

1. FORTSCHRIBUNG RAHMENPLAN KRÜCKAU-VORMSTEGEN 2021 BESCHLUSSFASSUNG VOM 17. MÄRZ 2022



Warum, warum, warum?

Warum dauert es so lange, warum entstehen immer neue Provisorien und warum wird bei nahezu unveränderter Zielstellung ein neuer Rahmenplan gebraucht – das sind Fragen, die sich angesichts dieser hiermit vorgelegten 1. Fortschreibung des Rahmenplans Krückau-Vormstegen stellen.

Ja, was sind die Gründe?

Ein wichtiger Grund liegt in der Detailgenauigkeit, die der Rahmenplan von 2011 vor allem mit seinem parzellenscharfen städtebaulichen Konzept vorgegeben hat und infolgedessen aufgrund politischer Entscheidungen, beispielsweise zum Rathausneubau, immer wieder Anpassungen erforderlich machte.

Das für die Genehmigung des Rahmenplans und die Städtebauförderung zuständige Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung drängt zudem in Hinblick auf das regelmäßig wiederkehrende

Fortschreibungserfordernis im Rahmen der Förderrichtlinien auf ein entsprechendes Fortschreibungsverfahren.

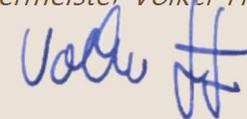
„Alles hängt mit allem zusammen.“ – Kein Satz beschreibt zutreffender die im Sanierungsgebiet besonders ausgeprägte Komplexität. Der Prozessverlauf ist von Beginn an dadurch gekennzeichnet, dass selbst kleinste Prozessfortschritte in einzelnen Themenfeldern und Bereichen neben neuen Erkenntnissen auch immer wieder zu erheblichen Koordinierungs- und Abstimmungserfordernissen mit angrenzenden Problemfeldern und / oder Teilräumen führen. Zu den Problemfeldern mit erheblichen Abhängigkeiten und Ausstrahlungswirkungen untereinander und auf den Zeitplan gehören beispielsweise: Altlasten, deutlich über das Normalmaß hinausgehende Komplikationen bei Leitungs- und Straßenverlegungen sowie beim Grundbau von Gebäuden, mit den Planungszielen nicht zu vereinbarende Ansprüche der Eigentümer, Investoren und Nachbarn, die viel-

schichtige Hochwasser- und Entwässerungsproblematik und weitere Themenfelder.

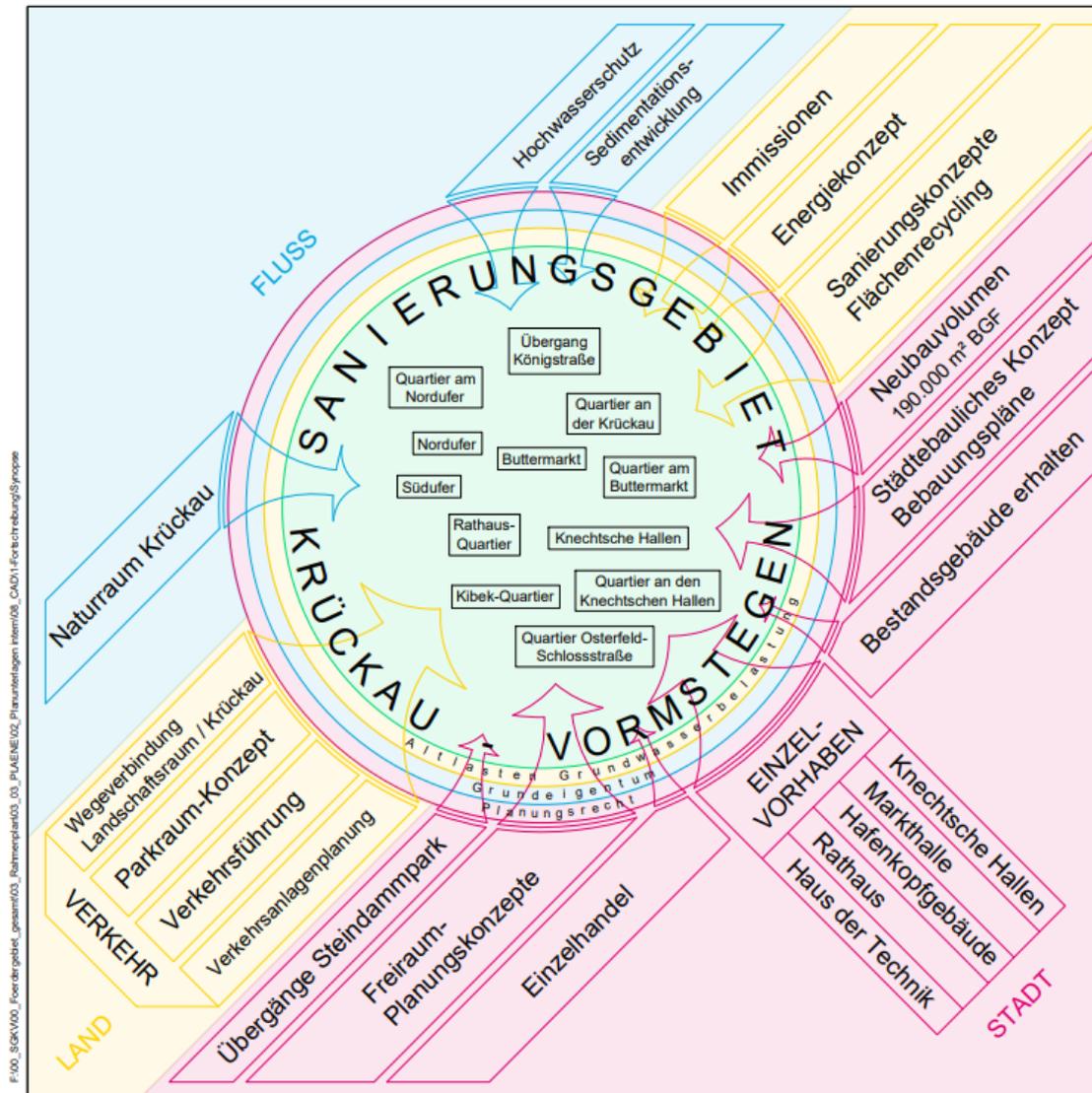
Nicht zuletzt werden die Diskussionen auf der politischen Ebene oft kontrovers geführt und ziehen häufig zeitaufwändige zusätzliche Prüfungen und Gutachten nach sich. Die Entscheidungsprozesse gestalten sich – wiederum bedingt durch den hohen Grad an Komplexität – ausgesprochen langwierig.

Aber nun ist es vollbracht. Die 1. Fortschreibung des Rahmenplans Krückau-Vormstegen liegt hiermit vor und bietet einen aktualisierten Einblick in die besonderen Problemstellungen, in bisher Erreichtes, in die Ziele und die ausstehenden Schritte auf dem Weg zum neu gestalteten, lebendigen und für alle Elmshornerinnen und Elmshorner attraktiven Stadtteil am Hafen.

Bürgermeister Volker Hatje



<u>Inhaltsverzeichnis</u>					
		3.2. LAND – übergeordnete Themen	16	3.3.4. Ziele	33
		3.2.1. Verkehr	16	3.3.5. Konzept	33
		ÖPNV	16	3.3.6. Stand der Dinge:	35
		Mobilität /	17	Abriss, Eigentumsverhältnisse,	
		Straßenverkehrskonzept		Freiraumplanung	
0. Inhaltsverzeichnis		Rad- und Fußgängerverkehr	19	3.3.7. Betrachtung der Einzelflächen	38
Synopse / Schaubild		Ruhender Verkehr /		3.3.7.1. Buttermarkt mit Markthalle	39
1. Einleitung	1	Parkraumkonzept	20	3.3.7.2. Südufer / Nordufer	42
1.1. Zum Erfordernis der	1	Lieferverkehr	23	3.3.7.3. „Grüne Stadtkante“	43
1. Fortschreibung		Schiffs- und Bootsverkehr	23	3.3.7.4. „Quartier am Nordufer“	44
1.2. Zur Vorgehensweise bei der	5	3.2.2. Altlasten	24	3.3.7.5. „Quartier an der Krückau“	45
1. Fortschreibung		3.2.3. Ver- und Entsorgung	25	3.3.7.6. „Rathausquartier“ mit Rathaus	47
2. Wie ordnet sich der Rahmen	6	3.2.4. Energiekonzept	25	und Haus der Technik	
plan in die Planungsebenen		3.2.5. Immissionen	26	3.3.7.7. „Quartier am Buttermarkt“	49
formal und rechtlich ein?		3.2.6. Einzelhandel u. Dienstleistungen	27	3.3.7.8. „Q. an d. Knechtschen Hallen“	50
Aktualisierung der	6	3.2.7. Soziale u. kulturelle Infrastruktur	28	3.3.7.9. „Quartier Osterfeld-Schloßstr.“	51
Planungsvorgaben		3.2.8. Potential für das Wohnungs-		3.3.7.10. Knechtsche Hallen	52
3. FLUSS – LAND – STADT	10	marktkonzept Elmshorn	29	3.3.7.11. „Kibek-Quartier“	53
Rahmenbedingungen		3.3. STADT – Was ist so besonders	30	3.3.8. Architektur und Gestaltung	54
– Was hat sich wie entwickelt?		an Krückau-Vormstegen?		3.3.9. Nutzungsbeispiel	55
3.1. FLUSS – Die Krückau	10	3.3.1. Abgrenzung und Lage	30	4. Handlungsfelder /	56
3.1.1. Die Krückau	10	3.3.2. Archäologie	31	Umsetzungsschritte	
– Lage und Naturraum		3.3.3. Historie	32	5. Abbildungsverzeichnis	66
3.1.2. Sedimentationsentwicklung	12				
3.1.3. Hochwasserschutz	13				



SYNOPSIS ZUR KOMPLEXITÄT DER RELEVANTEN FAKTOREN UND RAHMENBEDINGUNGEN IM SANIERUNGSGEBIET KRÜCKAU-VORMSTEGEN

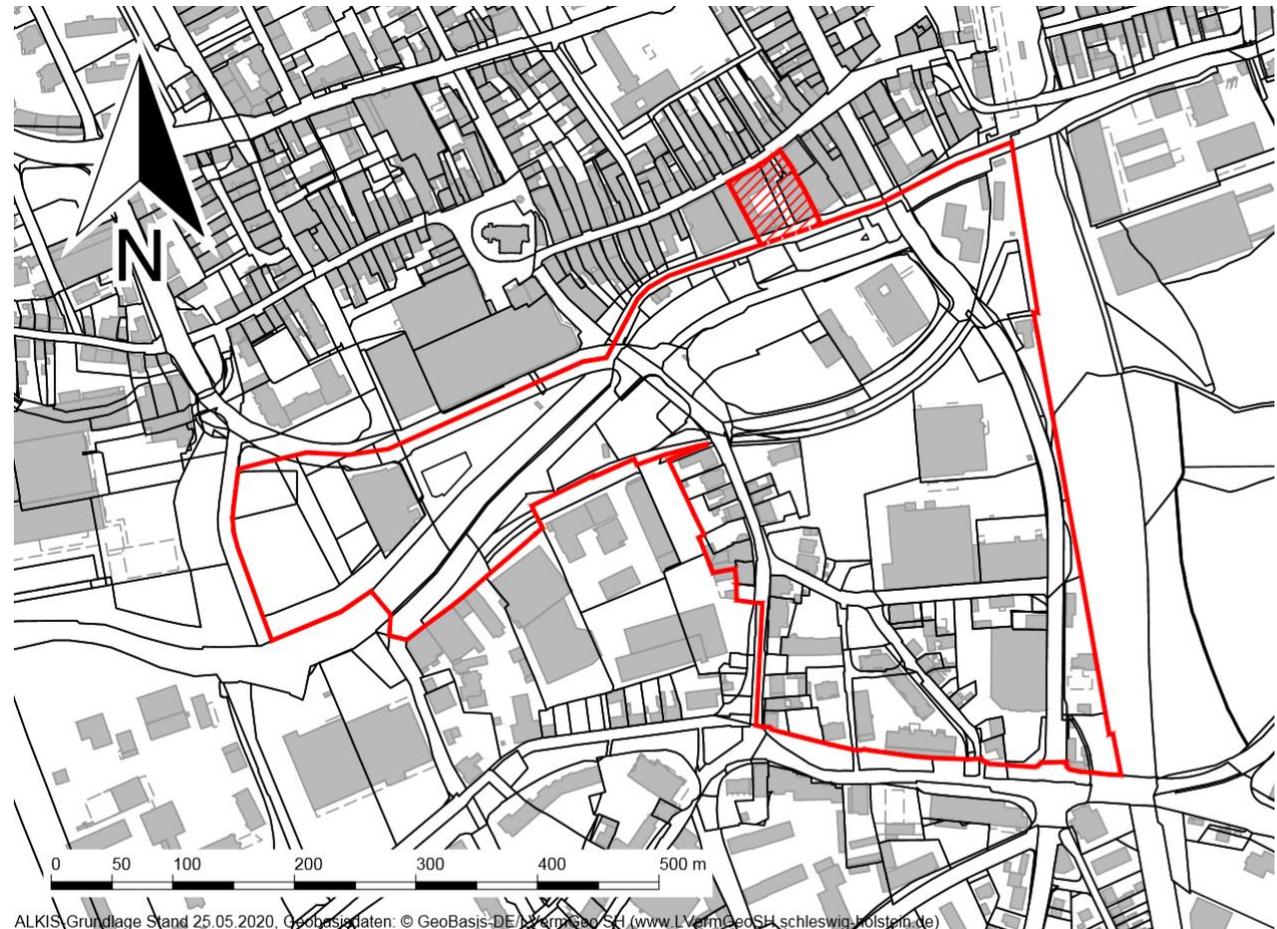
(Grafik: Stadt Elmshorn / Projektsteuerung, 8. Juli 2021)

1. Einleitung

1.1. Zum Erfordernis der 1. Fortschreibung

Mit dem am 12. Juli 2007 vom Stadtverordneten-Kollegium beschlossenen Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) wurde der Stadtumbauprozess für den Elmshorner Innenstadtbereich südlich der Krückau angestoßen. Für den 18,5 Hektar großen, ehemals überwiegend gewerblich genutzten und inzwischen weitgehend brach gefallenen Bereich wurde ein besonderer Handlungsbedarf ermittelt, der im Juni 2008 in die förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets Krückau-Vormstegen mündete.

2009 wurde ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt, dessen überarbeiteter Siegerentwurf vom Braunschweiger Büro Welp / von Klitzing am 23. Juni 2011 als Rahmenplan Krückau-Vormstegen durch das Stadtverordneten-Kollegium beschlossen wurde. Mit dem Ziel, möglichst zügig eine geordnete, nachhaltige Entwicklung zu einem lebendigen, gemischt genutzten Stadtquartier auf



ALKIS-Grundlage Stand 25.05.2020, Geobasisdaten: © GeoBasis-DE / VermGeo SH (www.LVermGeoSH.schleswig-holstein.de)

Abb. 1: Geltungsbereich Sanierungsgebiet Krückau-Vormstegen (Satzung vom 13. Juli 2008), und Erweiterung (Anbindung Königstraße schraffiert) gemäß 1. Änderung der Satzung am 1. August 2012

den Weg zu bringen und dabei eine hohe Steuerungsfunktion zu übernehmen, hat der Rahmenplan einen vergleichsweise hohen

Detaillierungsgrad erhalten, der sich sowohl in den Planzeichnungen als auch im Erläuterungsbericht zeigt.



Abb. 2: Rahmenplan Krückau-Vormstegen (Stand: 23. Juni 2011, aus: Erläuterungsbericht)

1. Fortschreibung des Rahmenplans Krückau-Vormstegen 2021

Nach Beschluss durch das Stadtverordneten-Kollegium am 7. Mai 2015 sind zwei Teilbereiche entsprechend politisch beschlossener Veränderungen der städtebaulichen Planung angepasst worden:

1. die inzwischen realisierte Bebauung des „Kibek-Quartiers“ (Bebauungsplan Stadt Elmshorn Nr. 189),
2. die Entscheidung zum Rathausneubau südlich des Buttermarktes.

Die Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein 2015 sehen eine regelmäßige Überprüfung sowie ggf. die Fortschreibung der städtebaulichen Planung – unter Beteiligung der Betroffenen – vor. Der Rhythmus für die Zwischenevaluierung soll 5 Jahre nicht überschreiten. Dabei gilt ebenfalls das Zustimmungserfordernis durch das zuständige Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung (MILIG).

Die Fortschreibung des Rahmenplans geht über eine aufgrund der zwischenzeitlich ein-



Abb. 3: Rahmenplanänderung „Kibek-Quartier“

getretenen Entwicklungen erneut notwendige Aktualisierung deutlich hinaus. Ziel ist es, ein Planwerk zu erstellen, das aufgrund seines Abstraktionsgrades klare Rahmenbedingungen formuliert und baulich-räumliche Zielsetzungen ablesbar macht, aber gleichzeitig Optionen für eine zukünftige Entwicklung auf den einzelnen Flächen vor allem angesichts weiterer möglicher Verschiebungen der Entwicklungshorizonte offenhält.

Um eine ablesbare Kontinuität bei der Fortschreibung zu erreichen, wird parallel zur abstrakten Darstellung des Rahmenplans

1. Erfordernis und Vorgehensweise

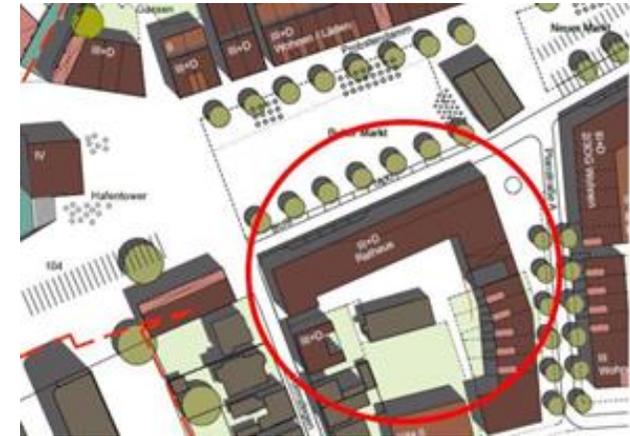


Abb. 4: Rahmenplanänderung „Rathausneubau“

ein Nutzungsbeispiel erstellt, das der fortgeschriebenen Rahmenplanfassung von 2011 entspricht.

Die aufgeführten Prämissen für die Fortschreibung führen zu einer deutlichen Entschlackung des Erläuterungsberichts.

Ergebnis ist ein klares Bild des Sanierungsgebietes inklusive der fokussierten Betrachtung einzelner Teilräume sowie eine auf das Wesentliche reduzierte Darstellung gesamtstädtischer Entwicklungen und Zielsetzungen.

1. Erfordernis und Vorgehensweise

Inhaltlich wird an den Grundsätzen und Zielsetzungen festgehalten, so dass der Klassifizierung als Rahmenplan-„Fortschreibung“ nichts entgegensteht.

Der für den Rahmenplan vom 23. Juni 2011 erarbeitete Leitzielkatalog besteht somit fort, lediglich der Punkt 11 wird im Zuge der im Dezember 2020 verabschiedeten neuen Elmshorner Klimaschutzzielsetzung ergänzt.

Leitziele zur Umsetzung des Rahmenplans vom 23. Juni 2011 (Erläuterungsbericht S. 52)

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

1. *Baulich und funktional durchgängige Erweiterung der Innenstadt über die Krückau bis zum südlichen Rand des (neuen) Buttermarktes.*
2. *Anbindung des Stadtteils Vormstegen an die Innenstadt über eine zentrale Wegeachse (Hochhaus – Markthalle) und die Durchführung einer „grünen Parkallee“ entlang der Berliner Straße.*
3. *Einbindung und Weiterführung der historischen Stadtstrukturen und der erhaltenswerten Gebäudebestände.*

1. Fortschreibung des Rahmenplans Krückau-Vormstegen 2021

4. *Betonung der Plätze durch klare Raumkanten und Gliederung der Platzfolgen durch prägnante (in Wert gesetzte) Solitärbauten (wie Markthalle, Hafenkopfgebäude, Knechtsche Hallen, Kibek-Hochhaus).*
5. *Inszenierung der Krückau als „Fluss in der Stadt“ durch räumliche und funktionale Dichte im nord-östlichen Bereich und Weitläufigkeit im Hafengebiet.*
6. *Betonung des Hafengebietes als Charakter stiftender Hauptbestandteil der Innenstadt und der Raumfolge Hafen – Buttermarkt – Steindampark.*
7. *Orientierung an der örtlichen Maßstäblichkeit und historischen Gestaltung des jeweiligen Quartiers.*
8. *Mischung der Grundfunktionen Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung (horizontal bzw. vertikal) zur Belebung des Gebietes und Begünstigung von kurzen Wegen, insbesondere im Bereich der Innenstadterweiterung rund um den Buttermarkt.*
9. *Schaffung eines Verbundes attraktiver Frei- und Grünräume insbesondere durch die Fortführung eines öffentlichen Weges entlang der Krückau und die Erweiterung des Skulpturengartens.*
10. *Reduzierung des PKW-Verkehrs durch Herausnahme des Durchgangsverkehrs und Förderung des Umweltverbundes (Fuß- / Radverkehr, ÖPNV).*

11. *Berücksichtigung und Schutz natürlicher Ressourcen insbesondere bei der Umsetzung des Rahmenplans und der späteren Nutzung des Gebietes.*
*Ergänzung: Zum Thema Klimaschutz wurde am 3. Dezember 2020 durch das Stadtverordnetenkollegium für die Stadt Elmshorn beschlossen, die Treibhausgasemissionen auf ein klimaverträgliches Maß zu verringern und bis 2035 Klimaneutralität zu erreichen. Der European Energy Award wird als Kontroll- und Steuerungsinstrument für den Klimaschutzprozess eingeführt. **Das Leitziel wurde damit konkretisiert und erfordert eine auf Klimaneutralität zielende Ausrichtung sämtlicher Planverfahren und Maßnahmen.** Für alle Baumaßnahmen bedeutet dies beispielsweise, dass ausschließlich recyclingfähige Materialien und Ressourcen zu verwenden sind.*

Perspektivisch stellt die Fortschreibung des Rahmenplans die Ziele und die Entwicklungsstrategie für das Gebiet dar und bildet gleichzeitig die Handlungsgrundlage für die Verwaltung bei der Aufstellung der Bauleitplanung sowie für Einzelbeurteilungen im Zusammenhang mit sanierungs- und baurechtlichen Genehmigungen nach §§ 144 und 145 BauGB.

1.2. Zur Vorgehensweise bei der 1. Fortschreibung

Vorangestellt (Punkt 2) wird ein aktualisierter Blick auf die übergeordneten planerischen Vorgaben, zu denen die Instrumente der Landes- und Regionalplanung und die der überörtlichen und der kommunalen gesamtstädtischen Planung gehören. Im Anschluss wird ein Ausblick auf die für die Umsetzung der Rahmenplaninhalte erforderliche Bauleitplanung gegeben, die für Teilbereiche bereits auf den Weg gebracht wurde.

Die Aktualisierung der Sachstände zu den gebietsspezifischen Themen erfolgt in Kapitel 3. Die neue Dachmarke „Stadt. Land. Fluss. Krückau-Vormstegen“ gibt mit ihren klaren Begriffen die Grundstruktur für die Gliederung dieses zentralen Kapitels vor. Ziel ist es, trotz der hohen Komplexität Übersichtlichkeit herzustellen und dadurch die Handhabung zu vereinfachen. Aus inhaltlichen Gründen wird die Reihenfolge der Begriffe umgestellt: **FLUSS – LAND – STADT**.

Unter Punkt 3.1 werden die den **FLUSS**, also in erster Linie die Krückau, aber auch darüber hinausgehend generell das Thema **WASSER** betreffenden Themen mit ihren Auswirkungen auf die Rahmenplanung betrachtet: Lage und Naturraum, Sedimentationsentwicklung und Hochwasserschutz.

Unter dem Stichwort **LAND** werden unter Punkt 3.2 die eher übergeordneten Themenfelder hinsichtlich ihrer jüngsten rahmenplanrelevanten Entwicklungen in den Blick genommen: Verkehr, Boden- und Grundwasserbelastung, Ver- und Entsorgung, Immissionen und funktionale Einbindung. Hinsichtlich des letzten Punktes werden die Themen Einzelhandel und soziale sowie kulturelle Infrastruktur besonders betrachtet. Das Kapitel schließen Blicke auf das städtische Wohnungsmarktkonzept und jüngere politische Richtungsentscheidungen zu städtebaulichen und stadtklimatischen Themen ab.

Als letztes Themenfeld bleiben unter Punkt 3.3 – **STADT** – die konkreten stadträum-

lichen Aspekte vor dem Hintergrund der jüngeren Entwicklungen darzustellen. Dazu zählen die Lage und die funktionalen Bezüge innerhalb der Gesamtstadt sowie ein Blick auf die bisher unergründete archäologische Situation und die bedeutsame Historie des Gebiets mit ihren wichtigen identitätsstiftenden und -stärkenden Ansatzpunkten für die Entwicklung im Plangebiet. Von der städtebaulichen Grundidee aus dem Rahmenplan 2011 ausgehend, die auch zukünftig das zentrale Element der städtebaulichen Entwicklung bildet, wird der Blick auf die einzelnen Räume und Quartiere gerichtet, die sich durch die Neustrukturierung des Plangebiets ergeben. Dafür werden aktualisierte Sach- und Verfahrensstände, herausragende Potentiale sowie explizite planerische Vorgaben zur Erreichung der städtebaulichen Vision aufgeführt.

Gestaltungsempfehlungen, das Nutzungsbeispiel und ein Ausblick auf die zentralen Handlungsfelder mit den erforderlichen Umsetzungsschritten schließen den Bericht ab.

