

ENDBERICHT

Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) für die Stadt Elmshorn im Programm Stadtumbau West



TEIL B Städtebauliche Analyse

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

ARCHITEKTUR
+ STADTPLANUNG
HAMBURG · OLDENBURG | H · SCHWERIN

BulwienGesa AG

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



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

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Elmshorn

- Endbericht -

Teilbericht B

Städtebauliche Analyse und Leitrahmen Gesamtstadt

mit integrierter naturschutzfachlicher Betrachtung

Inhalt

1 Städtebauliche Analyse der Stadtparzellen	2
2 Analyse Gesamtstadt	2
2.1 Stadtstruktur	2
2.2 Zentren	4
2.3 Verkehr	4
2.4 Grün und Landschaft	5
3 Analyse der erweiterten Innenstadt	8
3.1 Städtebau und Nutzungsverteilung	8
3.2 Verkehr	10
3.3 Grün und Landschaft	11
4 Städtebaulicher Leitrahmen der Gesamtstadt	11
4.1 Siedlungsentwicklung	12
4.2 Städtebau und Stadtbild	14
4.3 Grün und Landschaft, öffentliche Grünflächen und Erholung	15
4.4 Verkehr	16
4.5 Wohnen	16
4.6 Zentrumsstruktur	17

Anlagen

- Plan 1: Städtebauliche Analyse der Stadtparzellen
- Plan 2: Analyse der Gesamtstadt
- Plan 3: Analyse der erweiterten Innenstadt
- Plan 4: Städtebaulicher Leitrahmen für die Gesamtstadt - Diskussionsgrundlage

1 Städtebauliche Analyse der Stadtparzellen

Die Stadt Elmshorn gliedert sich in vier übergeordnete Stadtquartiere, die ihrerseits nochmals in Stadtteile unterteilt sind. Die Teilung in die Stadtquartiere erfolgt entlang der beiden größten naturräumlichen und gebauten Elemente, die die Stadt durchqueren: Elmshorn von Ost nach West durchfließend teilt der Fluss Krückau die Stadt in der Mitte in einen nördlichen und einen südlichen Teil. Die Eisenbahnlinie durchquert die Stadt auch mittig jedoch von Nord nach Süd und teilt sie in einen östlichen und einen westlichen Teilbereich. Zwischen den beiden Elementen spannen sich die Quartiere:

- I. Kaltenweide,
- II. Langelohe / Hainholz,
- III. Klostersande / Lieth und
- IV. Mitte / Flamweg.

Für die Bestandsaufnahme und Analyse wurde die Stadt unabhängig von der Unterteilung in Stadtquartiere und Stadtteile, in Stadtparzellen eingeteilt. Die Einteilung in insgesamt 27 Stadtparzellen erfolgte nach Bereichen mit einheitlicher städtebaulicher Charakteristik. Die Abgrenzung der Stadtparzellen und die dazugehörigen Informationen zu Nutzung, Struktur, Bausubstanz und den erfassten Stärken und Schwächen sind im anliegenden Plan aufgeführt.

Anlage, Plan 1

2 Analyse Gesamtstadt

Die Analyse der Gesamtstruktur der Stadt ist als Basis zur Erarbeitung eines räumlichen Leitrahmens zu verstehen. Die Ergebnisse der Analyse sind zusammenfassend in dem Plan „Analyse Gesamtstadt“ dargestellt und werden innerhalb der Planzeichnung erläutert. Der Plan ist die Synthese der Analysen „Verkehr“, „Grün und Landschaft“ sowie der „Stadtparzellierung“ und stellt die wichtigsten Erkenntnisse dar. In der Analyse wurden die Funktionen großräumig auf der Ebene der gesamten Stadt untersucht.

Anlage, Plan 2

2.1 Stadtstruktur

Die Geschichte Elmshorns als Industrie und Gewerbestadt ist immer noch allerorten in der städtischen Struktur ablesbar und im Stadtbild erlebbar und prägend. Die Entwicklungen der Industrie und dem Gewerbe haben im Laufe der Zeit mit verän-

derden Betriebsstrukturen und Flächenanforderungen die Stadtstrukturen verändert. Die sich fortsetzende Trennung der Funktionen Wohnen, Arbeiten und Einkaufen und das Wegfallen von nicht mehr zeitgemäßen Nutzungen haben die historischen Strukturen überformt.

Die Folge sind städtebauliche Brüche, untergenutzte Bereiche, Strukturen und Brachen, die die Stadt heute vor neue Herausforderungen stellt. Trotz der städtebaulichen Problematik und der Frage nach sinnvollen Nachnutzungen sind diese Bereiche der Stadt zum Teil zu stadtbildprägenden und identifikationsstiftenden Merkmalen geworden, mit denen es umzugehen gilt. Zu nennen sind hier insbesondere die Industrieanlagen im Bereich nahe der Innenstadt wie zum Beispiel KÖLLN, KIBEK und JACOBS. Diese Bereiche erfordern einen besonders sensiblen Umgang und beinhalten für die weitere Entwicklung der Stadt Potentiale und Chancen, aber auch genauso Risiken, die beachtet werden müssen.

Insofern fehlt es in Elmshorn an folgenden qualitativen Stadtstrukturen für eine nachhaltige Stadtentwicklung:

- Kompaktheit,
- Kurze Wege,
- eindeutig ablesbare Quartiere und Stadtteile,
- eine klare Hierarchie vom Zentrum zum Rand,
- eine Vernetzung von Stadt und Landschaft,
- die Bewahrung der Grünzüge,
- klare Definition des Übergangs Stadt-Landschaft.

Die Ränder der Stadt sind vor allem im Osten und Norden bisher gut und kompakt ausgebildet und werden größtenteils von einer klar ablesbaren Grenze definiert („grüne Stadtkante“). Aber teilweise es gibt in der jüngeren Zeit Entwicklungen von Zersiedelungstendenzen, die die Ränder der Siedlungskörper „ausfransen“ und die erkennbare Kante der Stadt überspringen, wie z.B. im Bereich Vosskuhlen, wo es beginnende Entwicklungen östlich der Umgehungsstraße gibt.

Gleichzeitig wird der Stadtkörper durch das Wegfallen von Nutzungen „perforiert“. Aufgegebene Gebäude, Flächen und nicht genutzte Bereiche in den bestehenden Stadtstrukturen bieten viel Raum für Nachnutzungen, Umnutzungen und Neustrukturierung des Stadtraumes. Brachflächen und untergenutzte Bereiche sind ein erhebliches Potential für die Innenentwicklung der Stadt, mit der die Ausweisung von Flächen auf der „grünen Wiese“ entgegengetreten werden kann. (Schützenplatz, Vormstegen und ggf. Trabrennbahn sowie Sportplätze)

Daneben gibt es auch noch die Potenziale in bereits erschlos-

senen Baugebieten, die nicht vermarktet wurden (oder konnten) und teilweise „unfertig“ wirken. Diese sollten in einem Baulückenkataster erfasst werden.

2.2 Zentren

Nördlich der Krückau befindet sich der Kernbereich der Innenstadt mit den wesentlichen Bereichen für Einzelhandel, zentrale Einrichtungen und Dienstleistungen, der durch seine kleinteilige Stadt- und Ladenstruktur Aufenthaltsqualität besitzt und somit eine grundsätzliche Stärke der Stadt darstellt.

Ein Defizit hingegen ist die fehlende Öffnung zur Krückau, die mehr als Kanal, denn als Fluss an den Rückseiten der Gebäude der Einkaufsstraße vorbeifließt. Zudem fehlt die südliche „Abrundung“ des Zentrums um den Buttermarkt herum. In den Bereichen der erweiterten Innenstadt gibt es städtebauliche Brüche und die Kleinteiligkeit ist durch Umstrukturierungen verloren gegangen.

Gleichzeitig hat sich ein „Subzentrum“ im Gewerbegebiet entlang der Hamburger Straße entwickelt, das zunehmend Einzelhandel, Freizeit, kommerzielle Kultur und sonstige Dienstleistungen zu Lasten der Innenstadt aufnimmt und eine Konkurrenz zur Innenstadt darstellt. Dies stellt stadträumlich und funktional eine Fehlentwicklung dar. Grundsätzlich ist die starke gewerbliche Entwicklung am Grauen Esel der letzten Jahrzehnte in Richtung Autobahnanschluss städtebaulich und funktional richtig. Zu bemängeln ist jedoch der zunehmende Anteil von zentrenrelevanten Nutzungen, insbesondere des Einzelhandels, was zu einer Aufgabe der tradierten Siedlungsmuster führt und eine starke Kfz-Orientierung beinhaltet. Einige Standortentscheidungen der letzten Jahre hätten die Innenstadt stärken können.

2.3 Verkehr

Die Stadtstruktur im äußeren Bereich des Stadtgefüges wird von überdimensionierten Straßen geprägt, zum Teil mit fehlenden Straßenbäumen und einer Barrierewirkung der Bahnlinie. Gleichzeitig wird die Innenstadt durch den Durchgangsverkehr belastet, zum Teil besonders in Bereichen, die für den Aufenthalt der Kunden bestimmt sind (z.B. Holstenstraße). Außerdem erschweren unklare Verkehrsführungen (Einbahnstraßenregelung) die Orientierung und sorgen für Umwegfahrten. Auch für den Fußgänger- und Radverkehr fehlt ein klares übersichtliches Verkehrsnetz. Es gibt Lücken in der Kfz-unabhängigen Führung der Hauptwege.

Die Umsetzung der Planung für die **Hafenspange** wäre erforderlich, um den Kfz-Verkehr in der Innenstadt zu reduzieren.

Die eintretende Verkehrsberuhigung wäre aus städtebaulicher Sicht die Voraussetzung dafür, dass die Innenstadt auch auf der Südseite der Krückau städtebaulich und funktional erlebbar wird und somit der Buttermarkt ins Zentrum der Innenstadt rückt. Davon würde auch das Krückauufer profitieren und mit einer entsprechenden Freiraumgestaltung die Aufenthalts- und Freiraumqualität der Stadt stärken. Für die erwünschte Verkehrsminderung auf den Innenstadtstraßen sind jedoch voraussichtlich weitere verkehrliche Maßnahmen im inneren Verkehrsnetz, insbesondere der Verkehrsführung und der Knotenausformung erforderlich. Hierfür war eine, inzwischen durchgeführte, genauere verkehrlich-stadträumliche Untersuchung der Einbindung der Hafenspange in Stadtstruktur und Verkehrsnetz unabdingbar.

2.4 Grün und Landschaft

Die Landschaftsachse der Krückaaniederung prägt die Stadt Elmshorn in besonderem Maße. Die Krückau fließt durch das Zentrum der Stadt und reicht mit ihren Niederungen weit bis in die Stadt hinein („Landschaftsfluss“) und ist somit der wichtigste innerstädtische Freiraum und gleichzeitig die Verbindung zur Landschaft der Marschen. Aus übergeordneter und örtlicher Sicht stellt die Niederung eine regionale Grünzone dar, deren **vielfältige Funktionen** sich erheblich auf das Stadtgefüge auswirken:

- Im überörtlichen Schutzgebiets- und Biotopverbundsystem ist sie als Hauptverbundachse eingestuft.
- Der Niederungsbereich ist bis weit ins Stadtgebiet hinein als Überschwemmungsgebiet festgesetzt und übernimmt somit wichtige Regulations- und Regenerationsfunktionen für den Wasserhaushalt.
- Abschnittsweise werden die Gewässer begleitenden Flächen noch von naturnahen Böden mit besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt geprägt, die im Gegensatz zu den innerstädtischen überformten Standorten stehen.
- Die Landschaftsachse stellt eine bedeutsame Belüftungsbahn innerhalb der lufthygienisch und stadtklimatisch belasteten städtischen Flächen dar, die zudem im Verbund mit den klimatisch unbelasteten Bereichen der umgebenden unbesiedelten Landschaft steht. Die verbliebenen Freiflächen tragen wesentlich zur Kalt- und Frischluftentstehung bei.
- Besonders östlich der Bahn und westlich des Zentrums im Übergang zur Marsch sind mit dem Vorkommen gesetzlich geschützter Biotope und wertvoller Biotoptypen im besiedelten Bereich Flächen mit hoher Bedeutung für den Arten-

und Biotopschutz erhalten.

