



Städtebaulicher Rahmenplan

KRÜCKAU-VORMSTEGEN

Auslobung zum begrenzt offenen, einstufigen Realisierungswettbewerb in Elmshorn

Verfahrensbetreuung

D&K drost consult

Hohe Brücke 1 / Haus der Seefahrt

D-20459 Hamburg

Tel.: 0049 40 36 09 84-0

Fax: 0049 40 36 09 84-11

E-Mail: info@drost-consult.de

Internet: www.drost-consult.de

Terminübersicht

Versand der Unterlagen	ab	26. November 2008
Rückfragen	bis zum	10. Dezember 2008
Pflichtkolloquium		19. Dezember 2008
Abgabe der Wettbewerbsarbeiten		19. Februar 2009
Abgabe der Modelle		26. Februar 2009
Preisgericht		19. März 2009

AUSLOBUNG

Begrenzt offener, einstufiger städtebaulicher Realisierungswettbewerb mit Ideenteil und vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren

STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN „KRÜCKAU-VORMSTEGEN“

in Elmshorn

ausgelobt durch die

Stadt Elmshorn

vertreten durch

die Bürgermeisterin
Amt für Stadtentwicklung

Schulstraße 15 - 17
25335 Elmshorn

INHALTSVERZEICHNIS

1	ANLASS UND ALLGEMEINE ZIELVORSTELLUNG	07
2	STADT ELMSHORN	09
	2.1 Stadtgeschichte	09
	2.2 Regionaler Kontext	10
3	DARSTELLUNG DES PLANUNGSRAUMES.....	17
	3.1 Lage des Wettbewerbsgebietes / Einordnung in den stadträumlichen Kontext	17
	3.2 Vorhandene Bebauung, aktuelle Nutzungen und Eigentumsverhältnisse	18
	3.3 Verkehrsinfrastruktur	21
	3.4 Naturraum.....	27
	3.5 Bodenverhältnisse	27
	3.6 Übergeordnete Planungsvorgaben	28
4	AUFGABENSTELLUNG.....	33
	4.1 Allgemeine stadträumliche Zielsetzungen	33
	4.2 Zielsetzung Realisierungsraum	35
	4.3 Zielsetzung Ideenraum	38
5	VERFAHRENSGRUNDLAGEN	41
	5.1 Ausloberin.....	41
	5.2 Verfahrensmanagement	41
	5.3 Wettbewerbsaufgabe.....	41
	5.4 Grundlagen	41
	5.5 Teilnehmer	42
	5.6 Preisgericht.....	43
	5.7 Preis- und Ankaufsummen	44
	5.8 Termine des Verfahrens	44
	5.9 Leistungen	46
	5.10 Unterlagen	48
	5.11 Vorprüfung	49
	5.12 Beurteilungskriterien	49
	5.13 Weitere Bearbeitung	50
	5.14 Eigentum und Urheberrecht	50
	5.15 Terminübersicht	51
	5.16 Rücksendung der Arbeiten	51
	5.17 Sonstiges.....	51

NACHWEISE



- 1 Water-Wilke
- 2 Wälderweg
- 3 Händelweg
- 4 Gieselerweg
- 5 Wacholderweg
- 6 Erlangerweg
- 7 Buchenbaumweg
- 8 Alte Eiche



1 ANLASS UND ALLGEMEINE ZIELVORSTELLUNGEN

Das vorwiegend industriell geprägte Elmshorn im Süden Schleswig-Holsteins sieht sich seit einigen Jahren mit einer umfassenden Neuverteilung von Nutzungen konfrontiert, die erhebliche Verschiebungen innerhalb des Stadtgefüges zur Folge hat. Zur Bewältigung dieser Umstrukturierungen hat die Stadt Elmshorn die Erarbeitung eines Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) beauftragt, welches Potenziale und Mängel im Stadtgebiet analysiert und einen konkreten Handlungsrahmen für den eingeleiteten Prozess der Umstrukturierung absteckt. Die wesentlichen Ziele des ISEK wurden Mitte 2007 durch das Stadtverordneten-Kollegium der Stadt Elmshorn als Ziele für den Stadtumbau beschlossen.

