbessert werden, um Elmshorns Attraktivität für qualifizierte Arbeitnehmer weiter zu verbessern.

3.2 Verbesserung der Arbeitsmarktsituation

Elmshorn weist eine überdurchschnittlich positive Arbeitsplatzentwicklung, aber dennoch eine (zu) hohe Arbeitslosenquote aus. Deshalb sollen die Qualifizierung des Wohnungsbestandes und der Wohnumfeldqualitäten sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Familienfreundlichkeit und in den Bereichen Bildung und Ausbildung darauf hinwirken, dass Wohn-, Lebens- und Arbeitsstandort noch passfähiger werden.

Positive Dynamik für die Stadt nutzen

3.3 Sicherung und Stärkung der Funktion als Einzelhandelsstandort

Der Einzelhandel ist für Elmshorn als Mittelzentrum und für die Vitalität der Innenstadt von zentraler Bedeutung. Die Situation gerade in der Innenstadt ist aber im Hinblick auf die aktuell geringe Erlebnisqualität, die starke Konkurrenz im Gewerbegebiet Grauer Esel sowie die fehlende Inwertsetzung der Funktion als Verkehrsknotenpunkt (Bahnhof) sehr sensibel. Deshalb müssen alle weiteren Ansiedlungen im Rahmen eines abgestimmten Gesamtkonzeptes getroffen werden und in der Innenstadt durch eine Verbesserung der Erlebnisqualität und der Verkehrssituation flankiert werden.

Sensible Situation erfordert Gesamtkonzept

3.4 Optimierung der innerstädtischen Verkehrssituation

Elmshorn ist verkehrlich sehr gut angebunden und ein bedeutsamer Verkehrsknotenpunkt für die Metropolregion Hamburg und das Land Schleswig-Holstein. Dagegen ist die innerstädtische Verkehrssituation mit einer hohen (Durchgangs-)Verkehrsbelastung der Innenstadt, unübersichtlicher Einbahnstraßenregelung und schlecht geordnetem stehenden Verkehr unbefriedigend.

Innerstädtische Verkehrssituation ist wichtige Stellschraube eines erfolgreichen Umbaues

Alle Maßnahmen des Stadtumbaues sollen deshalb anknüpfend an die verkehrliche Zentralmaßnahme Hafenspange mit Maßnahmen zur Verbesserung des fließenden und ruhenden Verkehrs verbunden werden.

3.5 Inwertsetzung der Qualitäten als Bildungsstandort

Elmshorn verfügt heute bereits über ein breites und hochwertiges Bildungs-, Aus- und Fortbildungsangebot. Diese Qualitäten gewinnen immer größere Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit von Regionen, Städten und Standorten und müssen deshalb mit hoher Priorität gepflegt, mit der Wirtschaftsförderung vernetzt und vor allem auch öffentlich kommuniziert werden.

Die Qualität des Bildungsstandortes ist großes Potenzial

3.6 Aktive Gestaltung des demografischen Wandels, Schaffung familien- und jugendfreundlicher Rahmenbedingungen

Elmshorn verfügt über eine vergleichsweise noch gute demografische Struktur und gehört zum Typ der stabilen Mittelstädte. Ein erfolgreiches Bestehen im zunehmenden Standortwettbewerb erfordert jedoch deutliche Anstrengungen zur Erhöhung der Attraktivität für Familien mit Kindern und für Jugendliche. Deshalb war das The-

Familien- und Jugendfreundlichkeit entscheiden über Zukunftsfä-

ma Gegenstand eines eigenen Intensiv-Workshops.

higkeit

3.7 Verbesserung der Attraktivität als Wohnstandort

In Elmshorn (und Umland!) gibt es ein breites und differenziertes Wohnangebot mit guter örtlicher und privater Infrastruktur. Entsprechend auch der Aussagen im Wohnraumversorgungskonzept muss dieses Angebot in seiner Attraktivität durch stadtgestalterische Maßnahmen unterstützt und vor allem innerstädtisch durch zielgruppengerechten Um- und Zubau qualifiziert werden. Wichtig ist dabei nicht zuletzt, dass auch einkommensstärkere Familien Angebote finden können. Die Schaffung neuer Wohngebiete außerhalb der Innenstadtlagen soll eng mit den Umlandgemeinden abgestimmt werden.

Wohnungsangebot und Wohnumfeld müssen innerstädtisch qualifiziert werden

3.8 Innenentwicklung als städtebaulicher Leitgedanke für die Gesamtstadt

Die Stärkung der Vitalität und Attraktivität der Innenstadt ist die entscheidende Stellschraube für die Zukunftsfähigkeit Elmshorns insgesamt und für die Lebensqualität aller Einwohner. Die weitere Entwicklung von Siedlungsflächen soll sich auf die Aktivierung von Flächen im Innenbereich konzentrieren. Erhalt, Qualifizierung und Vernetzung von Freiflächen und Grünzügen sollen besondere Beachtung finden.

Vorrang für Innenentwicklung

3.9 Inwertsetzung der naturräumlichen Qualitäten

In Elmshorn sind innerstädtisch und in den Randlagen bedeutsame Grünzüge und Naturräume vorhanden. Diese sollen stärker untereinander und mit den Siedlungsbereichen vernetzt sowie pflegerisch und gestalterisch aufgewertet werden.

Vernetzung Pflege und Gestaltung

3.10 Umgestaltung und Aufwertung der innerstädtischen Wasserlagen entlang der Krückau

Die Krückau und der Hafen sollen das innerstädtische „Gesicht“ Elmshorns mit hoher Aufenthaltsqualität werden. Dieses Leitziel ist eines der herausragenden und einvernehmlichen Ergebnisse des ISEK und wird nachfolgend mit den Umbauzielen für das Schwerpunktgebiet 1 ausführlich spezifiziert.