- Der Grünzug enthält mit seinen Parks und Grünanlagen wichtige Erholungsflächen im besiedelten Wohn- und Arbeitsumfeld.
- Die weit in die Stadt hineinreichende Landschaft hat besonders für die Wohngebiete, die sich an den Niederungen der Krückau befinden, eine hohe Qualität, die durchaus noch ausgebaut werden kann.
- Die Freiräume in der Krückau-Niederung prägen das Stadt- und Ortsbild in besonderer Eigenart (Stadt am Fluss).

Den aktuellen Stärken und Potentialen der innerörtlichen Grünachse der Krückau-Niederung stehen aber auch entsprechende Konflikte und Einschränkungen gegenüber:

- Hohe Versiegelungsraten und nutzungsbedingte Aufschüttungen im Niederungsbereich haben im Stadtgebiet zu erheblichen Überformungen der natürlichen Bodenverhältnisse geführt.
- Für den Überschwemmungsbereich und die für die Regulation des Wasserhaushaltes bedeutsamen Niederungsflächen besteht die Gefahr weiterer Überbauung im Rahmen der Siedlungsentwicklung.
- Umfangreiche, nutzungsbedingt verschmutzte Einleitungen von Oberflächenwasser führen zur mäßigen bis kritischen Belastungssituation des Wasserhaushaltes der Krückau.
- Die inner- und überörtliche Biotopverbundfunktion der Krückau ist durch den Mangel an Begleitstrukturen gestört.
- Durch die Verkehrslinien (Bahn, Straßen) und Mischgebiete mit hohen Versiegelungsraten und Emissionen werden die tatsächlichen und potentiellen Belüftungsbahnen in der Innenstadt gestört und das Zentrum lufthygienisch belastet.
- Die Bahn sowie die Hauptverkehrsstraßen wirken als erhebliche Barriere im Grünflächensystem und Fußwegenetz innerhalb der siedlungsräumlichen Verflechtungen, insbesondere westlich der Bahn und in Ost-West-Richtung.
- Der innerstädtisch stark gestörte Flusslauf schränkt die Erlebbarkeit der Krückau, der begleitenden Strukturen und der landschaftlichen Eigenarten ein.

Dies zeigt sich besonders im Zentrum der Stadt, wo sich die Entwicklungen der letzten Jahrzehnte von der Krückau abgewandt haben. Der Industriehafen ist aufgegeben worden, Flächen im Uferbereich liegen brach und werden als Parkraum genutzt. Die baulichen Entwicklungen in der Innenstadt sind nicht auf die Krückau als landschaftliches Element in der Stadt eingegangen, sondern nur als topographische Grenze, auf die

in der Gestaltung der Gebäude nicht reagiert worden ist. Heute prägen vornehmlich „Rückseiten“ und „Hintertüren“ zur Königstraße die Uferbebauung. Selbst das historische Torhaus auf dem Buttermarkt kommt von der Haupteinkaufsstraße nicht zur Geltung. Die Krückau in der Stadt bietet Chancen als Gegenpart zum „Landschaftsfluss“ ein „Stadtfluss“ zu werden, zu dem sich die Stadt freiraumgestalterisch und städtebaulich öffnet.

Eine fußläufige Verbindung entlang der Krückau fehlt. Die jetzigen Möglichkeiten entlang der Krückau spazieren zu gehen werden durch die Nutzung der Uferbereiche als Verkehrsfläche und deren Privatisierung erschwert. Eine klare bequeme Wegeführung fehlt.

Am Rand der Stadt und entlang der Krückaaniederungen prägt ein ländlicher und vom Wohnen dominierter Charakter das Stadtbild. Die Wohnquartiere zeichnen sich durch einen direkten Zugang zur Landschaft aus und werden untereinander von **Grünzäsuren** getrennt. Die Grünzäsuren übernehmen vielfältige Funktionen: zum einen sind sie klimatisch bedeutsam (Be- und Durchlüftung der besiedelten Bereiche) und tragen zur Aufrechterhaltung des Biotopverbunds für die heimische Pflanzen- und Tierwelt im Übergang Stadt-Landschaft bei, zum anderen sind sie für die Erlebbarkeit der Übergänge zwischen den Quartieren wichtig und sollten als gliedernde Elemente bewahrt werden, ganz besonders an den Stellen, an denen die Siedlungskörper von Elmshorn und den Nachbarorten sich der Stadtgrenze annähern und fast berühren.

Die **Verknüpfungen zwischen den innerstädtischen Freiräumen und Grünanlagen** fehlen teilweise ganz, oder müssen ausgebaut und aufgewertet werden, damit sie als Teil des Grün- und Freiraumnetzes der Stadt sichtbar und nutzbar werden. Durch die Bahnlinie wird die funktionale Verbindung zwischen den Stadtquartieren im Osten und Westen der Stadt erschwert. Die Innenstadt wirkt als Barriere in Nord-Süd-Richtung. Auch der Freiraumverbund im Südosten der Stadt weist entsprechende Mängel auf.

Die **öffentlichen Parkanlagen** (Stadtpark und Steindammwiesen) bieten neben ihrer lufthygienischen und kleinklimatischen Ausgleichswirkung ein großes Potential für die Naherholung und für Freizeitaktivitäten. Sie weisen jedoch Mängel in der Gestaltung und Zugänglichkeit auf.

Die Bedeutung des Steindampmparks ist besonders begründet durch seine grundsätzlich zentrale Lage im Stadtgefüge, seine Vernetzung mit der Krückaaniederung, die vielfältigen Funktionen für den Naturhaushalt, die Freiraumangebote und seine positiven Auswirkungen auf die Wohnumfeldqualität der angrenzenden städtischen Quartiere. Dem stehen jedoch Ein-

schränkungen und Konflikte gegenüber: Die Isolation durch umgebende Straßen und die Bahntrasse sowie die schlechte Zugänglichkeit vermindern die Nutzbarkeit. Gestaltungsmängel schränken die Erlebbarkeit und Nutzbarkeit weiter ein. Zudem haftet an den Steindammwiesen ein negatives Image im Zusammenhang mit einigen Nutzergruppen und unübersichtlichen Räumen durch dichten Bewuchs („Angsträume“).

Der Stadtpark Lieth ist, wie der Name vermuten lässt, keine reale innerstädtische Grünfläche, da er nicht innerhalb der bebauten Stadtstrukturen liegt, sondern am Stadtrand. Damit ist der Stadtpark eher ein Erholungswald, dessen Potentiale als öffentlicher Grünraum zu wenig genutzt werden. Die Eingänge zum Stadtpark sind kaum wahrnehmbar und weisen erhebliche Gestaltungsdefizite auf.

In einigen **Geschosswohnungsbauquartieren** besteht neben städtebaulichen Mängeln und in der Gebäudesubstanz ein erhebliches Defizit im Bereich der Gestaltung der Freiräume. Besonders die halböffentlichen Flächen zwischen den Geschossbauten bedürfen einer Aufwertung.

3 Analyse der erweiterten Innenstadt

Aus der gesamtstädtischen Analyse und den offensichtlichen Leerständen und Umnutzungsanforderungen in der erweiterten Innenstadt zeigt sich deutlich ein besonderer Erneuerungsbedarf. Deshalb wird im Folgenden die im „Analyseplan Innenstadt“ dargestellte erweiterte Innenstadt gesondert analysiert.

Anlage, Plan 3

3.1 Städtebau und Nutzungsverteilung

Die Elmshorner Innenstadt zeichnet sich durch einen lebendigen und historischen Stadtkern mit überwiegend kleinteiliger, zweigeschossiger Blockrandbebauung aus. In den Erdgeschossen befindet sich vor allem Einzelhandel unterschiedlicher Größenordnungen, in den Obergeschossen Büros und Wohnungen, sowie Gemeinbedarfs- und Kultureinrichtungen. Städtebaulich prägend ist der Alte Markt mit der Nikolaikirche.

Die zentralen Funktionen und Einkaufen sind im Wesentlichen auf den Bereich der Achse vom Bahnhof bis zum östlichen Ende der Marktstraße beschränkt. Im stadträumlich attraktiven Quartier östlich des Bahnhofs ist der kleinteilige Einzelhandel von Funktionsverlusten geprägt. Die verbindende Wirkung des Bahnhofs ist mangelhaft. Nördlich der Schulstraße befindet sich ein verdichtetes Wohnquartier mit Nutzungsmischung mit historischen Stadtstrukturen (gründerzeitliches Raster). Die Dichte

nimmt nach Norden hin ab. Südlich angrenzend befinden sich die Krückau und das „Gewerbegebiet Hafestraße“ und das „Mischgebiet Vormstegen“ mit im Umbruch befindlichen historischen Strukturen und ehemals kleinteiliger Bebauung. Diese Stadtbereiche werden städtebaulich stark von den Betrieben Kölln und Kibek mit teilweise historischen Gebäuden (z.T. als einfache Kulturdenkmale eingetragen) geprägt.

Potenziale

- Die **Fußgängerzone** besitzt im Bereich der Königstraße, Alter Markt und Marktstraße durch den kleinteiligen Städtebau und die vielfältige Ladennutzung eine hohe Aufenthaltsqualität. Die lineare Haupteinkaufsstraße (Königstraße) sorgt mit den Magneten Karstadt und Bahnhof an ihren Enden für eine grundsätzlich sinnvolle Funktionsanordnung.
- Der Standort des Betriebes „**Holz-Junge**“ liegt direkt östlich der Bahnlinie an der Krückau und bietet stadträumlich und verkehrlich ein sehr hohes Potential für andere Nutzungen (u.a. Wohnen)
- Das bisher von Gewerbe und Industrie geprägte Quartier „**Vormstegen**“ mit seinen historischen und stadtbildprägenden Gebäuden und den Resten historischer gründerzeitlicher Stadtstruktur, befindet sich zur Zeit im Umbruch. Einige der Betriebe haben ihre Produktion in das Gewerbegebiet „Grauer Esel“ ausgelagert und eröffnen die Möglichkeit dem Quartier einen neuen Impuls zu geben durch eine Umnutzung der Gebäude und eine städtebauliche Neuordnung. Nicht bebaute und untergenutzte Flächen, sowie Unternutzungen und Leerstand von Gebäuden bieten viel Potential für eine Innenentwicklung. Das Kibek-Hochhaus wirkt identifikationsstiftend und ist bis ins Umland als städtebauliche Dominante wahrnehmbar.
- Der Betrieb „**Kölln**“ prägt das Stadtbild schon von weitem mit seinen historischen Gebäude und dem Bezug zur industriellen Hafennutzung am Südufer. Die Hafengleise sind leider nicht mehr vorhanden.
- Am „**Nordufer**“ des Krückauhafens befindet sich ein städtisches Flächenpotential in verkehrsgünstiger Lage und attraktivem Hafen/Wasserbezug

Defizite

- Der **Bahnhof** von Elmshorn ist städtebaulich und funktional nur mangelhaft mit der Königstraße verknüpft. Das Bahnhofsgebäude selbst ist trotz der hohen Bedeutung im Stadtgefüge insbesondere von der Königstraße aus nicht wahrnehmbar. Die Sichtachse wird von einem Gebäude versperrt. Die Belastung der Berliner Straße ist hoch. Die Umsteigewege zwischen dem ZOB und dem Bahnhof sind

weit; die funktionalen Bezüge schwierig. Insgesamt wird der Bahnhof in städtebaulicher Wirkung und funktionaler Ausprägung seiner Bedeutung im Stadtgefüge keineswegs gerecht.

- Der **Buttermarkt** ist die größte platzartige Freifläche in der Innenstadt. In seiner Dimensionierung ist er jedoch, um ihn als Platz wahrzunehmen, viel zu groß und die Platzkanten sind nicht gefasst. An Markttagen ist der Platz gefüllt und gut frequentiert, an Tagen ohne Marktnutzung bildet er eine große asphaltierte ebenerdige Abstellfläche für Kraftfahrzeuge in der Innenstadt. Die Verknüpfung zu den umliegenden Quartieren ist nicht gegeben. Allein das Torhaus ist identitätstiftend und setzt Akzente. Das nicht mehr genutzte Gebäude der Post stört das Stadtbild.
- Der Gebäudekomplex des **CCE / Karstadt** wirkt durch die Baumasse und die städtebauliche Anordnung maßstabsprenkend und verhindert funktionale und städtebauliche Bezüge zum Krückauhafen. Die Wirkung als stadträumliche Barriere macht Vernetzungen problematisch. Die Gestaltung der Fassade und der Durchgang zum Krückauufer ist wenig ansprechend, da sich die Läden nach Innen orientieren und zur Straße keine Schaufenster haben. Wenn die Verkehrsbelastung der Straße Wedenkamp mit Inbetriebnahme der Hafenspange abnimmt, wäre es denkbar die Ladengeschäfte der Passage, die ohnehin erneuerungsbedürftig ist, auch zur Straße hin zu öffnen und eine attraktive Verbindung zur Krückau zu schaffen.