Das rund 25 ha umfassende Wettbewerbsgebiet im Süden der Innenstadt ist Teil eines Areals, für das das ISEK einen besonderen Handlungsbedarf ermittelt hat. Der Realisierungsteil des Planungsraums (ca. 18,5 ha) entspricht der Fläche des im Juni 2008 festgesetzten Sanierungsgebietes „Krückau-Vormstegen“, das sich aus den Teilbereichen Quartier Vormstegen, Buttermarkt und Krückau/Nord- und Südufer, Deichstraße, Wedenkamp zusammensetzt und das zurzeit einen grundlegenden, durch das Brachfallen der ehemals stadtbildprägenden gewerblich genutzten Bereiche ausgelösten Transformationsprozess erfährt. Der Ideenteil des Wettbewerbes (ca. 6,5 ha) umfasst angrenzende Flächen im Norden und im Süden bzw. im Südwesten des Quartiers Vormstegen (siehe Abb. 7).

Auf Grund seiner Größe und seiner zentralen Lage im Stadtgefüge fällt dem Wettbewerbsgebiet für die weitere gesamtstädtische Entwicklung Elmshorns eine besondere Bedeutung zu. Ein räumlich und zeitlich strukturiertes Vorgehen ist erforderlich, um der Gefahr einer ungeordneten Entwicklung des Quartiers nachhaltig vorzubeugen. Gegenstand des Wettbewerbes ist deshalb die Erarbeitung eines stufenweise realisierbaren städtebaulichen Gestaltungs- und Nutzungskonzeptes, das der anschließenden Schaffung neuen Planrechts zugrunde gelegt werden kann. Das definierte Areal soll zu einem vitalen, gemischt genutzten Stadtquartier entwickelt werden, das neue, moderne stadträumliche Strukturen mit den Zeugnissen der ortstypischen Industriekultur verbindet. Neben einer grundsätzlichen qualitativen Aufwertung des Gebietes gilt es, städtische Räume bzw. Raum- und Gebäudekanten neu zu ordnen, punktuell Gebäude und Nutzungen zu ergänzen sowie geeignete Parzellierungen herzustellen. Konzeptionelle Überlegungen zur künftigen Entwicklung der hochwertigen Uferzonen der Krückau, zu funktionalen wie attraktiven Wegeverbindungen und zur Überplanung von Frei- und Verkehrsflächen sowie Ideen für ein Oberflächen- und Lichtkonzept sollen den Entwurfsvorschlag ergänzen.

Abb. 1 | Blick auf das Kibek-Hochhaus (Seite 1, Deckblatt)

Abb. 2 | Lage des Wettbewerbsgebietes in der Stadt



Peter Källn

Peter

Ladiln

lln



2 STADT ELMSHORN

2.1 Stadtgeschichte

Erstmals wurde „Elmeshorne“ urkundlich im Jahr 1141 erwähnt. Zur Mitte des 19. Jahrhunderts erfuhr die Stadt einen wirtschaftlichen Aufschwung, der sich zunächst im vom dänischen König Friedrich VI. geförderten Wal- und Robbenfang begründete. Seehandel, Schiffbau und somit einhergehend der Krückau-Hafen gewannen zunehmend an Bedeutung. In dieser Zeit wurde der Ort auch als „dat lütje Hamborg“ bezeichnet.

Die 1844 eröffnete und über Elmshorn geführte Eisenbahnstrecke Altona-Kiel begünstigte diese Entwicklung weiterhin. Bis ins 20. Jahrhundert wurde die Stadt zudem von der Lederindustrie geprägt. Unter anderem durch die Industrialisierung begünstigt, wies Elmshorn schon früh stadträumliche Strukturen auf, erhielt jedoch erst im April 1870 das Stadtrecht.

Im Zusammenhang mit der industriellen Revolution erlebte die Stadt ein rasantes Bevölkerungswachstum. Zwar ist dies unter anderem auch auf mehrere Eingemeindungen zurückzuführen, dennoch wuchs die flächenhafte Ausdehnung nicht entsprechend der Bevölkerungszunahme. Während 1875 nur etwa 7.000 Menschen in Elmshorn lebten, registrierte die Stadt im Jahr 1900 bereits 13.640 Einwohner.

Auf Grund der Bedeutung als Eisenbahnknoten- und Industrieschwerpunkt wurde Elmshorn im Zweiten Weltkrieg zum Primärziel der Luftwaffe der Alliierten. Zusätzlich fielen hier auch Bomben, die nicht über Hamburg abgeworfen werden konnten. Durch einen britischen Bombenangriff am 3. August 1943 wurden 62 Menschen getötet und 150 weitere verletzt. Darüber hinaus wurden 220 Gebäude schwer beschädigt und weitere 250 zerstört.