Krückau zum „Gesicht“ der Stadt entwickeln

3.11 Umgestaltung des Stadtteils Vormstegen mit hochwertiger Mischnutzung

Nachnutzung im Stadtteil Vormstegen als bedeutsamstes Entwicklungspotenzial nutzen

Die Nachnutzung und Umgestaltung des Stadtteils Vormstegen war bereits bei der Antragsstellung zur Aufnahme in das Programm Stadtumbau West eine zentrale Zielsetzung. Die ISEK Analysen und die bereits eingetretene Verlagerung wichtiger Betriebe haben dieses Leitziel weiter untermauert. Zugleich ist deutlich geworden, dass Elmshorn hier über eines seiner bedeutsamsten innerstädtischen Entwicklungspotenziale verfügt. Der Stadtteil Vormstegen soll zu einem hochwertigen mischgenutzten Stadtteil entwickelt werden. Die Spezifizierung dieses Leitziels erfolgt ebenfalls mit der Darstellung der Umbauziele für das Schwerpunktgebiet 1.

3.12. Querung der Bahntrasse und Aufwertung der östlichen Stadtteile, insbesondere der Steindammwiesen

West-Ost-Beziehungen stärken und Steindammwiesen gestalten

Die West-Ost-Beziehungen in der Stadt sind durch die Bahntrasse schwer gestört. Vor allem der Steindammpark als größter innerstädtischer Grünraum ist durch die Barrierewirkung der Bahn isoliert und ohne leistungsfähige Verknüpfung zu den angrenzenden Quartieren. Damit geht der Stadt ein großes Potenzial verloren. Deshalb ist diese Isolation durch eine zusätzliche Bahnquerung zu beheben und parallel eine pflegerische und gestalterische Aufwertung des Parks vorzunehmen.

4. Umbauziele und Umbaumaßnahmen in den Stadtumbaugebieten

4.1 Bereich 1
Erweiterte Innenstadt mit Krückau-Ufer, Hafen, Buttermarkt, Vormstegen

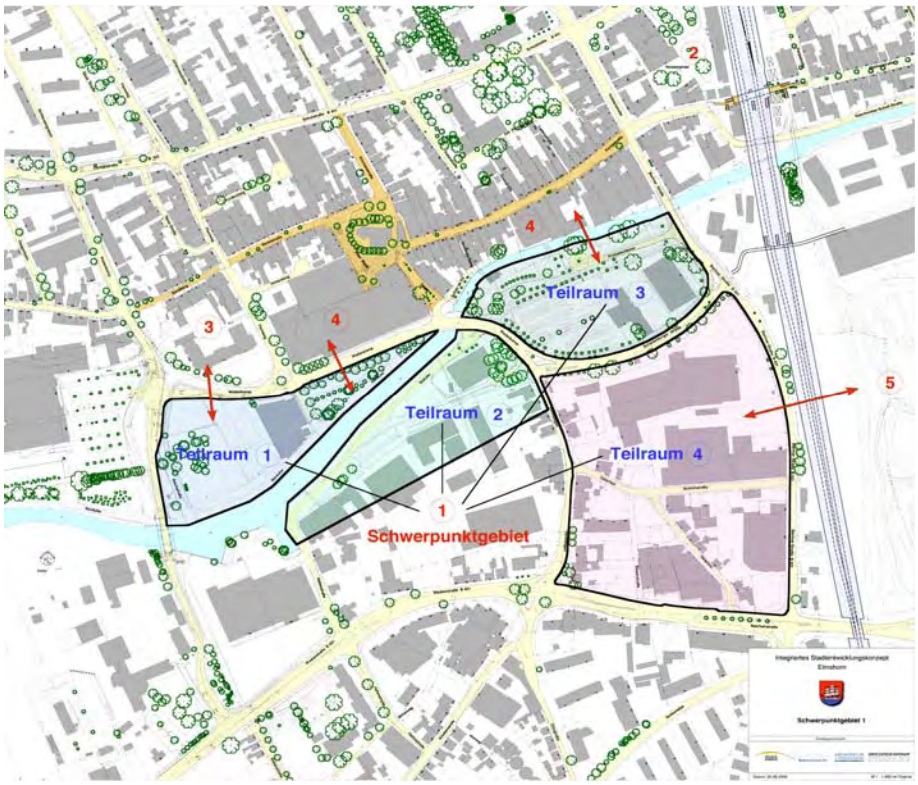
Das Gebiet / Bereich 1 ist gekennzeichnet durch eine Vielzahl von Teilräumen, deren Verflechtung und Ausstrahlung untereinander genauso beachtlich ist wie die Verknüpfung mit den angrenzenden Umbaugebieten 3 und 4 (Innenstadtkante und dem südöstlichen Teil des Gebietes 3).

Siehe hierzu auch die städtebaulichen Vorkonzepte im Teilbericht F

In diesem Schwerpunktgebiet werden die positiven verkehrlichen und städtebaulichen Auswirkungen bei Realisierung der Hafenspange, insbesondere für die Schauenburger Straße und den Wedenkamp, besonders deutlich.
Durch die Herausnahme des Durchgangsverkehrs lassen sich erhebliche Freiflächen durch den Rückbau von Verkehrsflächen gewinnen.

