



STADT UMBAU



Elmshorn, Juli 2007

II A Beschlüsse des Stadtverordneten-Kollegiums vom 12.07.2007

1. Grundsatzbeschluss

Auf der Basis der in den Teilen A I. und B – G vorgelegten Untersuchungen über ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept beschließt das Stadtverordneten-Kollegium den Teil A II. als mittelfristig verbindliche Grundlage für eine nachhaltige Stadtentwicklung und den Stadtumbau in Elmshorn.

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept wird als dynamischer Prozess verstanden. Mindestens einmal jährlich wird über die Ergebnisse und über die Fortschreibung der Ziele und Maßnahmen diskutiert und beschlossen, um sicher zu stellen, dass eine Anpassung an die jeweils bestehenden Realitäten vorgenommen werden kann.

Wenn die Möglichkeit besteht, werden Ergebnisse, die über die eingeleiteten und durchgeführten Maßnahmen erreicht worden sind, quantitativ und qualitativ bewertet.

Die Verwaltung wird gebeten, entsprechende Verfahrensvorschläge im Zuge der Umsetzung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes vorzulegen.

2. Leitziele der Stadtentwicklung

2.1. 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.

2.2. 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.

2.3. Sicherung und Stärkung der Funktion als Einzelhandelsstandort mit differenziertem Angebot

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.

2.4. Optimierung der innerstädtischen Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer

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.

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

Alle Maßnahmen unterstützen das Ziel, die CO₂-Belastung nachhaltig zu vermindern.

2.5. Inwertsetzung der Qualität als Bildungs- und Kulturstandort

Elmshorn verfügt heute bereits über ein breites und hochwertiges Bildungs-, Aus- und Fortbildungs- sowie Kulturangebot. 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 Potential.

2.6. Aktive Gestaltung des demografischen Wandels, Schaffung kinder-, familien-, jugend- und seniorenfreundlicher Rahmenbedingungen sowie die Integration von Migrantinnen und Migranten

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 sowie zur Integration von Migrantinnen und Migranten.

2.7. Verbesserung der Attraktivität als Wohnstandort

In Elmshorn 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 zielgruppen-gerechten 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.

2.8. 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 Lebensqua-

lität 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.

2.9. 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.

2.10. 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.

2.11. Umgestaltung des Stadtteils Vormstegen mit hochwertiger Mischnutzung

Die Nachnutzung und Umgestaltung des Stadtteils Vormstegen war bereits bei der Antragstellung 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 mit der Darstellung der Umbauziele für das Schwerpunktgebiet 1.

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

Die Ost-West-Beziehungen in der Stadt sind durch die Bahntrasse schwer gestört. Vor allem der Steindampark 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 zusätzliche Bahnquerungen zu beheben und parallel eine pflegerische und gestalterische Aufwertung des Parks vorzunehmen.

2.13. Weiterentwicklung Elmshorn zur „zeitgerechten Stadt“

Die städtischen Zeitabläufe und deren Organisation haben sehr viel mit der persönlichen Lebensqualität und dem Wohlbefinden in der Stadt zu tun.

Die im Rahmen eines Modellprojektes der Metropolregion Hamburg („Zeiten und Qualitäten der Stadt“) gewonnenen Erkenntnisse bestätigen das. Moderne Zeitpolitik hat das Potenzial, den Menschen die Teilhabe an dem sozialen und kulturellen Leben zu ermöglichen, das in und jenseits der Arbeit stattfindet.

Die Stadt erkennt in der Transparenz und der Synchronisation urbaner Rhythmen eine Chance für den Standort Elmshorn und erklärt die Weiterentwicklung Elmshorns zu einer „zeitgerechten Stadt“ zu einem ihrer Leitziele.

3. Umbauziele und Umbaumaßnahmen in den Stadtumbaugebieten

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 südöstlicher Teil des Gebietes 3).

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.

Umbauziel Teilraum 1/Teilraum 2: Bau der Hafenspange

Die verkehrliche Bedeutung der Hafenspange für die Stadt ist insbesondere im Teil D des ISEK „Vertiefende verkehrliche Untersuchung“ dargestellt und gewürdigt. Darüber hinaus ist die Hafenspange Grundbedingung für den Stadtumbau, für die Schaffung von Innenstadtqualitäten. Nur durch den Bau der Hafenspange wird eine Aufwertung des Nordufers, ein Rückbau des Wedenkamps möglich, nur durch die Hafenspange und die damit verbundene Verkehrsverlagerung ist der Stadtteil Vormstegen zu einem Stadtteil mit hochwertiger Mischnutzung zu entwickeln.