2. Wie ordnet sich ein Rahmenplan in die Planungsebenen formal und rechtlich ein?

Aktualisierung der Planungsvorgaben

Mit den beibehaltenen Zielsetzungen, die Innenstadtfunktionen zu stärken (u.a. Einzelhandel, Attraktivierung), ein zusätzliches Angebot für innerstädtisches Wohnen zu schaffen und die Grün- und Wegeverbindungen herzustellen und zu ergänzen, folgt auch die Fortschreibung des Rahmenplans den planerischen Vorgaben auf Ebene der Landesplanung Schleswig-Holsteins: Landesentwicklungs- und Landschaftsrahmenplan sowie Regionalplan, die aktuell ebenfalls fortgeschrieben werden.

Dasselbe gilt für die kleinräumigere Ebene, hier den im Rahmen der Stadt-Umland-Kooperation abgestimmten Entwicklungsplan „Wohn- und Mischbauflächen und gewerbliche Bauflächen“.

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt

Elmshorn wurde am 22. Juli 2000 rechtswirksam und durchlief seitdem mehrere Änderungsverfahren. Die für die Aufstellung der Bebauungspläne im Sanierungsgebiet erforderlichen FNP-Änderungen werden in paral-

lelen Verfahren durchgeführt. Für das Rahmenplangebiet vorliegend und relevant sind die 4. Änderung vom 4. April 2008, die im Parallelverfahren mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 118 (Hafenspange) betrieben

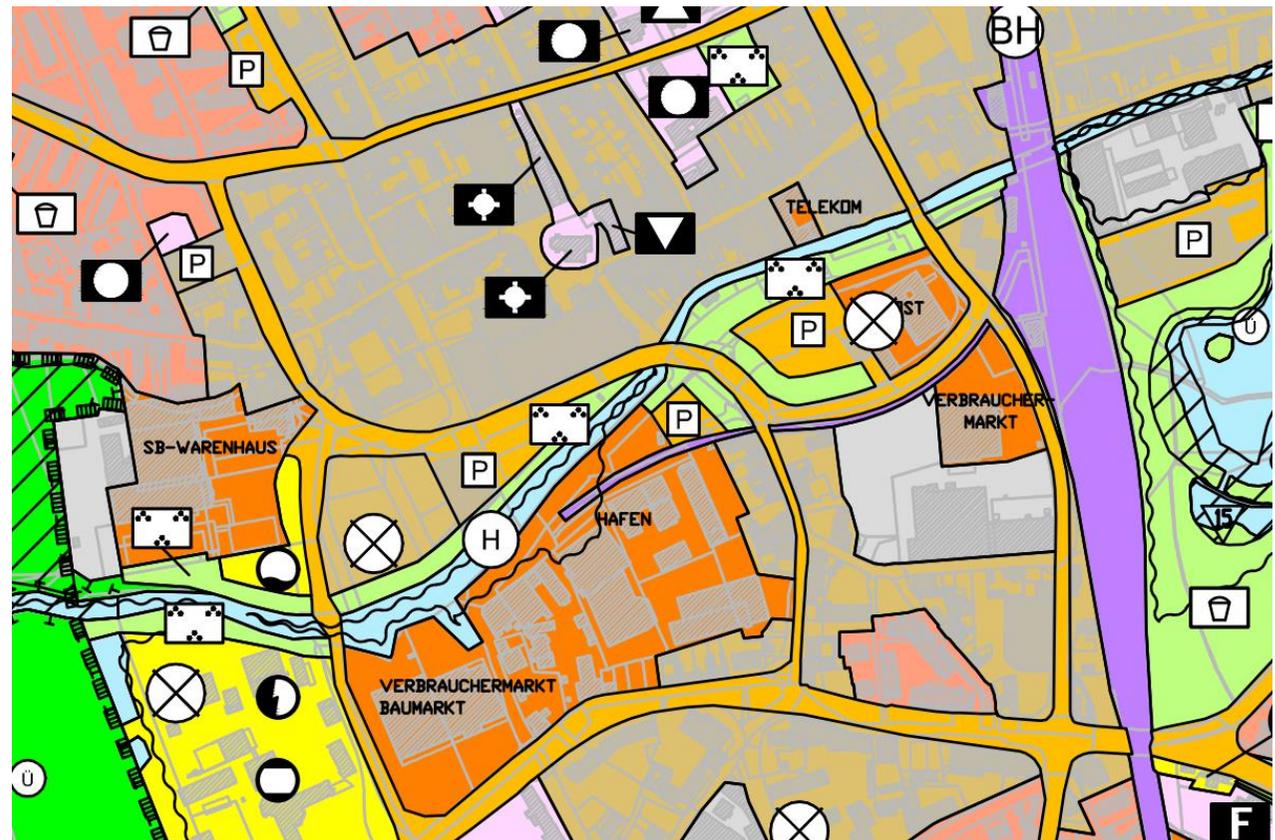


Abb. 5: Flächennutzungsplan der Stadt Elmshorn (FNP 2010) – Ausschnitt
Darstellung inklusive aller rechtswirksamen Änderungen (zuletzt geändert am 2. Februar 2021)

1. Fortschreibung des Rahmenplans Krückau-Vormstegen 2021

wurde, sowie die 21. Änderung vom 21. Januar 2015, der der Bebauungsplan Nr. 189 zugrunde liegt. Dieser hat die Entwicklung weiterer Siedlungsflächen für den Wohnungsbau durch die Aktivierung von Flächen im Innenbereich (im Umfeld des so genannten Kibek-Hochhauses nördlich der Reichenstraße) zum Inhalt. Der FNP wurde im Rahmen der nach § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB vorgesehenen Berichtigung angepasst und stellt nunmehr in dem betroffenen Bereich statt Gemischten Bauflächen Wohnbaufläche dar.

Für weitere FNP-Änderungen wurden die Verfahren parallel zu den Bebauungsplanverfahren begonnen. Am 14. September 2017 hat der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt die Aufstellungsbeschlüsse für die 27. und 28. Änderung des Flächennutzungsplans gefasst. Am 30. November 2017 ist in Verbindung mit der Änderung der Geltungsbereiche der in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne die 27. Änderung des Flächennutzungsplans angepasst worden.

Eine Umweltprüfung und die Erstellung eines Umweltberichtes sind jeweils vorgesehen. Im Februar 2018 wurde eine erste Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange durchgeführt.

2. Planungsrechtliche Einordnung und Aktualisierung

Erneute Geltungsbereichsänderungen bei den Bebauungsplänen führten am 20. Mai 2021 im Ausschuss für Stadtumbau für die 27. und die 28. FNP-Änderung zu entsprechenden Änderungsaufstellungsbeschlüssen.

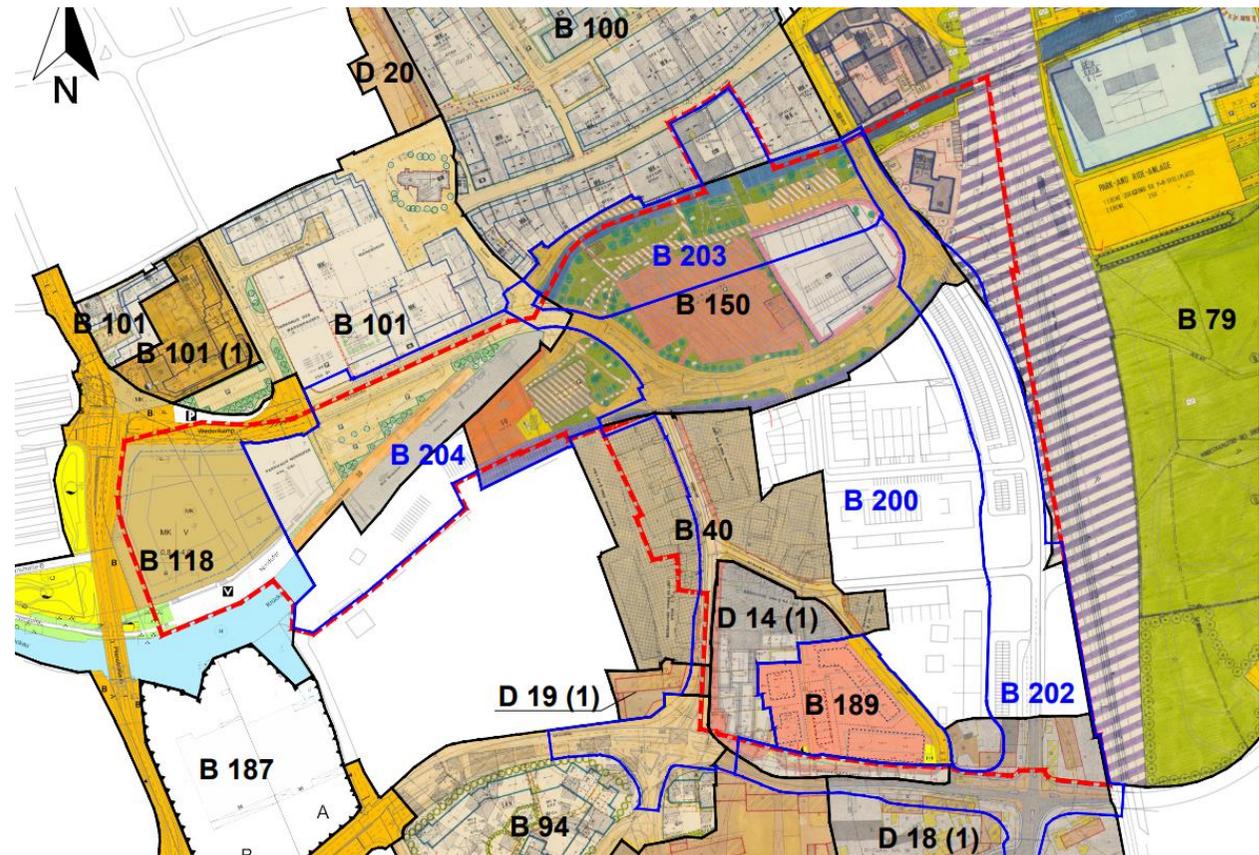


Abb. 6: Übersicht Bauleitplanung – Stadt Elmshorn (16. Juli 2021):

Darstellung geltendes Planrecht (Durchführungs- und Bebauungspläne) / Bebauungspläne im Verfahren / geplant

2. Planungsrechtliche Einordnung und Aktualisierung

Für die Bebauungspläne (B-Pläne) Nr. 200 „Vormstegen und Osterfeld“, Nr. 201 „Rathaus und Buttermarkt“ und Nr. 202 „Berliner Straße“ sind am 14. September 2017 parallel zur 27. und 28. FNP-Änderung die Aufstellungsbeschlüsse gefasst worden. Am 30. November 2017 kam es für die Geltungsbereiche der B-Pläne Nr. 200 und Nr. 201 zu einer ersten Änderung der Zuschnitte, im November 2018 wurden die Geltungsbereiche der B-Pläne Nr. 201 und Nr. 202 erneut angepasst. Für den B-Plan Nr. 202 erfolgte dabei eine Aufteilung in zwei Teilbereiche. Der Teilbereich B 202.1 umfasste im Wesentlichen das Grundstück mit den „Knechtschen Hallen“, der Teilbereich B 202.2 im Wesentlichen die Berliner Straße mit benachbarten Grundstücken bis hin zur Bahntrasse.

Am 20. Mai 2021 hat der Ausschuss für Stadtumbau den nochmaligen Neuzuschnitt der Geltungsbereiche für die B-Pläne sowie für die parallelen FNP-Änderungen beschlossen. Der B-Plan Nr. 200 erhielt in diesem Zu-

1. Fortschreibung des Rahmenplans Krückau-Vormstegen 2021

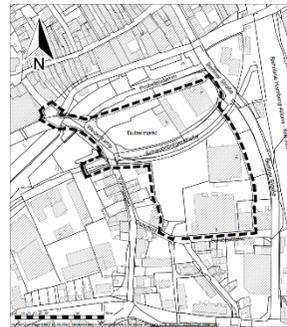


Abb. 7: 27. FNP-Änd.
SUA am 20. Mai 2021

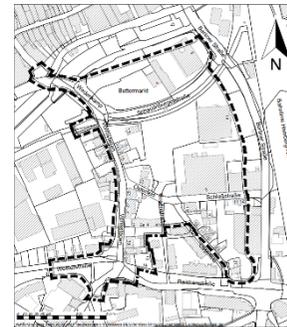


Abb. 8: GB B-Plan 200
SUA am 20. Mai 2021

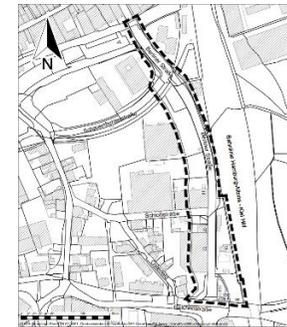


Abb. 9: 28. FNP-Änd.
SUA am 20. Mai 2021

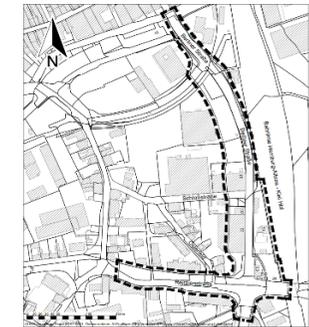


Abb. 10: GB B-Plan 202
SUA am 20. Mai 2021

ge die Neubezeichnung „Buttermarkt / östlich Vormstegen“. Für den neuen Geltungsbereich wurden im Wesentlichen die Geltungsbereiche der vormaligen B-Pläne Nrn. 200, 201 und 202/1 vereinigt. Der Vorläufer des neuen B-Plans Nr. 202 „Berliner Straße“ ist der B 202/2. Der Geltungsbereich beschränkt sich im Wesentlichen auf die Verkehrsflächen an der Berliner Straße und den erweiterten Kreuzungsbereich am südlichen Ende. Trotz der parallelen Verfahren von B-Planaufstellung und FNP-Änderung weichen die Geltungsbereiche – in Abhängigkeit zum Erfordernis der FNP-Änderung – voneinan-

der ab. Die ortsübliche Bekanntmachung der Aufstellungsbeschlüsse soll noch 2021 in zeitlichem Zusammenhang mit den weiteren anfänglichen Verfahrensschritten (TÖB-Beteiligung, Beteiligung der Öffentlichkeit) erfolgen.

Für die Sicherung der Sanierungsziele ist die Aufstellung zweier weiterer B-Pläne vorgesehen. Der B-Plan Nr. 203 „Krückauufer am Buttermarkt“ soll den nördlichen Bereich des Rahmenplans mit der Anbindung an die Innenstadt zum Inhalt haben, für den B-Plan Nr. 204 „Hafen“ soll der Geltungsbereich die Flächen beidseits der Krückau und westlich der Wedenkampbrücke umfassen.

Der Landschaftsplan stellt – als ökologisches Pendant zum FNP – orientiert an den Zielen und Grundsätzen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auf Gemeindeebene die konkreten räumlichen und inhaltlichen Erfordernisse und die daraus abzuleitenden Entwicklungen und Maßnahmen dar und gibt somit einen Handlungsrahmen für die Entwicklung sowohl der unbebauten als auch der bebauten Flächen vor.

Die Ziele des Landschaftsrahmenplans werden flächengenau konkretisiert. Im Gebiet des Rahmenplans „Krückau-Vormstegen“ kommt der Krückau mit ihren Uferzonen und ihrer Verbindungsfunktion (Biotopverbund, Erholung) eine herausgehobene Bedeutung zu. Gemäß § 9 Abs. 4 BNatSchG ist der Landschaftsplan fortzuschreiben, wenn wesentliche Veränderungen von Natur und Landschaft im Planungsraum eintreten oder zu erwarten sind. Die Verfahren werden parallel zu den FNP-Verfahren durchgeführt.

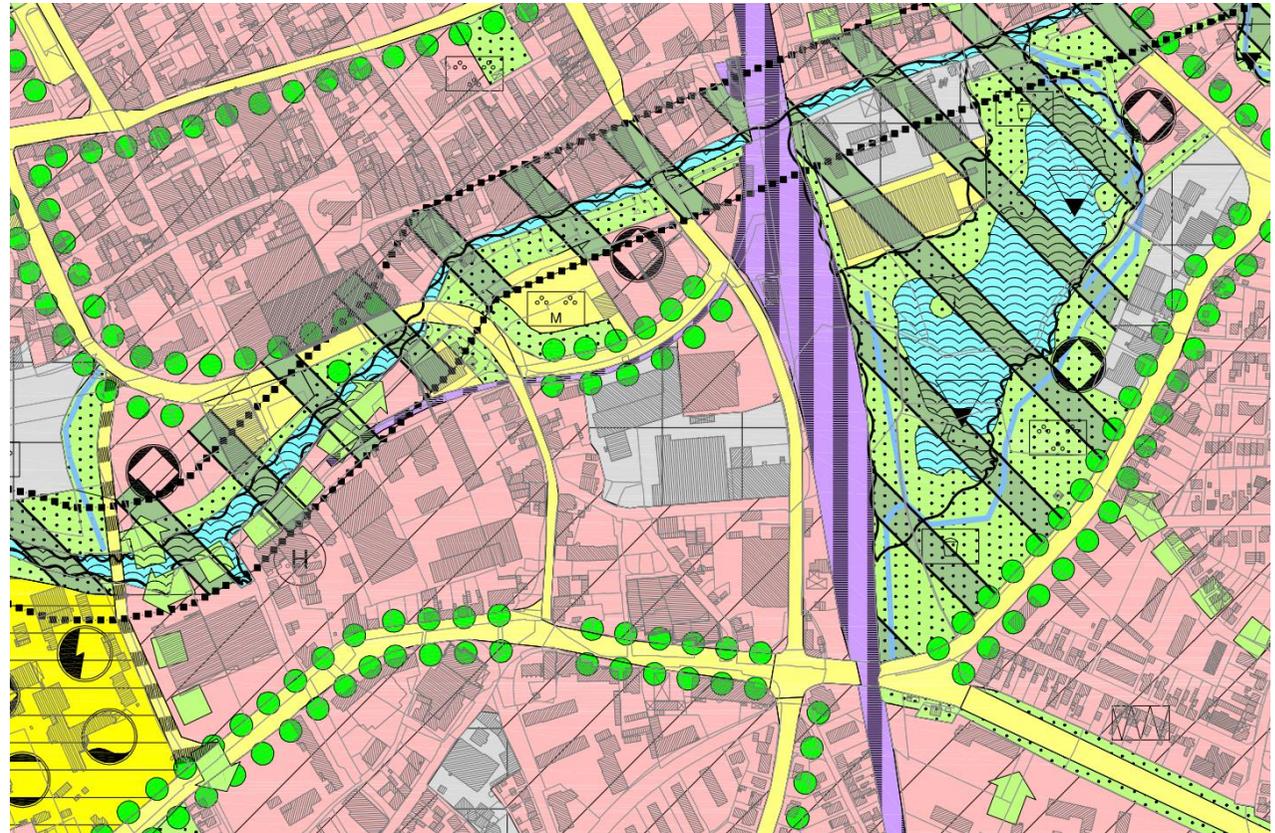


Abb. 11: Landschaftsplan der Stadt Elmshorn (LP 2000) – Ausschnitt –

Dargestellt sind im Planungsbereich: Bahnanlage, (geplante (= Hafenspange)) überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße, Parkplatz, Marktplatz, vorhandene Siedlungsfläche, vorhandene Gewerbefläche, Krückau, Fließgewässer I. Ordnung bis Wedenkampbrücke, stromaufwärts II. Ordnung, Hafen, öffentliche und private Grünflächen, Entwicklung von Grünverbindungen, Biotopverbundflächen; Hauptverbundachse und Nebenverbundachse gemäß Landschaftsrahmenplan als vorrangige Flächen für den Naturschutz, Knick vorhanden, Allee / Baumreihe als Anpflanzung / zur Ortsbildpflege, Altlastenflächen

3. FLUSS – LAND – STADT

Eine Reihe von natürlichen, stadträumlichen und sonstigen Rahmenbedingungen bestimmt maßgeblich den Entwicklungskorridor für das Sanierungsgebiet Krückau-Vormstegen. Unter den Schlagwörtern FLUSS – LAND – STADT werden aktualisierte Sachstände zu den einzelnen Themenfeldern aufgezeigt. Wichtige Ergebnisse für die 1. Fortschreibung werden am Ende des jeweiligen Abschnitts hervorgehoben.

3.1. FLUSS – die Krückau

Die Darstellung zur Situation der Krückau umfasst in einem ersten Abschnitt Aussagen zu Lage und Naturraum und in einem zweiten Abschnitt Erläuterungen zur Sedimentationsentwicklung. Der Hochwasserschutz ist im Sanierungsgebiet, da Teile als Überschwemmungsgebiet deklariert sind, von großer Relevanz und wird in Punkt 3.1.3 gesondert betrachtet.

3.1.1. Lage und Naturraum

Der ursprüngliche Flusslauf ist – im Innenstadtbereich – nicht mehr vorhanden. Bei dem heute als Krückau bezeichneten Abschnitt handelt es sich um den ursprünglichen Mühlengraben. Die Uferkanten der Krückau sind im Bereich des Hafens mit Spundwänden aus Stahl gesichert. Zwischen der Wedenkampbrücke und der Piening'schen Mühle erfolgt die Ufersicherung in großen Teilen über Mauern (Backstein, Beton), als Böschung oder über Spundwände.

Die Krückau

- ist insgesamt 37 km lang, entspringt bei Kaltenkirchen und mündet nördlich von Seestermühe in die Elbe,
- ist im Unterlauf bis zur Piening'schen Mühle ein Tidengewässer und in diesem Abschnitt natürlichen Pegelschwankungen ausgesetzt,
- hat an der Mündung ein Sperrwerk, durch das der Fluss vom Elbstrom abgetrennt werden kann,

- ist von der Elbe bis zur Wedenkampbrücke als Bundeswasserstraße ausgewiesen und befindet sich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland,
- liegt östlich der Wedenkampbrücke im Eigentum der Stadt Elmshorn,
- durchfließt im Elmshorner Stadtgebiet das Wasserschutzgebiet Elmshorn Köhnholz / Krückaupark,
- entwässert ein Einzugsgebiet von ca. 180 km²,
- fungiert im Zusammenspiel mit der neu geschaffenen technischen Infrastruktur im Haus der Technik als Hauptvorfluter für die Regenwasserkanalisation,
- verbindet die Naturräume Kisdorfer Wohld, Hamburger Ring und Holsteiner Elbmarschen,
- ist als Vorranggewässer ausgewiesen (Gewässersystem mit besonderer Eignung zur Gewässerregeneration),
- ist Bestandteil der ausgewiesenen Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Gebiete der Krückau:

1. Fortschreibung des Rahmenplans Krückau-Vormstegen 2021

„Obere Krückau“ (Nr. 2224-306) und „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ (Nr. 2323-392). 2011 wurde für das Gebiet „Obere Krückau“ ein Managementplan erarbeitet: „Übergreifendes Ziel ist die Erhaltung des naturnahen, mäandrierenden und vielfältigen Verlaufs der Krückau, [...], der streckenweise engen Verzahnung des Gewässers mit seiner Aue und der Vernetzungsfunktion des Krückautals zwischen dem Elbästuar und den Gebieten der Geest, [...]. Der Erhalt einer guten Wasserqualität und eines natürlichen Wasserhaushalts sind im Gebiet übergreifend erforderlich.“

⇒ **Für den Bereich des Rahmenplans wurden Ziele und Maßnahmen konkretisiert:**

- Darstellung der Krückau mit Uferbereichen als Hauptverbundachse

- Entwicklung bebauter Bereich: Verzicht auf Baumaßnahmen im Uferbereich, möglichst naturnahe Gestaltung der Uferbereiche und Verzicht auf harten Verbau, Rückbau privater Uferbefestigungen aus Bauholz, Draht, Kunststoff etc., bevorzugt Erlenpflanzungen zur Ufersicherung – bei Bedarf auf den Stock setzen
- Verbesserung der Durchgängigkeit für Fischotter z.B. mittels Anlage von Bermen oder Einbau von Laufbrettern unter Brücken, hier:
 - Bahnschienen: prüfen
 - Berliner Straße: Abflachung im Uferbereich bei Niedrigwasser
 - Wedenkampbrücke: Einbau Laufsteg an Spundwände.
- Laich- und Brutgebiete für die Neunau- genarten wurden in diesem Krückau-Ab- schnitt nicht nachgewiesen.

Ergebnisse für die Fortschreibung:

- ⇒ Die Zielsetzung, den Fluss in der Stadt zu inszenieren („romantisches Motiv“), bleibt wichtiger Bestandteil des Zielkanons.
- ⇒ Das Wasser soll als wichtiges Element des öffentlichen Raums erlebbar werden:
 - über (ungehinderte) Zugänglichkeit,
 - eine Ufergestaltung mit durchgängigen Wegebeziehungen und
 - eine hohe Aufenthaltsqualität.
- ⇒ Das FFH-Verschlechterungsverbot wird beachtet. Bei baulichen Maßnahmen werden in allen Phasen (Planung, Umsetzung) die Beibehaltung des ökologischen Zustandes der Krückau und die damit einhergehenden Gewährleistungen der biologischen Durchgängigkeit für Fischarten und Kleinlebewesen, sowie artenschutzrechtliche Bestimmungen berücksichtigt.
- ⇒ Im 2016 durchgeführten Freiraumwettbewerb wurden Maßnahmen entwickelt, die die Wiederbesiedelung durch den Fischotter unterstützen. Mit deren Umsetzung

wird ein Beitrag zur Förderung des FFH-Gebietes erreicht. Darüber hinaus werden Maßnahmen zur Erhaltung der schutzwürdigen Neunaugenarten geprüft.