Alle Umbauziele in diesem Teilraum müssen die folgenden Anforderungen erfüllen:

- Verbesserung der Freiraum- und Aufenthaltsqualitäten beidseitig der Krückau und im Bereich des Buttermarktes
- Verdichtung der städtebaulichen Strukturen und Schaffung von Raumkanten



Umbauziele Teilraum 1 – Nordufer, Deichstraße , Wedenkamp:

- Aufwertung des Nordufers durch Beseitigung der ebenerdigen Parkplätze südlich des Wedenkamps zugunsten eines Hafenplatzes
- Optimierung der Anbindung der Südkante der Innenstadt im Bereich Flamweg / Parkhaus Karstadt /CCE
- Rückbau des Wedenkamps (ab Flamweg bis Krückaubrücke) zugunsten von Parkplätzen und Verbleib einer Kommunaltrasse (Bus- und Radverkehr sowie Erschließung der Straße Achter de Kö)
- Abbruch der Parkpalette bzw. Integration der dort vorhandenen Parkplätze in einen gemischt genutzten Gebäudekomplex auf dem Grundstück Deichstraße / Wedenkamp
- Erhöhung der Freiraumqualitäten auf den, durch die Verschwenkung des Wedenkamps, gewonnenen Flächen im Teilgebiet 3, sowie bauliche Ergänzung des Stadtkörpers auf dem Eckgrundstück Sandberg / Wedenkamp
- Rückbau des Flamweges (zwischen Wedenkamp und Gerberstraße; inkl. Knoten mit dem Wedenkamp) und Reduzierung seiner Funktionen auf eine reine Erschließungsstraße zum Parkhaus, Hinter-

steig, Nordersteig, etc.

- Gestalterische Aufwertung des Karstadt-Parkhauses ; Vereinheitlichung der Parkregelungen; Parkhausabfahrt auch über Wedenkamp (Aufhebung Einbahnstraße am südl. Ende des Flamwegs; Umgestaltung des Kreuzungsbereichs)

Empfohlene Maßnahmen

Um die positiven Effekte der Hafenspange voll realisieren zu können, sollte mit dem Rückbau des Wedenkamps möglichst unmittelbar nach der Inbetriebnahme der Hafenspange begonnen werden. Folgende Maßnahmen sind daher prioritär zu ergreifen:

- Erarbeitung eines Verkehrs- und Freiraumplanerischen Gesamtkonzeptes für den Bereich Wedenkamp/Nordufer
- Sofern ein rechtzeitiger Rückbaubeginn nicht realisierbar ist: Konzeption/Umsetzung von kurzfristigen, provisorischen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung des Wedenkamps (prov. Einrichtung von Parkplätzen, Anpassung der benachbarten LSA etc.)

siehe Ausführungen zur Umsetzung der vorgeschlagenen Änderungen des Verkehrsnetzes im Teilbericht D

Die Entwicklung des Eckgrundstücks Deichstraße/Wedenkamp sollte wegen der erforderlichen Grundstückszufahrten (Anlieferung, Stell- und Parkplätze) möglichst parallel erfolgen:

- Investorensuche und Begleitung der baulichen Konzepte mit Integration der in der Parkpalette vorhandenen Stellplätze

Folgende Maßnahmen in Bezug auf den Rückbau des Flamwegs sind gegenüber den beiden vorgenannten Punkten zunächst mit geringerer Priorität zu verfolgen:

- Prüfung der Einbahnstraßenregelung im Flamweg (bzgl. Richtung der Einbahnstraße und möglicher Aufhebung der Einbahnstraße zwischen Knoten Flamweg/Wedenkamp und Karstadt-Parkhaus)
- Erarbeitung eines mit den Eigentümern abgestimmten Umgestaltungskonzepts (Straßenraumentwurf, Kostenermittlung)

Umbauziele Teilraum 2 - Köllnwerke

Die großflächigen Verkehrs- und ehemaligen Gleistrassen des Industrieareals Südufer beinhalten erhebliche

Potentiale für eine Aufwertung der Freiraumnutzung in Bezug auf Aktionsflächen. Bei Erhaltung des industriellen Charakters, der wesentlich zur Identität der Elmshorner Innenstadt beiträgt (Köllnwerke), sind Verbesserungen insbesondere im östlichen Bereich am Wedenkamp erforderlich.

- Neuordnung der Parkplatzflächen auf dem Südufer (Abbruch Parkpalette, Rückbau der Zufahrt aus der Kreuzung Wedenkamp/Schauenburger Straße/Vormstegen) unter Beibehaltung der Stellplatzkapazität
- Rückbau der Verkehrsflächen im Bereich Südufer – Einmündung Wedenkamp
- Wiederherstellung einer einheitlichen, von der Gestaltung her industriell geprägten Freifläche ohne Baulichkeiten und ohne feste Vorgaben, z.B. bzgl. Parkflächen in Abstimmung mit den Kölln-Werken wegen der Zufahrtstore und LKW-Aufstellflächen.
- Schaffung eines multifunktionalen Freiraumes, der durch seine robuste Oberflächengestaltung zur Identität dieses Teilraumes beiträgt.

Siehe hierzu auch die städtebaulichen Vorkonzepte im Teilbericht F und Werkstatt Vormstegen (Protokoll Anlage 2c)

Empfohlene Maßnahmen

- Erarbeitung eines Verkehrs- und Freiraumplanerischen Gesamtkonzeptes

Umbauziele Teilraum 3 - Buttermarkt

Dieser Teilraum ist geprägt durch eine bereits vorhandene Verbindung zwischen der südlichen Innenstadtkante, durch diverse Brücken über die Krückau, mit dem grünen Uferraum am Probstendamm. Die Notwendigkeit eines Großparkplatzes und Flächen für den Wochenmarkt hat sich im Laufe des ISEK-Prozesses herausgestellt und soll beibehalten werden. Entwicklungschancen bestehen durch den möglichen Rückbau des östlichen Wedenkamps sowie der Schauenburger Straße und damit einer Verbesserung der Platzfunktionen bzw. Schaffung weiterer Parkplätze bei gleichzeitiger Aufwertung der Gestaltqualität. Das größte Potenzial bietet sich im östlichen Bereich zwischen Schauenburger Straße, Berliner Straße und Probstendamm. Das Postgebäude mit seinen erheblichen Flächenreserven ermöglicht eine Stadtraumergänzung mit einer gemischt genutzten Gebäudestruktur.