3.2 Verkehr

Potenziale

- Durch die **Hafenspange** könnte ein Teil des Verkehrs, der heute durch die Innenstadt fließt, abgeleitet werden. Die dadurch entstehende verkehrliche Entspannung könnte die Aufenthalts- und Nutzungsqualität für Fußgänger und Radfahrer steigern.

Defizite

- Der **ZOB** liegt funktional ungünstig und weist wesentliche Gestaltungsdefizite auf („Hinterhofcharakter“). Eine Verlegung des ZOB auf den Holstenplatz ist zur Zeit in der Diskussion.
- Auffallend ist die Häufung von **Parkraum** entlang der Krückau, die dadurch noch mehr den Eindruck einer Rückseite erzeugt. Besonders Stadtbild störend, weil sie an exponierten Stellen stehen, sind die Parkpaletten am Nordufer, in Verlängerung des Flamwegs und an der Brücke Wedenkamp am Südufer.

- Die **Schauenburgerstraße** und der **Wedenkamp** wirken durch ihre Dimensionierung und die starke Verkehrsbelastung als Barriere. Fehlende Querungen verstärken diesen Eindruck noch. Die Ost-West-Brücke nördlich der Innenstadt ist überdimensioniert und sprengt den kleinräumigen Maßstab der Umgebung.
- Der **Hafen** von Elmshorn liegt zentral zur Innenstadt. Durch den Wegfall der Nutzung durch die Gewerbebetriebe an der Krückau, hat der Hafen einen Teil seiner Nutzung eingebüßt und wird zur Zeit nur noch von Sportseglern und Fischern genutzt. Doch auch diese Nutzung wird weniger, da die zunehmende Verschlickung die Schiffbarkeit der Krückau einschränkt. Die Uferbereiche am Hafen und den angrenzenden Bereichen bieten keine Aufenthaltsqualitäten.

3.3 Grün und Landschaft

- Der **Steindampark** ist der größte öffentliche innerstädtische Grünraum. Durch seine Lage östlich der Bahnlinie und die Einrahmung durch breite Straßen liegt er sehr isoliert. Die Verknüpfung zu den angrenzenden Quartieren ist durch die Barrierewirkung der Bahn und der Straße Steindamm nicht gegeben. Der Park weist erhebliche gestalterische Defizite auf und wird unter anderem durch die Nutzung von sozialen Randgruppen von dem Rest der Bevölkerung gemieden und als „Angstraum“ gesehen.
- Die **Uferbereiche der Krückau** sind ungestaltet und bilden die „Rückseite“ der Stadt. Eine Öffnung zum Wasser fehlt und eine durchgängige Wegeverbindung entlang der Krückau fehlt für die Wahrnehmbarkeit des Flusses in der Stadt.

4 Städtebaulicher Leitrahmen der Gesamtstadt

Die ISEK-Analysen verdeutlichen, dass die wesentlichen Funktionsdefizite, aber auch die größten Entwicklungspotenziale Elmshorns in der erweiterten Innenstadt zu finden sind. Wichtige Stellschrauben dafür sind sehr klar definierbar: Hafen, Hafenspanne und Krückauufer, Bahnhofsumfeld und Bahnquerung in die östlichen Stadtteile, Nachnutzung des Stadtteils Vormstegen und Integration des Buttermarktes als zentraler Platz mit Aufenthalts- statt Parkplatzqualität. Insofern liegen die Schwerpunkte des ISEK auf den Handlungsempfehlungen und teilräumlichen Konzepten der erweiterten Innenstadt.

Vgl. Teilbericht A

Es wird jedoch auch deutlich, dass darüber hinaus ein gesamtstädtisches Konzept für die Entwicklung Elmshorns sinnvoll und

erforderlich ist, in das sich die innerstädtischen Maßnahmen einfügen und das auch für Entwicklungen in anderen Stadtteilen einen Rahmen gibt. Die Innenstadt bildet zusammen mit der Gesamtstadt ein komplexes Wirkungsgefüge, das sich in Elmshorn insbesondere bezüglich Wechselwirkungen von Standortentscheidungen des Einzelhandels zeigt.

Daher wurde aus der ISEK-Analyse ein städtebaulicher Leitrahmen für die Gesamtstadt entwickelt, der als eine Grundlage für weitere planerische und politische Diskussionen im Zuge der anstehenden Neuaufstellung des Flächennutzungsplans (FNP) und der Stadt-Umland-Konzeption (SUK) dienen soll.

Anlage, Plan 4

4.1 Siedlungsentwicklung

Innenentwicklung und Flächenrecycling

Übergeordneter Leitgedanke für die weitere Siedlungsentwicklung Elmshorn ist die **Innenentwicklung**. Hierbei sollen vor allem die Handlungsbedarfe im Sinne einer „**Stadtreparatur**“ aufgegriffen und genutzt werden, um wichtige anstehende Umstrukturierungen, wie z.B. die Stärkung als hochwertiger Familien-Wohnstandort mit hoher Aufenthaltsqualität, voran zu treiben. Wichtige Handlungsbereiche hierfür befinden sich in den brach fallenden und untergenutzten innenstadtnahen Bereichen (z.B. Vormstegen, Schleusengraben).

„Elmshorn findet Innen statt“

Vgl. Teilbericht A, Kap. 4 und 5 sowie Teilbericht F

Außerhalb der erweiterten Innenstadt sind insbesondere die nördlich der Innenstadt gelegenen Gewerbeflächen sowie innerörtliche bisher potenziell konflikträchtige Sportplätze und die Trabrennbahn für eine Innenentwicklung denkbar. Genauere Untersuchungen über Realisierbarkeit der Innenentwicklungs-Potenziale im Sinne von Flächengrößen und –verfügbarkeiten sowie städtebaulich sinnvolle und marktgerechte Wohnungsprogramme für diese Flächen sind erforderlich.

Der Handlungsbereich der „Stadtreparatur“ und sonstigen Innenentwicklung ist ein wichtiges städtebauliches Arbeitsfeld, um das **Ziel von qualitativen und nachhaltigen Stadtstrukturen** im Sinne der Kriterien „Kompaktheit“, „Raumbildung“ „Kurze Wege“ etc. zu erreichen.

Generell sollte die Siedlungsentwicklung darauf ausgerichtet sein, **dezentrale Strukturen** zu erhalten und auszubauen sowie nachbarschaftlich orientierte Wohn- und Sozialbeziehungen zu fördern. Auf diese Weise können nicht zuletzt auch unnötige Verkehre vermieden werden.

Bezüglich der Gewerbeentwicklung sollte das Hauptaugenmerk ebenfalls auf eine städtebaulich verträgliche **Weiterentwicklung vorhandener Gewerbegebiete** durch die Ausbildung spezifischer Standortprofile sowie durch eine Stärkung der Fei-

raumqualitäten und städtebaulichen Besonderheiten gelegt werden. Teilweise kann eine derartige „Stadterneuerung“ in den (Alt-) Gewerbegebieten für neue ökonomische Impulse an bestehenden Standorten führen und den Druck auf den Außenbereich reduzieren. Auch eine Aufwertung zu gemischten Nutzungen ist denkbar. Räumliche Arrondierungen bzw. Flächenausweisungen für gewerbliche Neuentwicklungen sollten aufgrund der erheblichen Reserven kurz- bis mittelfristig nicht erfolgen

Abrundung des Siedlungskörpers

Für die weitere Siedlungsentwicklung hat die Aktivierung von Flächen im Innenbereich obere Priorität. Daneben soll für die gemäß Wohnraumversorgungskonzept erforderliche weitere Entwicklung von Siedlungsflächen für den **Wohnungsbau** der Siedlungskörper nach Vorschlag des Leitrahmens nur behutsam nach Außen erweitert werden.

Das **Wohnraumversorgungskonzept** (WVK) sieht bis 2015 einen Neubaubedarf für rund 2.300 neue Wohnungen oder rund 75 ha Wohnbauflächen. Der Flächennutzungsplan (FNP) stellt bis 2010 rund 65 ha für Wohnen als Außenentwicklung dar. Dies ist gemäß WVK ausreichend, da die restlichen 10 ha durch Innenentwicklung abgedeckt werden können. Aus Sicht des ISEK ist bei einem entsprechenden planerischen Willen ein höheres Innenentwicklungs-Potenzial zu mobilisieren. Genauere Untersuchungen über die Realisierbarkeit der im Plan dargestellten Flächen und evtl. weiterer Potentiale sind jedoch noch erforderlich.

Die Wohnbau-Flächendarstellungen für Erweiterungsflächen im Leitrahmen von ca. 90 ha innerhalb des Stadtgebietes Elmshorn sind als langfristige und siedlungsstrukturell wünschenswerte Entwicklungsoptionen anzusehen, deren tatsächliche Realisierungschancen und -prioritäten im Rahmen der FNP-Aufstellung und des SUK städtebaulich und landschaftsplanerisch zu überprüfen sind. Im FNP-Zeithorizont bis ca. zum Jahr 2025 sollten die bisher vorgesehenen rund 65 ha neue Wohnbauflächen nicht überschritten werden.

Die Darstellung der **Erweiterungsflächen** erfolgt nach der Prämisse einer „kompakten Stadt der kurzen Wege“. Die Stadtgrenze wurde also nicht als starrer Endpunkt einer möglichen Entwicklung betrachtet, so dass die möglichen Erweiterungsflächen dort wo es sinnvoll erscheint auch über diese Grenze hinweg reichen. Als Beispiel sei hier die im Leitrahmen als potenzielle Siedlungserweiterung dargestellte Fläche auf Grund der Gemeinde Raa-Besenbek genannt, die nur gut 1,2 km von der Innenstadt Elmshorn (Kirche) auf vergleichsweise

ökologisch geringwertigen landwirtschaftlichen Flächen liegt. Demgegenüber befinden sich die zurzeit tlw. in Entwicklung befindlichen und im FNP vorgesehenen Flächen im Elmshorner Ortsteil Vosskuhlen in über 2,5 km Entfernung von der Innenstadt, zudem siedlungsstrukturell ungünstig durch die Umgehungsstrasse getrennt.

Hier kann und muss die Diskussion im Prozess zur Stadt-Umland-Konzeption (SUK) geführt werden. Denn generell handelt es sich bei allen Erweiterungsflächen um einen aus dem ISEK-Prozess entwickelten Diskussionsvorschlag, der stadintern sowie mit den Nachbargemeinden im Rahmen des geplanten Stadt-Umland-Konzeptes abzustimmen ist.

Eine **intensive Koordination der Siedlungsentwicklung mit den Nachbargemeinden** sollte vorangetrieben werden, um für die gesamte Stadtregion Elmshorn ein Flächenangebot zu gewährleisten, das

- bedarfs- und zielgruppengerecht ist,
- die Neufächeninanspruchnahme reduziert,
- Infrastrukturfolgekosten weitest möglich begrenzt,
- ein unkontrolliertes Zusammenwachsen von Siedlungskörpern - auch aus Gründen der Leistungen des Naturhaushaltes wie Klimafunktion, Biotopverbund etc. (Grüner Ring) - verhindert.

Die im Leitrahmen dargestellten **gewerblichen Erweiterungsflächen** im Südosten des Stadtgebietes sowie der angrenzenden Nachbargemeinden in verkehrsgünstiger Autobahnnähe sind langfristig zu sehen, da bereits umfassende Entwicklungsreserven in den vorhandenen Gewerbegebieten vorhanden sind.