- ⇒ Die bestehende Abflussleistung ist sicherzustellen.
- ⇒ Durch eine Sperrwerksschließung ließe sich eine Aufstauung des Flusses erzielen. Da eine dauerhafte Erhöhung des Wasserstandes im Hafengebiet ein Volllaufen der niedriger gelegenen Gebiete im Oberlauf und im gesamten flussnahen Bereich eine Erhöhung des Grundwasserspiegels mit entsprechender Gefährdung der vorhandenen Keller zur Folge hätte, besteht diese Option nicht. Kurzzeitige Aufstauungen – beispielsweise im Rahmen von Events – sind möglich.

3.1.2. Sedimentationsentwicklung

Das Institut für Wasserbau der Technischen Universität Hamburg hat über einen langen Zeitraum die Entwicklung der zunehmenden Sedimentation im Hafengebiet der Krückau untersucht und Maßnahmen zur Verringerung des Sedimentationsimports erarbeitet. Im Juni 2020 erfolgte der Grundsatzbeschluss im Ausschuss für Stadtumbau, Ergebnisse und Maßnahmen aus der Untersuchung zur Grundlage der zukünftigen Planungen im Sanierungsgebiet zu machen.

Ergebnisse für die Fortschreibung:

- ⇒ Die im Rahmenplan von 2011 dargestellte Hafenerweiterung im Bereich des Südufers wird nicht realisiert werden können.
- ⇒ Die Spundwände am Nord- und Südufer des Hafens werden hinsichtlich ihres Sanierungs- / Erneuerungsbedarfs derzeit untersucht.
- ⇒ Durch eine Verkleinerung des Hafenbeckenquerschnitts würde sich die Fließgeschwindigkeit erhöhen, was wiederum

weniger Sedimentablagerungen zur Folge hätte.

- ⇒ Im Fall der vollständigen Erneuerung der Süduferkante soll diese begradigt werden.
- ⇒ Die Tideniedrigwasserrinne soll technisch ausgebaut und an die künftige Süduferkante verlagert werden.
- ⇒ Damit wird dieser Bereich wieder für Boote mit Kiel als Liegeplatz nutzbar, so dass die Hafennutzung mit vertäuten Booten und Schiffen an der Hafenkante bzw. Schlingeln verstärkt wieder ins Stadtbild zurückkehren kann.
- ⇒ In der Planzeichnung zur 1. Fortschreibung des Rahmenplans wird dieser Entwicklung Rechnung getragen, indem die mit dem am 10. Juni 2021 vom Ausschuss für Stadtumbau beschlossenen Vorentwurf „Freiraumplanung – Hafen Nord- und Südufer“ gesetzten Ergebnisse berücksichtigt werden. Die Uferkanten erhalten teilweise die Kennzeichnung „Umgestaltung öffentlicher Uferbereiche“.

3.1.3. Hochwasserschutz

Am 18. März 2021 beschloss das Stadtverordneten-Kollegium der Stadt Elmshorn das vom Hamburger Büro E & N Wasser und Plan GmbH erstellte Hochwasserschutzkonzept (HWSK). Das Hochwasserrisiko für die Stadt Elmshorn leitet sich aus der Lage am Fluss als auch der Nähe zur Küste ab. Perspektivisch ist durch die Folgen des Klimawandels, wie z.B. die Zunahme von Starkregenereignissen, ein steigendes Risiko zu erwarten. Neben der gesamtstädtischen Betrachtung, die geographisch über das Stadtgebiet Elmshorns weit hinausgeht und u.a. Erfordernisse und Abstimmungen zu Maßnahmen mit Ober- und Unterliegern der Krückau umfasst, liegt ein Schwerpunkt des Konzepts auf der Untersuchung des Sanierungsgebiets, das im HWSK dem Planungsabschnitt 2 entspricht. Einer Aufnahme, Einordnung und Analyse der örtlichen, den Hochwasserschutz betreffenden Bedingungen und der – auch aus den Planungen für

das Gebiet – resultierenden Konflikte folgt die Festlegung einer innerhalb der befassten Projektgruppe abgestimmten Vorzugsvariante. Mit der Beschlussfassung zum HWSK wurde die Verwaltung beauftragt, das Konzept und die erarbeiteten Maßnahmen umzusetzen und in den aufgezeigten Handlungsfeldern sowie der Bauleitplanung gemäß § 1 Abs. 6 Nrn. 11 und 12 Baugesetzbuch zu berücksichtigen.

Die festgesetzten und vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiete sind in Einheit mit den zugehörigen gesetzlichen Regelungen

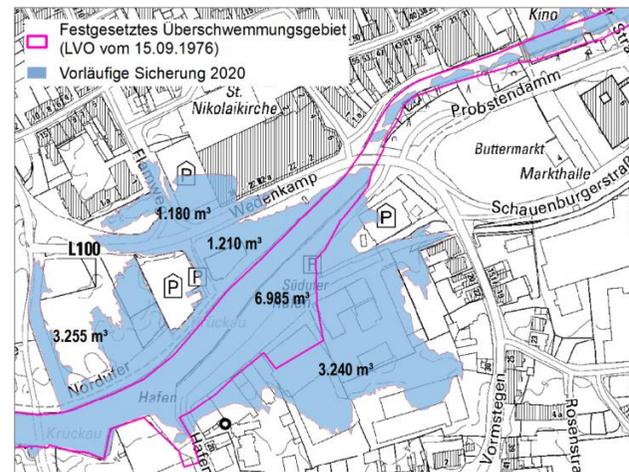


Abb. 12: vorh. Stauraum zum Bem.-HW. (HQ 100)

gen bei der Überplanung des Gebietes zwingend zu beachten. Die Berücksichtigung der gesicherten Flächen (2020) führt an verschiedenen Stellen (z.B. Hafenkopfgebäude) zu kleinräumigen Anpassungen im Rahmenplan.

Außerdem werden im HWSK Anweisungen und Hinweise für die Anlage, Gestaltung und Ausführung einzelner Projekte im Gebiet gegeben. Diese Einschränkungen und / oder zusätzlichen Erfordernisse für Ausnahmegenehmigungen sind im Rahmen der detaillierten Fachplanungen bzw. spätestens in der konkreten Vorhabenplanung zu berücksichtigen.

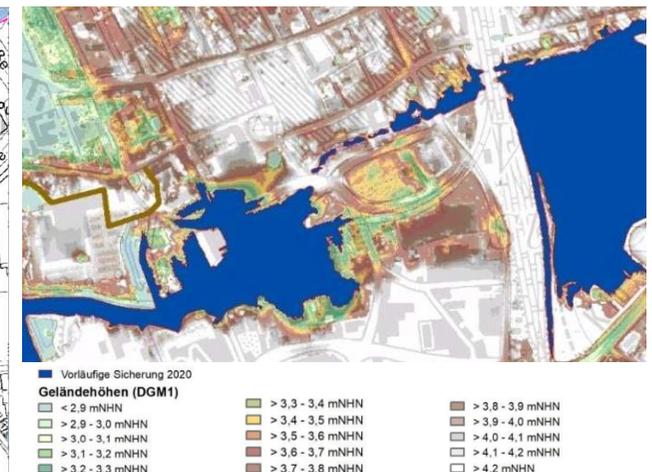


Abb. 13: PA 2 betroffener Bereich (HQ 100)

3. F L U S S – L A N D – S T A D T

1. Fortschreibung des Rahmenplans Krückau-Vormstegen 2021

Das Hochwasserschutzkonzept sieht für den PA 2 folgende Maßnahmen vor:

- vorhandene Mitteldeichlinie erhalten / Pflege des Anlagenverzeichnisses
- Verlängerung der Hochwasserschutzlinie als Mauer entlang des Wedenkamps bis zur Wedenkampbrücke → Planung / Umsetzung (Vorzugsvariante)
- firmeneigener Objektschutz für das Werk der „Peter-Kölln GmbH & Co. KGaA“ → Unterstützung bei Abstimmung des Betriebs (Träger der Maßnahme) mit der Wasserbehörde bzgl. Regelung zum Stauraumausgleich
- Anpassung der Planung im Sanierungsgebiet an raumplanerische und wasserrechtliche Vorgaben
- Berücksichtigung aller ÜSG-Flächen
- hochwasserangepasste Bauweise innerhalb des B-Plangebiets 118, ggf. im „Quartier an der Krückau“ und beim Hafenkopfgebäude bauliche Anlagen dürfen keine Stauraumverluste verursachen

- Inanspruchnahme von Retentionsvolumen durch bauliche Anlagen → Genehmigungsverfahren erforderlich (→ Ausnahmeregelung in Aussicht gestellt bei Volumenausgleich)

- abschließende Feststellung der Betroffenheit von Einzelobjekten zwischen Wedenkampbrücke und Bahnlinie → Unterstützung bei privaten Maßnahmen / Schutzeinrichtungen

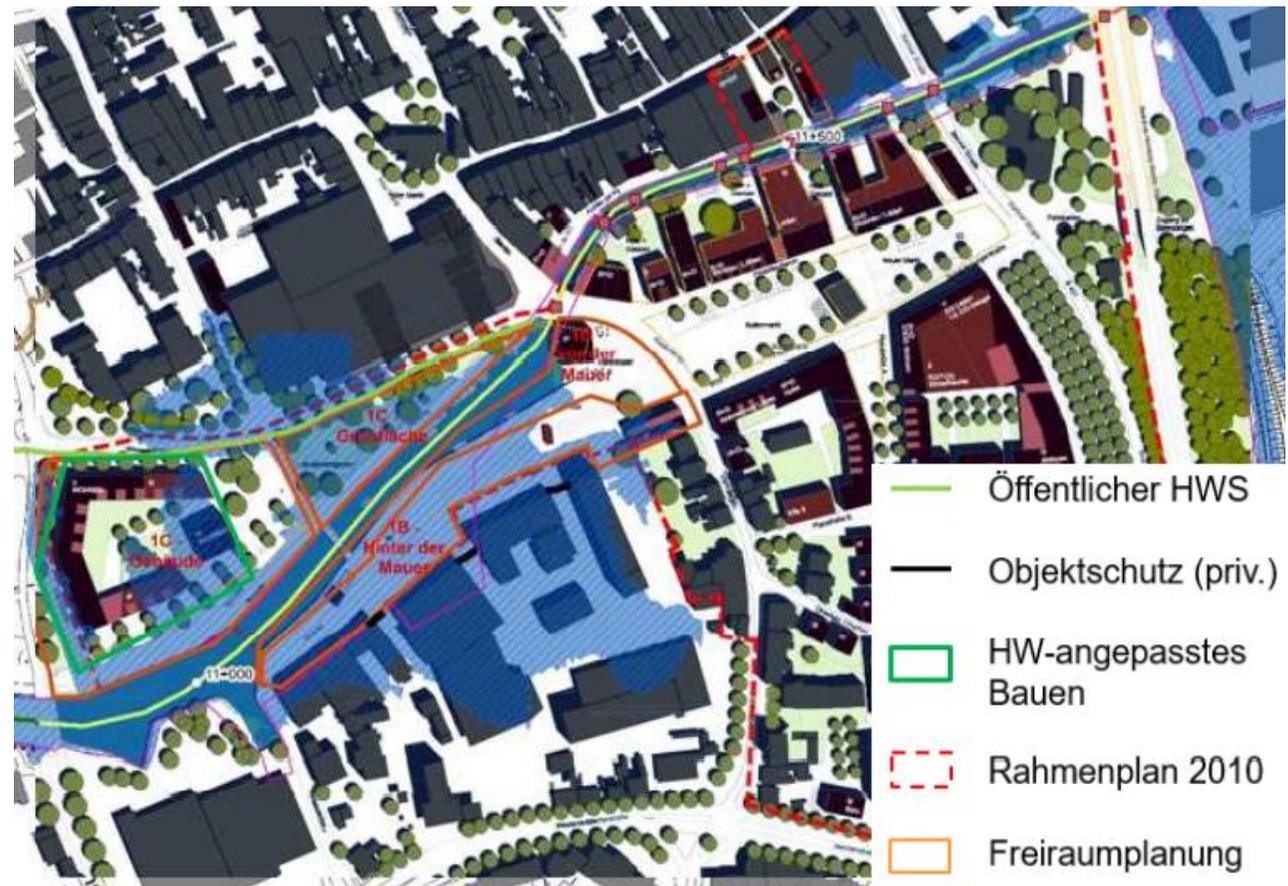


Abb. 14: HWSK – Variante 1 des technischen Hochwasserschutzes innerhalb Planungsabschnitt 2

1. Fortschreibung des Rahmenplans Krückau-Vormstegen 2021

- Risikobewusstsein bei der Bevölkerung schaffen und stärken.

Der Vorentwurf zur Freiraumplanung sieht am Südufer als trennendes Gestaltungselement zwischen Promenade und Parkplätzen / Fahrspuren eine Mauer als Abgrenzung vor. Für das HWSK ist in der Variante 2 eine Funktion dieser Mauer als öffentliches Hochwasserschutzzelement geprüft worden. Die dafür erforderliche, aber gestalterisch unverträgliche Höhe von 1,4 - 1,7 m, der immense Stauraumverlust und die nicht auskömmliche

Kosten-Nutzen-Aufstellung führten zur Einstufung auf eine nur mittlere Priorität im Vergleich zur Vorzugsvariante 1, die eine hohe Priorität im HWSK erreicht. Zwei weitere Varianten sind gänzlich verworfen worden.

Im HWSK wird abschließend der Nachweis zum Stauraumausgleich für die Vorzugsvariante 1 geführt. Derzeit werden seitens der Unteren Wasserbehörde keine generellen Hindernisse für eine ausnahmegenehmungsfähige Antragstellung gesehen. Die Festplatzwiese am Steindampark stellt eine potentielle Ausgleichsfläche dar.

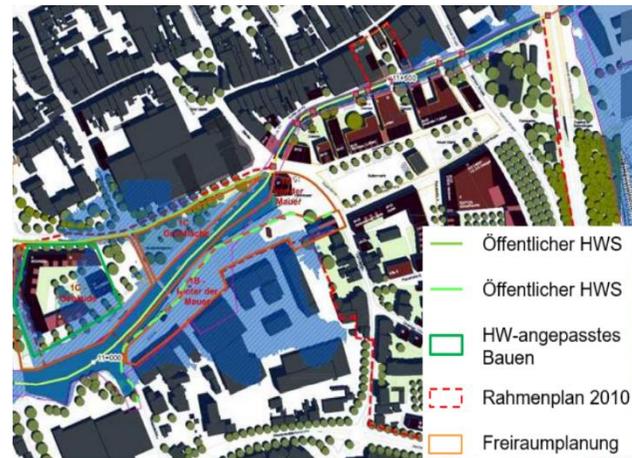


Abb. 15: HWSK – Variante 2 (techn. HWS)

Ergebnisse für die Fortschreibung:

- ⇒ Das 1976 festgesetzte und das 2020 vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet (ÜSG) werden nachrichtlich in die Rahmenplandarstellung übernommen.
- ⇒ Planung, Kennzeichnung und Herstellung der HWS-Linie am Wedenkamp
- ⇒ In ufernahen Teilbereichen an der Krückau muss hochwasserangepasst gebaut

werden, was bspw. durch eine schadensbegrenzende Überspülbarkeit der unteren Stockwerke (Aufständigung / kaum Stauraumverlust) erreicht werden kann.

- ⇒ Im „Quartier an der Krückau“ werden die Uferbereiche so ausgebildet, dass eine Überspülung bei Hochwasser keine nachhaltigen Schäden verursacht.
- ⇒ Innerhalb des ÜSG sind auch in Freiraumbereichen das Erhöhen oder Vertiefen der Erdoberfläche untersagt. Ein im Rahmen der Gestaltung des Skulpturengartens am Nordufer evtl. entstehender Stauraumverlust wurde berücksichtigt.
- ⇒ Für die Platzfläche Buttermarkt und den Rathausvorplatz kann bei steigenden Bemessungswasserständen aufgrund geringer Höhenunterschiede eine mögliche zukünftige Betroffenheit nicht ausgeschlossen werden. Für das Rathaus sind aus diesem Grund temporäre Schutzmaßnahmen (Sandsäcke) geplant.

3.2. LAND

– übergeordnete Themenfelder

3.2.1. Verkehr

Bahnhofsnähe und Zentrums Lage prägen die besondere Verkehrssituation im Plangebiet. Der Einstieg in die Betrachtung dieses Themenfeldes erfolgt über den Öffentlichen Personennahverkehr. Dann folgt eine Skizzierung von Lage und Anbindung des motorisierten Individualverkehrs sowie der bereits im ISEK getroffenen verkehrskonzeptionellen Festlegungen für das Plangebiet. Gesondert betrachtet werden die Themen Fuß-, Rad-, ruhender und Lieferverkehr. Die besondere Lage am Fluss bzw. am Hafen erfordert der Vollständigkeit halber abschließend einen Blick auf den Schiffs- und Bootsverkehr.

ÖPNV

Der Bahnhof von Elmshorn mit angegliederter Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) liegt fußläufig entfernt nordöstlich des Sanierungsgebietes und befindet sich derzeit in einem umfassenden Erneuerungsprozess.

Im Übergangsbereich beider Sanierungsgebiete werden derzeit die Machbarkeit einer zusätzlichen Bahnquerung sowie die Möglichkeit der Schaffung eines Bahnsteigzugangs aus südlicher Richtung untersucht.

Der Ausschuss für Stadtumbau fasste am 19. Dezember 2019 den Beschluss für die zukünftige Führung des ÖPNV durch das Sanierungsgebiet Krückau-Vormstegen:

Es ist vorgesehen, dass die Buslinien Richtung Südwesten über den neuen Probstendamm und den Vormstegen sowie retours über Vormstegen und die neue Schauenburgerstraße geführt werden. Weitere Buslinien führen direkt über die Berliner Straße Richtung Süd-

osten / Süden. Voraussetzung dafür ist die gemäß Verkehrskonzept einzuführende Gegenläufigkeit der Berliner Straße und des Vormstegen. Eine wesentliche Zielsetzung für ein neues ÖPNV-Konzept bestand zudem darin, die Busführung transparenter zu gestalten, was über die neue Trassenführung und die zentrale, gegenüberliegende Lage der Bushaltestellen erreicht werden kann.

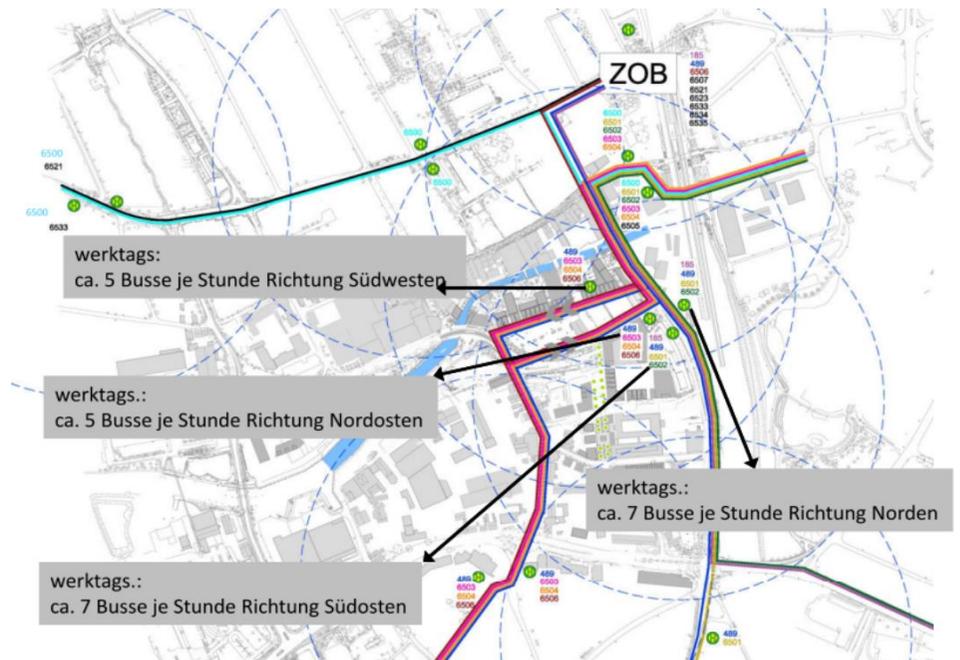


Abb. 16: ÖPNV-Führung gemäß SUA-Beschluss am 19. Dezember 2019

Mobilität / Straßenverkehrskonzept

Die Stadt Elmshorn ist überregional (Autobahn A 23) und überörtlich (Bundesstraße B 431, diverse Landes- und Kreisstraßen) verkehrlich sehr gut angebunden und ein bedeutsamer Verkehrsknotenpunkt für die Metropolregion Hamburg und das Land Schleswig-Holstein. Die Verkehrssituation in der Innenstadt ist jedoch aufgrund hoher Verkehrsbelastungen, einer mit zahlreichen Einbahnstraßen unübersichtlichen Verkehrsführung und einem schlecht geordneten ruhenden Verkehr unbefriedigend. Dabei führt das Geflecht aus Einbahnstraßen in erheblichem Maß zu zusätzlichen Verkehren.

Das Büro für Stadtentwicklung und Mobilität Gertz Gutsche Rümenapp GbR hatte auf Grundlage des ISEK und parallel zum Rahmenplan das „Verkehrs- und Parkraumkonzept zum Rahmenplan Krückau-Vormstegen“ erarbeitet und ist seitdem mit Anpassungen und Fortschreibungen befasst.

Mit der konkreten Verkehrsanlagenplanung ist seit 2017 das Hamburger Büro ARGUS – Stadt und Verkehr beauftragt. Die Entwicklung übergeordneter gestalterischer Prinzipien für die neu zu planenden Straßen und straßenbegleitenden Freiräume („Grüne Stadtkante“) wurde Anfang 2020 gesondert an das Berliner Landschaftsarchitekturbüro PLANORAMA vergeben.

Am 6. September 2013 wurde als Abschluss einer ersten zentralen Maßnahme des Stadtumbaus in Verlängerung der Deichstraße die Käpten-Jürs-Brücke mit der Anbindung an die Westerstraße (B 431) durch die neu gebaute Hafenspange als neue Nord-Süd-Verbindung und Krückauquerung eingeweiht. Um die Nutzung des Hafens zukünftig nicht einzuschränken, wurde eine Klappbrücke gebaut.

Mit der Realisierung dieser neuen Hauptverkehrsstraße wurde die Neuordnung der innerstädtischen Verkehrsführung eingeleitet. Infolge dieser Maßnahme

sind die Berliner Straße, der Wedenkamp und der Vormstegen vom Durchgangsverkehr nachweislich erheblich entlastet worden.



Abb. 17: Käpten-Jürs-Brücke (F.: Stadt Elmshorn)

Das bereits dem Rahmenplan 2011 zugrundeliegende Verkehrskonzept für das Sanierungsgebiet Krückau-Vormstegen sieht die Leitung des Durchgangsverkehrs über die neue Hafenspange und die für den gegenläufigen Verkehr auszubauende Berliner Straße vor. Innerhalb des Gebiets sollen sämtliche Straßen für den gegenläufigen Verkehr geöffnet werden. Dadurch wird eine Reduzierung der innerörtlichen Verkehrsbelastung erwartet.

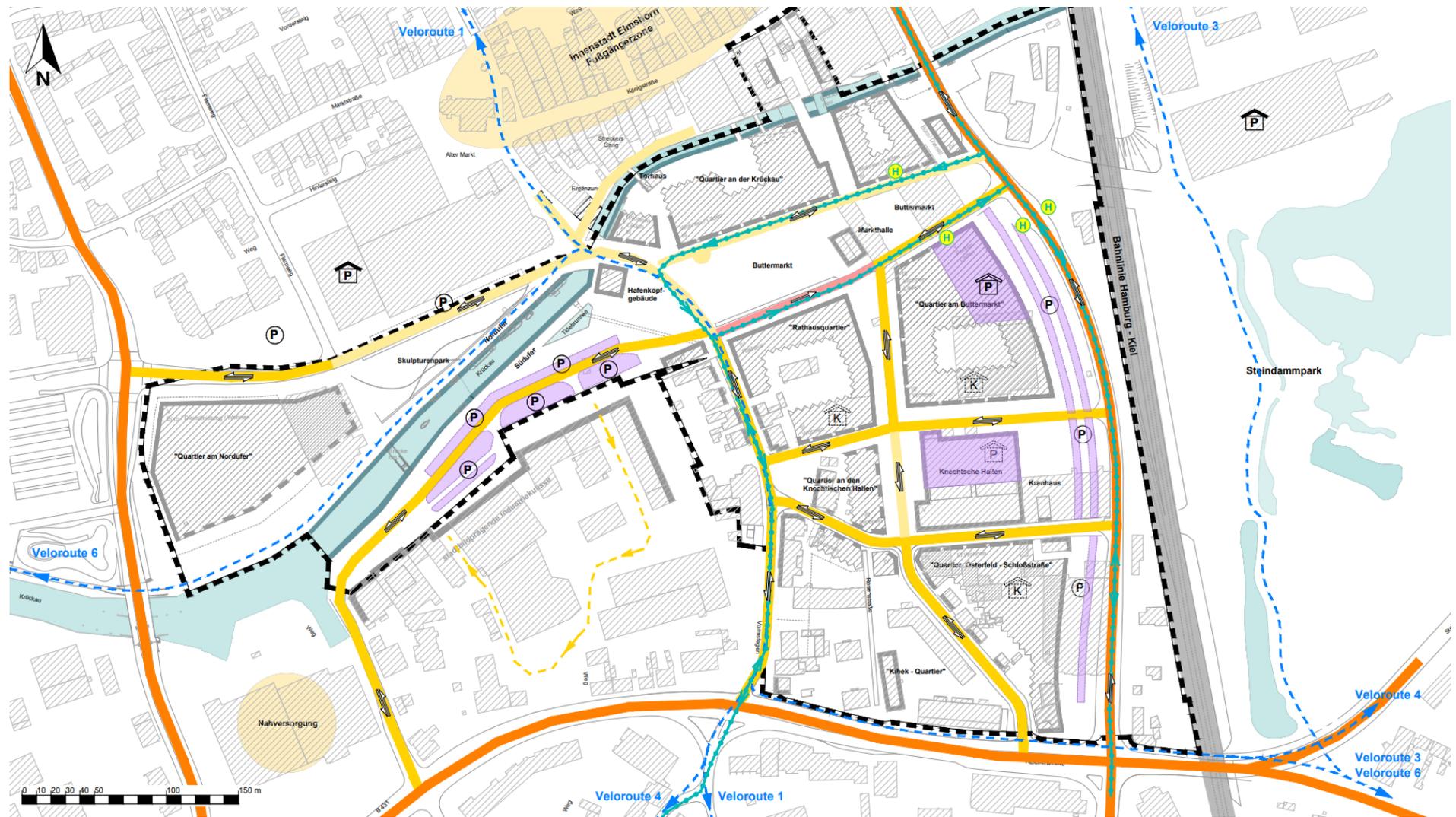


Abb. 18: Stadt Elmshorn 15. Oktober 2021 Verkehrs- und Parkraumkonzept (für öffentliche Parkplätze) zur 1. Rahmenplanfortschreibung – Übersicht

Ausnahmen bilden die Straßen um den Buttermarkt.