Bereich 1, Teilraum 1 - Nordufer, Deichstraße, Wedenkamp

- Aufwertung des Nordufers z. B. 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 gemischtgenutzten 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; inklusive Knoten mit dem Wedenkamp) und Reduzierung seiner Funktion auf eine reine Erschließungsstraße zum Parkhaus, Hintersteig, Vordersteig, etc.,
- gestalterische Aufwertung des Karstadt-Parkhauses; Vereinheitlichung der Parkregelungen; Parkhausabfahrt auch über den Wedenkamp (Aufhebung Einbahnstraße am südlichen Ende des Flamweges; Umgestaltung des Kreuzungsbereiches).

Umbauziele Teilraum 2 - Kölln-Werke

Die großflächigen Verkehrs- und ehemaligen Gleistrassen des Industrieareals Südufer beinhalten erhebliche Potenziale für eine Aufwertung der Freiraumnutzung im Bezug auf Aktionsflächen. Bei Erhaltung des industriellen Charakters, der wesentlich zur Identität der Elmshorner Innenstadt beiträgt (Kölln-Werke) sind Verbesserungen insbesondere im östlichen Bereich am Wedenkamp erforderlich.

- Neuordnung der Parkplatzflächen auf dem Südufer (z. B. 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. bezüglich 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.

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; sie sollen 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 in gleichzeitiger Aufwertung der Gestaltungsqualität. 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 Gestaltsverbesserung des Parkplatzangebotes auf dem Buttermarkt,
- umfassende Neugestaltung des Krückau-Ufers als Erlebnisbereich mit einem „Riverwalk“ entlang der Krückau und um den Hafen,
- Optimierung der Wegebeziehungen vor den „Krückau-Brücken“ über den Buttermarkt zum Quartier Vormstegen,
- Ergänzung des Innenstadtkörpers auf den Potenzialflächen des (ehemaligen) Postgeländes.

Umbauziele Teilraum 4 - Vormstegen

Dem Teilraum 4 kommt im Zusammenhang mit der Erweiterung der Innenstadt eine besondere stadträumliche Bedeutung zu. Die Herstellung 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 sowie die historischen Industriegebäude an der Schloßstrasse, aber auch die kleinteiligeren vorhandenen Gebäude in ein neues hoch verdichtetes 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 Einzelhandelsflächen,
- 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 (Lager-Gebäude an der Schloßstraße) und des identitätsstiftenden Kibek-Hochhauses (einfache Kulturdenkmale),
- Abbruch der nicht mehr benötigten Bausubstanz (Eisen-Kremer, 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).

Bereich 2 Bahnhof und Bahnhofsumfeld

Umbauziele:

Die Stadt 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.

- Veränderung der Straßenführung:
Führung des Kraftfahrzeugverkehrs vom Tunnel Geschwister-Scholl-Straße 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 der 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 östlichen 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 Holstenplatz,
- 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.

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 (Adlershorst, Neue Lübecker, GeWoGe) 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 Wegeverbindungen.

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

Umbauziele

- Übergreifende Zielsetzung ist die Gewährleistung eines abgestimmten Gesamtkonzeptes zur Ausbildung eines innenstadtnahen Quartiers mit hoher Wohn- und Wohnumfeldqualität.
- Die Um- und Neubaumaßnahmen der 3 Wohnungsbaugesellschaften sollen so aufeinander abgestimmt werden, dass sie sich städtebaulich und funktional zu einem hochwertigen gemeinsamen 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 Wedenkamp 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 (Bismarckschule, Realschule Propstenfeld) und der Volkshochschule (über Flamweg, Johannesstraße, Kirchenstraße und Peterstraße).
- Verbindung der Umbaumaßnahmen mit einem Freiraumkonzept, dass die Bedürfnisse der Wohnungsbaugesellschaften mit dem Ziel möglichst großer Durchlässigkeit und vor allem auch der West-Ost-Querungen zusammenführt.
- Verbesserung der Nahversorgung durch Reaktivierung der zwei leer stehenden Discounter am Flamweg und Erhalt/Förderung des kleinteiligen Handels an der Gerberstraße/Schulstraße.

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 städtebauliche Umbaumaßnahmen sind dabei weitgehend deckungsgleich. Die „Südseite“ profitiert „automatisch“ von den Maßnahmen in den angrenzenden Gebieten.