- Rückbau der nicht mehr benötigten Verkehrsflächen

Wedenkamp und teilweise Schauenburger Straße

- Ergänzung und Gestaltverbesserung des Parkplatzangebotes auf dem Buttermarkt
- Umfassende Neugestaltung des Krückau-Ufers als Erlebnisbereich mit einem „River-Walk“ entlang der Krückau und um den Hafen
- Optimierung der Wegebeziehungen von den „Krückaubrücken“ über den Buttermarkt zum Quartier Vormstegen
- Ergänzung des Innenstadtkörpers auf den Potenzialflächen des (ehemaligen) Postgeländes

Empfohlene Maßnahmen

- Erarbeitung eines Verkehrs- und Freiraumplanerischen Gesamtkonzeptes
- Investorensuche und Begleitung der baulichen Konzepte mit Integration oder Freistellen der Markthalle

Umbauziele Teilraum 4 - Vormstegen

Dem Teilraum 4 kommt im Zusammenhang mit der Erweiterung der Innenstadt eine besondere stadträumliche Bedeutung zu. Die Wiederherstellung einer stadtraumwirksamen Kante südlich der Schauenburger Straße ist ein wesentliches Element der Umbauziele in diesem Teilraum. Durch den Wegfall von großflächigen Gewerbenutzungen bietet sich hier die Chance, vorhandene erhaltenswerte Strukturen wie die historischen Industriegebäude an der Schloßstraße, aber auch die kleinteiligeren vorhandenen Gebäude in ein neues hochverdichtetes System von Baulichkeiten und Plätzen einzubinden. Diese neue Struktur bietet sich lagemäßig auch als Ergänzung des Geschäftsbereiches mit innenstadtkompatiblem Einzelhandel an.

- Schaffung einer Stadtraumkante südlich der Schauenburger Straße auch zur Aufnahme von innenstadtkompatiblen Einzelhandelsgroßflächen.
- Verbindung des gesamten Quartiers Vormstegen mit dem Buttermarkt und der Innenstadt über ein System von Wegen und Plätzen. Diese Wegebeziehungen bilden sowohl innerhalb des Quartiers Vormstegen mit der Schloßstraße, Osterfeld und Rosenstraße die Basis für die Vitalisierung des Gebietes, sowie auch übergeordnet eine wichtige Verbindungsachse zum Teilbereich 5 - Steindammwiesen durch

Unterquerung des Bahnkörpers.

- Erhaltung der Industrie-Architektur und des identitätsstiftenden Kibek-Hochhauses (einfache Kulturdenkmale)
- Abbruch der nicht mehr benötigten Bausubstanz (Eisen Krämer, Teppich-Kibek-Verkaufsräume)
- Schaffung von baulichen Nachverdichtungen in Form von kleinteiligen, gemischt genutzten Strukturen im Innenbereich des Quartiers
- Neuordnung der Verkehrsführung Vormstegen, Schauenburger Straße, Berliner Straße, Reichenstraße (siehe Teilbericht Verkehr)

Empfohlene Maßnahmen

- Aufnahme vorbereitender Untersuchungen nach den Grundsätzen der Städtebauförderung mit dem Ziel der Ausweisung als Sanierungs- oder Entwicklungsgebiet
- Erarbeiten eines städtebaulichen Rahmenplanes
- Überprüfung der Einbahnstraßenregelungen im Vormstegen und der Berliner Straße (insb. notwendige Umbauten an den Kreuzungen mit der Reichenstraße, Fahrbahnbreite und Führung des Radverkehrs im Vormstegen)

4.2 Bereich 2
Bahnhof und Bahnhofsumfeld

Umbauziele

Der Bahnhof Elmshorn und sein Umfeld weisen eine Reihe von städtebaulichen und verkehrlich-funktionalen Defiziten auf. Insbesondere die für alle Verkehrsträger unbefriedigende Verkehrsführung und Verkehrssituation führen dazu, dass der Bahnhof weder seiner Funktion als „Portal“ für die Innenstadt noch seiner Funktion als verkehrlicher Verknüpfungspunkt gerecht wird. Eine Umgestaltung von Bahnhof und Bahnhofsumfeld setzt daher eine tragfähige Verkehrslösung voraus, die für alle Verkehrsträger (Straßenverkehr, Bus, zu Fuß, Rad) die Erschließung und gegenseitige Verknüpfung verbessert.

Siehe hierzu auch die städtebaulichen Vorkonzepte im Teilbericht F und Werkstatt Bahnhof (Protokoll Anlage 2b)

- Veränderung der Straßenführung: Führung des Kraftfahrzeugverkehrs vom Tunnel Geschwister

Scholl Str. kommend parallel zur Bahntrasse über den Holstenplatz bis zur Schulstraße

- Umwandlung der östlichen Königstraße in eine Fußgängerachse zur Innenstadt – gestalterische Umsetzung durch veränderte Fahrbahnoberfläche im Knoten Königstraße/Holstenstraße
- Verlängerung des südlichen Fußgängerunterführung (Bahnsteigtunnel) unter der neuen, parallel zur Bahntrasse verlaufenden Straße und damit Verschiebung der Rampe in der Königstraße in Richtung Westen
- Führung der neuen Straßen an der nördlichen Seite des Holstenplatzes zwischen der Rampe des nördlichen Fuß-/Radtunnels und den Bahnanlagen; damit Auflösung des Konfliktpunktes zwischen Fuß-/ Radverkehr und Kfz-Verkehr an der Parkplatzzufahrt des Bahnhofsvorplatzes
- Verbesserte Verknüpfung des ÖPNV durch Bündelung der Haltestellen des Stadtbus- und Regionalbusverkehrs auf dem Bahnhofsvorplatz
- Schaffung einer klaren und konfliktfreien Fußgängerverbindung zwischen Bushaltestellen und Bahnsteigen durch direkte Abgänge von den Haltestellenbereichen in die (verlängerte) südliche Fußgängerunterführung
- Neue Warteflächen und Wendemöglichkeit für den Regionalbusverkehr im Bereich der östlich der Bahn gelegenen P+R-Anlage bzw. alternativ – bei Problemen mit dem Lichtraumprofil der Bahnunterführung – Nutzung der Königstraße als Sonderausfahrt und neue Warteflächen im Bereich des ZOB/Parallelstraße
- Verbesserung der Stellplatzsituation für den nordöstlichen Innenstadtbereich sowie für P+R-Nutzer durch Umnutzung des ZOB für ein neues Parkhaus
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Erreichbarkeit in der Holstenstraße durch Rückbau der Abbiegespuren in die Königstraße und Schaffung zusätzlicher Stellplätze für Kurzzeitparker und Lieferverkehre sowie einer Verbreiterung der Gehwege