- Der zu verlegende Probstendamm wird auf Anliegerverkehr beschränkt, ergänzt durch die Buslinien im ÖPNV. Busse (und Müllfahrzeuge) erhalten eine beschränkte Anbindung an den Wedenkamp. Für die restlichen, sehr eingeschränkten Verkehr wird eine Wendemöglichkeit eingerichtet.
- Die südlich des Buttermarktes verlaufende neue Schauenburgerstraße wird im Abschnitt des neuen Rathausstandortes zur Kommunaltrasse und insofern keine Durchfahrtsmöglichkeit für den Normalverkehr bieten. Hier erfolgt eine Umlenkung über die Planstraßen A und B.
- Auch für die Planstraße A ist im südlichen Abschnitt nicht der Ausbau als herkömmliche Straße geplant. Die Erschließung der anliegenden Grundstücke muss gesichert sein, aber die Durchfahrts- und -gangsfunktion soll Fußgängern und Fahrradfahrern vorbehalten sein.

- Der Raum vor den Knechtschen Hallen soll einen Platzcharakter erhalten und zum Verweilen einladen.

Fuß- und Radverkehr

Konform zum Leitbild der „kompakten Stadt der kurzen Wege“ ist ein wichtiges Ziel der Verkehrsplanung für das Sanierungsgebiet die deutliche Verbesserung bzw. der Ausbau guter Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr. Das umfasst die Priorisierung bei der Straßenraumgestaltung im Vergleich zu den Belangen des motorisierten Individualverkehrs, die Schaffung möglichst störungsfreier, durchgängiger Wegeverbindungen, die auch zur Ausbildung und Nutzung abwechslungsreicher Rundgänge ausdrücklich anregen soll, sowie die gute Anbindung an überörtliche Wegebeziehungen wie die Velorouten mit Anknüpfungen an benachbarte Quartiere und Übergänge in die freie Landschaft, besonders aber auch die Schaffung von Querungsmöglichkeiten in den Steindampark.

Für die inneren Wegeverbindungen in Nord-Süd-Richtung liegt der Fokus der Entwicklung

- auf dem Ausbau bestehender Straßen (Vormstegen / Wedenkamp (Velorouten 1, 6), Berliner Straße),
- auf der neu zu schaffenden Planstraße A in Verlängerung der Straße Osterfeld und mit direkter Anbindung an die Fußgängerzone Königstraße als Hauptachse für den Rad- und Fußverkehr
- sowie einer fußläufigen Querung durch eine kleine Brücke zwischen Nord- und Südufer der Krückau. Mit dieser Ergänzung der Wegeverbindungen sollen die trennende Wirkung der Krückau aufgehoben und die umgestalteten Nord- und Süduferbereiche verknüpft werden, was die Attraktivität erheblich erhöht und die Anbindung an die Innenstadt zusätzlich verbessert.

Mit den Verbindungen in Ost-West-Richtung (Schloßstraße, Planstraße B, Buttermarkt, Krückauverlauf mit Nord- und Südufer) werden

neben der innerörtlichen Erschließung im Wesentlichen die Anbindung und Nutzung wichtiger Grünverbindungen geschaffen oder verbessert:

- Schloßstraße und Buttermarkt: Anbindung an den Steindampark – im weiteren Verlauf Bade- und Krückaupark und im Bereich Buttermarkt neugestaltetes Südufer und Hafen sowie die direkte Anbindung an den Bahnhof;
- Krückauuferabschnitt im „Quartier an der Krückau“: unter Berücksichtigung (von Teilen) des Grünbestandes qualitätvolle, hochwasserangepasste Neugestaltung der erlebbar gemachten Uferzone, perspektivisch mit Weiterführung des Weges entlang des Krückausüdufers östlich der Bahnanlagen;
- Norduferneugestaltung mit Skulpturenpark und im weiteren Verlauf Anbindung an die offene Landschaft bis zur Elbe.

Ruhender Verkehr / Parkraumkonzept

Bereits im Oktober 2010 hat GGR zwei Schlussberichte als überarbeitete Entwurfsfassungen vorgelegt: 1. Verkehrs- und Parkraumkonzept zum Rahmenplan Krückau-Vormstegen“, 2. „Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung, des Parkleitsystems und des Fahrradparkens in der Elmsborner Innenstadt“. Diese erarbeiteten ersten Konzeptansätze wurden sowohl den politischen Gremien als auch der Öffentlichkeit vorgestellt, allerdings kam es nicht zu entsprechenden Beschlüssen. 2016 wurde der Auftrag für das Parkraumkonzept auf das gesamte Innenstadtgebiet erweitert, wobei auf dem Sanierungsgebiet Krückau-Vormstegen ein besonderer Schwerpunkt bei der Betrachtung liegen sollte. Zeitlich parallel entwickelte sich die Diskussion zu Erfordernis, Anzahl und Unterbringung der Rathausstellplätze. Im Herbst 2016 wurde eine umfassende Parkraumerhebung durchgeführt, über deren Ergebnisse GGR im März 2017 berich-

tete. Ein Resultat dieser Untersuchung war, dass ein flächendeckendes Parkraummanagement für die gesamte Innenstadt entwickelt werden sollte. Für die Rahmenplanfortschreibung wurde im Maßnahmenplan 2017 die Aufnahme der räumlich bedeutsamen Ergebnisse eines zu erstellenden quartiersbezogenen Stellplatzkonzeptes als Einzelmaßnahme explizit aufgeführt. Ergänzend wurden im weiteren Verlauf Beschlüsse gefasst, wonach die oberirdische Unterbringung privater Stellplätze, z.B. in Quartiersgaragen, ermöglicht werden sollte. Die Aufteilung des Arbeitsprogramms für das Parkraumkonzept in zwei Lose erfolgte im Juli 2017. Die Durchführung von Planungswerkstätten und weiteren Formaten sicherte eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung im Planungsprozess. Zur Quantifizierung der erforderlichen Stellplätze im Rahmenplangebiet wurden die potentiellen Flächennutzungen 2019 aktualisiert. Außerdem wurde zur Abschätzung der Park & Ride- sowie Bike & Ridebedarfe eine Gesamt- und

1. Fortschreibung des Rahmenplans Krückau-Vormstegen 2021

Einzelstandortbetrachtung im Innenstadtbereich durchgeführt. Für die Herstellung zusätzlicher Pendlerparkplätze im Bahnhofsbereich wurde bis zum Jahr 2030 eine Obergrenze von 650 beschlossen. Diese werden in erster Linie der Kompensation der im Sanierungsgebiet Krückau-Vormstegen wegfallenden Dauerparkplätze dienen. Im Rahmenplangebiet selbst sollen zukünftig keine Kapazitäten mehr für Pendler vorgehalten werden. Der Beschluss zur Realisierung der Rathausstellplätze sowie der für die weiteren öffentlichen Nutzungen (Haus der Technik, Markthalle, Hafenkopfgebäude, usw.) in dem südlich des Buttermarktes geplanten Parkhaus (ehemals Supermarkt SKY) datiert vom 12. September 2019. Mit den Beschlussfassungen am 12. März 2019 und am 7. Dezember 2020 konnte der Prozess zum Parkraumbewirtschaftungskonzept Innenstadt (Los 1) abgeschlossen werden. Die Gebietsabgrenzung, die Bewirtschaftungszonen sowie die Bewirtschaftungsformen wurden festgelegt. Am 20. Mai 2021 wurde dann

auch das von GGR erarbeitete Parkraumkonzept (PRK) für das Sanierungsgebiet Krückau-Vormstegen (Los 2) in seinen „Prognose-Grundzügen“ beschlossen und bildet somit eine wichtige Grundlage für die Rahmenplanfortschreibung.

Zusammenfassung der für die Fortschreibung relevanten Ergebnisse aus der Parkraumuntersuchung sowie der abgestimmten und festgelegten Ziele aus dem Parkraumkonzept:

1. Derzeit sind weite Teile des öffentlichen Raums in erheblichem Maß durch die Nutzung als Stellplatzflächen geprägt. Die Parkmöglichkeiten unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Art, Qualität und Bewirtschaftungsform.
2. Im Bereich der Elmshorner Innenstadt sind – mit Ausnahme der Stoßzeiten – zu allen Tageszeiten und auch an Markttagen ausreichend freie Parkplatzkapazitäten für PKW vorhanden.
3. Der Elmshorner Bahnhof weist aktuell als

drittgrößter Bahnhof Schleswig-Holsteins rd. 20.000 Ein- und Aussteiger täglich auf. Im nahen Bahnhofsumfeld sind keine ausreichenden Stellplätze vorhanden.

4. Die zentrale Lage und sehr gute öffentliche Erschließung lässt die Anwendung der unteren Kennwerte anzuwendender Vorschriften bei der Bedarfsermittlung zu.
5. Die Planung der nördlichen Querung in den Steindampark mit gekoppeltem Bahnsteigzugang erfordert die Auflösung eines durch eine Baulast gesicherten privaten Parkplatzes mit 30 bzw. rd. 60 Stellplätzen. Diese sind durch eine neue Baulast an anderer Stelle zu sichern, bevor die alte Baulast aufgelöst werden kann.
 - ⇒ Durch das Parkraumbewirtschaftungskonzept für den gesamten Innenstadtbereich wird ein flächendeckendes, transparentes und einheitliches Bewirtschaftungsmanagement für den öffentlichen Parkraum eingeführt werden.
 - ⇒ Im Gebiet werden keine auf Bahn-Pendler ausgerichteten P&R-Anlagen geschaffen.

- ⇒ Öffentliche Parkraumflächen sollen v.a. in einem Parkband entlang der Berliner Straße, am Südufer und am Wedenkamp entstehen. Außerdem ist südlich des Buttermarktes („Quartier am Buttermarkt“) der Bau eines Parkhauses vorgesehen, in dem Stellplätze in erheblicher Größenordnung öffentlichen Nutzungen (z.B. Rathaus) zugeordnet werden.
- ⇒ Der Nachweis erforderlicher privater Stellplätze ist im Baugenehmigungsverfahren zu erbringen. Auf Basis zu erwartender Nutzungen wurden quartiersweise Stellplatzzahlen ermittelt.
- ⇒ Für die Bebauung nördlich des Buttermarktes („Quartier an der Krückau“) sieht das Parkraumkonzept – mit dem Ziel der verkehrlichen Entlastung des Probstendamms – eine kompakte Versorgung vor. Zwei Varianten werden vorgestellt.
- ⇒ Für den nördlichen Teil der Knechtschen Hallen sieht die Fortschreibung optional eine Nutzung als Quartiersgarage vor.

Für den gesamten Komplex ergibt sich unter Bezug auf das derzeit ins Auge gefasste Nutzungsspektrum ein „eigener“ Bedarf von 150 bis 200 Stellplätzen.

⇒ Ein weiterer, wesentlicher Aspekt im Parkraumkonzept ist die Herstellung ausreichender, gestalterisch ansprechender Fahrradabstellanlagen.



Abb. 19: 10. Juni 2021 SUA – Beschluss: Vorplanung Freiraumplanung Hafen Südufer / Nordufer (PLANORAMA – Landschaftsarchitektur)

Lieferverkehr

Hinsichtlich des Lieferverkehrs bzw. gewerblicher Verkehre stehen zwei Bereiche im Mittelpunkt der Betrachtung.

Ein großer Teil des Lieferverkehrs für das südwestlich des Sanierungsgebiets gelegene Werk der Peter Kölln GmbH & Co. KGaA (Kölln-Werke) erfolgt über das Südufer. Zukünftig sollen die An- und Abfahrten der LKW ausschließlich über die Hafenstraße erfolgen, um den Vormstegen vom Schwerlastverkehr zu entlasten. Der am 10. Juni 2021 vom Ausschuss für Stadtumbau beschlossene Vorentwurf zur Freianlagenplanung für den Bereich Hafen Süd- und Nordufer ist im Austausch mit den Kölln-Werken erarbeitet worden und berücksichtigt sowohl die Erschließungssituation der Kölln-Werke als auch das Erfordernis von LKW-Aufstellplätzen.

Zum Zweiten ist grundsätzlich die Anlieferung der planerisch beabsichtigten zukünfti-

gen gewerblichen Nutzungen innerhalb der neu entstehenden Bebauung im Planungsgebiet sicherzustellen. Für den Bereich zwischen Krückau und Buttermarkt soll dieses über den eingeschränkt nutzbaren Probstendamm geschehen, für die Baublöcke südlich des Buttermarktes (Rathaus, Quartier am Buttermarkt) sowie bei Umnutzungskonzepten für Bestandsgebäude (Knechtsche Hallen) müssen Lösungen dazu im jeweiligen Quartier entwickelt werden.



Abb. 20: Ewer Gloria (F. Stadt Elmshorn)

Schiffs- und Bootsverkehr

Infolge des wirtschaftlichen Umstrukturierungsprozesses und der zunehmenden Verschlickung der Krückau ist der einst bedeutende Gütertransport auf dem Wasserweg in Elmshorn auf Null zurückgegangen. Zwei historische Schiffe, die „Klostersande“ und der Ewer Gloria, haben ihren festen Liegeplatz im Elmshorner Hafen und halten das Bild eines genutzten Hafens wach. Auch der Bau der Käpten-Jürs-Brücke lässt weiterhin eine Hafennutzung durch Schiffe zu. Regelmäßig sind auch Sportboote vor Ort.

Zu Beginn des Jahres 2020 startete ein neuer Prozess zur Etablierung einer weiteren Hafennutzung. Machbarkeitsstudien zum Bau und Betrieb eines „Naturerlebnisschiffes“ auf der schleswig-holsteiner Elbseite werden durchgeführt.

3.2.2. Altlasten

Elmshorn war im II. Weltkrieg mehrfach Ziel strategischer und taktischer alliierter Luftangriffe. Im Zeitraum vom 2./3. August 1943 bis zum 2. Mai 1945 kam es zu insgesamt 7 Angriffen mit ca. 139 t Abwurfmunition.

Nach Aufstellung des Rahmenplanes 2010 / 2011 wurde die Kampfmittelverordnung 2012 geändert, wodurch Elmshorn in die Liste der Gemeinden mit bekannten Bombenabwürfen (KampfmV § 2 Abs. 3) aufgenommen worden ist. Der Kampfmittelräumdienst Schleswig-Holstein hat das Sanierungsgebiet luftbildtechnisch ausgewertet und große Bereiche als Kampfmittelverdachtsfläche deklariert. Nur auf Flächen, die nachweislich (z.B. mittels Sondierungen) als kampfmittelfrei eingestuft werden können, dürfen Tiefbauarbeiten durchgeführt werden.

In Folge der vielfältigen intensiven industriellen Nutzung in der Vergangenheit (z.B. Gasanstalt, Lederfabriken, fleischverarbeitende

Industriebetriebe, Tankstellen) befinden sich zahlreiche grundstücksbezogene Altstandorte sowie Altablagerungen im Sanierungsgebiet, zwischen denen wie folgt unterschieden wird:

- Altstandorte: Grundstücke stillgelegter Anlagen und sonstige Grundstücke, auf denen mit umweltgefährdenden Stoffen umgegangen worden ist.
- Altablagerungen: Stillgelegte Abfallbeseitigungsanlagen sowie sonstige Grundstücke, auf denen Abfälle behandelt, gelagert oder abgelagert worden sind.

Nach Auswertung archivierter Unterlagen und Pläne wurden an verschiedenen Stellen orientierende und detaillierte Untersuchungen durchgeführt, um den Verdacht auf Boden- und Grundwasserbelastungen zu verifizieren. Auch nach Einbeziehung aller vorhandenen Gutachten muss die Erkenntnislage zur Boden- und Grundwasserbelastungssituation nach wie vor indifferent beurteilt werden und bedarf flächenspezifisch

weiterer Betrachtung. Erfahrungen in 2019 haben gezeigt, dass sich die Lokalisierung von Schadstoffquellen sehr schwierig gestaltet. Aktuell sind 11 Altlasten-Hotspots lokalisiert, aber nicht exakt abzugrenzen, bei denen besondere Belastungssituationen anzunehmen sind. Aufgrund der historisch belegten Standorte von Gerbereien und lederverarbeitenden Industriebetrieben ist der Verdacht auf Milzbrand in vielen Bereichen zu berücksichtigen.

Belastete Böden erfordern besonderen Aus- und Lagerungs-, Beprobungs-, Transport- und Entsorgungsaufwand. Im Rahmen der Bauleitplanung sowie zur Vorbereitung der Umsetzung von Baumaßnahmen müssen in Abstimmung mit den zuständigen Behörden und Ministerien Sanierungs- und Flächenrecyclingkonzepte aufgestellt werden. Diese enthalten Lösungen zum Umgang mit belastetem Bodenmaterial / Grundwasser sowie konkrete Maßnahmen zum Arbeitsschutz.

3.2.3. Ver- und Entsorgung

Im Rahmen der Straßenneuanlagen, -verlegungen und umfassenden Sanierungsmaßnahmen werden und wurden bereits weite Teile der technischen Infrastruktur erneuert oder neu angelegt. Die frühzeitige Einbindung der technischen Ämter in die Vorbereitung und konkreten Planungen sowie die Absprache und Koordination bei der Umsetzung der Maßnahmen ist bei einem derart komplexen Konversionsprojekt unerlässlich.

Die Elmshorner Stadtentwässerung hat seit 2014 insgesamt acht Baumaßnahmen im Sanierungsgebiet realisiert und dabei 2.700 m Kanalisation verlegt sowie – als Herzstück des Entwässerungssystems – das Pumpwerk Haus der Technik (HdT, s. Kap. 3.3.7.6) errichtet. Das HdT, dessen Einzugsbereich sich in südlicher Richtung weit über das Sanierungsgebiet hinaus erstreckt, kann auch dann noch Regenwasser in die Krückau leiten, wenn diese einen hohen Pegel hat.

Der Ersatz der Mischwasserkanäle durch ein Trennsystem (Regenwasser / Schmutzwasser) ist in den Straßen Vormstegen (Nord, Süd) Osterfeld, Schloß- und Rosenstraße, bereits abgeschlossen. Als größere Projekte stehen der Kanalbau entlang der (neuen) Schauenburgerstraße, des (neuen) Probstendamms sowie der Planstraßen A und B noch aus.

Die Neugestaltung des Buttermarktes erfordert, da die Fläche von technischen Aufbauten vollkommen freigehalten und deshalb über Unterfluranlagen ver- und entsorgt werden soll, eine besondere Betrachtung. Dasselbe gilt für die Brunnenanlagen auf dem Rathausvorplatz und am Südufer. Für die elektrische Versorgung der zukünftigen Buttermarktflächen ist nach aktuellem Planungsstand ein eigener Trafo auf dem Rathausgrundstück vorzusehen. Nach Möglichkeit sollen für Verteilerkästen u.ä. technische Anlagen im gesamten Gebiet integrative Lösungen innerhalb der geplanten Neubebauung gefunden werden.

3.2.4. Energiekonzept

Gemäß Beschluss des Stadtverordneten-Kollegiums vom 3. Dezember 2020 ist das Klimaschutzziel der Stadt Elmshorn, die Treibhausgasemissionen auf ein klimaverträgliches Maß zu verringern und bis 2035 klimaneutral zu sein. Für das Sanierungsgebiet Krückau-Vormstegen sind im August 2020 Gespräche zur Zielfindung für ein Wärmekonzept neu aufgenommen worden. Im Zentrum der Entwicklung eines alternativen Energiekonzeptes soll ein kaskadiertes Nahwärmenetz stehen, dessen Hauptlastsicherung über ein zentrales Blockheizkraftwerk (BHKW) erfolgt. Die Abwärmennutzung benachbarter Industriebetriebe bietet zusätzlich Potential zur Einbindung. Hinsichtlich der Energieeffizienz soll im Rahmen des Gebäudeneubaus und auch bei der Gebäudesanierung ein Musterquartier entstehen. Das Quartier soll als Beispiel und Vorbild für flächenhafte innerstädtische Entwicklungen dienen und über die Grenzen Elmshorns hinaus eine Außenwirkung entfalten..

3.2.5. Immissionen

Vor allem die von den Kölln-Werken ausgehenden Geruchs- und Lärmemissionen sind zeitweise erheblich. Eine Bearbeitung bzw. Aktualisierung der Belastungssituation für empfindliche Nutzungen, wie z.B. Wohnen, ist im Rahmen der Bauleitplanung zu leisten.

2015 wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 189 „Kibek-Quartier“ die aus der industriellen Nachbarschaft erwachsende besondere Geruchs- und Gewerbelärmbelastungssituation für diesen Teilbereich des Rahmenplans ermittelt und beurteilt. Hinsichtlich der Geruchsimmissionssituation wurde festgestellt: „Die heute vorhandenen und seit langem bestehenden Betriebe genießen Bestandsschutz. Im Rahmen der Genehmigungsverfahren für Änderungs- / Erweiterungsvorhaben wurden seitens der zuständigen Genehmigungsbehörde (LLUR) keine Maßnahmen zur Verringerung der Geruchsemissionen gefordert. Dementsprechend liegen keine Geruchsuntersuchungen

vor. Die in über einem Jahrhundert gewachsene Nachbarschaft zwischen der Wohnbebauung und den angrenzenden Gewerbebetrieben hat ein äußerst hohes Maß gegenseitiger Akzeptanz und Rücksichtnahme geschaffen. Für derartige Fälle sieht die Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL) die Möglichkeit einer Beurteilung im Einzelfall vor. [...]“

Im Bebauungsplan Nr. 189 „Kibek-Quartier“ decken die zum Schutz der Wohnnutzung im Rahmen der Verkehrslärmbelastung vorgegebenen Schutzmaßnahmen auch die Erfordernisse ab, die aus der Gewerbelärmbelastung (inkl. Belastungsspitzen) herrühren.

Die konkrete Immissionsbelastungssituation durch den Verkehr (LKW, Auto, Schiene) muss in den zukünftigen Bebauungsplanverfahren ebenfalls spezifisch untersucht und bearbeitet werden.

3.2.6. Einzelhandel und Dienstleistungen

Das Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept der Stadt Elmshorn wurde 2011 erstellt und nach einer Überarbeitung als „Einzelhandelskonzept 2016“ am 7. Dezember 2017 vom Stadtverordneten-Kollegium erneut beschlossen. Das Rahmenplangebiet ist als „Erweiterungsbereich Buttermarkt“ einer von vier Teilbereichen des Hauptzentrums Innenstadt (Kernbereich, Ergänzungsbereiche Wedenkamp und Mühlenstraße (West)). Das Hauptzentrum wird als zentraler Versorgungsbereich mit mittelzentral wirksamen Angeboten besonders für so genannte zentrenrelevante Sortimente eingeordnet. „Es bietet in hoher Verdichtung einen umfassenden Angebotsmix aus Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen sowie medizinischer / therapeutischer und kultureller Einrichtungen.“ In räum-

licher Nähe liegen ergänzende Teilbereiche, wie beispielsweise der Verbundstandort am Wedenkamp mit dem Schwerpunkt Nahversorgung. Für den Buttermarkt wird die gut frequentierte Wochenmarktnutzung hervorgehoben.

Für den „Erweiterungsbereich Buttermarkt“ sieht das Einzelhandelskonzept eine Ergänzung des innerstädtischen Angebots vor.