4.2 Städtebau und Stadtbild

In der weiteren Stadtentwicklung sollen außerdem die räumlichen Qualitäten im Sinne attraktiver Stadträume geschaffen werden und vorhandene städtebauliche und stadträumliche Potenziale besser genutzt werden. Das Stadtbild ist zu optimieren. Dabei sind insbesondere folgende Ziele zu beachten:

- Öffnung und Erlebbarkeit der Krückau in Bezug zur Innenstadt (Ufergestaltung und Aufenthaltsqualität)
- Gestalterische Verdeutlichung der räumlichen Platzfolge und der visuellen Bezüge in der Innenstadt (Alter Markt - Holstenplatz - Bahnhof)
- Vermeidung von Maßstab sprengenden Gebäuden in kleinteiligen Strukturen

- Verbesserung der Orientierung insbesondere in der Innenstadt
- Schaffen von „Orten des ersten Erkennens“ (z.B. am Grauen Esel, Sibirien) durch Gestaltung der Ortseingänge.

Die **Historie Elmshorns als Industrie- und Gewerbestadt** mit stadtbildprägenden und identifikationsstiftenden Merkmalen ist als Stärke zu erkennen und modern zu interpretieren statt sie zu negieren. Hierbei spielen der Erhalt und die Umnutzung von historischen Fabrikgebäuden wie zum Beispiel des Knecht'schen Gebäudes für eine öffentliche Nutzung im Gebiet Vormstegen eine herausragende und wegweisende Rolle.

4.3 Grün und Landschaft, öffentliche Grünflächen und Erholung

Elmshorn weist mit der Krückau und ihren bis weit in die Stadt hinein reichenden Niederungen sowie mehreren Grünflächen Potenziale auf, die es gilt zu bewahren und weiter aufzuwerten. Wesentliche Ziele sind:

- **Erhalt und Aufwertung der Krückauniederung:** Hierbei geht es darum, die Krückau zu öffnen und als Stadtfluss erlebbar zu machen, besonders im Innenstadtbereich. Eine durchgängige Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr entlang der Krückau (blauer „roter Faden“) ist zu schaffen. Eine weitere Bebauung im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet ist besonders vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussionen zum Hochwasserschutz zu vermeiden.
- Die Barrierewirkungen der Verkehrsstränge insbesondere der Bahnlinien sind durch verbesserte Übergänge, Unterführungen, Durchlässe etc. zu mindern.
- **Erhalt und Vernetzung der Grünzüge und -zäsuren:** Die Grünzüge und -zäsuren zwischen den Quartieren fungieren als gliedernde Elemente in der Stadtstruktur, die die Lesbarkeit der einzelnen Quartiere erhöhen. Ziel ist daher trotz der anzustrebenden kompakten städtebaulichen Strukturen die Grünzüge und -zäsuren auch und gerade zu den Nachbargemeinden zu erhalten und aufzuwerten. Zudem sollten die Verknüpfungen der städtischen Freiräume untereinander sowie mit der Landschaft verbessert werden. Weiterhin sollte die Nutzbarkeit, Gestaltung und Pflege der städtischen Grün- und Erholungsflächen (insbesondere bzgl. des „Angstraum“ Steindampark sowie die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit Stadtpark) optimiert werden.

4.4 Verkehr

Für die verkehrliche Entwicklung Elmshorns sind insbesondere folgende Ziel bzw. Maßnahmenbereiche von Bedeutung:

Vgl. auch Teilbericht D

- Verkehrliche Entlastung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität insbesondere vom Durchgangsverkehr (Entflechtung des Ziel- und Quellverkehrs vom Durchgangsverkehr durch Realisierung der „Hafenspange“)
- Vereinfachung des Verkehrsnetzes und der –führung (Überarbeitung der Einbahnstraßenregelung) sowie Verbesserung der Orientierung
- Gestalterische Aufwertung und Minderung der Barrierewirkung von Hauptverkehrsstraßen zum Beispiel durch Herausbilden von Alleen und das Pflanzen von Straßenbäumen
- Bauliche und funktionale Aufwertung des Bahnhofs und des ZOBs einschließlich der Verknüpfung untereinander
- Vernetzung der Ortsteile insbesondere Verbesserung der Quermöglichkeiten der Bahngleise und Hauptverkehrsstraßen für den nicht motorisierten Individualverkehr (NMIV). Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs durch Schaffung eines entsprechenden Rad- und Fußverkehrsnetzes. Dabei sollte bei allen neuen Projekten des Stadtumbaus bzw. städtebaulichen Planungen die Fußwegbeziehungen und siedlungsräumlichen Verflechtungen frühzeitig berücksichtigt werden, um zukünftige Fehlentwicklungen (z.B. neue Barrieren) zu vermeiden.

4.5 Wohnen

Bezüglich der Wohnangebote sind die Vorschläge aus dem WVK aufzugreifen und auf den jeweiligen Standort anzupassen. Wichtig ist dabei von vornherein, dass auch bei Neubaugebieten keine Monostrukturen entstehen, sondern eine soziale und demografische Mischung durch kleinteilige, unterschiedliche Wohn- und Bauformen erzeugt wird.

Für den Bereich des Wohnen gelten als wesentliche Ziele:

- Fortsetzung der Stadterneuerung im Bestand zur Aufwertung sozial benachteiligter Quartiere
- Planung vielfältiger und gemischter Wohnangebote insbesondere als individuelle Planungen in den Bereichen der Innenentwicklung und den innenstadtnahen Bereichen für unterschiedliche Altersstufen.

4.6 Zentrumsstruktur

Zur Stabilisierung der Innenstadt ist diese klar als vorrangiger Ort für zentrale Einrichtungen zu definieren. Dies bedeutet:

- Innenstadt als alleiniger Standort für zentrumsrelevanten Einzelhandel (außer Sortiment des täglichen Bedarfs). Gleichzeitig klare Abgrenzung des Innenstadtbereiches, die durch eine entsprechende Gestaltung gut erkennbar ist
- kein weiterer Ausbau des Subzentrums Hamburger Straße (Grauer Esel)
- kleine Nahversorgungs- bzw. Quartierszentrum auf Sortimente des täglichen Bedarfs begrenzen und in dieser Funktion gestalterisch und funktional zu stärken

Anlagen 1 - 4

städtebauliche Analyse der Stadtparzellen

1

Wohngebiet Gattingsweg / Pappeln

① vorwiegend eingeschossige Ein- und Zweifamilienhäuser auf großen Grundstücken, offene Bauweise, Errichtung vorwiegend 1930er - 1970er Jahre

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

2

Gewerbegebiet Nord Land / Hahnenkamp

① heterogenes Gebiet aus den 1930er und 70er Jahren bestehend aus gewerblichen und gewerblich-wohnlichen Nutzungen (Stiller/Siedler) am Hahnenkamp

+ **Immisionsbereich** durch die Hahnenkampstraße

+ **Gebäude / Bestände** T. mit gestrichelten Decken und teilweise moderner Ausstattung

- **Öffentliche Verkehrsflächen** mit einem öffentlichen Verkehrsflächen mit einem öffentlichen Verkehrsflächen

3

Wohngebiet Langemoor / Katernweide-Nord

① Mischung von Einfamilienhäusern in offener Bauweise und zweigeschossigen Mehrfamilienhäusern mit einer geschlossenen Blockrandbebauung

+ **Öffentliche Verkehrsflächen** mit einem öffentlichen Verkehrsflächen

- **Öffentliche Verkehrsflächen** mit einem öffentlichen Verkehrsflächen

4

Wohngebiet Vosskuhn

① öffentlich geplantes, heterogenes Siedlungsgebiet mit eingeschossigen Einfamilienhäusern und zweigeschossigen Mehrfamilienhäusern

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

5

Wohngebiet Sandberg / Gattingsweg

① heterogenes Wohngebiet eingebettet in Bestände von verdichteten Mehrfamilienhäusern und Zwi- schengeschossigen Mehrfamilienhäusern

+ **Mehrfamilienhausquartier** "Düsseldorfer Allee" mit einer Mischung aus Einfamilienhäusern und Mehrfamilienhäusern

- **Mehrfamilienhausquartier** "Düsseldorfer Allee" mit einer Mischung aus Einfamilienhäusern und Mehrfamilienhäusern

6

Gewerbegebiet Lorenzstraße / Sandberg

① innerstädtisches Gewerbegebiet, geprägt durch ein- und zweigeschossige Gewerbebauten

+ **Mehrfamilienhausquartier** "Düsseldorfer Allee" mit einer Mischung aus Einfamilienhäusern und Mehrfamilienhäusern

- **Mehrfamilienhausquartier** "Düsseldorfer Allee" mit einer Mischung aus Einfamilienhäusern und Mehrfamilienhäusern

6

Wohngebiet Pappeln - Süd

① vorwiegend eingeschossige Einfamilienhäuser der 1930er Jahre, offene Bauweise, sowie verdichtete Neubaugänge (RH, KZH, CH)

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

7

Gewerbegebiet Lorenzstraße / Sandberg

① innerstädtisches Gewerbegebiet, geprägt durch ein- und zweigeschossige Gewerbebauten

+ **Mehrfamilienhausquartier** "Düsseldorfer Allee" mit einer Mischung aus Einfamilienhäusern und Mehrfamilienhäusern

- **Mehrfamilienhausquartier** "Düsseldorfer Allee" mit einer Mischung aus Einfamilienhäusern und Mehrfamilienhäusern

8

Wohngebiet Gattingsweg / Pappeln

① vorwiegend eingeschossige Einfamilienhäuser der 1930er Jahre, offene Bauweise, sowie verdichtete Neubaugänge (RH, KZH, CH)

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

8

Wohngebiet Gattingsweg / Pappeln

① vorwiegend eingeschossige Einfamilienhäuser der 1930er Jahre, offene Bauweise, sowie verdichtete Neubaugänge (RH, KZH, CH)

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

9

Gewerbegebiet "weiliches Bahnhofquartier"

① verdichtetes, nutzungsgeprägtes Quartier (Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel) mit hoher Nutzungsdichte

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

10

Mischgebiet "weiliches Bahnhofquartier"

① verdichtetes, nutzungsgeprägtes Quartier (Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel) mit hoher Nutzungsdichte

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

10

Mischgebiet "weiliches Bahnhofquartier"

① verdichtetes, nutzungsgeprägtes Quartier (Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel) mit hoher Nutzungsdichte