Die verkehrliche Umgestaltungsvariante für den Bahnhof und das Bahnhofsumfeld lässt sich *ohne* Abriss des Wohn- und Geschäftshauses auf der nördlichen Seite der Königstraße. realisieren.

Siehe hierzu auch die städtebaulichen Vorkonzepte im Teilbericht F und Werkstatt Schleusengraben (Protokoll Anlage 2a)

Dies bedeutet für die städtebauliche und freiraumplane-

rische Konzeption, dass auf der oben dargestellten Grundlage optimale und realistische Entwicklungspotenziale geschaffen werden können.

Die auf der Werkstatt Bahnhof diskutierten städtebaulichen Studien zeigen verschiedene Entwurfsansätze mit unterschiedlichen hochbaulichen Ausnutzungsgraden.

Alle Umbauziele im Bahnhofsumfeld müssen die folgenden Anforderungen erfüllen:

- Verbesserung der Freiraum- und Aufenthaltsqualitäten mit einer optimierten Anbindung an die Innenstadt über die Königsstraße
- Schaffung von hochbaulichen Ergänzungen, die den Bahnhof „sichtbar“ machen und so den Stadteingang markieren.

Empfohlene Maßnahmen

- Überprüfung und Konkretisierung der vorgeschlagenen Verkehrsneuordnung durch eine verkehrlich-technischen Machbarkeitsstudie mit Kostenschätzung (insb. hinsichtlich der Führung des Regionalbusverkehrs, Auswirkungen auf die Fahrpläne, Einbeziehung LSA-Bevorrechtigung)
- Fortsetzung von Gesprächen, unter Federführung der Stadt, mit betroffenen Eigentümern, der DB und den Verkehrsbetrieben, mit dem Ziel die hochbaulichen Entwicklungsmöglichkeiten (Bahnhofsgebäude mit ergänzenden Nutzungen wie z.B. Läden, Praxen, Büros, Wohnungen) zu fördern, zusätzliche Investoren zu finden und Finanzierungsmodelle zu entwickeln
- Nach der Inbetriebnahme der Hafenspange: Umsetzung erster kurzfristig wirksamer, verkehrsberuhigender Maßnahmen in der Holstenstraße (zw. Königstraße u. Schulstraße) zur Maximierung der Verlagerungen auf die Hafenspange (insb. Anpassung der beiden LSA)

4.3 Bereich 3
Schleusengraben, Reeperbahn

Der Stadtumbau in diesem Gebiet wurde bereits während der Erarbeitung des ISEK eingeleitet und ist geprägt durch ein paralleles Vorgehen dreier Wohnungsbaugesellschaften (Adlerhorst, Neue Lübecker, GeWo-

Ge) hinsichtlich der umfassenden Erneuerung des Wohnungsbestandes und der Verbesserung der Wohnumfeldqualität und der Stadt hinsichtlich der Erneuerung der öffentlichen Infrastruktur und der damit verbundenen Optimierung der vom Fahrverkehr abgesetzten Wegevervindungen.

Die Erneuerung dieser quartiersübergreifenden Achsen dient damit auch der Verbindung benachbarter Stadtteile, sowohl in Nord-Süd-, wie auch in Ost-West-Richtung

Zur Abstimmung der Umbauziele und der geeigneten Maßnahmen wurde am 20. Juni 2006 eine Planerwerkstatt durchgeführt.

Hinweis: Das Umbaugebiet 3 grenzt mit seinem südöstlichen Teilen an die Gebiete 1 und 4. Die dortigen (Teil) Ziele stehen im Zusammenhang mit der Hafenspange/Wedenkamp und sind unter Ziffer 4.1 benannt.

Umbauziele

- Übergreifende Zielsetzung ist die Gewährleistung eines abgestimmten Gesamtkonzeptes zur Ausbildung eines innenstadtnahen Quartiers mit hoher Wohn- und Wohnumfeldqualität.
- Die Um- und Neubaumaßnahmen der drei Wohnungsbaugesellschaften sollen so aufeinander abgestimmt werden, dass sie sich städtebaulich und funktional zu einem hochwertigengemeinsamen Quartier ergänzen.
- Neuordnung der Verkehrsinfrastruktur:
  - Wiederherstellung des Zweirichtungsverkehrs auf der Gerberstraße zwischen Einmündung Wedenkamp bis Kreuzung Flamweg / Schulstraße
  - Rückbau der Straße Schleusengraben zu einer „halböffentlichen“ Quartiersachse zwischen der Einmündung Wedenstraße und dem „Wasserturmplatz“ für Fußgänger und Radfahrer
  - Verkehrsberuhigende Umgestaltung der Straße Reeperbahn zwischen Gerberstraße und Jahnstraße als Mischverkehrsfläche in Zweirichtungsverkehr mit beidseitigen Parkplätzen
  - Schaffung des „Wasserturmplatzes" durch Rückbau der Jahnstraße im Bereich Einmündung Flamweg, unter Einbeziehung der Anbindung Schleusengraben und der Straße Bei der

Alten Post.