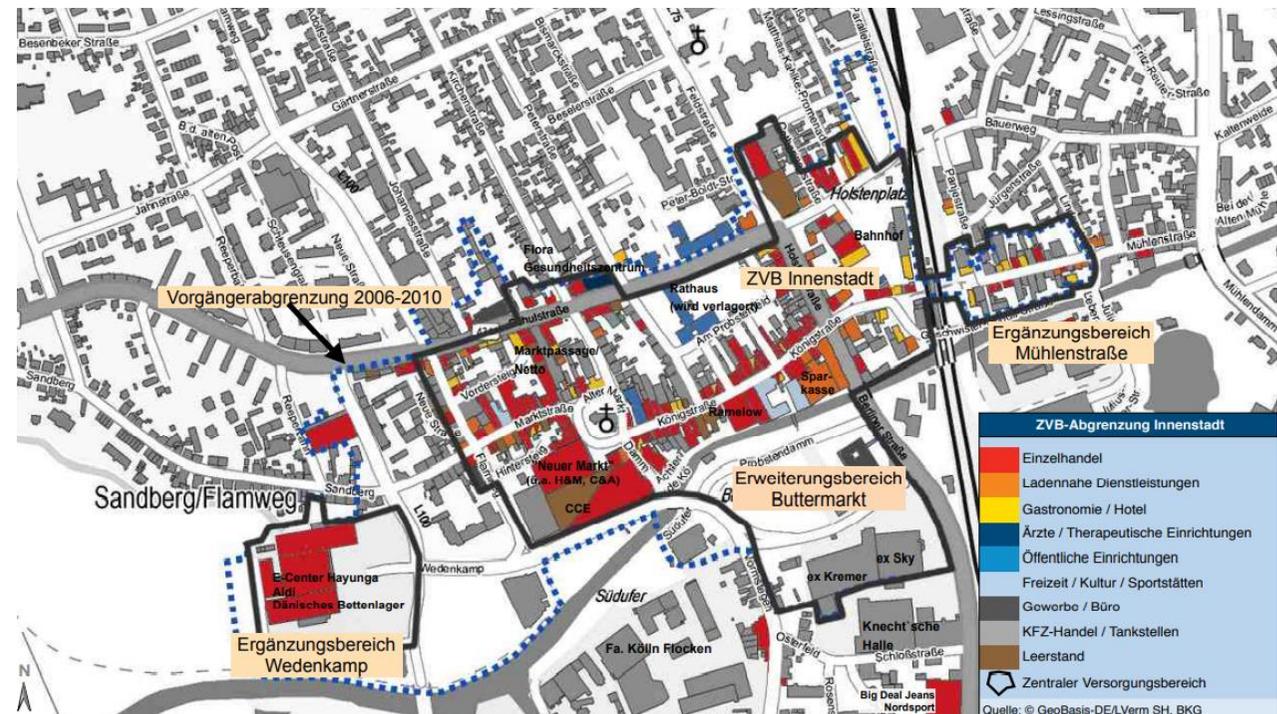


Abb. 21: Innenstadtabgrenzung im Sinne eines "zentralen Versorgungsbereiches" mit Ergänzungs- und Erweiterungsbereichen, bulwienges a AG 21. August 2017: Einzelhandelskonzept 2016 Stadt Elmshorn, S. 19

3.2.7. Soziale und kulturelle Infrastruktur

Der 2014 vom Ausschuss für Kinder, Jugend, Schule und Sport (AKJS) beschlossene Rahmen für die Kindertagesstättenbedarfsplanung der Stadt Elmshorn ist bis Ende 2030 ausgerichtet. Jährlich erfolgt eine Fortschreibung unter Berücksichtigung aktueller Bevölkerungszahlen oder veränderter Rechtslagen. Nachsteuerungen beispielsweise bei der Priorisierung der umzusetzenden baulichen Maßnahmen sind möglich. Die Fortschreibung 2020 zeigt ein bestehendes Defizit auf, das aber durch den Bau weiterer Einrichtungen – eine davon ist im Rahmenplangebiet vorgesehen – bis 2030 abbauen ließe.

Für die neue Kindertagesstätte im Sanierungsgebiet werden folgende Eckdaten zugrunde gelegt: 6 Gruppen (3 Krippen- und 3 Elementarkinder), insgesamt 90 Plätze, ca. 800 m² Nutzfläche, Zweigeschossigkeit möglich, mindestens 900 m² Außenspielfläche zuzüglich Außennebenflächen.

Der Rahmenplan aus dem Jahr 2011 sieht nördlich des westlichen Abschnitts der Planstraße B den Standort für eine Kindertagesstätte vor. Die durch die Rathausplanung bedingten Veränderungen des planerischen Konzepts führten zu einer Infragestellung dieses Standortes. 2019 ist eine zeitliche / bauliche Verknüpfung beider Projekte mit abschlägigem Ergebnis untersucht worden.

In der Rahmenplanfortschreibung sind drei potentielle Standorte für eine Kindertagesstätte dargestellt, wobei die exakte Verortung erst im Rahmen einer vergleichenden Untersuchung, Prüfung und Abwägung erfolgen kann. Durch diese Herangehensweise wird die Notwendigkeit der Unterbringung einer Kindertagesstätte im Gebiet zwar anerkannt, das Ergebnis einer Suche nach einem optimalen Standort aber nicht vorbestimmt.

Weitere soziale bzw. kulturelle Infrastruktureinrichtungen sind in der 1. Fortschreibung nicht vergleichbar verortet, dennoch gehört ihre Sicherung oder Ansiedlung vor allem in

den Bestandsbauten wie den Knechtschen Hallen, dem Torhaus oder der Markthalle zu den formulierten Zielvorstellungen für diese Projekte.

Als Keimzelle kultureller Nutzung gilt das 2014 durch eine Vereinsinitiative gegründete Krankenhaus im Komplex der Knechtschen Hallen, daneben ist das Torhaus, in dem der Kunstverein Elmshorn seinen Sitz hat, seit langem als Ausstellungsfläche etabliert.



Abb. 22: Torhaus (Foto: Michael Ermel)

3.2.8. Potential für das Wohnungsmarktkonzept von Elmshorn

2018 beauftragte der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt das Wohnungsmarktkonzept. Der „Runde Tisch Wohnen“, ein Zusammenschluss von verschiedenen Akteuren am Wohnungsmarkt und aus dem politischen Raum, hat die Erarbeitung durch ALP – Institut für Wohnen und Stadtentwicklung GmbH – intensiv begleitet. Am 17. Juni 2021 wurde das Elmshorner Wohnungsmarktkonzept unter Ergänzung des vierten Handlungsfeldes durch das Stadtverordneten-Kollegium beschlossen.

Der Endbericht 2020 umfasst neben der Untersuchung des Elmshorner Wohnungsmarktes eine perspektivische Sicht auf die Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung und leitet daraus eine Prognose für den Neubaubedarf bis 2030 ab. Das Konzept schließt mit den Handlungsfeldern (HF) zugeordneten Ziel- und Maßnahmenkatalogen ab.

Ein zweijährlich durchgeführtes Monito-

ring soll neben Beobachtung und Analyse v.a. strategisch notwendige Kurskorrekturen ermöglichen.

Für die Zielsetzung im HF 1, in Elmshorn bis 2030 ein Neubauvolumen von 1.500 Wohneinheiten zu realisieren, bildet Krückau-Vormstegen aufgrund des großen Anteils geplanter Wohnnutzung ein wichtiges Potential für die Gesamtstadt. Von grob geschätzt 440 Wohneinheiten (2010) sind 151 im so genannten Kibekquartier bereits entstanden.

Der erhebliche Anteil von Flächen im Treuhandvermögen stellt in wohnungspolitischer Hinsicht zusätzlich ein starkes Faustpfand dar. Durch die Festlegung von Kriterien bei der Vergabe von Grundstücken sind Ziele und Vorstellungen der Stadt für das Gebiet – für Investoren und andere Interessierte – leicht ablesbar. Beispielhaft hierfür ist die beschlossene Quote für den öffentlich geförderten Wohnungsbau oder die explizite Berücksichtigung innovativer Wohnformen.

Bedingt durch die innerstädtische Lage, die Flächen- und Entwicklungspotentiale und das Leitziel „Schaffung eines vielfältigen, lebendigen und zukunftsfähigen Quartiers“ ist das Gebiet ein Premiumstandort für die Innenentwicklung. Das HF 2 zielt dabei besonders auf eine alters- und soziostrukturelle Durchmischung sowie die verschiedener Haushaltsformen ab. Dafür ist das Wohnungsangebot im Bestand und im Neubau auf unterschiedliche Zielgruppen auszurichten und zu differenzieren. Ein Nachfrageüberhang zeichnet sich bei kleinen und mittelgroßen Wohnungen (bis 60 m²) für Ein- und Zweipersonenhaushalte ab. In Hinblick auf das wachsende senioren-gerechte Segment ist eine Angebotssteigerung barrierefreier bzw. -armer Wohnungen zu erwarten. Auch in diesem Sektor ist eine Mischung von freifinanzierten und geförderten Mietwohnungen sowie Eigentumswohnungen anzustreben (HF 3). Das ist besonders an integrierten Standorten mit guter Versorgungslage wünschenswert und kann zur Steigerung der Stadtkernattraktivität beitragen.

3.3. STADT Was ist so besonders an Krückau-Vormstegen?

Lage – Archäologie – Historie – Ziele – Konzept – Stand der Dinge

3.3.1. Abgrenzung und Lage

Das Planungsgebiet liegt südlich der Innenstadt von Elmshorn in der Flussniederung der Krückau. Die Abgrenzung des Gebiets wird im Rahmen der Fortschreibung nicht verändert.

Im Norden erfolgt die Abgrenzung durch die Straße Wedenkamp und den Verlauf der Krückau mit einer Ausbuchtung im Bereich bestehender Fußgängerbrücken zur direkten Anbindung an die Fußgängerzone in der Königstraße. Im Osten wird die Abgrenzung durch die in Nord-Südrichtung verlaufende Bahnlinie gesetzt. Im Süden endet das Plangebiet an der Reichenstraße. Im weiteren Verlauf bildet das Gelände der Kölln-Werke die Grenze. Am westlichen Ende des Hafensüdufers verläuft die Abgrenzung des Areal

über die Krückau hinweg zum Nordufer. Das übrige westliche Teilgebiet wird vom Nordufer und von der Deichstraße gefasst, die im Norden wieder auf den Wedenkamp führt.

Im gesamtstädtischen Kontext weist das Plangebiet aufgrund seiner Lage in direkter Nachbarschaft zur Elmshorner Innenstadt mit zentral gelegenem Bahnhof und der Konzentration zentraler Versorgungsfunktionen als auch zum Steindampark als innerstädtischer Grünfläche (11 ha) ein großes Potential zur Erweiterung und Stärkung innerstädtischer Funktionen, besonders aber zur Intensivierung innerstädtischen Wohnens als auch als Bindeglied zu den angrenzenden Stadtteilen auf.

Der als Wochen- und Jahrmarktsfläche genutzte Buttermarkt mit Markthalle hat schon heute eine wichtige, zentrale Funktion und einen hohen Identifikationswert für die Elmshorner Bevölkerung und darüber hinaus.

Auch der Skulpturenpark wird mit seiner

interessanten Auswahl zeitgenössischer Skulpturen als bedeutendes Potential mit überörtlicher Bedeutung bewertet.

⇒ Durch die Fortschreibung wird die Abgrenzung des Gebiets nicht verändert.

⇒ In der Planzeichnung zur Fortschreibung des Rahmenplans werden die funktional und naturräumlich wichtigen Bezugsräume und -punkte im Umfeld des Sanierungsgebiets benannt und grob verortet.

⇒ Verknüpfungs- und Vernetzungsoptionen (Raumbezüge, räumliche / öffentliche Verbindungen) werden durch verschiedenfarbige Pfeile aufgezeigt.

⇒ Der Buttermarkt mit Markthalle bildet einen Schwerpunkt im Entwicklungskonzept und wird dadurch auch in seiner überörtlichen Bedeutung gestärkt werden.

⇒ Der Skulpturenpark wird innerhalb des Gebiets verlagert.

3.3.2. Archäologie

Der Bereich nördlich und westlich des Buttermarktes liegt innerhalb eines archäologischen Interessengebietes. Als solche kennzeichnet das Archäologische Landesamt Räume, in denen archäologische Denkmale in der archäologischen Landesaufnahme erfasst sind, und in deren Umgebung mit weiterer, bislang unentdeckt im Boden erhaltener Denkmalsubstanz zu rechnen ist. Fachliche Grundlage zur Definierung der archäologischen Interessengebiete sind die Einträge in der archäologischen Landesaufnahme sowie die Ergebnisse der Auswertung von Luftbildern, historischen Karten, digitalen Geländemodellen und der Archivalien der unterschiedlichen Museen. Die fachliche Erfahrung während der vergangenen Jahrzehnte zeigt, dass Standorte von Wohnplätzen, Siedlungen, Befestigungen und Gräbern häufig in Abhängigkeit zur gegebenen Topografie gewählt wurden. So können beispielsweise in Schlammablagerungen bis heute



Abb. 23: „Archäologische Interessengebiete“,
Auszug aus SAGis web – GIS Auskunft der Stadt Elmshorn 30. September 2021

– auch organische – Funde erhalten sein, die wertvolle wissenschaftliche Quellen zur Erschließung der Kultur- und Naturgeschichte

darstellen. Bei jeglichen Bodenarbeiten sind diese Aspekte zu berücksichtigen.

3.3.3. Historie

Mit einer Vielzahl unterschiedlicher Gebäude und Strukturen ist ein breites Spektrum bedeutsamer Spuren der dörflichen und industriellen Vergangenheit des Ortes erhalten. Neben der naturräumlichen Lage am Fluss und der innerstädtischen Lage mit verschiedenen Verflechtungsfunktionen zählen vor allem diese geschichtlichen Merkmale zu den den besonderen Genius Loci bestimmenden (Faktoren).

Hervorzuheben sind dabei:

- der Hafbereich der Krückau mit der „Klostersande“ und dem Ewer „Gloria“ sowie erhaltene, aber häufig auch bis zur Unkenntlichkeit überformte oder verdeckte frühere hafentypische Flächen oder Nutzungen (z.B. Löschplatz),
- die aus vorindustrieller Zeit stammenden dörflichen Strukturen (Straßenverlauf, Gärten) und Gebäude (Osterfeld),
- die ensemblebildende gründerzeitliche Bebauung vor allem entlang des Vorm-

stegen,

- das denkmalgeschützte Ensemble der Knechtschen Hallen als imposantes Zeugnis vergangener Industriearchitektur
- sowie die modernisierungsbedürftige, ebenfalls unter Denkmalschutz stehende Markthalle (1920) und das in den vergangenen Jahrzehnten mehrfach sanierte Torhaus (1918) als prägnante, raumwirksame und identifikationsstiftende Solitäre.

Die bauliche Anlage der südwestlich direkt benachbarten Kölln-Werke ist aufgrund ihrer Größenordnung, der markanten, aus verschiedenen Epochen stammenden Backsteinarchitektur in Kombination mit den auffälligen Silos in diesem Zusammenhang ebenfalls zu nennen. Diese Nachbarschaft ist nicht nur funktionell, sondern vor allem in ihrer räumlichen Wirksamkeit von ganz besonderer Bedeutung für das gesamte Gebiet. Durch das Neben- und Nacheinander der unterschiedlichen Entwicklungen ist eine

Nachbarschaft mit schroffen Gegensätzen und Kontrasten entstanden. Besonders die imposanten Architekturen haben – über das Gebiet hinausgehend – gesamtstädtisch eine identitätsstiftende Wirkung. Wichtiges Ziel ist deshalb, sie als sichtbare Zeichen bzw. als Gedächtnis der Stadt und ihrer spezifischen Entwicklung zu erhalten und dadurch aufzuwerten.

- ⇒ In der Planzeichnung zur Rahmenplanfortschreibung sind die erhaltenswerten Gebäude farblich hinterlegt,
- ⇒ die wirksamen Fassaden und Gebäudekanten werden besonders betont.
- ⇒ Denkmalgeschützte Gebäude sind entsprechend gekennzeichnet.
- ⇒ Die stadtbildprägende Industriekulisse der Kölln-Werke wird herausgestellt.

⇒ Für den zukünftigen Städtebau im Gebiet bleiben die 2011 mit dem Rahmenplan Krückau-Vormstegen gesetzten Ziele und Strukturen maßgebend.

3.3.4. Ziele

Die Zielsetzung, das Areal in unmittelbarer Nähe zum Stadtzentrum zu einem lebendigen, gemischt genutzten Stadtquartier zu entwickeln, in dem neue, moderne Strukturen mit den Zeugnissen der ortstypischen Industriekultur verbunden werden, hat Bestand.

Neben einer grundsätzlichen qualitativen Aufwertung des Gebietes gilt es, städtische Räume bzw. Raum- und Gebäudekanten neu zu ordnen, punktuell und blockweise Gebäude und Nutzungen zu ergänzen sowie geeignete Parzellierungen herzustellen.

Ein Schwerpunkt liegt auf der hochwertigen Gestaltung des öffentlichen Raums und ist ausgerichtet an einem funktional und räumlich attraktiven Netz aus Wegen und Plätzen.

3.3.5. Konzept

Die Grundidee, die für den Rahmenplan von 2011 zur Neuordnung des Plangebiets entwickelt worden ist, bleibt zentrales strukturgebendes Konzept. Sie beruht auf der Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur durch den Bau der Hafenspange und der Öffnung der Berliner Straße und des Vormstegen für den Zweirichtungsverkehr. Dadurch wird die Lenkung der Hauptverkehrsströme um das Gebiet herum möglich. Mit dem Ziel der Schaffung neuer Stadträume und Baufelder werden innerhalb des Gebiets die Straßen Probstendamm in südlicher Richtung und die Schauenburgerstraße nach Norden verlegt und zur weiteren Erschließung zwei sich nahezu rechtwinklig kreuzende neue Straßen geplant, die Planstraßen A und B.

Im Zentrum des Gebiets liegt der neu urban gefasste und gestaltete **Buttermarkt** mit seinen wichtigen Verknüpfungen zu den angrenzenden Freiräumen am **Südufer** und am **Nordufer** der Krückau und darüber hinaus

zu den benachbarten vielfältigen Bezugspunkten in der Stadt. Nach Osten entsteht durch die „**Grüne Stadtkante**“ eine Freiraumzone, die einerseits als Puffer zu den Verkehrsinfrastrukturen Straße und Bahnanlage dient und zum anderen den Abschluss des „neuen“ Stadtteils klar grün definiert und damit gleichzeitig auch eine naturräumliche Vernetzungs- bzw. Brückenfunktion erfüllt.

In dem neuen Geflecht aus Straßen, Wegen und Plätzen entstehen **sechs Quartiere**, in denen eine **Neubebauung maßgeblich** die städtebauliche Gestaltung prägen wird:

- „**Quartier am Nordufer**“,
- „**Quartier an der Krückau**“,
- „**Rathausquartier**“,
- „**Quartier am Buttermarkt**“,
- „**Quartier an den Knechtschen Hallen**“ (im Dreieck zwischen den Planstraßen A und B sowie Osterfeld, Potentialflächen südlich Osterfeld),
- „**Quartier Osterfeld-Schloßstraße**“.

Zu den **Teilbereichen**, bei denen **erhaltenswerte Bestandsstrukturen die weitere Entwicklung maßgeblich bestimmen**, gehören

- die **Knechtschen Hallen** und
- das „**Kibek-Quartier**“. Die Bereiche beiderseits des Vormstegen und südlich des Osterfelds sind weitgehend bebaut und sollen aufgrund ihrer vergleichbaren Ausgangslage unter diesem Quartiersbegriff zusammengefasst werden. Es sind Ergänzungs- und Ersatzvorhaben an einzelnen Standorten sowie selbstverständlich Sanierungsvorhaben in diesen von gemischten Bestandsstrukturen geprägten Bereichen weiterhin denkbar und in Abhängigkeit zur planungs- und sanierungsrechtlichen Zulässigkeit im Einzelfall zu beurteilen. Auch in diesen Bereichen liegt ein großes Gewicht auf der Entwicklung eines hochwertig gestalteten öffentlichen Raumes.

Auf die unterschiedlichen Frei- und Grünräume sowie die für eine Bebauung vorgesehenen oder bereits bebauten Quartiere soll mit einer Nennung der wichtigsten Potentiale und der konkreten baulich-räumlichen Zielsetzungen, die der Rahmenplan für die jeweilige Entwicklung vorsieht, weiter unten einzeln eingegangen werden.

Vorangestellt werden noch einmal zusammenfassend die städtebaulichen bzw. stadträumlichen Ziele, die für das gesamte Gebiet gelten. Dann erfolgt ein kurzer Blick auf den Stand der Dinge bzw. die Ergebnisse, die sich für den baulich-räumlichen Teil im Prozess bis dato ergeben haben. Ebenfalls übergreifend bzw. allgemein geltende Aussagen zu architektonischen Gestaltungsprinzipien werden im Anschluss an den Katalog der Einzelflächen gegeben.

Stadträumliche Zielsetzungen für das gesamte Rahmenplangebiet:

- Mit der Entwicklung des Stadtteils

Krückau-Vormstegen erfolgt eine vielfältige und räumlich attraktive Erweiterung der Innenstadt.

- Durch intensive Vernetzung über vielfältige Verbindungen (Gassen) wird das Gebiet zu einem integralen Bestandteil der Gesamtstadt.
- Die bisher linear organisierte Einkaufs- und Fußgängerzone erhält mehr Tiefe und zusätzliche Flächen für Einzelhandel und Dienstleistungen entstehen. Durch die Erweiterung nach Süden wird das Stadtzentrum gestärkt.
- Der Hafen wird als zentrales Element der Stadt in seiner atmosphärischen Qualität in die neue Stadtmitte einbezogen und als unverwechselbare Qualität des Ortes inszeniert. Er wird zu einem Markenzeichen der erweiterten Innenstadt.
- Aufbauend auf die vorhandene Struktur und durch die Weiterentwicklung prägender Elemente bleibt der besondere Charakter des Gebiets erhalten.

- Eine klare Hierarchie bei Straßen und Plätzen erleichtert den Nutzern die Orientierung.
- Der Wechsel zwischen offenen und geschlossenen Räumen und die vernetzte Struktur ermöglichen vielfältige Durchblicke und immer neue Verbindungen, abwechslungsreiche Wege und Rundläufe.
- Durch die Umgestaltung zu einem offenen urbanen Platz kann der Buttermarkt der neue lebendige Mittelpunkt Elmsorns werden.
- Die Straßenräume werden (ohne Durchgangsverkehr) zu wohnungsnahen Kommunikations-, Spiel- und Freiräumen.
- Wassernahe Aufenthaltsbereiche mit unterschiedlichen Ausprägungen (z.B. der aufgewertete Hafen und dazu gegensätzlich die geschützten Krückaugärten) werden zu einem besonderen Qualitätsmerkmal des Stadtteils.
- Die südlich an den Buttermarkt grenzen-

de Bebauung soll die räumliche Grenze für die öffentlichen Nutzungen der Gebäude bilden. Mit Ausnahme der Knechtischen Hallen, für die ein tragendes Konzept noch zu entwickeln und abzustimmen ist, soll Wohnnutzung in dieser Zone den Entwicklungsschwerpunkt bilden.

- Unter dem Leitmotiv „Stadt der kurzen Wege“ sollen hier qualitätsvolle Wohnquartiere entwickelt werden, die auch auf die Nachfrage von Familien ausgerichtet sind.
- In diesem Bereich ist eine Kindertagesstätte vorzusehen.

3.3.6. Zum Stand der Dinge

Für einige allgemeine, vornehmlich das gesamte Gebiet betreffende Themen, wie Abrissmaßnahmen, Eigentumsverhältnisse und die Freiraumplanung werden im Vorfeld der Einzelfächenbetrachtungen aktuelle Entwicklungsstände aufgezeigt:

Zur Vorbereitung der Umgestaltungsmaß-

nahmen ist der **Abriss** verschiedener Gebäude erfolgt bzw. steht zeitnah bevor. Zu den großvolumigen Gebäuden, die bereits abgerissen wurden, zählen die so genannten Kremer-Hallen. Die Abrisse des Postgebäudes, des leerstehenden, ehemals als Supermarkt genutzte so genannten „SKY-Gebäudes“ und des für den Einzelhandel genutzten Gebäudes an der Berliner Straße stehen noch aus. Ein rascher Fortschritt bei der Freiräumung der Grundstücke wird durch die notwendige Berücksichtigung und Bearbeitung der Bodenbelastungssituation erheblich gehemmt.

Nach 2011 konnte die Stadt Elmshorn im Rahmen des Besonderen Städtebaurechts weitere **Grundstücksflächen** erwerben. Dazu zählen vor allem Flächen der Post an der Berliner Straße östlich der Markthalle, Flächen südlich der Schauenburgerstraße zwischen Vormstegen und Berliner Straße und Flächen entlang der Berliner Straße im Block nordöstlich der Straße Osterfeld und nördlich der Schloßstraße.

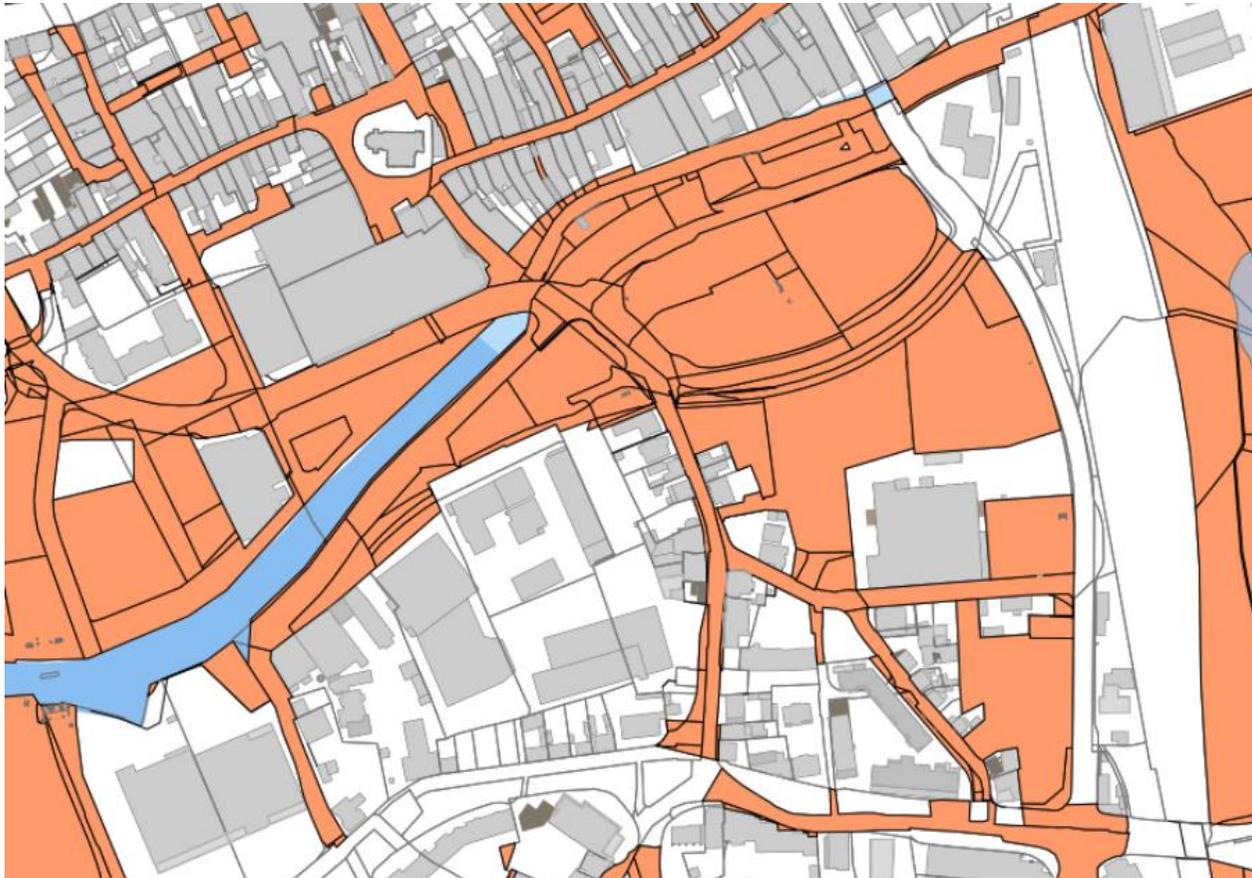


Abb. 24: Eigentumsverhältnisse: Eigentum Stadt Elmshorn (Stand: 30. September 2021)

Auszug aus SAGis web – GIS Auskunft der Stadt Elmshorn 30. September 2021:

Vor allem die Bestandsbebauung entlang des Vormstegen, das „Kibek-Quartier“ und die Knechtschen Hallen befinden sich im Besitz privater Einzeleigentümer.