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

11

Wohngebiet Langemoor / Katernweide-Süd

① städtisches Wohngebiet mit überwiegend 1-2 geschossigen Einfamilienhäusern

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

12

Mischgebiet Sandberg/Burdekatte

① historisches Wohngebiet mit überwiegend eingeschossigen Einfamilienhäusern

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

12

Mischgebiet Sandberg/Burdekatte

① historisches Wohngebiet mit überwiegend eingeschossigen Einfamilienhäusern

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

13

Kerngebiet Innenstadt

① historisches Wohngebiet mit überwiegend eingeschossigen Einfamilienhäusern

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

14

Gewerbegebiet Hahnenkamp

① historisches Wohngebiet mit überwiegend eingeschossigen Einfamilienhäusern

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

12

Mischgebiet Sandberg/Burdekatte

① historisches Wohngebiet mit überwiegend eingeschossigen Einfamilienhäusern

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

13

Kerngebiet Innenstadt

① historisches Wohngebiet mit überwiegend eingeschossigen Einfamilienhäusern

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

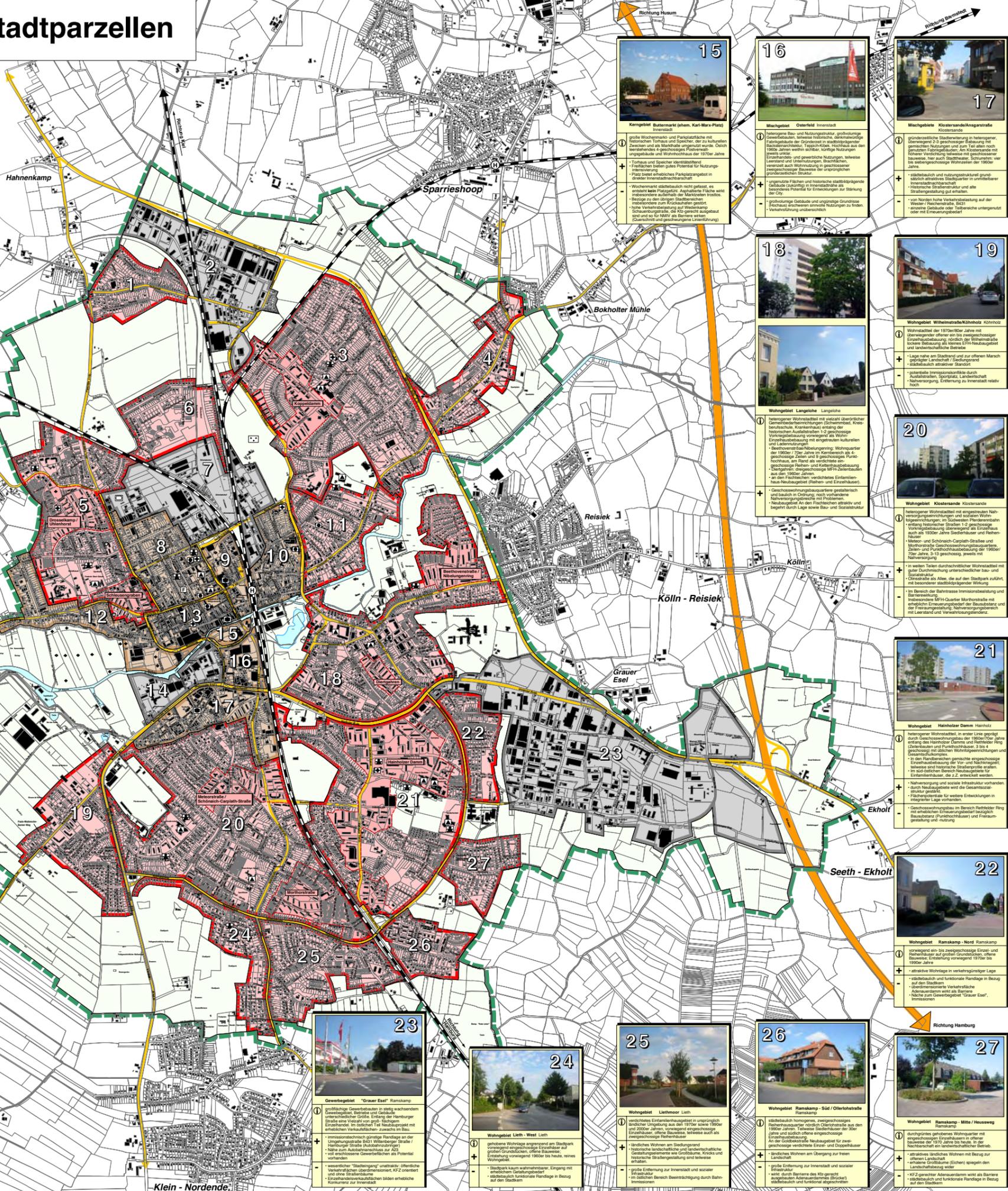
14

Gewerbegebiet Hahnenkamp

① historisches Wohngebiet mit überwiegend eingeschossigen Einfamilienhäusern

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp



15

Kerngebiet Südmarkt (ehem. Karl-Marx-Platz) Innenstadt

① große Wohnfläche und Parkfläche mit historischer Substanz

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

16

Mischgebiet Osterfeld Innenstadt

① heterogenes Wohngebiet mit überwiegend eingeschossigen Einfamilienhäusern

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

17

Mischgebiet Klosterstraße/Katernweide

① großräumige Wohnfläche in heterogener, gemischter Nutzung

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

18

Wohngebiet Langemoor / Katernweide

① heterogenes Wohngebiet mit überwiegend eingeschossigen Einfamilienhäusern

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

19

Wohngebiet Wilhelmstraße/Katernweide

① Wohngebiet der 1930er Jahre mit überwiegend eingeschossigen Einfamilienhäusern

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

18

Wohngebiet Langemoor / Katernweide

① heterogenes Wohngebiet mit überwiegend eingeschossigen Einfamilienhäusern

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

20

Gewerbegebiet Klosterstraße

① heterogenes Wohngebiet mit überwiegend eingeschossigen Einfamilienhäusern

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

21

Wohngebiet Hahnenkamp

① heterogenes Wohngebiet mit überwiegend eingeschossigen Einfamilienhäusern

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

21

Wohngebiet Hahnenkamp

① heterogenes Wohngebiet mit überwiegend eingeschossigen Einfamilienhäusern

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

22

Wohngebiet Seeth-Ekhof

① heterogenes Wohngebiet mit überwiegend eingeschossigen Einfamilienhäusern

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

22

Wohngebiet Seeth-Ekhof

① heterogenes Wohngebiet mit überwiegend eingeschossigen Einfamilienhäusern

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

26

Wohngebiet Ramkamp-Süd / Osterstraße

① historisches Wohngebiet mit überwiegend eingeschossigen Einfamilienhäusern

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

27

Wohngebiet Ramkamp-Mitte / Messweg

① durchgeplantes Wohnquartier mit eingeschossigen Einfamilienhäusern

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

23

Gewerbegebiet "Grauer Eisel" Ramkamp

① großräumige Wohnfläche in stoffschwerem, historischem Wohngebiet

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

24

Wohngebiet West-Liech

① historisches Wohngebiet mit überwiegend eingeschossigen Einfamilienhäusern

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

25

Wohngebiet Liech-West

① historisches Wohngebiet mit überwiegend eingeschossigen Einfamilienhäusern

+ **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

- **Städtebaulich auffallende Randlage** in Bezug auf den Stadtkern, vorwiegend in Richtung Hahnenkamp

Legende

Parzelle / Stadtteil

① allgemeine Beschreibung von Nutzung und Städtebau, z.B. Nutzung, Gebäudetypologie, Gebäudealter, Geschossigkeit, Bauweise, ...

+ **Stärken, Potentiale** und besondere Bedeutung für das Stadtgefüge

- **Defizite und Funktionsverluste**, z.B. o städtebaulicher Zustand der Gebäude, ggf. Leerstand oder Fehlnutzungen o Immissionsbelastungen o Bezugs Mangelnde Nutzung von Potentialen o Freiraum und Grün

Nutzungscharakter

Wohngebiete

städttebaulich auffallende Geschosswohnbauquartiere

Mischgebiete

Gewerbegebiete

Verkehr

Bundesautobahn

Hauptverkehrsstraßen

Bahnleise

Abgrenzungen

Stadtgrenze

0 100 500 Meter

AUFTRAGGEBER:
STADT ELSHORN

STADTBAUAMT

Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Elmshorn

städtebauliche Analyse der Stadtparzellen

Arbeitsgemeinschaft

RAUM & ENERGIE

BulwinGes AG

ARCHITEKTUR + STADTPLANUNG

Raum & Energie
Instit für Stadtplanung, Kommunikation und Prozessmanagement GmbH
Erlenweg 3
22689 Elmshorn
Tel: 04103 / 18041
Fax: 04103 / 2981
Internet: www.raum-energie.de
E-Mail: institut@raum-energie.de

BulwinGes AG
Jarenstraße 6
22603 Hamburg
Tel: 040 / 42 32 22-0
Fax: 040 / 4414 19
Internet: www.bulwinge.de
E-Mail: info@bulwinge.de

Architektur+Stadtplanung
Baum Ewers-Dörner GmbH
Grummannweg 69
22087 Hamburg
Tel: 040 / 4414 19
Fax: 040 / 1443 105
Internet: www.archi-stadt.de
E-Mail: hamburg@archi-stadt.de

Datum: 07.10.2005 M 1 : 10.000 im Original

1



Wohngebiet Gerlingerweg / Papenhöhe

i vorwiegend eingeschossige Einzelhäuser auf großen Grundstücken, offene Bauweise; Entstehung vorwiegend 1950er - 1970er

+

- ländliches Wohnen in unmittelbarer Nachbarschaft zur Dorflage Heidekoppel / Kiebitzreihe der Gemeinde Horst
- Nahversorgung im Gewerbegebiet Sibirien (Aldi)

-

- städtebaulich und funktionale Randlage in Bezug auf den Stadtkern, verstärkt durch südlich angrenzende Zäsur der landwirtschaftlichen Flächen.
- Zum Teil überdimensionierte Verkehrsflächen und fehlende Straßenbäume

2



Gewerbegebiet Nord I und II / Sibirien und Papenhöhe

i Heterogenes Gebiet aus den 1960er und 70er Jahren, Betriebe und Gebäude unterschiedlicher Größe, eingestreute Wohnnutzungen (Splittersiedlung) "Am Fuchsberg" und südlich Gerlingerweg ohne städtebauliche Einbindung

+

- immissionsstechnisch günstige Randlage an der Umgehungsstraße K23 - Wittenberger Straße

-

- Gebäude / Betriebe z.T. mit gestalterischen Defiziten und Sanierungstau
- öffentliche Verkehrsflächen kfz-orientiert und ohne Straßenbäume
- Leerstand (?)

3



Wohngebiet Langenmoor / Kaltenweide- Nord

i Mischung von Einzelhäusern in offener Bauweise und zentral gelegenen Mehrfamilienhausquartier mit einer Zeilenhausbebauung und bis zu 14-geschossigen Hochhäusern (Koppelreihm) mit Schul- und Sportzentrum sowie Nahversorgungsbereich, entstanden in der Nachkriegszeit vorwiegend in den 1960er - 70er Jahren; im südlichen Teil auch Siedlerhäuser der 1930er

+

- durchschnittliches Wohnquartier mit eigener Versorgung und sozialer Infrastruktur, städtebaulich gute Abstufung der Verdichtung von Rand zu Kern (EFH - DH - RH - MFH)

-

- Koppelreihm mit städtebaulicher Konzentration, baulich durchschnittlicher Zu-stand; hier Freiraumgestaltungsbedarf (Abstandsgrün)

4



Wohngebiet Vosskuhlen

i dörflich geprägter, heterogener Siedlungsbereich mit eingestreuten landwirtschaftlichen und gewerblichen Nutzungen an der Straße Kaltenweide, Neubaugebiete (RH, EZH, DH)

+

- ländliches Wohnen mit Bezug zur offenen Landschaft

-

- städtebaulich und funktionale Randlage in Bezug auf den Stadtkern, verstärkt durch Umgehungsstraße Wittenbergstraße K23 mit erheblicher Barrierewirkung
- Neubaugebiete wirken (noch) wenig integriert

5



Wohngebiet Sandberg Sandberg/Flamweg

i heterogener Wohnstadtteil eingebettet in Bereiche von verdichteten Mehrfamilienhäusern und Zeilenbebauung und große Alteinrichtungen überwiegend aus den 1960er - 70er Jahren, bis 4-geschossige (Drosselkamp/Uhlenhorst und Schleusengraben). Nördlich Hasenbusch L118 neuere Entwicklungen (1980er bis heute) von Mehrfamilienhäusern und verdichteten Einfamilienhäusern

+

- Mehrfamilienhaus-Quartier "Drosselkamp/Uhlenhorst" baulich und von der Freiraumgestaltung her in Ordnung

-

- Nahversorgungszentrum Amselstraße und Flamweg mit Leerstand, ohne Perspektive
- Wohnquartier "Schleusengraben" bezüglich Bausubstanz und Freiraumgestaltung mit erheblichem Sanierungsbedarf
- Schießstand in stadträumlich ungünstiger Lage

6



Wohngebiet / Papenhöhe - Süd

i vorwiegend eingeschossige Einfamilienhäuser der 1970er Jahre, offene Bauweise; sowie verdichtete Bauweisen (RH/DH als aktuell entstehendes Neubaugebiet)

+

- durch landwirtschaftliche Freiflächen gegenüber des „Eingangs“ (Kaltenhof) dörfliche Charakter bei gleichzeitig innenstadtnaher Lage ländliches Wohnen ohne Durchgangsverkehr

-

- im Neubaugebiet sorgen eine Reihe von unbebauten, länger brachliegenden Grundstücken für einen „unfertigen“ Eindruck