- Sicherung der Schulwege zur Friedrich-Ebert-Schule auf der Jahnstraße.
- Herstellung, bzw. Verbesserung der in Teilen vorhandenen Ost-West-Achse als Fuß- und Radweg zur Anbindung der östlich gelegenen Schulen (Bismarkgymnasium, Realschule Probstenfeld) und der VHS (über Flamweg, Johannesstraße, Kirchenstraße und Peterstraße).
- Verbindung der Umbaumaßnahmen mit einem Freiraumkonzept, das die Bedürfnisse der Wohnungsbaugesellschaften mit dem Ziel möglichst großer Durchlässigkeit und vor allem auch West-Ost-Querungen zusammenführt.
- Verbesserung der Nahversorgung durch Reaktivierung der zwei leer stehenden Discounter am Flamweg und Erhalt/Förderung des kleinteiligen Einzelhandels an der Gerberstraße/Schulstraße.

Empfohlene Maßnahmen

Hinweis: Die Maßnahmen (verkehrliche Untersuchungen, Freiraumplanung, Zusammenführung der Konzepte der Wohnungsbaugesellschaften) sind überwiegend bereits erfolgt bzw. eingeleitet / beauftragt.

- Analyse der Verkehrssituation und Ableitung konkreter Umbauvorschläge
- Vorbereitende Freiraumplanung
- Städtebauliche Skizze zur gemeinsamen Optimierung der Baumaßnahmen der Wohnungsbaugesellschaften unter Einbeziehung der verkehrs- und freiraumplanerischen Zielsetzungen
- Durchführungsplanung für die verkehrlichen Maßnahmen und die Freiraumgestaltung
- Erste Baumaßnahmen

4.4 Bereich 4
Nordufer Krückau

In diesem Gebiet geht es vor allem um die Verzahnung mit den Umbaumaßnahmen in den Schwerpunktgebieten 1 und 2. Umbauziele und vor allem verkehrliche und städtebauliche Umbaumaßnahmen sind dabei weitgehend deckungsgleich. Die „Südseite“ profitiert „automa-

tisch“ von den Maßnahmen in den angrenzenden Gebieten.

Besondere Bedeutung haben die folgenden

Umbauziele

- Sicherung der Königstraße als innerstädtischer Hauptgeschäftsbereich (1a Lage) durch Verhinderung von neuen „Einkaufsatelliten“ am Stadtrand.
- Verbesserung der Verzahnung zwischen Nord- und Südufer durch zusätzliche attraktive Nord-Süd-Wegeverbindungen (mit Verkehrsberuhigung Wedenkamp)
- Verbesserung der Lagesituation zu Bahnhof und Holstenplatz durch Umgestaltung der östlichen Königstraße zur Fußgängerzone gemäß Konzept für Schwerpunktgebiet 2
- Mittel- bis langfristig: Umbau und Misch-Nachnutzung (z.B. ehem. Fernmeldeamt) und Gestaltverbesserunng des „rückwärtigen“ Gebäudebestandes am Nordufer zwischen Damm und Berliner Straße .
- Gestaltverbesserung des CCE-Gebäudes und des Parkhauses, insbesondere im Erdgeschoss (Läden/Passage) und „Öffnung“ zum Hafen

4.5 Bereich 5

Querung Bahntrasse und Steindammwiesen

Die Steindammwiesen sind eines der wichtigsten Freizeitpotentiale und damit ein herausragender „weicher“ Standortfaktor für Elmshorn, wenn die bestehende Barriere Bahntrasse aufgebrochen würde. Diese Überlegung erhält auch dadurch weiteres Gewicht, dass mittelfristig das unmittelbar angrenzende Areal „Holz-Junge“ für die Stadtentwicklung nutzbar werden könnte.

Umbauziele

- Zusätzliche Querungen der Bahntrasse
  - im Bereich des Krückau-Südufers zwischen Berliner Straße und der Fußgängerbrücke (Parkpalette-Bahnhof) als unmittelbare Anbindung an den neuen Krückau- und Hafenerlebnisbereich
  - aus dem umgestalteten Quartier Vormstegen zwischen Schauenburger- und Schlosstrasse

- Umfassende gestalterische und pflegerische Aufwertung der Steindammwiesen mit Parkqualität
- Einrichtung von „Besuchermagneten“ wie Gastronomie- und Musik- (Event-) Lokalitäten, Sport- und Spielanlagen.

Empfohlene Maßnahmen

- Ingenieur- und Freiraumplanung für eine Unterquerung des Bahndammes aus dem Quartier Vormstegen
- Machbarkeitsstudie und ggfls Durchführungsplanung für eine Unterquerung der Bahnbrücke , eventuell als Steg im/am Krückausüdufer.
- Erstellung und Erstumsetzung eines landschaftsplanerischen Konzeptes inkl. Möblierung (weitere Pflege durch von der Stadt initiierte Arbeitsgemeinschaft)
- künstlerisch wertvolle Gestaltung der Parkeingänge und Beleuchtung (Illumination) des Sees und der Wege
- Errichtung von Jogging-Strecken und Spielplätzen
- Erstellung eines von einem privaten Betreiber zu führenden Gastronomie- und Musikpavillions.

5. Zusammenfassender Maßnahmenplan Städtebauliche Umbaumaßnahmen mit erster Kostenabschätzung (ohne Gewähr)

1. Realisierung der **Hafenspange**

   ➔ Planungskosten (beauftragt)

   ➔ Kosten vertiefende verkehrliche Untersuchung (beauftragt)

2. Erarbeitung eines Verkehrs- und Freiraumplanerischen Konzeptes - für den Bereich **Wedenkamp / Nordufer** Sofern ein rechtzeitiger Rückbaubeginn nicht realisierbar ist: Konzeption/Umsetzung von kurzfristigen, provisorischen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung des Wedenkamps (prov. Einrichtung von Parkplätzen, Anpassung der benachbarten LSA etc.)