Entlang der Bahntrasse liegt ein Großteil der Flächen im Besitz der Bahn AG und ist nicht veräußerbar. Der Hafbereich der Krückau ist Eigentum des Bundes.

Zur Konkretisierung der Planung für das Sanierungsgebiet Krückau-Vormstegen wurde 2016 ein europaweit ausgeschriebener **Wettbewerb für die Freiflächen auf dem Buttermarkt und am Hafen** durchgeführt.

Das Büro **PLANORAMA – Landschaftsarchitektur** aus Berlin wurde als Wettbewerbsieger mit der weiteren Planung und Umsetzung beauftragt.

Am 27. August 2020 stellte das Planungsbüro PLANORAMA – Landschaftsarchitektur im Ausschuss für Stadtumbau je zwei Varianten der **Entwurfsplanung für den Buttermarkt und den Rathausvorplatz** vor. Am 22. Oktober 2020 entschied der Ausschuss mit der Zustimmung zu Variante 1 die zu verwendenden Pflastermaterialien und Baumarten (Tokyo Kirsche , ungarische Eiche). Mit dem Voranschreiten der technischen Ausbauplanung und einer Entscheidung zur Brunnengestaltung kann die Entwurfsplanung für diesen zentralen Teil abgeschlossen und die Umsetzungsphase vorbereitet werden.

1. Fortschreibung des Rahmenplans Krückau-Vormstegen 2021



Abb. 25: Wettbewerb für die Freiflächen auf dem Buttermarkt und am Hafen, 2016, Ausschnitt Beitrag PLANORAMA – Landschaftsarchitektur, Berlin, – 1. Preis

3. F L U S S – L A N D – S T A D T

Der Vorentwurf Freiraumplanung für den **Bereich Hafen Süd- und Nordufer** wurde am 10. Juni 2021 durch den Ausschuss für Stadtumbau beschlossen. Vor allem die Problematik der Hafenverschlickung hat zur Aufgabe der im Rahmenplan von 2011 vorgesehenen Hafenbeckenerweiterung geführt. Die 2021 verabschiedete Vorentwurfsplanung sieht stattdessen die Anlage eines Tidebrunnens im Platzbereich an der Hafensperrmauer am Südufer vor.



Abb. 26: Südufer, Hafenkopfgeb. und Platzfläche, Axonometrie – PLANORAMA PRÄS. 20. Mai 2021

3.3.7. Betrachtung der Einzelflächen

Bei den Ausführungen zu den Einzelflächen wurde eine stichwortartige Aufzählung gewählt. Dadurch wird eine große Übersichtlichkeit hergestellt und eine schnelle Orientierung ermöglicht.

Die Reihenfolge entspricht der oben genannten. Begonnen wird mit den Freiflächen, dann folgen die Quartiere, bei denen eine Neubebauung in erheblichem Ausmaß vorgesehen ist, und zum Schluss wird auf die Quartiere eingegangen, bei denen der Bauzustand die Herausforderung für eine Weiterentwicklung bildet oder nur noch bauliche Ergänzungen zulässt.

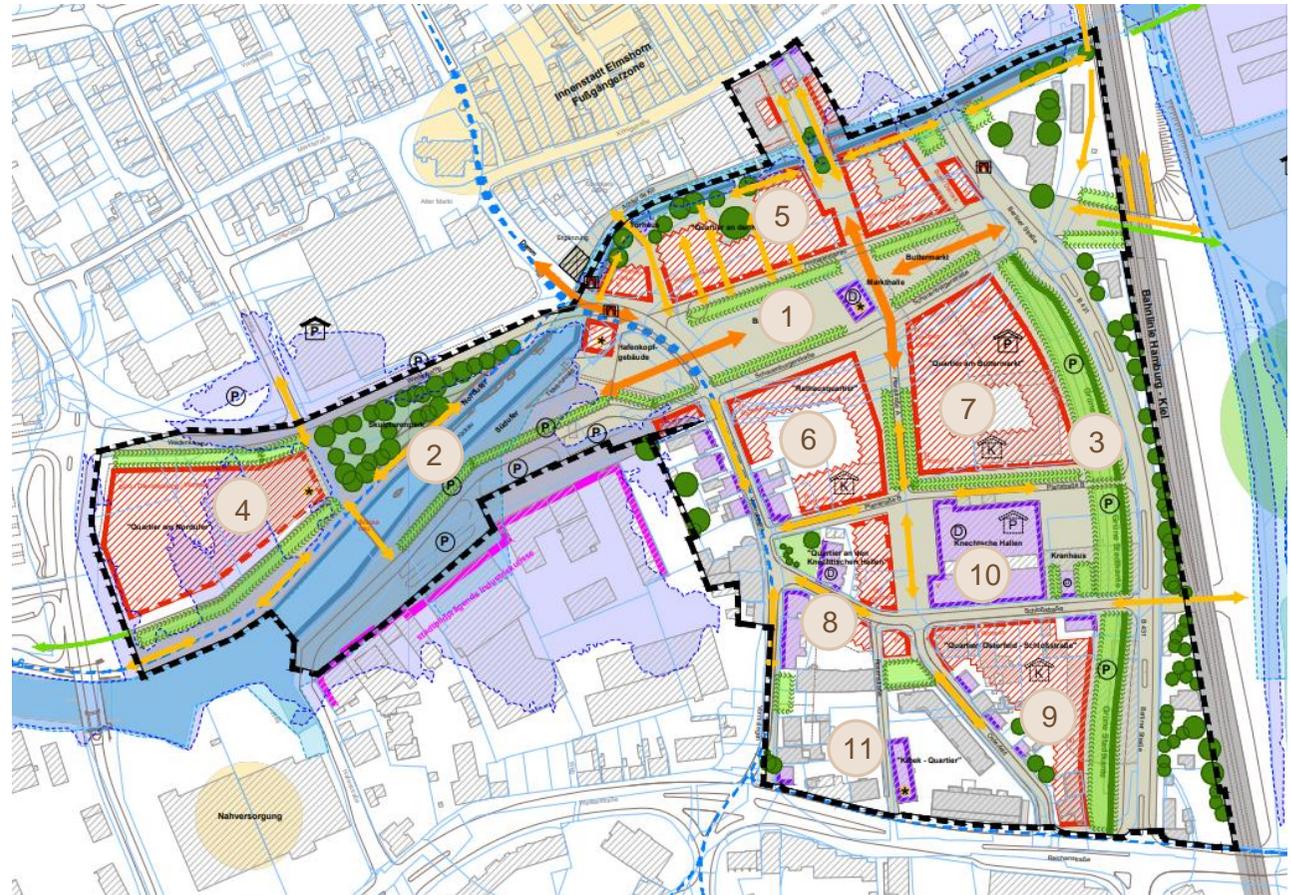


Abb. 27: 1. Fortschreibung Rahmenplan Std. 22. Oktober 2021, Ausschnitt „Quartiere und Freiflächen“

- | | | |
|-------------------------------|---|--------------------------------------|
| 1. Buttermarkt mit Markthalle | 5. „Quartier an der Krückau“ | 9. „Quartier Osterfeld-Schloßstraße“ |
| 2. Südufer / Nordufer | 6. „Rathausquartier“ mit Haus der Technik | 10. Knechtsche Hallen |
| 3. „Grüne Stadtkante“ | 7. „Quartier am Buttermarkt“ | 11. „Kibek-Quartier“ |
| 4. „Quartier am Nordufer“ | 8. „Quartier an den Knechtschen Hallen“ | |

3.3.7.1. Buttermarkt mit Markthalle



Vision:

„URBANE PLATZ“

Potentiale:

- gesamtstädtisch wirksame identitätsstiftende Marktnutzung (Wochen- und Jahrmärkte)
- Denkmal Markthalle

Ziele und Aufgaben:

- ⇒ **Einfassung** durch geschlossene Raumkanten nördlich und südlich der zweigeteilten Marktfläche
- ⇒ **hochwertige, urbane Platzgestaltung** mit Ausstattung für die **Wochenmarktfunktion**, zusätzlich **Jahrmarktnutzung** sowie sonstige **multifunktionale Nutzungsmöglichkeiten**
- ⇒ **Herausarbeitung der wichtigen Wegebeziehungen und Raumbezüge** (Nord-Süd- und West-Ost-Richtung), u.a.:
- ⇒ **Neugestaltung** des Übergangs zur Innenstadt **im Bereich der Wedenkampbrücke**
- ⇒ **Gestaltung der Übergangszone zum Südufer (mit Hafenkopfgebäude)**
- ⇒ **Inszenierung von Torsituationen** zwischen Hafenkopfgebäude und den neuen südlich der Wedenkampbrücke entstehenden Baukörpern sowie durch bauliche Ergänzung am Damm nördlich der Wedenkampbrücke mit Blickrichtung flussaufwärts
- ⇒ **Herstellung des nördlichen Übergangs zum Steindampark**
- ⇒ **Gestaltung des Rathausvorplatzes** am nördlichen Ende der Planstraße A
- ⇒ **Sonderaufgabe Markthalle:**
Entwicklung und Umsetzung eines schlüssigen, integrierten und nachhaltigen, das gesamte Gebäude umfassenden Konzepts für die Erhaltung und wenn möglich erweiterte Nutzung der denkmalgeschützten Markthalle

Sonderaufgabe Markthalle:

Abb. 28: Markthalle (Quelle: Wikipedia, 14. Okt. 2020)

Der Lederfabrikant Johann Hinrich Strecker erbaute 1920 kurz vor dem Firmenkonkurs die zweigeschossige Lagerhalle für Rohhäute, die dafür nie genutzt wurde. Seit 1928 hat das Gebäude im Erdgeschoss die Funktion „Markthalle“, in der 13-15 feste Verkaufsstände und seit 10 Jahren die „Kaffeeklappe“ das Sortiment der Wochenmarktstände auf dem Buttermarkt ergänzen. Der Wochenmarkt findet zweimal wöchentlich statt und wird sehr gut besucht – sowohl von Elmshornerinnen und Elmshornern als auch

von Kundinnen und Kunden aus dem Umland.

Die Markthalle steht unter Denkmalschutz.

Bereits in der **Vorbereitenden Untersuchung** (VU) von 2007 – Plan Gebäudezustand – ist ein hoher Instandsetzungsbedarf dokumentiert.

In den Jahren 2017 / 2018 wurde eine umfassende **Modernisierungs- / Instandsetzungsuntersuchung** durchgeführt. Dabei wurden folgende Mängel im Sinne des § 177 BauGB festgestellt: Feuchtigkeit im Keller, Feuchteschäden der Holzkonstruktion, statische Überlastungen, schlechter Zustand der alten Holzfenster, veraltete Sanitäreanlagen, Brandschutz, besonders Rettungswege unzureichend, (Tritt-, Luft-) Schallschutz nicht gegeben, Belichtung, Belüftung teilweise unzureichend, Wärmeschutz der Bauteile entspricht nicht heutigen Anforderungen.

Ergebnis / Bewertung der Bestandsaufnahme:

- Die tiefgegründeten Holzpfähle weisen keine gravierenden Mängel auf / grundsätzliche Standsicherheit ist gegeben.
- ⇒ In Decken einzubringende Ausbaulasten reduzieren die zulässigen Nutzlasten.
- ⇒ Bei Bauarbeiten auf angrenzenden Grundstücken (z.B. Abbruch, Kanal- / Straßenausbau, Rathausneubau) sind notwendige Schutzmaßnahmen v.a. hinsichtlich Erschütterungseinwirkungen zu ergreifen.
- ⇒ Neben der brand-, wärme- und schallschutztechnischen Ertüchtigung ist eine umfassende Haustechnikplanung erforderlich.
- ⇒ Fassaden und Dachflächen sind in einem erneuerungsbedürftigen Zustand (Rissbildung, Feuchteschäden).
- ⇒ Nach Abriss der Nebengebäude der Post fehlende Schauffassade und Zugänglichkeit zum östlichen Buttermarktbereich.

Zur Erhaltung des unverzichtbaren Kulturdenkmals Markthalle und aufgrund der städtebaulichen Bedeutung ist eine umfassende Sicherung der Bausubstanz erforderlich. Mit den zuständigen Behörden wurden die **Ziele und Zwangspunkte für eine Sanierung aus denkmalpflegerischer Sicht** festgelegt:

- Vorhandene Anbauten werden abgebrochen, die Markthalle wird freigestellt,
- neue Anbauten sind unzulässig,
- der Gebäudesockel ist sichtbar zu erhalten / Erschließungsrampen sind möglich,
- bei den Fenstern ist die Sprossenteilung zu prüfen / aus energetischen Gründen sind Kastendoppelfenster möglich,
- entsprechend dem historischen Vorbild ist der Einbau von je 7 Gauben auf der Ost- und Westseite des Daches möglich,
- Geschossdeckenöffnungen sind baurechtlich, statisch sowie hinsichtlich ihrer bauphysikalischen Wirkung zu prüfen,

- notwendige Ertüchtigungen (z.B. Brandschutz, Schallschutz,) erfordern denkmalgerechte Lösungen.

Zielstellung für die Markthalle:

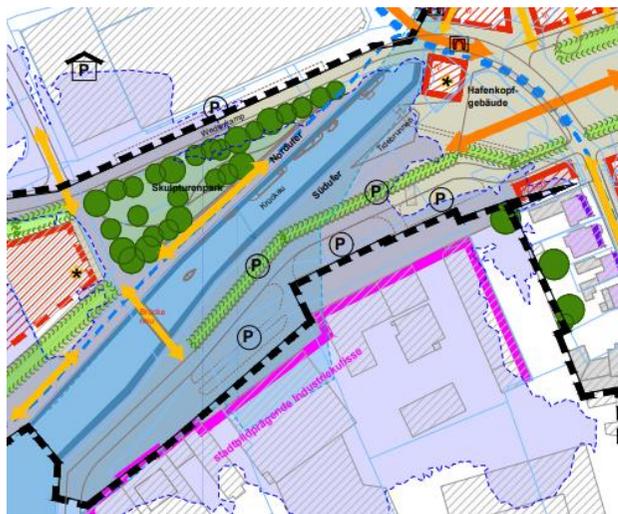
Nach denkmalgerechter Instandsetzung und Modernisierung ist die Markthalle als zentraler Identifikationspunkt der Stadterneuerung im Sanierungsgebiet für öffentlichkeitswirksame Nutzungen zu entwickeln. Nach Ertüchtigung des Tragwerks und einer behutsamen Anpassung an heutige Standards kann das Gebäude als Denkmal der Industriegeschichte Elmshorns für eine breite Öffentlichkeit erlebbar gemacht werden. Die freigestellte Markthalle soll als Solitärgebäude auf dem umgestalteten Buttermarkt erheblich zur Attraktivitätssteigerung und als Frequenzbringer für das gesamte Gebiet beitragen.

Bei allen Nutzungsoptionen sind die besonderen statischen und baulichen Anforderungen (2. Rettungsweg, Barrierefreiheit) sowie

die Belange des Denkmalschutzes zu berücksichtigen. Neben der Marktnutzung auf den Buttermarktflächen sind die Marktstände in der Markthalle als Magnet und Identifikationspunkt für die Elmshornerinnen und Elmshorner zu erhalten, zu stärken und zeitgemäß umzugestalten. Auf der Ostseite soll ein weiterer Zugang geschaffen werden, so dass die Markthalle zum Bindeglied zwischen den beiden Buttermarktflächen wird. Ziel ist es, das gesamte Gebäude zu öffnen und zu nutzen. Eine ganztägige Bespielung des Gebäudes kann zur Belebung des gesamten Quartiers beitragen. In den oberen Geschossen sind gut frequentierte öffentliche Nutzungen, wie z.B. die VHS in Kooperation mit anderen kulturellen Einrichtungen, denkbar.

Die Planung möglichst großer Nutzungseinheiten kann hierbei die bau- und brandschutzrechtlichen Anforderungen (z.B. Belichtung) vereinfachen helfen und ermöglicht zudem eine höhere Flexibilität im Umgang mit verschiedenen Nutzungsansprüchen.

3.3.7.2. Südufer / Nordufer



Visionen:

„ERLEBNISZONE HAFEN“
(Südufer)

„SKULPTURENPARK
AM HAFEN“ (Nordufer)

Potentiale:

- Hafen mit Hafennutzungen (Werft)
- stadtbildprägende Industriekulisse
- uferbegleitende Verbindung in die freie Landschaft (am Nordufer)

Der **Vorentwurf** Freiraumplanung für den Bereich Hafen Süd- und Nordufer (PLANORAMA) wurde am **10. Juni 2021 vom Ausschuss für Stadtumbau beschlossen.**

Ziele und Aufgaben:

- ⇒ urbane, hochwertige **Neugestaltung** der gesamten Südufer-Fläche mit Bezug zum Buttermarkt
- ⇒ am Südufer Integration von öffentlichen **Parkplätzen** und privaten Stellplätzen (Köln-Werke) sowie Aufstellflächen für LKW in ein Gesamtkonzept
- ⇒ Neugestaltung und / oder Verlagerung der Werft und der vorhandenen Sanitäreinrichtungen,

- ⇒ Schaffung von Rundlaufmöglichkeiten
- ⇒ bspw. durch Neubau einer beweglichen Fußgängerbrücke über die Krückau
- ⇒ Verlagerung oder Aufhebung der Wohnmobilstellplätze am Nordufer,
- ⇒ **Gestaltung eines Parks** mit Neuinszenierung der **Skulpturen am Nordufer**
- ⇒ **Berücksichtigung HWS-Anlage südlich Wedenkamp in Gesamtkonzept**

- ⇒ Optimierung / Neugestaltung der uferbegleitenden **Verbindung in die offene Landschaft**
- ⇒ eine sehr hohe Aufenthaltsqualität im gesamten Hafenbereich

⇒ **Sonderaufgabe: Hafenkopfgebäude:**
In Anlehnung an das historische Zollhaus soll am Hafenkopf eine neue städtebauliche Dominante ggf. mit einer öffentlichen Nutzung entstehen.

3.3.7.3. „Grüne Stadtkante“



Vision:

„GRÜNE STADTKANTE“

Potentiale:

- Knechtsche Hallen mit Krankenhaus
- Nachbarschaft Steindampark

Ziele und Aufgaben:

- ⇒ Herstellung einer klar definierten **grünen Raumkante** als Abgrenzung des neuen Stadtteils zu den Verkehrsflächen
- ⇒ Schaffung einer durchgrünzten **öffentlichen Parkplatzanlage**
- ⇒ Integration der **Rad- und Fußwegeverbindungen**
- ⇒ Integration einer Zu- und Ausfahrt in das geplante **Parkhaus** an der Nordostecke des „Quartiers am Buttermarkt“
- ⇒ Herstellung von **Übergängen in den Steindampark** und damit in die östlich anschließenden Grünbereiche an der Krückau
- ⇒ Nördlicher Übergang gekoppelt mit Zugängen auf die Bahnsteige (Machbarkeitsstudie 2021)

3.3.7.4. „Quartier am Nordufer“



Vision:

„STADT AM HAFEN“

Potentiale:

- Lage zwischen Nahversorgern, Innenstadt und Naturraum
- naturnah Krückau, Hafen, Uferwanderweg
- Skulpturenpark benachbart
- stadtbildprägende Industriekulisse

besondere Herausforderung:

- Überschwemmungsgebiet / Hochwasserschutz

Ziele und Aufgaben:

- ⇒ liegt überwiegend im Geltungsbereich des Bebauungsplans Elmshorn Nr. 118 (zusätzlich: Parkpalette)
- ⇒ Schaffung geschlossener **Raumkante an der Hafenspange / am Wedenkamp**
- ⇒ Öffnung der Bebauung zur Krückau
- ⇒ **3-geschossige Bebauung**
- ⇒ **städtebauliche Betonung** der Ecke Hafenspange / Wedenkamp durch max. **5 Geschosse**,

- ⇒ zusätzlich **städtebauliche Dominante** mit 5-6 Geschossen im westlichen Bereich – im „Dreiklang“ mit Markthalle und Hafenkopfgebäude
- ⇒ **ggf. integrierte Gemeinschaftsgarage**
- ⇒ **anknüpfend an die Freiraumgestaltung am Nordufer Optimierung / Neugestaltung der Verbindung in die offene Landschaft** entlang des Krückauufers nach Westen

- ⇒ **Investorenauswahlverfahren geplant** (Zielsetzung: mögliches Baufeld für Baugemeinschaften o.ä.)

3.3.7.5. „Quartier an der Krückau“



Vision:

„HÖFE UND GASSEN“
+
„KRÜCKAUGÄRTEN“

Potentiale:

- Innenstadtlage
- Krückau
- naturnah gestaltetes grünes Südufer, Baumbestand
- Torhaus

besondere Herausforderung:

- Schwerpunktbereich „Archäologisches Interessengebiet“

Ziele und Aufgaben:

- ⇒ **Verlegung des Probstendamms** nach Süden
- ⇒ Schaffung **Raumkante am Buttermarkt** (– Fortführung bis zum Alten Markt)
- ⇒ mit **3 Unterbrechungen** (Torhaus, nordöstlich Markthalle bis Königstraße, Separierung Bürogebäude Berliner Straße)
- ⇒ mehrere **Durchgänge** Richtung Krückau-Uferzone
- ⇒ **3-geschossige Bebauung** entlang des Probstendamms, im hinteren Bereich 2-3 Geschosse
- ⇒ Ausnahme: abgesetztes Gebäude an der Berliner Straße: 4 Geschosse, hier Schaffung einer **Torsituation** im Zusammenhang mit der gegenüberliegenden Bebauung beabsichtigt
- ⇒ **Parzellierung:** max. 10 m Fassadenbreite
- ⇒ **weitere Torsituationen herstellen** durch Neubebauung an der Wedenkampbrücke
- ⇒ gemischte Nutzung: **Restaurants, Läden im EG**, in den **OG Wohnen**, Hotel
- ⇒ Ausn.: Gebäude Berliner Straße mit Büro- und Dienstleistungsnutzung in den OG
- ⇒ **Erhalt von Bestandsbäumen** im Uferbereich

„Quartier an der Krückau“ (mit Übergangszone zur Königstraße)**Ziele und Aufgaben** (Fortsetzung):

- ⇒ süduferbegleitende Durchwegung mit Platzbildung und hoher öffentlicher Aufenthaltsqualität („**Krückau-Gärten**“)
- ⇒ Berücksichtigung von **Retentionsflächen** im Rahmen des landschaftsplanerischen / städtebaulichen Entwurfs (über die Überschwemmungsgrenze hinausgehende Gestaltung mit dem Ziel der (Teil-) Kompensation / des Rückhalts innerhalb des Gebiets)
- ⇒ Sanierung vorhandener und Bau zusätzlicher Brücken
- ⇒ Gestaltung und Aufwertung der **Nord-Süd-Verbindung** bis zur Königstraße, Ergänzung der Bestandsbebauung
- ⇒ Gemeinschaftsgarage integriert oder Nachweis im Gebiet
- ⇒ Neugestaltung der Rückseite der Königstraßen-Bebauung initiieren / anregen
- ⇒ Erhalt der Straße „Achter de Kö“

3.3.7.6. „Rathausquartier“



Vision:

„RATHAUS UND MEHR“

Potentiale:

- weitgehend freigeräumt (Kremer Hallen)
- erhaltenswerte Bebauung am Vormstegen und Verladestation
- Rathauswettbewerb durchgeführt
- Haus der Technik im Bau
- prominente Lage am urbanen Platz
- möglicher Kindertagesstättenstandort

Ziele und Aufgaben:

- | | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Verlegung der Schauenburgerstraße nach Norden ⇒ Schaffung südlicher Raumkante am Buttermarkt (– in Verlängerung / Torsituation mit Haus der Technik) ⇒ 4-geschossige geschlossene Bebauung entlang der Schauenburgerstraße, des nördlichen Vormstegen und der Planstraße A (verbindliche Raumkante) ⇒ Übergang zu parzellierter 3-geschossiger Bauweise an der Planstraße B | <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Vormstegen: Übergang zu offener 3-geschossiger Bebauung ⇒ Erhalt Bestandsbebauung am Vormstegen, ggf. Verladestation ⇒ Nutzung: Rathaus, Wohnen, ggf. Kindertagesstätte ⇒ Aufweitung der Planstraße A im nördlichen Abschnitt wird zu Rathausvorplatz ⇒ Baumpflanzungen beidseits der Planstraße A – südlich Rathausvorplatz | <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Ausgestaltung der Schauenburgerstraße im westl. Abschnitt als Kommunaltrasse ⇒ Neugestaltung Straßenraum Vormstegen ⇒ Freiraumgestaltung Rathausinnenhof ⇒ Beschluss: keine Rathaus-Tiefgarage ⇒ Privatgaragen für den Wohnungsbau möglich |
|--|---|---|

⇒ **Sonderaufgaben:**
Rathaus, Haus der Technik

Sonderaufgabe Rathaus:

Abb. 29: Winking Froh Architekten GmbH Visualisierung Rathaus-Wettbewerb 2017, 1. Preis

Das aktuelle Rathaus der Stadt Elmshorn aus den 1960er Jahren weist erhebliche bauliche und funktionale Mängel auf. Nach eingehender Untersuchung hat das Stadtverordneten-Kollegium 2012 den Neubau des Rathauses beschlossen. 2014 folgte die Festlegung auf den Standort südwestlich des Buttermarktes. Zielsetzung des 2017 durchgeführten zweiphasigen hochbaulichen Realisierungswettbewerbs war ein zukunftsfähiges, nachhaltig ausgerichtetes und gestalterisch hohen Ansprüchen genügendes Gebäude mit 4.900 m² Nutzfläche für rund 260 Arbeits-

plätze. Das Hamburger Architekturbüro Winking Froh Architekten GmbH gewann den 1. Preis. Im anschließenden VOF-Verfahren wurde der Zuschlag für die weitere Planung erteilt. Das Stadtverordneten-Kollegium hat am 17. Juni 2021 den am 10. Juni 2021 im Ausschuss für Stadtumbau vom Architekturbüro Winking-Froh vorgestellten Vorentwurf für den Neubau des Rathauses beschlossen. Gemäß Vorentwurfsstand ist der Rathauskomplex inzwischen in allen Abschnitten viergeschossig und der Ostflügel wurde nach Süden verlängert.