Der letzte Angriff erfolgte am 26. April 1945 im Zusammenhang mit dem Vorstoß der britischen Landstreitkräfte nach Schleswig-Holstein und forderte 92 Tote. Zerstörungen im Stadtbild beschränkten sich auf das Gebiet Langelohne und Köllner Chaussee.

Durch weitere Eingemeindungen nach dem Zweiten Weltkrieg und vor allem in der Folge der Zuwanderung einer großen Anzahl von Kriegsflüchtlings und Vertriebenen aus den östlichen Gebieten Deutschlands wurden 1949 mehr als 32.400 Einwohner gezählt.

Das Hamburger Achsenmodell und damit die Begrifflichkeit „Achsenendpunkt Elmshorn“ nahm in den 1960er Jahren starken Einfluss auf die Weiterentwicklung der Stadt. Das Leitbild des Achsenendpunktes wurde zum positiven Leitbild für ein gleichmäßiges Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum (siehe Punkt 3.6).

1963 wurde der jahrzehntelang unbebaute Holstenplatz mit dem Neubau des Elmshorner Bahnhofs und mehreren Wohn- und Geschäftshäusern umgestaltet. Generell vom Zeitgeist der Nachkriegsmoderne geprägt, entstand so westlich des neuen Bahnhofs ein kleineres Einzelhandelszentrum, das den damaligen Gedanken einer Innenstadtverlagerung in Richtung Osten widerspiegelte.

Bereits zum Ende der 1970er Jahre wurde mit der Bau des City Centers (1976) und einem großem Kaufhaus dieser Entwicklung entgegengesteuert und das Geschäftsleben in der historischen Innenstadt um die Nikolaikirche wieder gestärkt. Hierfür wurden unter anderem in den Jahren von 1975 bis 1977 erhebliche Teile des historischen Stadtkerns abgerissen.

Im Rahmen neuer Verkehrskonzepte (Generalverkehrsplan von 1964/65) erfuhr die Stadt nach den Gesichtspunkten des motorisierten Individualverkehrs eine Neustrukturierung. Aus verkehrsplanerischer Sicht konnte die Barriere der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bahntrasse mit der Ost-West Brücke und der Unterquerung Hamburger Straße überwunden werden.

Eine weitere Grenze im Stadtgefüge stellte die Krückau dar. Hierzu war geplant, den Autoverkehr in einem Ring um die Innenstadt zu führen. Das bis heute letzte Teilstück wurde 1990 fertig gestellt. Ein erstes innerstädtisches Ringsystem wird zukünftig mit der Hafenspange entstehen können (siehe Punkt 3.3).

Die aktuellen Planungen zum städtischen Straßennetz lassen aber darauf schließen, dass die Umsetzungen gemäß dem Generalplan der heutigen Verkehrssituation nicht mehr gerecht werden und dementsprechend weitere Maßnahmen greifen müssen (siehe Anlage 10 Hafenspange).

2.2 Regionaler Kontext

2.2.1 Elmshorn heute

Elmshorn ist eine Mittelstadt im Süden Schleswig-Holsteins. Rund 30 km nordwestlich der Freien und Hansestadt Hamburg gelegen, ist sie mit 48.799 Einwohnerinnen und Einwohnern (31.08.2008) und einer Fläche von 21,36 km² die größte Stadt des Landkreises Pinneberg und die sechstgrößte des Bundeslandes. Als leistungsfähiges Mittelzentrum in der Metropolregion Hamburg übernimmt die Stadt für etwa 120.000 Menschen eine Versorgungsfunktion insbesondere für Dienstleistungen im schulischen, kulturellen, medizinischen und privaten Bereich. Laut jüngsten Statistiken nutzen täglich etwa 11.000 Personen den Elmshorner Bahnhof. Gemessen an den Pendlerzahlen ist der Bahnhof nach Kiel und Lübeck der drittgrößte im Bundesland.

Stadtstruktur

Die vier übergeordneten Stadtbereiche Kaltenweide, Langeloh/Hainholz, Klostersande/Lieth und Mitte/Flamweg, die wiederum in einzelne Ortsteile geteilt sind, gliedern Elmshorn. Das Stadtbild insgesamt ist heterogen und von unterschiedlichsten Strukturen geprägt. Insbesondere die sich fortsetzende Funktionstrennung von Wohnen, Arbeiten und Einkaufen sowie das Wegfallen einzelner Nutzungen haben das historische Stadtbild überformt und zu städtebaulichen Brüchen, Perforationen, untergenutzten Bereichen, Strukturen und Brachen geführt.