7



Gewerbegebiet Lorensenstraße Sandberg/Flamweg Papenhöhe

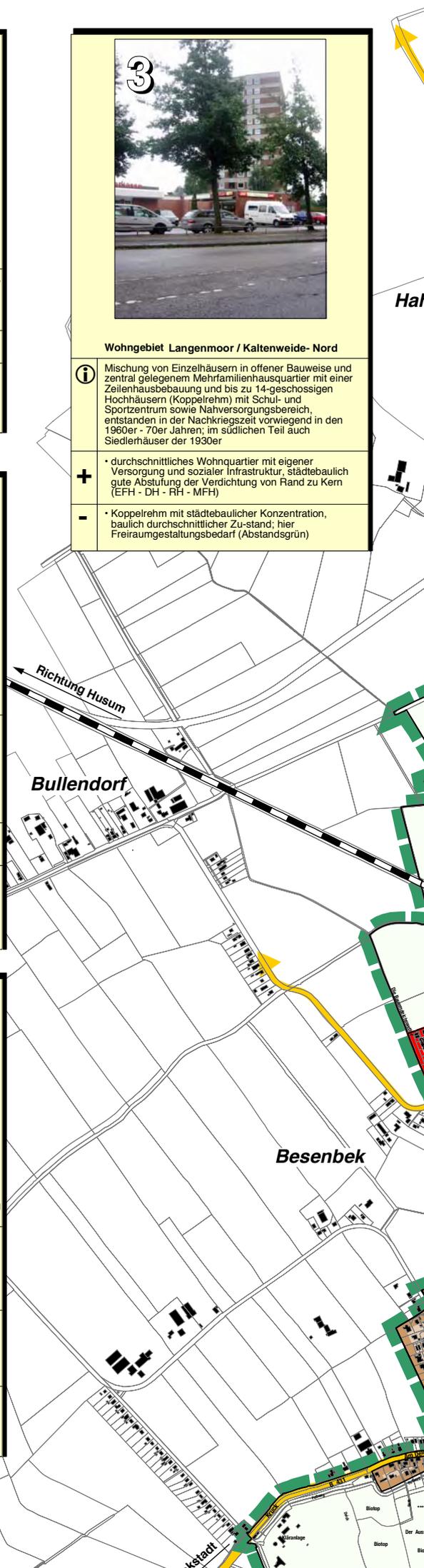
i innerstädtisches Gewerbegebiet, geprägt durch weithin sichtbaren Großbetrieb "Jacobs". Heterogene Baustrukturen mit teilweise ungenutzten Brachflächen. Entlang der Gärtnerstraße kleinteiligere Gewerbeflächen mit alter verdichteter Bausubstanz. Östlich der Bahn Lebensmitteldiscounter und Autohaus.

+

- Flächenreserven v.a. durch ungenutzte Bauflächen u.a.
- Gewerbeflächen mit direktem Gleisanschluss
- Gärtnerstraße in innenstadtnaher, verkehrsgünstiger Lage ist ein attraktiver Standort für "Dienstleistungs-Nischenbetriebe"

-

- Immissionsbelastung der Nachbarschaft durch innenstadtnaher Lage ?
- Hotelbetrieb in ungünstiger Lage
- Ost-Westbrücke wirkt überdimensioniert, v.a. für NMIV





8

Wohnggebiet Gärtnersstraße Innenstadt

- i** gründerzeitliche Stadterweiterung in überwiegend geschlossener 2-3 geschossiger Blockrandbebauung mit gemischten Nutzungen; Richtung Norden wird die Bebauung lockerer und die Wohnnutzung überwiegt
- +**
 - städtebaulich und nutzungsstrukturell attraktives Stadtquartier in unmittelbarer Innenstadtnachbarschaft
 - hohe Dichte an Gemeinbedarfseinrichtungen, Zentralität
- - hohe Verkehrsbelastung der Gärtnersstraße
 - einzelne Gebäude oder Teilbereiche mit Erneuerungsbedarf
 - in Teilbereichen Straßen- und Freiräume mit Aufwertungsbedarf



9

Gewerbegebiet "westliches Bahnhofquartier" Innenstadt

- i** verdichtetes, Nutzungsgemischtes Quartier mit Ladennutzungen, Einzelhandel (BH), gewerblichen und kulturellen Nutzungen und (Senioren-) Wohnen (nördlich Schulstraße), z.T. historische Bausubstanz (Fabrikgebäude)
- +**
 - Bahnhof durch hohe Nutzungszahlen und Umsteige... als zentraler Punkt mit erheblichem Kundenpotential
- - Bahnhof städtebaulich nicht wahrnehmbar, Freiräume ohne Aufenthaltsqualität
 - unklare Verkehrsführung und Wegebeziehung für Kfz, Fußgänger und Radfahrer, teilweise lange Wege für ÖPNV-Nutzer (Bus - Bahn)
 - ZOB - Bereich wirkt heruntergekommen und abweisend
 - Verknüpfung Bahnhofsbereich Innenstadt gestalterisch und städtebaulich schlecht



10

Mischgebiet "östliches Bahnhofquartier" Innenstadt

- i** verdichtetes Nutzungsgemischtes Quartier (Wohnen, Läden, Gewerbe) mit einer in der Regel 2-3 geschossiger Blockrandbebauung z. gründerzeitlich, teilweise Nachkriegsbebauungen
- +**
 - Durch historische Bausubstanz unregelmäßige Straßenstruktur und Nutzungsmischung (kleine Läden) gewisser Altstadtcharakter
 - verkehrsberuhigtes Quartier trotz Bahnhofsnähe mit z.T. attraktiven Straßenraumgestaltungen
- - kleinteilig bauliche Problembereiche (Jürgenstraße)
 - Verkehrsbelastung durch Kfz-Verkehr zum Bahnhof und Discounter an der Kleiststraße
 - Verkehrsführung unübersichtlich



11

Wohnggebiet Langenmoor / Kaltenweide-Süd

- i** gehobenes Wohngebiet mit überwiegend 1-2 geschossiger gründerzeitlicher Villenbebauung in offener Bauweise auf großen Grundstücken
- +**
 - sehr attraktive innenstadtnahe Wohnlage mit gehobener Bausubstanz und Großbaum geprägten Straßenräumen
- - innerörtliche Hauptverkehrsstraße Friedensallee wirkt als Barriere



12

Mischgebiet Sandberg/Burdiekstraße Sandberg/Flamweg

- i** überwiegend historische und gründerzeitliche Bebauung entlang der alten Chaussee Richtung Glückstadt; kleinteilige Mischung unterschiedlicher Typen und Baualter, überwiegend eingeschossig. Am Sandberg mit höherer Verdichtung teilweise mit geschlossener Bauweise. Gemischte Nutzungen mit hohem Wohnanteil. Burdiekstraße: 1950er Jahre Bebauung Einzelhäuser mit attraktiver Lindenreihe
- +**
 - Aufgrund der historischen Bausubstanz und der alten Straßenzugführung und -gestaltung bei gleichzeitig geringer Verkehrsbelastung attraktives Ortsbild
 - gute Lage durch Nähe zur Krückau (Deichweg) und Innenstadt
 - Gebäude überwiegend in gutem Zustand
- - Verbrauchermärkte grundsätzlich maßstabsprenge, aber durch Lage in 2. Reiheweniger auffällig, jedoch z.T. Verkehrsinduzierend
 - z.T. historische Gebäude mit Erneuerungsbedarf



13

Kerngebiet Innenstadt Innenstadt

- i** lebendiges historisches Zentrum mit überwiegend kleinteiliger, zweigeschossiger Blockrandbebauung, im Erdgeschoss v.a. Einzelhandel unterschiedlicher Größe, ansonsten Wohnen und Büros, sowie Gemeinbedarfs- und Kultureinrichtungen. Städtebaulich prägend ist der Alte Markt mit Nikolaikirche
- +**
 - kleinteilige historische Bau- und Parzellenstruktur sorgt für attraktiven, städtischen Charakter; entlang der Fußgängerzone und im Bereich der sich bildenden platzartigen Aufweitungen
- - Innenstadt öffnet sich nicht zur Krückau
 - Einkaufspassage CCE nördlich Wedenstraße wirkt durch Baumasse (6-geschossig) und städtebauliche Anordnung maßstabsprenge und verhindert funktionale und städtebauliche Bezüge zum Krückau-Hafen. Vernetzung problematisch



14

Gewerbegebiet Hafenstraße Innenstadt

- i** innerstädtisches Gewerbegebiet: Stadtwerke und Baumarkt sowie vor allem die Köln-Fabrik direkt am historischen Krückauhafen wirken durch großvolumige Gebäude und hohe Speicher Stadtbild prägend.
- +**
 - touristisches Potential am Krückauhafen, auch durch besonderes „Fabrik-Stadtbild“
- - Öffentliche (Kfz-)Verkehrsführung über die Hafenstraße und Südufer ungeordnet
 - Immissionsbelastung der Nachbarschaft durch innenstadtnahe Lage ?





15

Kerngebiet Buttermarkt (ehem. Karl-Marx-Platz) Innenstadt

- i** große Wochenmarkt- und Parkplatzfläche mit historischen Torhaus und Speicher, der zu kulturellen Zwecken und als Markthalle ungenutzt wurde. Östlich leerstehendes 4-geschossiges Postverwaltungsgebäude und Wohnhochhaus der 1970er Jahre
- +**
 - Torhaus und Speicher identitätsstiftend
 - Freiflächen bieten gutes Potential für Nutzungsintensivierung
 - Platz bietet erhebliches Parkplatzangebot in direkter Innenstadtnachbarschaft
- - Wochenmarkt städtebaulich nicht gefasst, es entsteht kein Platzgefühl. Asphaltierte Fläche wirkt insbesondere außerhalb der Marktzeiten trostlos.
 - Bezüge zu den übrigen Stadtbereichen insbesondere zum Krückauhofen gestört.
 - hohe Verkehrsbelastung auf Wedenkamp Schauenburgstraße, die Kfz-gerecht ausgebaut sind und so für NMIV als Barriere wirken (Querschnitt und geschwungene Linienführung)



16

Mischgebiet Osterfeld Innenstadt

- i** heterogene Bau- und Nutzungsstruktur, großvolumige Gewerbebauten, teilweise historische, denkmalwürdige Fabrikgebäude der Gründerzeit in stadtbildprägender Backsteinarchitektur, Teppich-Kibek. Hochhaus aus den 1960er Jahren weithin sichtbar, künftige Nutzungen jeweils unklar.
- Einzelhandels- und gewerbliche Nutzungen, teilweise Leerstand und Unternutzungen, Brachflächen, vereinzelt auch Wohnnutzung in geschlossener zweigeschossiger Bauweise der ursprünglichen gründerzeitlichen Struktur.
- +**
 - ungenutzte Flächen und historische stadtbildprägende Gebäude (zukünftig) in Innenstadtnähe als besonderes Potential für Entwicklungen zur Stärkung der City.
- - großvolumige Gebäude und ungünstige Grundrisse (Hochhaus) erschweren sinnvolle Nutzungen zu finden.
 - Verkehrsführung unübersichtlich



17

Mischgebiete Klostersande/Ansgarstraße Klostersande

- i** gründerzeitliche Stadterweiterung in heterogener, überwiegend 2-3 geschossiger Babauung mit gemischten Nutzungen und zum Teil alten noch genutzten Fabrikgebäuden; Am Klostersande mit höherer Verdichtung teilweise mit geschlossener Bauweise, hier auch Stadttheater, Schlurheim: vier bis siebengeschossige Wohnzeilen der 1960er Jahre.
- +**
 - städtebaulich und nutzungsstrukturell grundsätzlich attraktives Stadtquartier in unmittelbarer Innenstadtnachbarschaft
 - Historische Straßenstruktur und alte Straßengestaltung gut erhalten.
- - von Norden hohe Verkehrsbelastung auf der Wester-/ Reichenstraße, B431
 - einzelne Gebäude oder Teilbereiche untergenutzt oder mit Erneuerungsbedarf



21

Wohngebiet Hainholzer Damm Hainholz

- i** heterogener Wohnstadtteil, in erster Linie geprägt durch Geschosswohnungsbau der 1960er/70er Jahre entlang des Hainholzer Damms und Rethfelder Ring (Zeilenbauten und Punkthochhäuser, 3 bis 4 geschossig) mit üblichen Wohnfolgeeinrichtungen und Gesamtschulkomplex.
- In den Randbereichen gemischte eingeschossige Einzelhausbebauung der Vor- und Nachkriegszeit; teilweise sind historische Straßenprofile erhalten.
- Im süd-östlichen Bereich Neubaugebiete für Einfamilienhäuser, die z.Z. entwickelt werden.
- +**
 - Nahversorgung und soziale Infrastruktur vorhanden.
 - durch Neubaugebiete wird die Gesamtsozialstruktur gestärkt.
 - Flächenpotentiale für weitere Entwicklungen in integrierter Lage vorhanden.
- - Geschosswohnungsbau im Bereich Rethfelder Ring mit erheblichen Erneuerungsbedarf bezüglich Bausubstanz (Punkthochhäuser) und Freiraumgestaltung und -nutzung