Sonderaufgabe Haus der Technik:

Das „Haus der Technik“ ist ein Schöpfwerk, das Regenwasser aus einem 140 Hektar großen Einzugsgebiet auch bei hohen Tidenwasserständen in die Krückau heben kann. Der hierfür benötigte „Keller“ speichert das Wasser in bis zu 7 m Tiefe unter dem Gebäude. Für den Bau des „Kellers“ war eine 27 m tiefe Bohrpfahlwand notwendig; der Hochbauteil ist auf 16 m tiefen Pfählen ge-

gründet. Neben seiner Funktion als Schöpfwerk enthält das Erdgeschoss ein Schmutzwasserpumpwerk, ein Notstromaggregat (auch für das neue Rathaus), einen Lichtwellenleiterraum sowie zwei Räume für die Aufstellung von Trafos.

Diese werden sowohl das Schöpfwerk selbst wie auch das neue Rathaus mit Energie versorgen. Der technische Teil im Untergrund ist fertiggestellt.

Am 30. Juli 2020 wurde die Baugenehmigung für die Aufstockung um drei weitere Geschosse für eine Büronutzung erteilt.



Abb. 30: Haus der Technik, Entwurfsperspektive, SUA Mitteilungsvorl. 70/2020/003, 27. Febr. 2020

3.3.7.7. „Quartier am Buttermarkt“



Vision:

„EIN STÜCK STADT
ENTSTEHT“

Potentiale:

- teilweise freigeräumt (Kremer Hallen)
- möglicher Kindertagesstättenstandort
- Knechtsche Hallen als Gegenüber

Ziele und Aufgaben:

- ⇒ **Verlegung der Schauenburgerstraße** nach Norden
- ⇒ Schaffung südlicher **Raumkante am Buttermarkt**
- ⇒ Schaffung **geschlossener Raumkante entlang der Berliner Straße**
- ⇒ **5-geschossige geschlossene Bebauung an der Ecke Schauenburgerstraße / Berliner Straße (Parkhaus)**
- ⇒ **bis zu 4-geschossige geschlossene Bebauung** entlang der Schauenburgerstraße (Anpassung Gebäudehöhe Parkhaus und Planstr. A im nördlichen Abschnitt)
- ⇒ **3-geschossige geschlossene Bebauung** am südlichen Abschnitt der Planstraße A und an der Planstraße B, wobei Unterbrechungen der geschlossenen Raumkante möglich sind (Hofdurchwegung)
- ⇒ Parzellierungsvorgabe Süd-West-Seite
- ⇒ **Nutzung: Parkhaus** (Großgarage u.a. für öffentliche Nutzung: Rathaus, Haus der Technik, Kindertagesstätte und andere), Läden im nördlichen Teil (EG und 1. OG), und ergänzend Wohnnutzung (2.+3. OG), im südlichen Teilbereich ausschließlich Wohnnutzung, ggf. Kindertagesstätte
- ⇒ **Baumpflanzungen** beidseits der Planstraße A (südlicher Abschnitt) und nördlich Planstraße B
- ⇒ Ausbildung **„Grüne Stadtkante“** an der Berliner Straße
- ⇒ **Neuanlage und -gestaltung sämtlicher Straßenräume / Zweirichtungsverkehr**

3.3.7.8. „Quartier an den Knechtschen Hallen“

**Verortung:**

(im Dreieck zwischen Planstraßen A und B sowie Osterfeld, Potentialflächen südlich Osterfeld)

Vision:**Potentiale:**

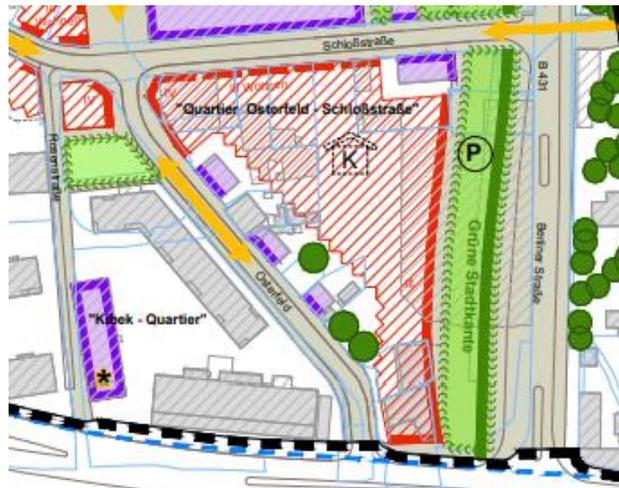
- Erhaltenswerte, denkmalgeschützte Bestandsbebauung (Knechtsche Villa)
- Knechtsche Hallen als Gegenüber

„STADTERGÄNZUNG“

Ziele und Aufgaben:

- ⇒ **3-geschossige offene Bauweise** entlang der neu anzulegenden Planstraße A und südlich der Straße Osterfeld / westlich Rosenstraße,
- Ausnahme: im Kreuzungsbereich zwischen Rosenstraße, Schloßstraße und Osterfeld ist als Pendant zur gegenüberliegenden Eckbetonung im „Quartier Osterfeld-Schloßstraße“ eine **4-geschossige Bebauung** vorgesehen,
- ⇒ **Nutzung: Wohnen, ggf. Büros**
- ⇒ die Stellplatzanlage am Vormstegen wird in eine **Grünfläche** verwandelt
- ⇒ die nördlich des Kibek-Quartiers an der Rosenstraße ursprünglich vorgesehene kleine Grünfläche kann nicht mehr realisiert werden
- ⇒ **Neuanlage und Neugestaltung sämtlicher Straßenräume – im Zweirichtungsverkehr**
- ⇒ **die Planstraße A** ist vor den Knechtschen Hallen nicht für den durchgehenden Autoverkehr vorgesehen, sondern **mit hoher Aufenthaltsqualität platzartig zu gestalten**. Anlieger- und Fahrradverkehr sind zu berücksichtigen
- ⇒ **Stellplatznachweis möglichst in Quartiersgarage**

3.3.7.9. „Quartier Osterfeld-Schloßstraße“



Vision:

„STADT TRIFFT DORF“

Potentiale:

- erhaltenswerte Bestandsbebauung (u.a. Ensemble Osterfeld: ursprüngliche Dorfbebauung Vormstegen)
- Knechtsche Hallen (mit Krankenhaus) als Gegenüber
- erhaltenswerter Baumbestand
- möglicher Kindertagesstättenstandort

Ziele und Aufgaben:

- ⇒ Schaffung **geschlossener Raumkanten zur Schloßstraße und an der Berliner Straße**, Berücksichtigung Baukörper Schloßstraße 10-12
- ⇒ **3-geschossige geschlossene Bebauung** an der Schloßstraße und an der Berliner Straße
- ⇒ **4-geschossiger Baukörper als Eckbetonung** im Kreuzungsbereich Schloßstraße und Osterfeld – Pendant zur gegenüberliegenden Bebauung am Osterfeld
- ⇒ **Bautiefe unbestimmt, ggf. Bebauung in zweiter Reihe**
- ⇒ **Parzellierungsvorgabe** entlang der Schloßstraße
- ⇒ Nutzung: Wohnnutzung, ggf. Kindertagesstätte
- ⇒ **Neuanlage und Neugestaltung sämtlicher Straßenräume – im Zweirichtungsverkehr**
- ⇒ ggf. (halböffentliche) Hofdurchwegung
- ⇒ Ausbildung **„Grüne Stadtkante“** an der Berliner Straße

3.3.7.10. Knechtsche Hallen



Vision:

„KNECHTSCHER HALLEN WIEDERBELEBT“

Potentiale:

- denkmalgeschützter Baubestand
- rundum markante Raumkanten

Ziele und Aufgaben:

- ⇒ Erhalt der imposanten, raumwirksamen und identitätsstiftenden Gebäude
- ⇒ Erhalt und Sicherung Kranhaus
- ⇒ **Entwicklung eines gemischten Nutzungskonzepts**, u.a. Wohnnutzung, ggf. Dienstleistungen / Büros, ggf. kulturelle und / oder soziale Einrichtungen / Initiativen
- ⇒ Unterbringung der notwendigen Stellplätze auf dem eigenen Grundstück:
 - **Quartiersgarage** in den nördlichen Hallen möglich
 - Erhalt der denkmalgeschützten Back-

- steinfassaden und Entkernung der Hallen
- ⇒ **Gestaltung der Freiräume** vor den Hallen (Planstraßen A und B, Berliner Straße) als öffentliche Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität.

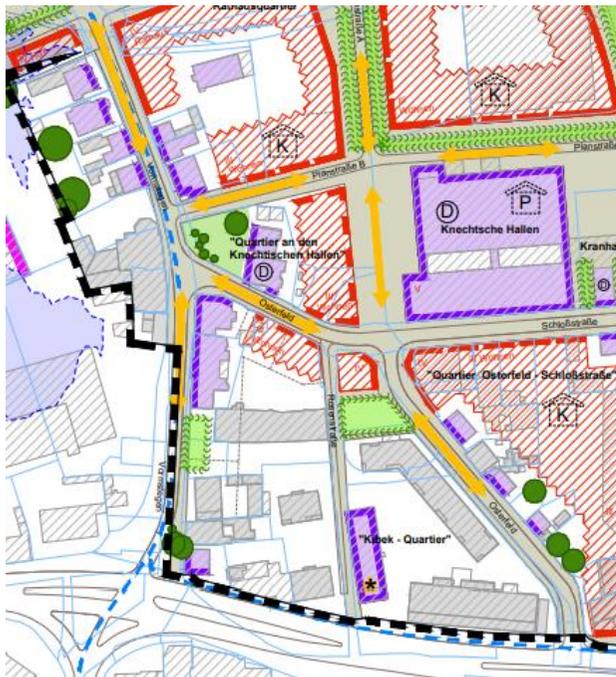
Gebäudegrunddaten:**Grundstücksfläche: 9.616 m²****Gebäudegrundfläche (3 Gebäudeteile):****5.415 m²**, ohne Berliner Straße 18**Baujahr: etwa 1914 ff****ExWoSt-Projekt****4. September 2014:** Öffentlichkeitsveranstaltung mit Vorstellung des Konzepts

31. Januar 2014: Gründung „Freundeskreis Knechtsche Hallen Keimzelle Kranhaus e.V.“

2. Juli 2015 ASU: Vorstellung zur baulichen Untersuchung – CR-Architekten, Frau R.: Gebäude II: abgängig, geringe Tragfähigkeit der Geschossdecken (Schallschutzeinbau auf dem Fußboden nicht möglich“, Brandschutz und Gründung problematisch (nicht tragfähige Pfahlgründung).

Gebäude I: in vergleichbar besserem Zustand, ebenfalls Holzpfählungsgründung ⇒ weiterer Untersuchungsbedarf (150.000 Euro)

3.3.7.11. „Kibek-Quartier“



Vision:

„STADT ZUM WOHNEN“

Potentiale:

- ⇒ erhaltenswerte Bestandsbebauung (u.a. Vormstegen 25, 27 – 31, 43),
- ⇒ erhaltenswerter Baumbestand Vormstegen 43,
- ⇒ städtebauliche Dominante Kibek-Hochhaus
- ⇒ Bebauungsplan Stadt Elmshorn Nr. 189

Ziele und Aufgaben:

- ⇒ **qualitätsvolle Ergänzung und Erneuerung vorhandener Gebäude und Strukturen**
- ⇒ **Neuanlage und Neugestaltung sämtlicher Straßenräume im Zweirichtungsverkehr**

3.3.8. Architektur und Gestaltung

- ⇒ Die Architektur der Gebäude ist aus den klassischen Prinzipien der historischen Stadt heraus zu entwickeln. An städtischen Erscheinungsformen soll u.a. die Kontinuität in der Stadtentwicklung ablesbar werden.
- ⇒ Durch Architektur und Städtebau soll insgesamt eine hohe atmosphärische Dichte und räumliche Qualität – besonders im öffentlichen Raum – erzeugt werden.
- ⇒ Der Rathausentwurf ist aus dem 2017 durchgeführten hochbaulichen Wettbewerb hervorgegangen. Der Entwurf hat sich aufgrund des wachsenden Raumbedarfs und durch den Verzicht auf den Keller hinsichtlich der nun vollständigen Viergeschossigkeit, beidseitig aufgeweiteten Seitenflügeln sowie einer Verlängerung des östlichen Flügels in seiner städtebaulichen Wirkung stark verändert.

- ⇒ Mit Ausnahme der Hervorhebung städtebaulicher Dominanten an exponierten Orten (z.B. Hafenkopfgebäude, Nordufer) und einiger herausgearbeiteter Ecklösungen und Torsituationen herrscht eine dreigeschossige Bebauung (mit ausgebautem Dachgeschoss) vor.
- ⇒ Für die rückwärtige Bebauung im „Quartier an der Krückau“ sieht das städtebauliche Konzept zum Rahmenplan ein Abflachen auf zwei Geschosse vor.
- ⇒ Im Gebiet soll ein gestalterischer Zusammenhang erkennbar sein, d.h. ein Zerfallen in Einzellösungen vermieden werden. Unter dem Motto „**Einheit in der Vielfalt – Vielfalt in der Einheit**“ soll der Anreiz zu einem individuellen Nebeneinander vor einem verbindenden Gestaltungsrahmen gegeben werden. (= Gleichzeitigkeit von individueller Gestaltungsfreiheit und Identifikation)

- ⇒ Die Gestaltungsregeln sollen Maßgaben zu folgenden Punkten enthalten:
 - Gebäudehöhe,
 - Baulinie, Baugrenze
 - Fassadengestaltung, -materialität:
 1. vertikale Organisation,
 2. max. 10 m Fassadenabschnitte / Parzellierung,
 3. repräsentative Wandabwicklung
 4. beschränkter, vorgegebener Materialkanon ⇒ werthaltig,
 5. langlebig, nicht modisch überwiegend Ziegel (Buttermarkt, Berliner Straße), sonst: Ziegel und Putz
 - keine Balkone und vorspringenden Bauteile zur Platzseite am Buttermarkt
- ⇒ Vorschlag: Gestaltungsbeirat + -konzept

3.3.9. Nutzungsbeispiel

Das Nutzungsbeispiel zeigt, dass das städtebauliche Konzept, das dem Rahmenplan

von 2011 zugrunde gelegen hat, auch gemäß der 1. Fortschreibung des Rahmenplans Krückau-Vormstegen in wesentlichen Teilbe-

reichen umsetzbar bliebe. Anpassungen sind aufgrund des Prozessfortschritts bei einigen Projekten erfolgt.

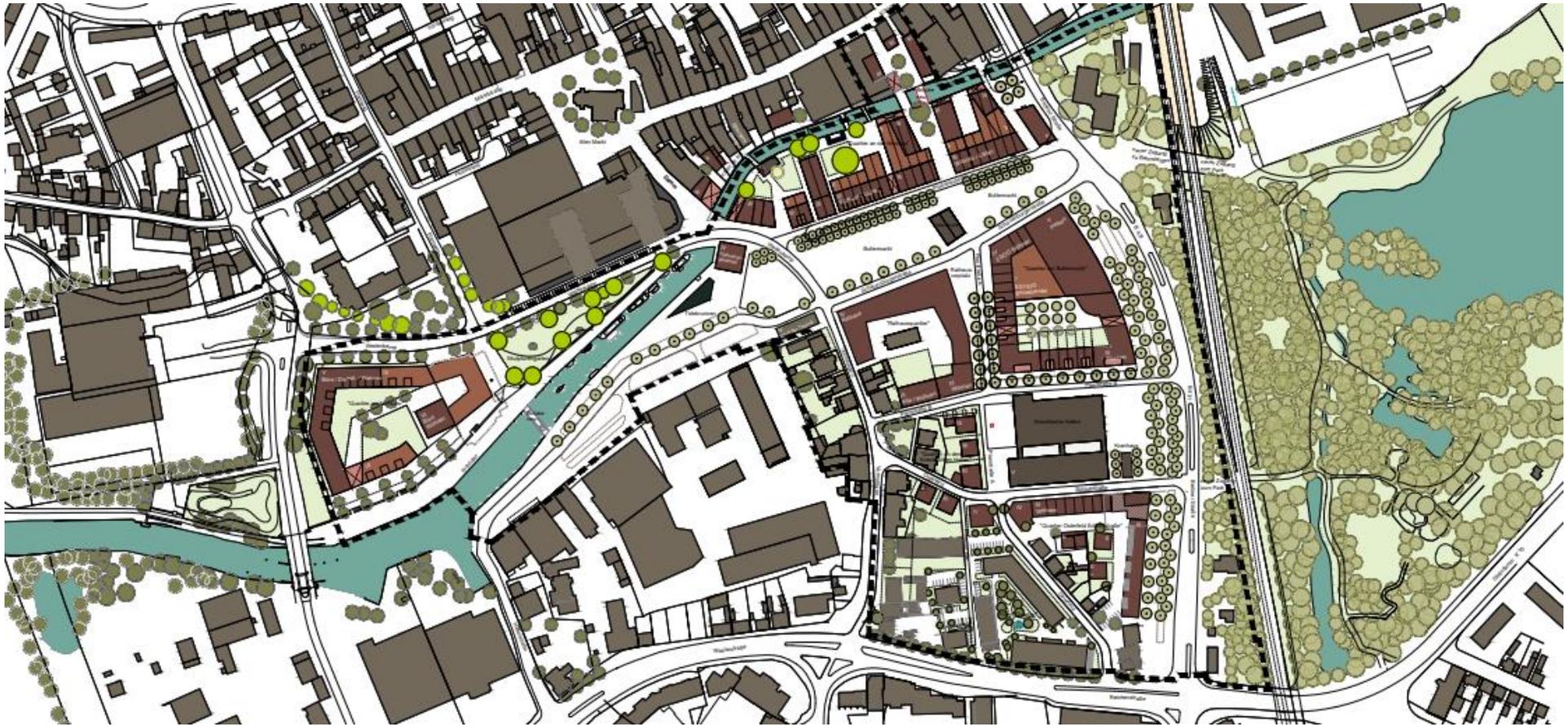


Abb. 31: Planausschnitt Nutzungsbeispiel zur 1. Fortschreibung Rahmenplan Krückau-Vormstegen, Welp von Klitzing, Braunschweig / Stadt Elmshorn 16. Juni 2020 / 28. Oktober 2021

4. Handlungsfelder / Umsetzungsschritte

Abschließend wird ein Überblick über die verschiedenen **Handlungsfelder** gegeben. Die Reihenfolge der benannten Handlungsfelder lehnt sich an die für den Erläuterungsbericht entwickelte „FLUSS – LAND – STADT“-Gliederung an.

Die unterhalb der jeweiligen Handlungsfelder aufgeführten **Umsetzungsschritte** umfassen konkrete Projekte, wie z.B. Straßen- und Hochbauvorhaben, und bilden diese in ihrer gesamten Prozessrelevanz ab. Das heißt, je nach Prozessstand schließt das sämtliche Planungs-, Vorbereitungs- und Durchführungsschritte ein und kann ein großes Paket von Einzelmaßnahmen umfassen bzw. im weiteren Prozessverlauf ausbilden. Gleichzeitig führen die Überlagerungen und Überschneidungen verschiedener Problemfelder, wie beispielsweise die vorhandene Bodenbelastungssituation oder der

Hochwasserschutz, vielfach und vor allem aufgrund der beabsichtigten umfassenden städtebaulichen Neustrukturierung zu einer sehr großen Komplexität. Die Entwicklung eines abgestimmten Projektmanagements befindet sich zurzeit im Aufbau. Dafür gibt die in der Städtebauförderung angewendete Maßnahmenstruktur den Orientierungsrahmen vor. Die Erfahrung zeigt, dass bei der Planung und Umsetzung einzelner Projekte zeitliche und inhaltliche Abstimmungen immer wieder neue, ursprünglich nicht erfasste Erfordernisse und Maßnahmen hervorbringen, die zu berücksichtigen und für die Lösungswege zu entwickeln und zu konzeptionieren sind. Bezüglich der Städtebauförderungskulisse sind sie darzustellen, zu begründen und in die Maßnahmenplanung einzustellen. Der Maßnahmenplan wird jährlich angepasst und dem Ministerium vorgelegt.

Die 1. Rahmenplanfortschreibung gibt mit der Listung der Umsetzungsschritte einen Überblick über die laufenden, zukünftig anstehenden und auf den Weg zu bringenden Projekte. Ziel ist dabei, die Ideen und Komponenten für eine erfolgreiche Umsetzung des Stadtumbauprozesses möglichst umfassend zu benennen. Um ein möglichst vollständiges Bild zu zeichnen, sind in der Aufzählung auch Umsetzungsschritte enthalten, die teilweise oder gänzlich außerhalb der Förderkulisse der Städtebauförderung liegen.