   ➔ Planungskosten ca. 200.000,-- €

3. Entwicklung des **Eckgrundstücks Deichstraße / Wedenkamp** (Investorensuche und Begleitung der baulichen Konzepte mit Integration der in der Parkpalette vorhandenen Stellplätze)

4. Erarbeitung eines Verkehrs- und Freiraumplanerischen Gesamtkonzeptes für das **Industrieareal Südufer**

   und

   Erarbeitung eines Verkehrs- und Stadtplanerischen Gesamtkonzeptes „**Buttermarkt“** (Investorensuche und Begleitung der baulichen Konzepte mit Integration oder Freistellen der Markthalle, Verträglichkeitsanalyse Einzelhandel)

   ➔ Planungskosten ca. 200.000,-- €

5. **Vormstegen**

- Aufnahme vorbereitender Untersuchungen nach den Grundsätzen der Städtebauförderung mit dem Ziel der Ausweisung als Sanierungs- oder Entwicklungsgebiet für den Stadtteil Vormstegen

- Erarbeiten eines städtebaulichen Rahmenplanes für das Quartier
- Überprüfung der Einbahnstraßenregelungen im Vormstegen und der Berliner Straße (insb. notwendige Umbauten an den Kreuzungen mit der Reichenstraße, Fahrbahnbreite und Führung des Radverkehrs im Vormstegen)

  ➔ Kosten Rahmenplanung und erste Freiraumkonzepte (Platz- und Straßenraumgestaltung) ca. 225.000,-- €

6. **Bahnhof / Bahnhofsumfeld**

- Überprüfung und Konkretisierung der vorgeschlagenen Verkehrsneuordnung durch eine verkehrlich-technischen Machbarkeitsstudie mit Kostenschätzung (insb. hinsichtlich der Führung des Regionalbusverkehrs, Auswirkungen auf die Fahrpläne, Einbeziehung LSA-Bevorrechtigung)
- Fortsetzung von Gesprächen, unter Federführung der Stadt, mit betroffenen Eigentümern, der DB und den Verkehrsbetrieben, mit dem Ziel die hochbaulichen Entwicklungsmöglichkeiten (Bahnhofsgebäude mit ergänzenden Nutzungen wie z.B. Läden, Praxen, Büros, Wohnungen) zu fördern, zusätzliche Investoren zu finden und Finanzierungsmodelle zu entwickeln
- Nach der Inbetriebnahme der Hafenspange: Umsetzung erster kurzfristig wirksamer, verkehrsberuhigender Maßnahmen in der Holstenstraße (zw. Königstraße u. Schulstraße) zur Maximierung der Verlagerungen auf die Hafenspange (insb. Anpassung der beiden LSA)

  ➔ Ergänzende Untersuchungen und Begleitung ca. 50.000.-- €

  ➔ Umbaumaßnahmen Kosten ca. 5.000.000,-- €

7. **Quartier Schleusengraben / Reeperbahn**

- Analyse der Verkehrssituation und Ableitung konkrete Umbauvorschläge
- Vorbereitende Freiraumplanung
- Städtebauliche Skizze zur gemeinsamen Optimierung der Baumaßnahmen der Wohnungsbaugesellschaften unter Einbeziehung der verkehrs- und frei-

raumplanerischen Zielsetzungen

- Durchführungsplanung für die verkehrlichen Maßnahmen und die Freiraumgestaltung
- Erste Baumaßnahmen

  ➔ Planungskosten ca. 250.000,-- € (teilweise beauftragt)
  ➔ Kosten erste Baumaßnahmen (Freiraum- und Straßengestaltung) ca. 1.250.000,-- €

8. **Steindammwiesen**

- Ingenieur- und Freiraumplanung für eine Unterquerung des Bahndammes aus dem Quartier Vormstegen
- Machbarkeitsstudie, Durchführungsplanung und ggfls. Bau einer Unterquerung der Bahnbrücke, eventuell als Steg im/am Krückau-Südufer
- Erstellung und Erstumsetzung eines landschaftsplanerischen Konzeptes inkl. Möblierung / weitere Pflege durch von der Stadt initiierte Arbeitsgemeinschaft)
- künstlerisch wertvolle Gestaltung der Parkeingänge und Beleuchtung (Illumination) des Sees und der Wege
- Errichtung von Jogging-Strecken und Spielplätzen
- Erstellung eines von einem privaten Betreiber zu führenden Gastronomie- und Musikpavillions
- ➔ Planungskosten ca. 200.000,-- €
- ➔ Bau- und Umsetzungsmaßnahmen ca. 1.000.000,-- €

6. Empfehlungen für flankierende Maßnahmen

Umsetzung eines konsistenten Parkraumkonzepts

Wie die vertiefende Verkehrsuntersuchung gezeigt hat, unterliegen die Parkplätze/Parkhäuser im Innenstadtbereich sehr unterschiedlichen, für den Nutzer nur eingeschränkt nachvollziehbaren Bewirtschaftungsregelungen. Dies führt zu erheblichen Parksuchverkehren zwischen den verschiedenen Parkierungseinrichtungen, zu erheblichen Unterauslastungen einzelner Einrichtungen und einer geringen Akzeptanz/Zufriedenheit, insbesondere bei Innenstadtkunden.

Es wird daher empfohlen:

- Weitgehende Vereinheitlichung der unterschiedliche Bewirtschaftungsformen im zentralen Innenstadtbereich; ggf. Einführung von Sonderregelungen/-tarifen für einzelne Nutzergruppen (z.B. Beschäftigte)
- Umsetzung eines „echten“ Parkleitsystems: mind. einheitliche, statische Wegweisung, d.h. eine *geplante* Führung der Verkehrsteilnehmer

Einzelhandelsstandort – Einkaufsstadt Elmshorn

- Keine weiteren Belastungen für den Handel in der Innenstadt zulassen:
  - Großflächige Betriebe sowie Agglomerationen mit „zentrenrelevanten“ Kernsortimenten nur im Innenstadtbereich. Geprüfte Ausnahmen in siedlungsintegrierten Lagen denkbar.
  - Wahrung des zusammenhängenden innerstädtischen Hauptgeschäftszentrums.