18



Wohngebiet Langeloh Langeloh

- i** heterogener Wohnstadtteil mit Vielzahl überörtlicher Gemeinbedarfseinrichtungen (Schwimmbad, Kreisberufsschule, Krankenhaus) entlang der historischen Ausfallstraßen 1-2 geschossige Vorkriegsbebauung vorwiegend als Wohn-Einzelhausbebauung mit eingetreteten kulturellen und Ladennutzungen
- Beethovenstraße/Nibelungenring: Wohnquartier der 1960er / 70er Jahre im Kernbereich als 4-geschossige Zeilen und 9 geschossiges Punkthochhaus, am Rand als verdichtete eingeschossige Reihen- und Kettenhausbebauung
- Diertgahren: dreigeschossige MFH-Zeilenbauten aus den 1960er Jahren.
- an den Fischteichen: verdichtetes Einfamilienhaus-Neubaugebiet (Reihen- und Einzelhäuser).
- +**
 - Geschosswohnungsbauquartiere gestalterisch und baulich in Ordnung; noch vorhandene Nahversorgungsbereiche mit Problemen.
 - Neubaugebiet An den Fischteichen attraktiv und begehrt durch Lage sowie Bau- und Sozialstruktur



19

Wohngebiet Wilhelmstraße/Köhnholz Köhnholz

- i** Wohnstadtteil der 1970er/80er Jahre mit überwiegender offener ein bis zweigeschossiger Einzelhausbebauung; nördlich der Wilhelmstraße lockere Bebauung als kleines EFH-Neubaugebiet und landwirtschaftliche Betriebe
- +**
 - Lage nahe am Stadtrand und zur offenen Marsch prägnanter Landschaft / Siedlungsrand
 - städtebaulich attraktiver Standort
- - potentielle Immissionskonflikte durch Ausfallstraßen, Sportplatz, Landwirtschaft
 - Nahversorgung, Entfernung zu Innenstadt relativ hoch



22

Wohngebiet Ramskamp - Nord Ramskamp

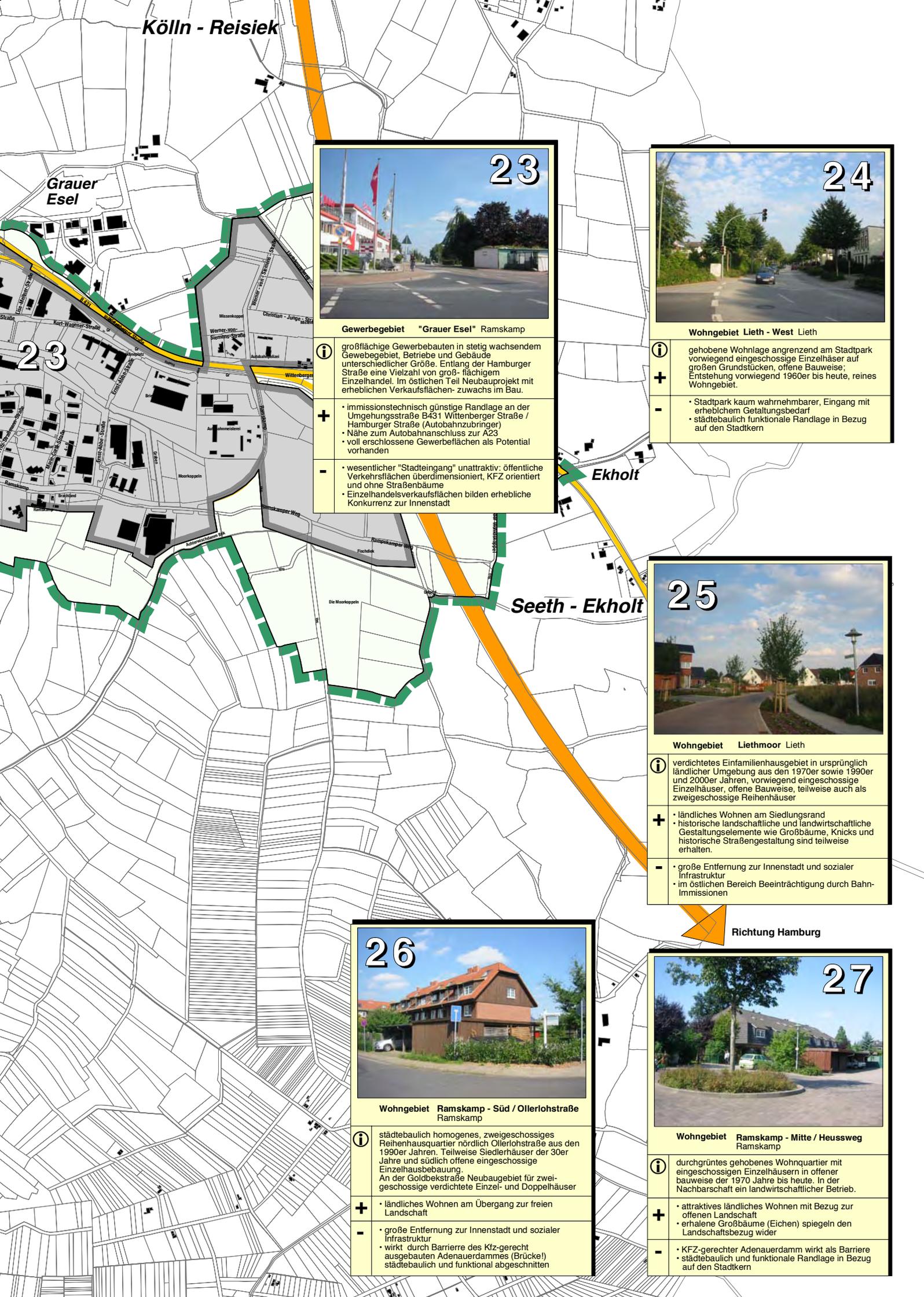
- i** vorwiegend ein- bis zweigeschossige Einzel- und Reihenhäuser auf großen Grundstücken, offene Bauweise; Entstehung vorwiegend 1970er bis 1990er Jahre
- +**
 - attraktive Wohnlage in verkehrsgünstiger Lage
- - städtebaulich und funktionale Randlage in Bezug auf den Stadtkern
 - überdimensionierte Verkehrsfläche Adenauerdamm wirkt als Barriere
 - Nähe zum Gewerbegebiet "Grauer Esel", Immissionen



20

Wohngebiet Klostersande Klostersande

- i** heterogener Wohnstadtteil mit eingestreuten Nahversorgungseinrichtungen und sozialen Wohnfolgeeinrichtungen; im Südwesten Pferderennbahn
- entlang historischer Straßen 1-2 geschossige Vorkriegsbebauung überwiegend als Einzelhaus auch als 1930er Jahre Siedlerhäuser und Reihenhäuser
- Meteor- und Schönaich-Carplath-Straße und Morthorstraße Geschosswohnungsbauquartiere, Zeilen- und Punkthochhausbebauung der 1960er/ 70er Jahre, 3-13 geschossig, jeweils mit Nahversorgung
- +**
 - in weiten Teilen durchschnittlicher Wohnstadtteil mit guter Durchmischung unterschiedlicher bau- und Sozialstruktur
 - Olinstraße als Allee, die auf den Stadtpark zuführt, mit besonderer stadtbildprägender Wirkung
- - Im Bereich der Bahntrasse Immissionsbelastung und Barrierewirkung. Insbesondere MFH-Quartier Morthorstraße mit erheblichem Erneuerungsbedarf der Bausubstanz und der Freiraumgestaltung; Nahversorgungsbereich mit Leerstand und Verwahrlosungstendenz.



23

Gewerbegebiet "Grauer Esel" Ramskamp

- i** großflächige Gewerbebauten in stetig wachsendem Gewerbegebiet, Betriebe und Gebäude unterschiedlicher Größe. Entlang der Hamburger Straße eine Vielzahl von groß- flächigem Einzelhandel. Im östlichen Teil Neubauprojekt mit erheblichen Verkaufsflächen- zuwachs im Bau.
- +**
 - immissionstechnisch günstige Randlage an der Umgehungsstraße B431 Wittenberger Straße / Hamburger Straße (Autobahnzubringer)
 - Nähe zum Autobahnanschluss zur A23
 - voll erschlossene Gewerbeflächen als Potential vorhanden
- - wesentlicher "Stadteingang" unattraktiv: öffentliche Verkehrsflächen überdimensioniert, KFZ orientiert und ohne Straßenbäume
 - Einzelhandelsverkaufsflächen bilden erhebliche Konkurrenz zur Innenstadt



24

Wohngebiet Lieth - West Lieth

- i** gehobene Wohnlage angrenzend am Stadtpark vorwiegend eingeschossige Einzelhäuser auf großen Grundstücken, offene Bauweise; Entstehung vorwiegend 1960er bis heute, reines Wohngebiet.
- +**
- - Stadtpark kaum wahrnehmbarer, Eingang mit erheblichem Getalungsbedarf
 - städtebaulich funktionale Randlage in Bezug auf den Stadtkern



25

Wohngebiet Liethmoor Lieth

- i** verdichtetes Einfamilienhausgebiet in ursprünglich ländlicher Umgebung aus den 1970er sowie 1990er und 2000er Jahren, vorwiegend eingeschossige Einzelhäuser, offene Bauweise, teilweise auch als zweigeschossige Reihenhäuser
- +**
 - ländliches Wohnen am Siedlungsrand
 - historische landschaftliche und landwirtschaftliche Gestaltungselemente wie Großbäume, Knicks und historische Straßengestaltung sind teilweise erhalten.
- - große Entfernung zur Innenstadt und sozialer Infrastruktur
 - im östlichen Bereich Beeinträchtigung durch Bahn-Immissionen



26

Wohngebiet Ramskamp - Süd / Ollerlohstraße Ramskamp

- i** städtebaulich homogenes, zweigeschossiges Reihenhaushausquartier nördlich Ollerlohstraße aus den 1990er Jahren. Teilweise Siedlerhäuser der 30er Jahre und südlich offene eingeschossige Einzelhausbebauung. An der Goldbekstraße Neubaugelbiet für zweigeschossige verdichtete Einzel- und Doppelhäuser
- +**
 - ländliches Wohnen am Übergang zur freien Landschaft
- - große Entfernung zur Innenstadt und sozialer Infrastruktur
 - wirkt durch Barriere des Kfz-gerechtausgebauten Adenauerdammes (Brücke!) städtebaulich und funktional abgeschnitten