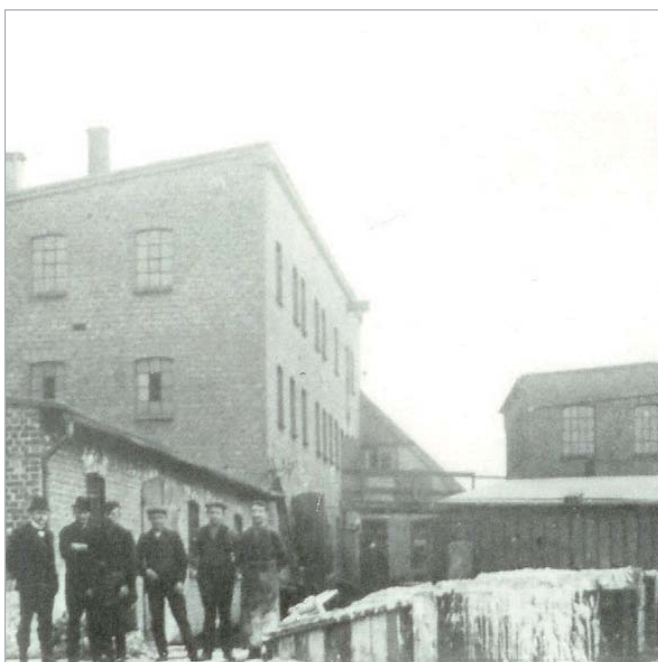


Abb. 4 | Die ehemalige Gerberei Huck an der Reichenstraße

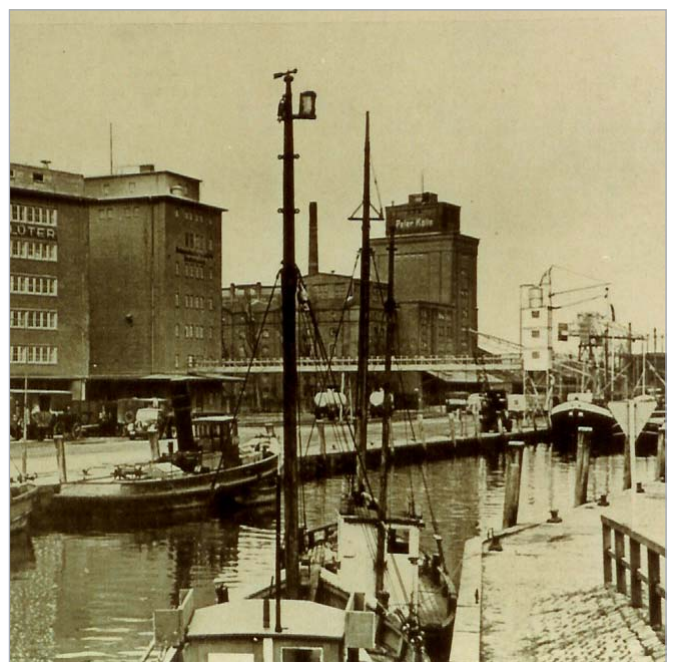


Abb. 5 | Der Elmshorner Hafen in den 1960er Jahren

Elmshorn entwickelt sich um den dicht besiedelten Kernbereich der Innenstadt, der Standort des wesentlichen Einzelhandels, zentraler Einrichtungen und Dienstleistungen ist. Die hier überwiegend kleinteilige Stadt- und Ladenstruktur bietet eine Aufenthalts- und Nutzungsqualität, die als grundsätzliche Stärke der Stadt zu nennen ist. Entlang der Hamburger Straße, nahe der A 23, bildet sich zudem ein Gewerbe- und Einzelhandelszentrum von überregionaler Bedeutung.

Die in West-Ost-Richtung als Nebenfluss der Elbe durch den Stadtkern fließende Krückau, die bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts von Seeschiffen befahren wurde und von großer wirtschaftlicher Bedeutung für Elmshorn war, sowie die von Nord nach Süd verlaufende Eisenbahnlinie teilen die Stadt jeweils in einen nördlichen und südlichen bzw. einen östlichen und westlichen Bereich und entfalten eine partiell deutliche Barrierenwirkung. Gleichzeitig wird das große stadträumliche Potenzial der Krückau, die eher als Kanal denn als Fluss an der Rückseite der Gebäude der Einkaufsstraße geführt wird, zurzeit nicht genutzt (siehe Abb. 10 und Punkt 3.2).