- Sicherung des Nahversorgungsneztes
  - Nahversorgungsrelevante“ Betriebstypen (Lebensmittelmärkte, Drogeriemärkte ab 400 qm) nur noch an siedlungsstrukturell integrierten Standorten
  - Zunächst kein weiteres SBW im Stadtgebiet

- Innenstadtentwicklung auf wenige ausgewählte Bereiche und Angebote mit Verflechtung und Komplementarität zum Hauptgeschäftsbereich (Consumer Elektronics, Sport, Bekleidung) konzentrieren:
  - Südseite Schauenburger Straße in Mischnutzung bei guter Verknüpfung mit Hauptgeschäftsbereich
  - Bahnhof / Holstenplatz nach Umgestaltung mit Chancen zusätzlicher Frequenzinduzierung und Abstrahleffekten auf Holstenstraße, aber nur ohne größere Konkurrenzangebote zur Königstraße
  - Neuentwicklung ehemaliges Fernmeldeamt nach Verfügbarkeit prioritärer Entwicklungsbereich
- Südliches Grundstück Hafenspange / Wedenkamp nicht für EKZ-Nutzung freigeben, da Gefahr der Satellitenbildung besteht und andere Standorte (Buttermarkt) gerade Magnetbetriebe weit wirkungsvoller realisieren können.

Familienfreundliches Elmshorn

- Ausbau und Verbesserung der Kindertagesbetreuung durch
  - Sicherung und Weiterentwicklung verlässlicher Betreuungsstrukturen in den Schulen
  - Ausweitung von Ganztagesangeboten im Elementarbereich
  - Erweiterung des Betreuungsangebotes im Kindergartenbereich z.B. nach dem Modell „Kindergarten für Betriebe“ in Buxtehude
- Förderung von generationenübergreifenden Wohnformen, insbesondere im Stadtteil Vormstegen
- Förderung von Kooperationen zwischen Senioren-/ Pflegeheimen, Schulen und Kindergärten z.B. über die Initiierung gemeinsamer Freizeitgestaltung
- Einrichtung eines internetgestützten Familienportales zur Information über alle Kinder-, Jugend- und Familien-relevanten Angebote.

Seniorenfreundliches Elmshorn

- Förderung seniorengerechter Wohnformen insbesondere im Stadtteil Vormstegen

- Initiierung eines besonderen pilothaften Vermietermanagementes für ältere Mieter in den neuen Wohnanlagen Reeperbahn, Schleusengraben
- Förderung ehrenamtlichen Engagements sowohl zur Betreuung älterer Menschen als auch zur Nutzung des großen Leistungspotenziales mobiler, aktiver älterer Bevölkerungsgruppen (Einrichtung einer Koordinierungsstelle Ehrenamt unter Weiterentwicklung vorhandener Strukturen)
- Kinder- und jugendfreundliches Elmshorn (siehe auch Familienfreundliches Elmshorn
- Einbindung von Jugendangeboten bei der Qualifizierung von Krückaupark und Steindammwiesen
  - Erlebnisspielplätze
  - Bolzplätze, Skaterbahnen
- Integration von Kinder-Erlebnisbereichen bei der Umgestaltung der Krückauuferbereiche und des Hafens
- Förderung der Kooperation von Schulen und (Sport-) Vereinen

Bildungsstandort Elmshorn

- Stärkere Betonung der Qualität als Bildungsstandort im Stadtmarketing
- Erweiterung der bestehenden Praxis- und Berufsorientierung an den Hauptschulen z.B. durch Praxis-AG´s mit ehrenamtlich tätigen, pensionierten Handwerkern
- Sicherung und Weiterentwicklung verlässlicher Betreuungsstrukturen (Siehe auch Familienfreundliches Elmshorn)
- Förderung der Kooperation von Schulen mit der Nordakademie
- Probeweise Einrichtung eines „Runden Tisches“ Schulen und Unternehmen (vor allem auch ausbildender Mittelstand)

Kulturstandort Elmshorn

- Machbarkeitsstudie für Kulturzentrum / Multifunktionseinrichtung in altem Gewerbebestand Vormstegen (z.B. Knecht´sches Gebäude)
- Erarbeitung eines Kulturstadtplanes Elmshorn
- Förderung der Vereinsarbeit

Sportstadt Elmshorn

- Erarbeitung eines umfassenden Sportstätten- und Freizeitentwicklungsplanes

Freizeitqualität in Elmshorn

- Ausweitung des wassergebundenen Angebotes an Krückau und Hafenbereich, z.B. Unterstützung der Ansiedlung von Ruderboot- und Kanuverleih, Liegeplätze für Gastsegler mit angemessener Infrastruktur
- Aufwertung der Erlebnisqualität von Krückaupark und Steindammwiesen durch gestalterische und pflegerische Maßnahmen (siehe auch in Teilbericht A, Abschnitt 4.5, Umbauziele und Maßnahmen Steindammwiesen)

Wirtschaftsfreundliches und wirtschaftlich starkes Elmshorn

- Erstellung und Pflege eines gemeinsamen Internet-Auftrittes des Elmshorner Wirtschaftsstandortes inkl. Kontaktdaten für Arbeitssuchende und ansiedlungswillige Betriebe
- Imagewirkung z.B. durch einen „Warenkorb Made in Elmshorn“ und/oder „Gläserne Produktionsstätten / Tage der Offenen Tür“
- Runder Tisch Wirtschaft (vor allem auch Mittelstand) – Aus- und Weiterbildungseinrichtungen