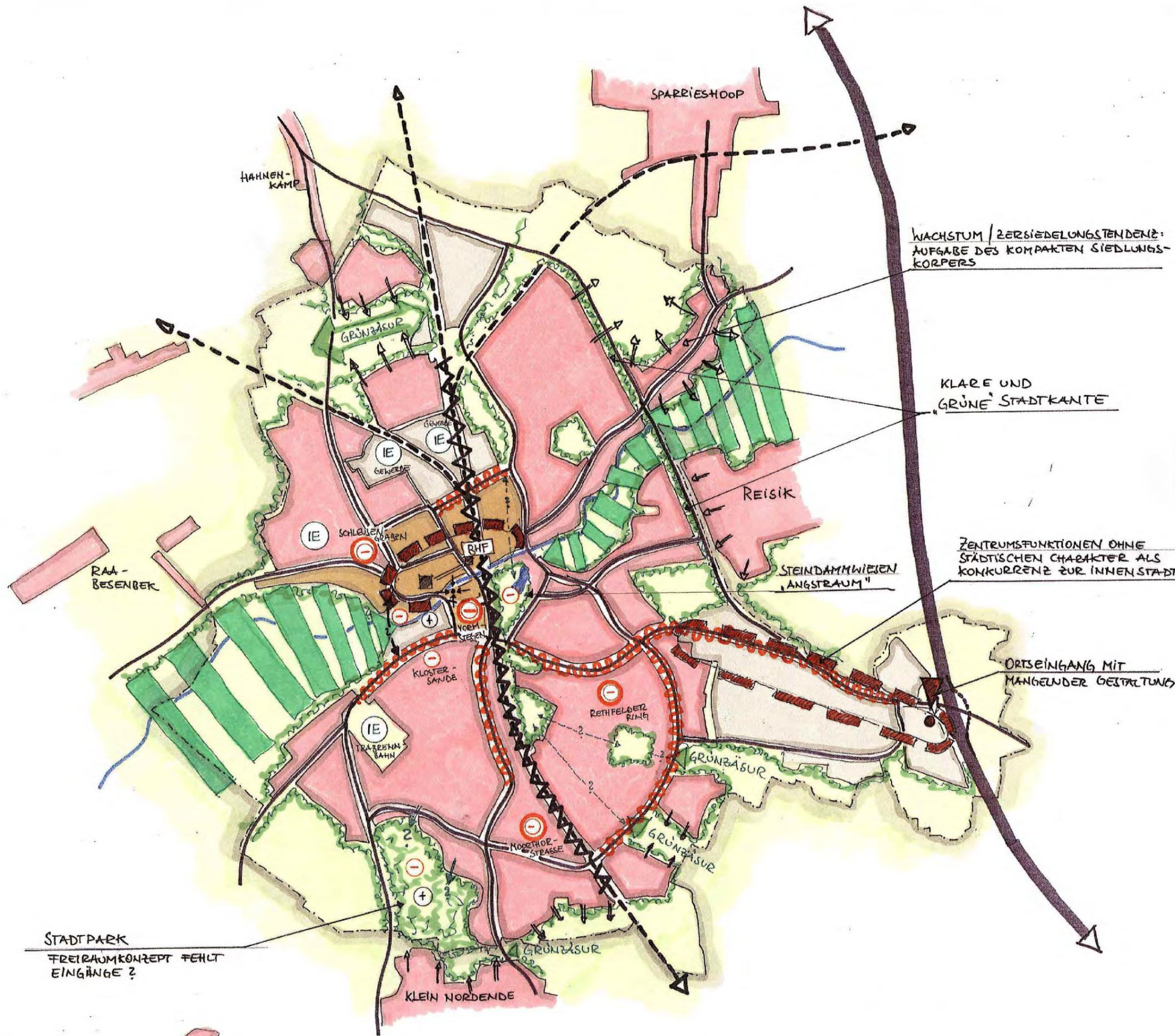


27

Wohngebiet Ramskamp - Mitte / Heussweg Ramskamp

- i** durchgrüntes gehobenes Wohnquartier mit eingeschossigen Einzelhäusern in offener Bauweise der 1970 Jahre bis heute. In der Nachbarschaft ein landwirtschaftlicher Betrieb.
- +**
 - attraktives ländliches Wohnen mit Bezug zur offenen Landschaft
 - erhaltene Großbäume (Eichen) spiegeln den Landschaftsbezug wider
- - KFZ-gerechter Adenauerdamm wirkt als Barriere
 - städtebaulich und funktionale Randlage in Bezug auf den Stadtkern

Richtung Hamburg



Legende

Siedlungskörper

- Wohngebiete
- Mischgebiete
- Gewerbegebiete
- IE Potential zur Innenentwicklung
- + Stadtbild prägende Gebäude
- städtebauliche Funktionsverluste / Defizite
- erhebliche städtebauliche Funktionsverluste / Defizite
- unklare Wachstumstendenzen, Verlassen eines klar definierten Siedlungskörpers
- mangelnde Gestaltung des Ortseinganges

Zentrum

- Kommunikations- und Treffpunkt, wichtiger zentraler Ort
- Bereich mit zentraler Bedeutung und übergeordneter Versorgungsfunktion

Verkehr

- Straßen mit Barrierewirkung und Überdimensionierung
- Bahnlinie mit Barrierewirkung

Grün- und Landschaft

- Eingang mit Gestaltungsdefiziten
- fehlende Vernetzung der Grün- und Freiräume
- Landschaftsachse "Krückauledering"



AUFTRAGGEBER:
STADT ELMSHORN

STADTBAUAMT

Integriertes Stadtentwicklungskonzept

Elmshorn



Analyse der Gesamtstadt

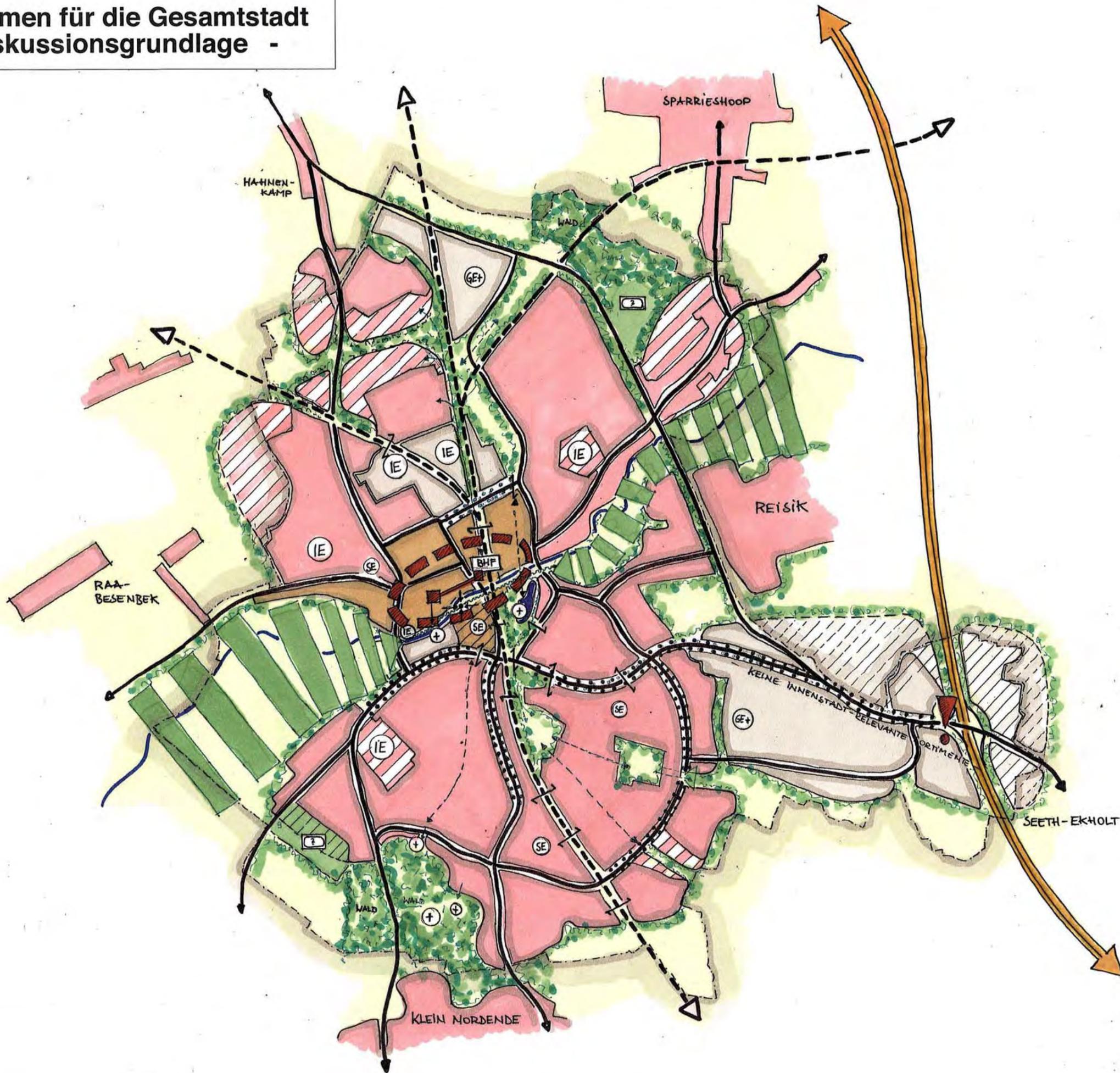
Arbeitsgemeinschaft

RAUM & ENERGIE
Raum & Energie
Institut für Planung,
Kommunikation und
Prozessmanagement GmbH
Erlenweg 3
22880 Niendorf
Tel: 04103 / 16041
Fax: 04103 / 2091
Internet: www.raum-energie.de
E-Mail: institut@raum-energie.de

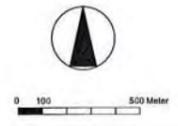
BulwienGesa AG
BulwienGesa AG
Jägerstraße 9
22683 Hamburg
Tel: 040 / 42 32 22-0
Fax: 040 / 42 32 22-12
Internet: www.bulwienges.de
E-Mail: info@bulwienges.de

ARCHITEKTUR + STADTPLANUNG
Architektur+Stadtplanung
Baum Ewins Sörensen GmbH
Graumannsweg 69
22097 Hamburg
Tel: 040 / 441419
Fax: 040 / 443105
Internet: www.archi-stadt.de
E-Mail: hamburg@archi-stadt.de

Leitrahmen für die Gesamtstadt - Diskussionsgrundlage -



- ### Legende
- Siedlungsentwicklung**
- Wohnen - Bestand
 - gemischte Bauflächen - Bestand
 - Gewerbe - Bestand
 - potentielle Siedlungserweiterung
Abrundung des Siedlungskörpers
 - IE Aktivierung von Innenentwicklungspotentialen
möglich bzw. näher zu prüfen
 - GE+ Standortprofilierung /
GE - Erneuerung
 - SE Stadterneuerung integriert fortsetzen oder
Erneuerungsbedarf neu prüfen
- Zentrumsstruktur**
- Innenstadt als vorrangiger Ort zentraler Funktionen,
alleiniger Ort für zentrenrelevanten Einzelhandel (abgesehen
von Sortimenten des tägl. Bedarfs)
klare Abgrenzung erforderlich, die auch städtebaulich und
gestalterisch klar ablesbar ist
 - Nahversorgungs- und Quartierszentren stärken und
gestalterisch aufwerten
(Konzentration auf Sortiment des tägl. Bedarfs)
- Verkehr**
- Bundesautobahn
 - Hauptverkehrsstraßen
 - Bahngleise
 - gestalterische Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen
 - Verringerung der Barrierewirkung von Verkehrswegen
Vernetzung von Stadtteilen
- Grün und Landschaft**
- Erhalt und Aufwertung der Krückau - Niederung
 - Öffnung der Stadt zur Krückau / Gestalterische Aufwertung
Herstellung einer durchgängigen Wegeverbindung für Fußgänger
und Radfahrer
 - Vernetzung der Grünflächen auch zur Aufwertung des Kfz-unab-
hängigen Wegenetzes für NMIV
 - + Aufwertung öffentlicher Grün- und Freizeitanlagen für eine
verbesserte Nutzbarkeit
- Soziale Infrastruktur und Sport**
- + Potenzieller Standort Hauptportanlagen
(auch zur Verlagerung ggf. entfallender Standorte an bisher
konfliktträchtigen Standorten)



AUFTRAGGEBER:
STADT ELSHORN
STADTBAUAMT

Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Elmshorn

Leitrahmen für die Gesamtstadt
- Diskussionsgrundlage -

<p>RAUM & ENERGIE</p> <p>Raum & Energie Institut für Planung, Kommunikation und Projektmanagement GmbH Erlanger Str. 22609 Niendorf Tel: 04103 / 16041 Fax: 04103 / 23081 Internet: www.raum-energie.de E-Mail: info@raum-energie.de</p>	<p>BuhvienGesa AG</p> <p>BuhvienGesa AG Janestraße 8 22383 Hamburg Tel: 040 / 42 32 22-0 Fax: 040 / 42 32 22-10 Internet: www.buhvien.de E-Mail: info@buhvienges.de</p>	<p>ARCHITEKTUR + STADTPLANUNG</p> <p>Architekten/Stadtplanung Baum Ewers Dörnen GmbH Grabenweg 69 22087 Hamburg Tel: 040 / 441419 Fax: 040 / 142105 Internet: www.sech-stadt.de E-Mail: hamburg@sech-stadt.de</p>
---	--	--

Datum: 27.03.2006