Umbauziele

- Sicherung der Königstraße als innerstädtischer Hauptgeschäftsbereich (1 a-Lage) durch Veränderung von neuen „Einkaufssatelliten“ am Stadtrand.
- Verbesserung der Verzahnung zwischen Nord- und Südufer durch zusätzliche attraktive Nord-Süd-Wege-Verbindungen (mit Verkehrsberuhigung Wedenkamp).

- Verbesserung der Lagesituation zum Bahnhof und Holstenplatz durch Umgestaltung der östlichen Königstraße zur Fußgängerzone gemäß Konzept für Schwerpunktgebiet 2.
- Umbau und Misch-Nachnutzung (z. B. ehemaliges Fernmeldeamt) und Gestaltsverbesserung des rückwärtigen Gebäudebestandes am Nordufer zwischen Damm und Berliner Straße.
- Gestaltsverbesserung des CCE-Gebäudes und des Parkhauses, insbesondere im Erdgeschoss (Läden, Passage) und „Öffnung“ zum Hafen.

Bereich 5

Querung Bahntrasse und Steindammwiesen

Die Steindammwiesen sind eines der wichtigsten Freizeitpotenziale und damit ein herausragender „weicher“ Standortfaktor Elmshorn, wenn die bestehende Barriere Bahntrasse aufgebrochen werden würde. Diese Überlegung enthält 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 Fußgängerbrücke (Parkpalette Bahnhof) als unmittelbare Anbindung an den neuen Krückau- und Hafenerlebnisbereich,
aus dem umgestalteten Quartier Vormstegen zwischen Schauenburger- und Schloßstrasse.
- Umfassende gestalterische und pflegerische Aufwertung der Steindammwiesen mit Parkqualität.
- Einrichtung von „Besuchermagneten“, wie Gastronomie- und Musik-(Event-) Lokalitäten, Sport- und Spielanlagen.

4. Festsetzung des Stadtumbaugebietes

4.1. Abweichungen vom Vorschlag der Gutachter und Begründung der Abweichungen.

Die Empfehlungen der Gutachter (Seite 14 Ziff. 2 der Zusammenfassung) umfasst folgende Gebiete für die Festsetzung als Stadtumbaugebiet:

Siehe Übersichtskarte auf
Seite 14 Teil A I
(Zusammenfassung)

Abweichend von den Empfehlungen der Gutachter wird das Gebiet um den Teilbereich westlich des Schützenplatzes verkleinert, um bei der Gebietsfestsetzung dem Gedanken der Konzentration des Stadtumbaugebietes auf die Innenstadt gerecht zu werden. Dass sich das Areal des Schützenplatzes danach – im Gegensatz zum

Grundstück des Alten- und Pflegeheimes „Haus Elbmarsch“ – im Stadtumbaugebiet befindet, hat seinen Grund in der Überlegung, mittelfristig einen verträglicheren Standort für den Schützenverein zu finden. Die Entwicklung des Grundstücks des Alten- und Pflegeheimes erscheint ohne Hilfe des Programms Stadtumbau West möglich.

Im Gegensatz zum Vorschlag der Gutachter sollen die Gebiete 3 a, 4 a und 5 a als Teil des Stadtumbaugebietes festgesetzt werden.

Begründung:

Zum Gebiet 3 a:

Die verkehrliche, technische und soziale Infrastruktur (insbesondere Friedrich-Ebert-Schule, Kindertagesstätte, Sportflächen) sowie die gesamte Freiraumgestaltung (Wasserturmplatz) bedarf dringend der Erneuerung, welche wiederum in Zusammenhang zu setzen ist mit den städtebaulichen Veränderungen rund um den „Schleusenpark“ im Teilbereich 3.

Der Teilbereich 3 a wird somit in das Stadtumbaugebiet einbezogen.

Der Teilbereich 4 a:

Der Teilbereich 4 a wird mit dem Teilbereich 4 als Einheit betrachtet und wegen der starken Verflechtung beider Teilbereiche, wegen der erheblichen Wechselwirkungen und Synergien für die Funktionalität der erweiterten Innenstadt in das Stadtumbaugebiet einbezogen.

Teilbereich 5 a:

Im Zusammenhang mit der Analyse des Bahnhofes und des 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 Straßenfunktionen aufhebenden Bahnkörper in eine Randlage entwickelt. Auch dieses Gebiet muss in den Fokus der Stadterneuerung gelangen und wird deshalb in das Stadtumbaugebiet aufgenommen.