Planverfahren			
1.1	Bebauungsplanverfahren Nr. 200 „Buttermarkt /östlich Vormstegen“ / parallel Verfahren 27. Flächennutzungsplanänderung abschließen	1.2 Bebauungsplanverfahren Nr. 202 „Berliner Straße“ / parallel Verfahren 28. Flächennutzungsplanänderung abschließen	1.3 Bebauungsplanverfahren Nr. 203 „Krückauufer am Buttermarkt“ und im Parallelverfahren Flächennutzungsplanänderung einleiten / durchführen
1.4	Bebauungsplanverfahren Nr. 204 „Hafen“ und im Parallelverfahren Flächennutzungsplanänderung einleiten / durchführen	1.5 Änderungen / Anpassungen Landschaftsplan parallel zu den Bebauungsplanverfahren vornehmen / veranlassen	
Naturraum Krückau			
2.1	Umsetzung der Maßnahmen zur Wiederbesiedelung der Krückau durch den Fischotter (Freiraumwettbewerb 2016)		
Sedimentation / Hafenumbau			
3.1	Tideniedrigwasserrinne herstellen ⇒ Ziel: Hafen für Kielschiffe und -boote wieder zugänglich machen und damit das Bild eines (intensiv) genutzten Hafens wiederherstellen	3.2 Neugestaltung Südufer im Rahmen der Freiraumplanung (Wettbewerb 2016, SUA-Beschluss Vorentwurfsplanung 10. Juni 2021) einschließlich Sanierung der Spundwand (zwischen Wedenkampbrücke und Hafenstraße / Geltungsbereich Sanierungsgebiet)	3.3 Neugestaltung Nordufer im Rahmen der Freiraumplanung (Wettbewerb 2016, SUA-Beschluss Vorentwurfsplanung 10. Juni 2021) einschließlich Sanierung der Spundwand (zwischen Wedenkampbrücke und Hafenspange)

Hochwasserschutz			
4.1	Maßnahmen aus Hochwasserschutzkonzept umsetzen (Genehmigungsgrundlage), u.a. Verlängerung der Hochwasserschutzlinie als Mauer entlang des Wedenkamps bis zur Wedenkampbrücke	4.2	Retentionsflächen herstellen (Steindammpark, Stauraumausgleichsmaßnahme (nach § 78 WHG) für die Verlängerung der Hochwasserschutzlinie als Mauer entlang des Wedenkamps bis zur Wedenkampbrücke)
Verkehr (s. Abbildung 32 a)			
5.1	Planung und Durchführung Straßenvorhaben: Verlegung der Schauenburgerstraße	5.2	Planung und Durchführung Straßenvorhaben: Verlegung des Probstendamms
5.3	Planung und Durchführung Straßenvorhaben: Umgestaltung der Berliner Straße inklusive Parkband	5.4	Planung und Durchführung Straßenvorhaben: Neuanlage Planstr. A – nördl. Abschnitt (Rathausvorplatz)
5.5	Planung und Durchführung Straßenvorhaben: Neuanlage Planstr. A – südlicher Abschnitt (Platzgestaltung)	5.6	Planung und Durchführung Straßenvorhaben: Neuanlage Planstraße B – östlicher Abschnitt
5.7	Planung und Durchführung Straßenvorhaben: Neuanlage Planstr. B – westlicher Abschnitt	5.8	Planung und Durchführung Straßenvorhaben: Umgestaltung Vormstegen
5.9	Planung und Durchführung Straßenvorhaben: Wedenkamp (westlicher Abschnitt bis Wedenkampbrücke), ggf. Neugestaltung Parkstände,	5.10	Planung und Durchführung Straßenvorhaben: Wedenkamp (südlicher Abschnitt inkl. Wedenkampbrücke)
5.11	Planung und Durchführung Brückenerweiterung Wedenkampbrücke	5.12	Planung und Durchführung Straßenvorhaben: Umgestaltung Osterfeld und Schloßstraße

5.13	Planung und Durchführung Straßenausbauvorhaben: Südufer mit Konzeption und Anlage öffentlicher Parkstände; Berücksichtigung von LKW-Stellplätzen	5.14	aufbauend auf Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und im Zusammenhang mit Bahnhofsentscheidung Planung und Durchführung Bauvorhaben nördliche Steindamparkquerung	5.15	Machbarkeitsstudie südliche Steindamparkquerung , ggf. Planung und Durchführung Bauvorhaben
5.16	Planung und Durchführung Brückenbauvorhaben: Umgestaltung / Ergänzung Bestands-(fußgänger-)brücken über die Krückau	5.17	aufbauend auf Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Brückenbauvorhaben: Neubau bewegliche Fußgängerbrücke über die Krückau ; ggf. Planung und Durchführung Bauvorhaben	5.18	Umsetzung des Parkraumkonzepts für das Sanierungsgebiet Krückau-Vormstegen bei Integration in das „Parkraumkonzept Innenstadt“ und unter Beachtung der neuen Stellplatzsatzung
5.19	Verlagerung der Wohnmobilplätze am Nordufer / Neuanlage	5.20	Gestaltungskonzept für die und Implementation der Haltestellen und weiterer Maßnahmen zur ÖPNV-Führung	5.21	Weiterführung Wegeverbindung entlang des Krückaufers nach Osten , Machbarkeitsuntersuchung ggf. Planung und Durchführung Bauvorhaben
5.22	Weiterführung Wegeverbindung über die Krückau nach Norden im Bereich der Bahnüberführung (Verlängerung ehemalige Hafenbahntrasse), Machbarkeitsuntersuchung, ggf. Planung und Durchführung Bauvorhaben	5.23	Platzgestaltung am Übergang zur bestehenden Wegeverbindung entlang der Krückau nach Westen (Hafenspanne): Planung und Durchführung Bauvorhaben		

Altlasten, Ver- und Entsorgung, Energiekonzept, Immissionen

- ⇒ Die Planung und Umsetzung in diesen Handlungsfeldern ist eng mit den Planungen und der Operationalisierung in den Handlungsfeldern Planverfahren (v.a. Bebauungsplanung), Verkehr (z.B. Straßenbauvorhaben), Abrissvorhaben / Freilegung von Grundstücken, Freiflächenplanung und Bauflächen und Bauvorhaben verknüpft. Sämtliche Schritte der Umsetzung erfordern sowohl in zeitlicher und teilräumlicher Hinsicht enge Abstimmungen und die Entwicklung spezifischer Lösungsstrategien.
- ⇒ Das Energiekonzept ist in Arbeit. Unter den Bauvorhaben ist der Neubau einer Heizzentrale berücksichtigt.

Einzelhandel und Dienstleistungen, soziale und kulturelle Infrastruktur, Potential für das Wohnungsmarktkonzept Elmshorn

- ⇒ Die Planung und Umsetzung in diesen Handlungsfeldern ist eng mit den Planungen und der Operationalisierung in den Handlungsfeldern Planverfahren (v.a. Bebauungsplanung), und Bauflächen und Bauvorhaben verknüpft.
- ⇒ Rund um den Buttermarkt soll ein Erweiterungsbereich für die Innenstadt mit Einzelhandels- und Dienstleistungsfunktionen entstehen. Für die Marktnutzung müssen im Rahmen der Umbauarbeiten Zwischenlösungen erarbeitet werden.
- ⇒ Unter den Bauvorhaben sind die Standortfestlegung und der Neubau einer Kindertagesstätte berücksichtigt.
- ⇒ Die Ansiedlung weiterer kultureller Nutzungen soll im Rahmen der Sanierung von Bestandsgebäuden forciert werden.
- ⇒ Wohnungsbau bildet ein deutliches Gewicht bei der Baufeldentwicklung.

Archäologie

Keine Vorhaben absehbar.

Abrissvorhaben / Freilegung von Grundstücken		
6.1 Teilabriss (nur Hochbau) und Teilräumung / -freimachung Berliner Straße 6 (ehemaliges Postgebäude)	6.2 Teilabriss (nur Hochbau) und Teilräumung / -freimachung Berliner Straße 14 (ehemals Sky-Supermarkt)	6.3 Abriss und Freimachung Berliner Straße 18 (Citastrom Gebäude)
6.4 endgültiger Abriss und vollständige Freimachung Berliner Straße 6	6.5 endgültiger Abriss und vollständige Freimachung Berliner Straße 14	6.6 Abriss und vollständige Freimachung Berliner Straße 20
6.7 Teilabriss (nur Hochbau) und Teilräumung / -freimachung Berliner Straße 22 (Ramelow: Intersport)	6.8 endgültiger Abriss und vollständige Freimachung Berliner Straße 22	6.9 Abriss und vollständige Freimachung ehemaliges Pumpwerk am Südufer
6.10 Abriss und vollständige Freimachung Parkpalette südlich Wedenkamp / gegenüber Flamweg		
Grunderwerb		
7.1 Teilflächen beidseits Berliner Straße: (u.a. Berliner Straße 15 (Tankstelle / Waschanlage)) [Straßenbauvorhaben Berliner Straße]	7.2 Teilflächen östlich Berliner Straße [nördliche Steindamparkquerung]	7.3 Teilflächen östlich Berliner Straße [südliche Steindamparkquerung]
7.4 Teilflächen Schloßstraße 5 (Knechtsche Hallen) [Straßenbauvorhaben Berliner Straße, Planstraßen A und B]	7.5 Teilflächen Schloßstraße 10-12 [Straßenbauvorhaben Berliner Straße]	7.6 Königstraße 25 (Apollo)
7.7 Teilflächen Königstraße 27	7.8 Teilflächen Königstraße 29 Telekom	

Freiflächenplanung (s. Abbildung 32 b)			
8.1	Neugestaltung Buttermarkt (unter Berücksichtigung der Marktnutzungen) und Rathausvorplatz	8.2	Neugestaltung Südufer: Uferbereich / Hafenkante, Übergangsfläche zum Buttermarkt, Tidebrunnen, Hafenkopfgebäude
8.3	Neugestaltung Nordufer mit Optimierung der uferbegleitenden Wegführung in die freie Landschaft	8.4	Neugestaltung Uferbereich im „Quartier an der Krückau“ (Uferweg, Retentionsflächenausbildung) = „ Krückaugärten “
8.5	Verlegung des Skulpturengartens an das Nordufer / Parkgestaltung (Integration HWS-Anlage Wedenkamp)	8.6	Konzeption und Neuanlage Pocket-Park an der Ecke Vormstegen / Osterfeld / Planstraße B
Bauflächen und -vorhaben (s. Abbildung 32 a)			
9.1	Konzeptentwicklung / Realisierungswettbewerb und Sanierung Markthalle (Denkmal)	9.2	Neubauvorhaben Rathaus
9.3	Konzeptentwicklung, Sanierung und Umbau Verladestation	9.4	Bauvorhaben Haus der Technik
9.5	Machbarkeitsstudie, Konzeptentwicklung / Realisierungswettbewerb, Planung und Bauvorhaben Hafenkopfgebäude	9.6	Konzeptentwicklung, Sanierung und Umbau Knechtsche Hallen
9.7	Standortauswahl, Konzeptentwicklung / Realisierungswettbewerb, Planung und Durchführung Neubauvorhaben Kindertagesstätte	9.8	Standortauswahl, Konzeptentwicklung / Realisierungswettbewerb, Planung und Durchführung Neubauvorhaben Heizzentrale
9.9	Investorenauswahlverfahren / Konzeptentwicklung, Planung und Bebauung „ Quartier am Nordufer “		

9.10	Konzeptentwicklung / Realisierungswettbewerb, Planung und Bebauung „Quartier an der Krückau“	9.11	Konzeptentwicklung und Bebauung „Rathausquartier“ (ohne Haus der Technik, Rathaus und Verladestation = Einzelvorhaben), ggf. Kindertagesstättenstandort	9.12	Konzeptentwicklung / Realisierungswettbewerb, Planung und Bebauung „Quartier am Buttermarkt“ : Parkhaus, ggf. Kindertagesstättenstandort
9.13	Konzeptentwicklung und Bebauung „Quartier an den Knechtschen Hallen“	9.14	Konzeptentwicklung / Realisierungswettbewerb (Teilfläche), Planung und Bebauung „Quartier Osterfeld-Schloßstraße“ , ggf. Kindertagesstättenstandort	9.15	Bestandssanierung und ergänzende Bebauung im „Kibek-Quartier“ (im Zusammenhang mit der Neubebauung im „Quartier an den Knechtschen Hallen“)
9.16	ggf. Realisierungswettbewerb Ergänzungsbauwerk(e) nördliche Querung Steindampark , Planung und Durchführung	9.17	ggf. Realisierungswettbewerb Ergänzungsbauwerk(e) südliche Querung Steindampark , Planung und Durchführung	9.18	Standortwechsel und Ersatz Werft-Sanitärcontainer (Nordufer)

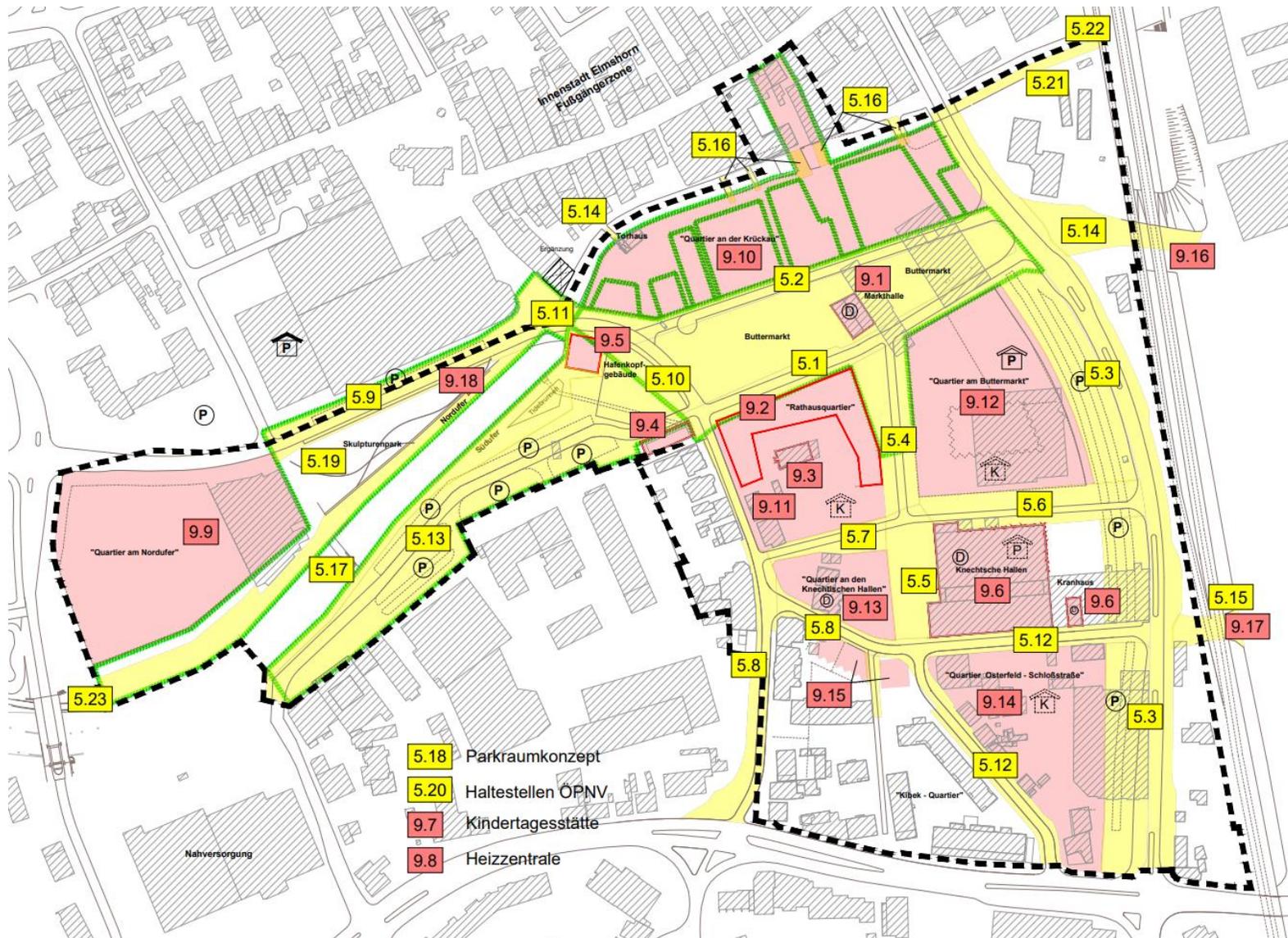


Abb. 32 a: Handlungsfelder Verkehr und Bauflächen und -vorhaben: Verortung Umsetzungsschritte, Stadt Elmshorn, 29. Oktober 2021

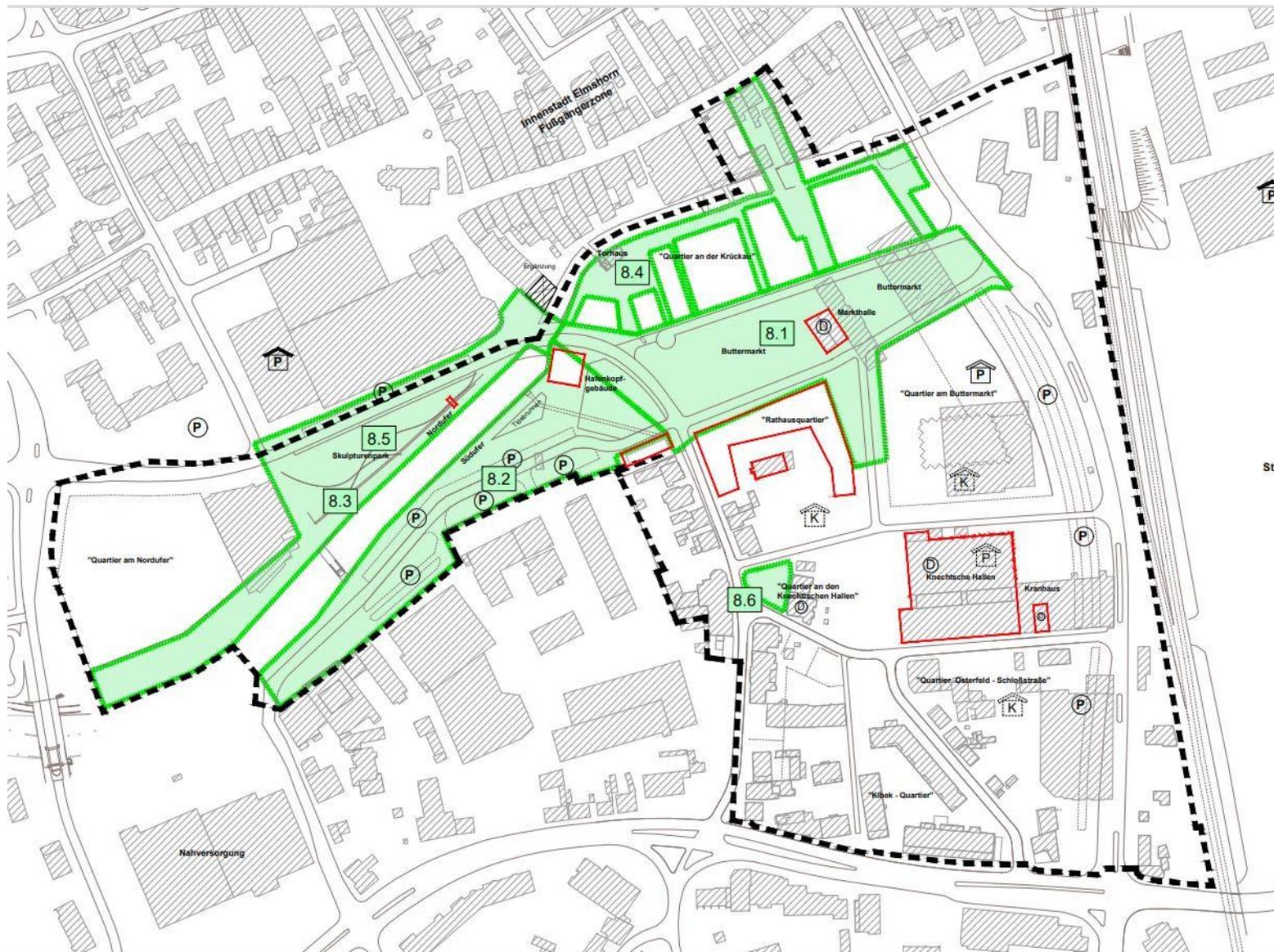


Abb. 32 b: Handlungsfeld Freiflächenplanung: Verortung Umsetzungsschritte, Stadt Elmshorn, 25.Februar 2022

5. Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1: Geltungsbereich Sanierungsgebiet Krückau-Vormstegen gemäß Satzung vom 13. Juli 2008, Erweiterung (Anbindung Königstraße schraffiert) gemäß 1. Änderung der Satzung am 1. August 2012
- Abb. 2: Rahmenplan Krückau-Vormstegen (Stand: 23. Juni 2011, aus: Erläuterungsbericht), Welp von Klitzing, Braunschweig:
- Abb. 3: Rahmenplanänderung „Kibek-Quartier“, Beschluss durch das Stadtverordneten-Kollegium am 7. Mai 2015
- Abb. 4: Rahmenplanänderung „Rathausneubau“, Beschluss durch das Stadtverordneten-Kollegium am 7. Mai 2015
- Abb. 5: Flächennutzungsplan der Stadt Elmshorn (FNP 2010) – Ausschnitt, Darstellung inklusive aller rechtswirksamen Änderungen (zuletzt geändert am 2. Februar 2021)
- Abb. 6: Übersicht Bauleitplanung – Stadt Elmshorn, 16. Juli 2021: Darstellung geltendes Planrecht (Durchführungs- und Bebauungspläne) / Bebauungspläne im Verfahren / geplant
- Abb. 7: 27. Änderung des Flächennutzungsplans „Buttermarkt / östlich Vormstegen“, Änderungsbereich, Aufstellungsbeschluss, Ausschuss für Stadtumbau, 20. Mai 2021
- Abb. 8: Bebauungsplan Nr. 200 „Buttermarkt / östlich Vormstegen“ Geltungsbereich, Aufstellungsbeschluss, Ausschuss für Stadtumbau, 20. Mai 2021
- Abb. 9: 28. Änderung des Flächennutzungsplans „Berliner Straße“, Änderungsbereich, Änderungsaufstellungsbeschluss, Ausschuss für Stadtumbau, 20. Mai 2021
- Abb. 10: Bebauungsplan Nr. 202 „Berliner Straße“, Geltungsbereich, Änderungsaufstellungsbeschluss, Ausschuss für Stadtumbau, 20. Mai 2021
- Abb. 11: Landschaftsplan der Stadt Elmshorn (LP 2000) – Ausschnitt
- Abb. 12: Hochwasserschutzkonzept Elmshorn, Bericht 19. Februar 2021 (beschlossen am 18. März 2021), S. 79, Abb. 43: PA 2
Vorhandener Stauraum zum Bemessungshochwasser HQ_{100} , E & N Wasser und Plan GmbH, Hamburg
- Abb. 13: Hochwasserschutzkonzept Elmshorn, Bericht 19. Februar 2021 (beschlossen am 18. März 2021), S. 37, Abb. 22, Ausschnitt:
Darstellung des betroffenen Bereichs PA 2 anhand der Geländehöhe (DGM1), E & N Wasser und Plan GmbH, Hamburg,

- Abb. 14: Hochwasserschutzkonzept Elmshorn, Bericht 19. Februar 2021 (beschlossen am 18. März 2021), S. 69, Abb. 39, Ausschnitt: Variante 1 des technischen Hochwasserschutzes innerhalb PA 2a, E & N Wasser und Plan GmbH, Hamburg,
- Abb. 15: Hochwasserschutzkonzept Elmshorn, Bericht 19. Februar 2021 (beschlossen am 18. März 2021),, S. 70, Abb. 40, Ausschnitt: Variante 2 des technischen Hochwasserschutzes innerhalb PA 2a, E & N Wasser und Plan GmbH, Hamburg,
- Abb. 16: ÖPNV-Führung gemäß SUA-Beschluss am 19. Dezember 2020; ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB, Hamburg
- Abb. 17: Käpten-Jürs-Brücke (Foto: Stadt Elmshorn, Homepage, 14. Oktober 2020)
- Abb. 18: Verkehrs- und Parkraumkonzept (für öffentl. Parkplätze) zur 1. Rahmenplanfortschreibung – VORABZUG, Stadt Elmshorn 12. Oktober 2021
- Abb. 19: Vorplanung Freiraumplanung Hafen Südufer / Nordufer, 10. Juni 2021 Beschluss im Ausschuss für Stadtumbau, PLANORAMA – Landschaftsarchitektur, Berlin
- Abb. 20: Ewer Gloria im Museumshafen, http://intranet.elmshorn.de/media/custom/2326_12843_1_g.JPG?1591177872, Stadt Elmshorn; Homepage, 12. Oktober 2021:
- Abb. 21:: Einzelhandelskonzept 2016 Stadt Elmshorn – Zusammenfassung Marktanalyse und Konzeptteil, S. 19: Innenstadtabgrenzung im Sinne eines "zentralen Versorgungsbereiches", bulwiengesa AG, Hamburg, Bericht 21. August 2017:
- Abb. 22: Torhaus, Foto: Michael Ermel
- Abb. 23: „Archäologische Interessengebiete“, Auszug aus SAGis web – GIS Auskunft der Stadt Elmshorn 30. September 2021
- Abb. 24: Eigentumsverhältnisse: Eigentum Stadt Elmshorn (Stand: 30. September 2021), Auszug aus SAGis web – GIS Auskunft der Stadt Elmshorn 30. September 2021
- Abb. 25: Wettbewerb für die Freiflächen auf dem Buttermarkt und am Hafen, 2016, Ausschnitt Beitrag PLANORAMA – Landschaftsarchitektur, Berlin, – 1. Preis
- Abb. 26: Südufer, Hafenkopfgebäude und Platzfläche, Axonometrie aus Präsentation im SUA am 20. Mai 2021, PLANORAMA – Landschaftsarchitektur, Berlin

- Abb. 27: 1. Fortschreibung Rahmenplan, Ausschnitt „Quartiere und Freiflächen,“ in Zusammenarbeit von Welp von Klitzing, Braunschweig, und Stadt Elmshorn, 22. Oktober 2021:
- Abb. 28: Markthalle (Foto: Datei: Elmshorn Schauenburger Str. 4 Markthalle.jpg – Wikipedia, 14. Oktober 2020)
- Abb. 29: Rathaus-Wettbewerb 2017: Visualisierung 1. Preis Winking Froh Architekten GmbH, Hamburg
- Abb. 30: Haus der Technik, Entwurfsperspektive, Mitteilungsvorlage 70/2020/003 im Ausschuss für Stadtumbau, 27. Februar 2020
- Abb. 31: Planausschnitt Nutzungsbeispiel zur 1. Fortschreibung Rahmenplan Krückau-Vormstegen, Welp von Klitzing, Braunschweig / Stadt Elmshorn 16. Juni 2020 / 28. Oktober 2021
- Abb. 32 a: Handlungsfelder Verkehr und Bauflächen und -vorhaben: Verortung Umsetzungsschritte, Stadt Elmshorn, 29. Oktober 2021
- Abb. 32 b: Handlungsfeld Freiflächenplanung: Verortung Umsetzungsschritte, Stadt Elmshorn, 29. Oktober 2021

Verfahrensdaten 1. Fortschreibung des Rahmenplans Krückau-Vormstegen:

- Im Februar 2022 wurden der Erläuterungsbericht in der Fassung vom 22. November 2021 und die Pläne vom 22. bzw. 28. Oktober 2021 auf die Internetseite der Stadt Elmshorn gestellt.
- Die Überarbeitung des Erläuterungsberichts erfolgt, der Bürgermeister unterschreibt das Vorwort und die korrigierte Fassung (22. November 2021) wird an die Ausschussmitglieder versendet.
- Sitzung des Ausschusses für Stadtumbau am 18. November 2021 – Im Nachgang zu der Diskussion fasst der Ausschuss [...] folgenden Beschluss: Unter Berücksichtigung der durch den Ausschuss benannten Formulierungsaufträge, wird die 1. Fortschreibung des Rahmenplans Krückau-Vormstegen, bestehend aus der Planzeichnung (Stand 22. Oktober 2021) und dem Erläuterungsbericht (Stand 18. November 2021) beschlossen. Die Planzeichnung „Nutzungsbeispiel“ vom 28. Oktober 2021 wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
- Im November / Dezember 2020 haben verschiedene Träger öffentlicher Belange im Rahmen einer eingeschränkten Ämterbeteiligung Stellungnahmen abgegeben.
- Sitzung des Ausschusses für Stadtumbau am 18. Juni 2020 – Die Verwaltung stellt den ersten Entwurf für die 1. Fortschreibung des Rahmenplans Krückau-Vormstegen vor.