Insbesondere im äußeren Bereich ist das Stadtgefüge durch überdimensionierte Straßen gekennzeichnet. Gleichzeitig werden die Innenstadt und Bereiche Elmshorns, die für den Aufenthalt bestimmt sind, durch einen hohen Durchgangsverkehr belastet. Teilweise unklare Verkehrsführungen und ein zurzeit in manchen Bereichen unübersichtliches Verkehrsnetz für Fußgänger und Fahrradfahrer erschweren die Situation (siehe Punkt 3.3).

Bevölkerungsstruktur

In Elmshorn leben heute (31.08.2008) 48.799 Menschen. Die Einwohnerdynamik und -struktur der Gesamtstadt ist wesentlich durch folgende Aspekte gekennzeichnet:

- Die Einwohnerzahl Elmshorns ist seit 1999 (45.331) um ca. 7,6 % gestiegen.
- Der Ausländeranteil liegt bei 9,3 % (4.216), wobei er seit 1999 (4.085) um 3,2 % angestiegen ist. Die größte Gruppe der ausländischen Mitbewohnerinnen und -bewohner stammt aus der Türkei, gefolgt von Osteuropäern und Angehörigen der GUS-Staaten.
- Mit einem Anteil von 16 % an der Bevölkerung sind Kinder und Jugendliche im Alter von 0 bis 15 Jahren vertreten. Der Bevölkerungsanteil der über 65-jährigen liegt bei 18 %.
- Im August 2008 lag die Arbeitslosenquote im „Agenturbezirk Elmshorn“, also im Stadtgebiet und den umliegenden Gemeinden, bei 7,1 % (August 2008). Eine isolierte Betrachtung des Stadtgebietes ist nicht möglich. Es ist jedoch zu vermuten, dass die Quote hier etwas höher ist.
- Laut Wohnraumversorgungskonzept konnte die Stadt Elmshorn im Juni 2003 insgesamt ein positives Pendlersaldo von 540 Personen verzeichnen. Dieses lässt sich vorwiegend auf die höheren Einpendlerzahlen aus den Umlandgemeinden Klein Nordende, Kölln-Reisiek und Klein Offenseth-Sparrieshoop sowie aus den Städten Horst, Barmstedt und Glückstadt zurückführen. Die meisten Einpendler (1.021) hatten ihren Wohnsitz in Hamburg, doch fuhren auch 3.719 Elmshorner zum Arbeiten in die Hansestadt.

Im Ausblick geht die jüngste koordinierte Bevölkerungsvorausschätzung der Länder und des Bundes in der nordwestlichen Metropolregion Hamburg von einem deutlich abgeschwächten Wachstum aus. Für Elmshorn liegt eine Vorausschätzung vor, nach der bis etwa 2012 ein leichtes Wachstum von etwa 1% möglich ist. Laut dieser Studie ist jedoch spätestens ab 2015 mit einem einsetzenden Einwohnerrückgang zu rechnen.

Gemessen am Referenzniveau der alten Bundesländer (= 100) lag die konsumrelevante Pro-Kopf-Kaufkraft in Elmshorn bei einem Index von 99,9 (2001), das Umland der Stadt war mit Indices von durchschnittlich bis zu 105,7 zu dieser Zeit jedoch bereits spürbar kaufkräftiger. Seither hat sich diese Schere weiter geöffnet: Der Kaufkraftindex in Elmshorn ist im Jahr 2005 auf 98,7 zurückgegangen, während er im Umland auf 104,5 bis 107,0 weiter angestiegen ist.

Diese Entwicklung kann als Indiz dafür gelten, dass sich der Zuzug in Elmshorn auf vergleichsweise einkommensschwächere Schichten stützt und die Suburbanisierung Hamburgs, bezogen auf Bauwillige, stärker dem Elmshorner Umland zu Gute kommt.

Soziale Infrastruktur

Elmshorn kann auf ein großes und breit gefächertes Angebot in den Bereichen Familie, Soziales und Gesundheitsinfrastruktur verweisen, das seiner Funktion als Mittelzentrum im Einflussgebiet der Metropole Hamburg entspricht und teilweise über die Pflichtleistungen hinausgeht.

Insbesondere die sich in den kommenden Jahrzehnten deutlich wandelnde demographische Situation wird die Stadt jedoch vor große Herausforderungen stellen, um eine positive Steuerung von Angebot und Nachfrage sowie den Erhalt bzw. die Verbesserung von Umfang und Qualität zu ermöglichen.