Gegenüber den Empfehlungen der Gutachter ergeben sich also folgende Veränderungen:

- Verkleinerung des Bereiches 3 um den Teilbereich „Haus Elbmarsch“
- Einbeziehung des Bereiches 3 a
- Einbeziehung des Bereiches 4 a
- Einbeziehung des Bereiches 5 a.

4.2. Die Festsetzung des Stadtumbaugebietes erfolgt somit gemäß 171 BauGB wie in der nachfolgenden Karte dargestellt:



5. Vorläufiger Maßnahmenplan

ISEK – Maßnahmenplan Finanzierungsübersicht

Zeitraum	Maßnahmen	Kostenidee
2007	<ul style="list-style-type: none"> - Restplanungen Hafenspange - Restplanungen Gebiet „Schleusengraben“ - Beginn Rückbau Schleusengraben - Abschluss der vorbereitenden Untersuchungen nach dem Städtebauförderungsgesetz für das beschlossene Untersuchungsgebiet - Detailplanung Gerberstraße zwischen Wedenkamp und Flamweg (Zweirichtungsverkehr) - Städtebaulicher Rahmenplan Vormstegen - Verkehrs- und Freiflächenkonzept für den Bereich Wedenkamp/Nordufer 	<p style="text-align: right;">Planung 600.000,00 €</p> <p style="text-align: right;">Umsetzung 200.000,00 €</p>
2008-2010	<ul style="list-style-type: none"> - Bau der Hafenspange - Ausbau Gerberstraße - Rückbau Wedenkamp - Neugestaltung des Verkehrs- und Freiraumes Nordufer/Deichstraße/Wedenkamp 	

	<ul style="list-style-type: none"> - Rückbau Schleusengraben 2. Teilabschnitt - Verkehrs- und Freiraumplanung Bahnhof - Umsetzung der Verkehrs- und Freiraumplan Bahnhof (inklusive Verkehrsberuhigung Holstenstraße) - Städtebaulicher Rahmenplan Vormstegen - Ingenieurs- und Freiraumplanung Bahnunterquerung Südufer - Verkehrs- und Freiraumplanung Bereich 1, Teilraum 3 - Buttermarkt und Teilraum 4 - Vormstegen - Verkehrliche Untersuchung Aufhebung Einbahnstraßenregelungen Vormstegen und Berliner Straße - Parkraumkonzept Elmshorn 	<p>Planung 600.000,00 €</p> <p>Umsetzung 11.200.000,00 €</p>
2011-2014	<ul style="list-style-type: none"> - Neuordnung Südufer - Rückbau von Verkehrsflächen Südufer/Wedenkamp - Schaffung multifunktionaler Freiräume Südufer - Rückbau Wedenkamp/Schauenburgerstraße - Gestaltverbesserung Buttermarkt - Neugestaltung Krückauufer (einschl. Verbindung zu den Steindammwiesen) - Optimierung der Wegebeziehungen von den Krückaubrücken zum Quartier Vormstegen - Neuordnung der Verkehrsführung Vormstegen/Schauenburgerstraße/Berliner Straße, Reichenstraße - Umgestaltung Reeperbahn - Schaffung „Wasserturmplatz“ - Ingenieursplanungen Unterquerung Bahn zwischen dem Stadtteil Vormstegen und den Steindammwiesen 	<p>Planung 200.000,00 €</p> <p>Umsetzung 7.200.000,00 €</p>
2015-2018	<ul style="list-style-type: none"> - Bahnquerung Vormstegen/Steindampark - Rückbau Flamweg zwischen Wedenkamp und Gerberstraße und Reduzierung seiner Funktion auf eine Erschließungsstraße - Restarbeiten aus Vorjahren/Abrechnungen der Maßnahmen aus Vorjahren 	<p><u>5.000.000,00 €</u></p>

25.000.000,00 €

6. Flankierende Maßnahmen

6.1. Umsetzung eines nachhaltigen Parkraumkonzeptes

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 zu einer geringen Akzeptanz/Zufriedenheit, insbesondere bei Innenstadtkunden.

Deshalb

- sind mit allen relevanten Akteuren Gespräche über die Weiterentwicklung der Parkraumstrategie aufzunehmen,
- ist ein Detailkonzept für die zukünftige Bewirtschaftung aller Flächen vorzunehmen. Dabei sind die technischen Möglichkeiten/Systeme, Kosten- und Einnahmekalkulationen, die Prüfung der Auswirkungen bzw. der Einbeziehung benachbarter Gebiete, die Prüfung der Möglichkeit einer Ausschreibung und die private Bewirtschaftung der größeren Parkplatzflächen zu untersuchen,
- ist nach Vorlage eines abgestimmten Detailkonzeptes und vor Inbetriebnahme der Hafenspanne ein überarbeitetes Parkleitsystem umzusetzen.

6.2. Einzelhandelsstandort - Einkaufsstadt Elmshorn

Das städtische Handeln ist darauf ausgerichtet

- keine weiteren Belastungen für den Handel in der Innenstadt zuzulassen: Großflächige Betriebe sowie Agglomerationen mit „zentrenrelevanten“ Kernsortimenten nur im Innenstadtbereich. Geprüfte Ausnahmen in siedlungsintegrierten Lagen denkbar.
Wahrung des zusammenhängenden innerstädtischen Hauptgeschäftszentrums.
- Sicherung des Nahversorgungsnetzes:
Nahversorgungsrelevante Betriebstypen (Lebensmittelmärkte, Drogeriemärkte ab 400 m²) 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 Electronics, Sport, Bekleidung) konzentrieren:
Südseite Schauenburgerstraße in Mischnutzung bei guter Verknüpfung mit Hauptgeschäftsbereich.
Bahnhof/Holstenplatz nach Umgestaltung mit Chancen zusätzlicher Frequenzinduzierung und Abstrahleffekten auf Holstenstraße, aber ohne größere Konkurrenzangebote zur Königstraße.
Neuentwicklung ehemaliges Fernmeldeamt; nach Verfügbarkeit prioritärer Entwicklungsbereich.
- Südliches Grundstück Hafenspanne/Wedenkamp nicht für EKZ-Nutzung freigeben, da Gefahr der Satellitenbildung besteht und andere Standorte (Buttermarkt) gerade Magnetbetriebe weit wirkungsvoller realisieren können.

6.2. a) Innenstadtrelevantes Einzelhandelssortiment

Der Bauausschuss hat in seiner Sitzung am 16.04.2007 - auch unter dem Tagesordnungspunkt ISEK - eine neue Liste („innenstadtrelevante Einzelhandelssortimente“ beschlossen und ist damit auch entsprechenden Empfehlungen aus dem ISEK gefolgt.

Aus Sicht des Unterzeichners ist dieser Beschluss die Umsetzung einer Empfehlung aus dem ISEK und nicht Bestandteil des ISEK.

Der Beschluss des Bauausschusses gilt. Er ist eine Momentaufnahme und unterliegt künftigen Wandlungen. Wir sollten ihn deshalb nicht zum Bestandteil des ISEK machen).

6.3. Familienfreundliches Elmshorn

Unser zukünftiges Handeln wird bestimmt durch

- den Ausbau und die Verbesserung von Kindertagesbetreuung durch Sicherung und Weiterentwicklung bedarfsgerechter verlässlicher Betreuungsstrukturen in den Kindertagesstätten und den Schulen.
- bedarfsgerechte Ausweitung von Ganztagesangeboten in Kindertagesstätten und Schulen.
- Erweiterung des Betreuungsangebotes im Kindertagesstättenbereich unter Beteiligung und unter Berücksichtigung der Interessen der Betriebe in Elmshorn.
- Förderung von generationsübergreifenden Wohnformen, insbesondere im Stadtteil Vormstegen.
- Förderung von Kooperationen zwischen Senioren (ehrenamtlich, z. B. Freiwilligen Forum), Schulen, Jugend- und Kindertageseinrichtungen, z. B. über die Initiierung gemeinsamer Freizeitgestaltung oder Unterstützung im Schulalltag.
- Einrichtung eines internetgestützten Familienportals zur Information über alle Kinder-, Jugend- und Familien-relevanten Angebote.

6.4. Seniorenfreundliches Elmshorn

Das städtische Handeln der Zukunft wird bestimmt durch

- Förderung seniorengerechter Wohnformen insbesondere im Stadtteil Vormstegen.
- Initiierung eines besonderen pilothaften Vermietermanagements für ältere Mieter.
- Förderung ehrenamtlichen Engagements sowohl zu Betreuung älterer Menschen, als auch zur Nutzung des großen Leistungspotenziales mobiler, aktiver älterer Bevölkerungsgruppen (z. B. Einrichtung einer Koordinierungsstelle „Ehrenamt“ unter Weiterentwicklung vorhandener Strukturen).

6.5. Kinder- und jugendfreundliches Elmshorn

Das städtische Handeln der Stadt in Zukunft wird bestimmt durch

- Förderung von Beteiligungsprozessen mit Kindern und Jugendlichen.

- 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 sowie Kinder- und Jugendeinrichtungen.
- Errichtung eines „Hauses rund ums Kind“ (Ärzte, Betreuung, Café, Beratungsangebote, u. a. m...).

6.6. Bildungsstandort Elmshorn

Das städtische Handeln der Zukunft wird bestimmt durch

- 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.
- Sicherung und Weiterentwicklung verlässlicher Betreuungsstrukturen (siehe auch „Familienfreundliches Elmshorn“).
Förderung der Kooperation von Schulen untereinander und mit allen Weiterbildungseinrichtungen der Nordakademie, den Kindertageseinrichtungen, den Sportvereinen und den kulturellen Einrichtungen.
- Einrichtung eines „Runden Tisches“ Schulen und Unternehmen (vor allem auch ausbildender Mittelstand).

6.7. Kulturstandort Elmshorn

Das städtische Handeln in der Zukunft wird bestimmt durch

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

6.8. Sportstadt Elmshorn

Das städtische Handeln der Zukunft ist ausgerichtet auf

- Erarbeitung eines umfassenden Sportstättenentwicklungsplanes unter Berücksichtigung von öffentlichen Freizeitflächen bzw. Sportstätten.
- Förderung der Kooperation zwischen Sportvereinen und Bildungseinrichtungen.
- Schaffung und Ausbau von allgemein zugängigen Sportangeboten, z. B. Jogging-Walking-Strecken, Reitweg, Bolzplätze.

6.9. Freizeitqualität in Elmshorn

Das städtische Handeln der Zukunft ist ausgerichtet auf

- Ausweitung des wassergebundenen Angebotes an Krückau und Hafbereich, 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 planerische Maßnahmen.
- Schaffung und Ausbau von allgemein zugänglichen Sportangeboten, z. B. Jogging-, Walking-Strecken, Reitwegen, Bolzplätzen.

6.10. Wirtschaftsfreundliches und wirtschaftlich starkes Elmshorn

- Erstellung und Pflege eines gemeinsamen Internet-Auftritts 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.

6.11. Wohnstandort Elmshorn

Zur Verbesserung der Attraktivität als Wohnstandort für alle Bevölkerungsgruppen bestimmen folgende Ziele das künftige Handeln der Stadt:

- Erhaltung bzw. Schaffung von Mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnungen.
- Verbesserung des Wohnumfeldes.
- Ausweitung des Angebotes an barrierefreien Wohnungen durch Neu- oder Umbaumaßnahmen.
- Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Neubau von Eigenheimen.
- Förderung von generationenübergreifenden Wohnformen im Innenstadtbereich.
- Bewertung von Standortfragen und der Stadt-/Umland-Gesichtspunkten.
- Schaffung von Angeboten für einkommensstarke Familien.

6.12. Fahrradfreundliches Elmshorn

Das bestehende Velo-Routenkonzept ist unter Berücksichtigung der Anregungen im ISEK zu überarbeiten. Dabei ist auch eine Verbesserung der Fahrrad-Abstellsituation am Bahnhof anzustreben.

6.13. Zeitgerechte Stadt Elmshorn

Die zeitgerechte Stadt Elmshorn gestaltet ihre unterschiedlichen Handlungs- und Entscheidungsfelder sowie Ressourcen in einer Weise, dass sie achtsam mit der Lebenszeit der in Elmshorn wohnenden und sich zeitweilig aufhaltenden Menschen umgeht und deren Zeitwohlstand zu steigern trachtet.

Sie tritt Tendenzen der Entwicklung von Zeitnot - zu wenig Zeit haben und überflüssige Zeit lieben zu müssen - entgegen. Sie versucht zu verhindern, dass

- Menschen die Selbstbestimmung über ihre Zeit genommen wird,
- Menschen in ihrem Zeitgebrauch diskriminierenden Bedingungen unterliegen,
- Menschen ihre Lebenszeit aufgrund der Bedingungen ihres Gebrauchs (z. B. bei Arbeitslosigkeit oder im Alter) als entwertet erleben.

Sie versucht dazu beizutragen

- dass Menschen von ihrer Zeit tatsächlich zu eigenen kulturellen und sozialen Zielen und Sinngewinnungen Gebrauch machen können,
- dass Individuen und Gruppen Gelegenheit und Raum für selbst gewählte Zeit finden.