Gemeinsam mit Angeboten der Stadt Elmshorn und des Kreises Pinneberg bieten Verbände, Kirchen und private Träger ein umfangreiches Aktivitäts- und Beratungsspektrum für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen und Lebenslagen an.

Der Bereich der Seniorenbetreuung und Sozialberatung wird vor allem von der Arbeiterwohlfahrt Landesverband Schleswig-Holstein e.V. (AWO) und dem Deutschen Roten Kreuz (DRK) getragen. Das DRK betreibt eine Seniorentagesstätte in der Innenstadt (CCE), die AWO unterhält zwei Altentagesstätten im Stadtteil Klostersande und am Holzweg.

Insgesamt befinden sich sechs Senioren- und Pflegeheime in Elmshorn, die derzeit über ca. 800 Betreuungsplätze verfügen.

Elmshorn verfügt über 21 Kindertagesstätten, die von verschiedenen Trägern (AWO, DRK, Kirchen, Private etc.) aber nicht von Seiten der Stadt betrieben werden.

Auf Grundlage derzeitiger Prognosen wurde festgestellt, dass die Stadt bis 2013 ein Defizit von ca. 230 Krippenplätzen aufweist. Neue Betreuungsplätze (etwa 70) können zum einen durch die Umstrukturierung bestehender Einrichtungen geschaffen werden. Zum anderen ist vorgesehen, etwa 160 Plätze vor allem in Stadtgebieten ohne Krippenversorgung durch neue Kinder- und Familiengruppen entstehen zu lassen.

Das Klinikum Elmshorn ist mit etwa 450 Betten im Verbund der Kliniken im Kreis Pinneberg als Standort gesichert. Angeschlossen ist die Zentralapotheke für alle drei Pinneberger Kreiskrankenhäuser. Das stationäre therapeutische Angebot des Klinikums Elmshorn wird durch das Alten- und Pflegeheim „Haus Elbmarsch“ und das Johannis Hospiz ergänzt, die dem Klinikum angegliedert sind.

In oder nahe der Innenstadt sind die meisten der 110 Allgemeinmediziner, Fach- und Zahnärzte angesiedelt.

Sonstige therapeutische Dienstleister, wie beispielsweise Heilpraktiker, Krankengymnasten und Psychologen, sind in Elmshorn ebenso in größerer Zahl vorhanden. Wie auch die Apotheken sind sie bis auf wenige Standorte in Nahversorgungszentren und Wohnsiedlungen in und nahe der Innenstadt angesiedelt.

Freizeit und Kultur

Die Elmshorner Infrastruktur in den Bereichen Freizeit, Sport und Kultur ist sehr gut ausgebaut und entspricht vollständig der Liste von Einrichtungen, die laut Raumordnungsplan Schleswig-Holstein (LROPI) in der Regel in einem Mittelzentrum vorhanden sein sollten.

Unter anderem ist der Elmshorner Männer-Turnverein von 1860 e.V. in der Stadt angesiedelt. Mit 4.666 Mitgliedern ist der EMTV der zweitgrößte Sportverein in Schleswig-Holstein.

In der Innenstadt verfügt Elmshorn über zwei stadtgeschichtlich ausgerichtete Museen. Das Industriemuseum zeigt seit 1991 in einer Dauerausstellung die Geschichte von Arbeit und Alltag in der

Industriezeit. Zusätzlich bietet es Sonderausstellungen und -veranstaltungen an und betreibt das

„Konrad-Struve-Haus der Ortsgeschichte“ mit zum Beispiel geologischen Funden aus der Liether Kalkgrube sowie den jüdischen Friedhof in der Feldstraße.

Das Stadtarchiv verwahrt überwiegend Dokumente aus dem 20. Jahrhundert, die sich auf die Geschichte Elmshorns beziehen.

Die Stadt bietet des Weiteren verschiedene kulturelle Einrichtungen, wie das Stadttheater mit 436 Plätzen und mehr als 120 Veranstaltungen pro Jahr, die kleinere Dittchenbühne mit einem eigenen Ensemble für ostdeutsches Kulturgut und das Haus 13, in dem vorwiegend Kleinkunst aufgeführt wird. Die Volkshochschule, die Musik- und Waldorfschule, Kirchen und das Industriemuseum werden ebenfalls für Theater- und Musikveranstaltungen genutzt. Größere Veranstaltungen wie zum Beispiel Konzerte, die im Rahmen des „Schleswig-Holstein-Musik-Festivals“ (SHMF) stattfinden, werden in der Reithalle in der Westerstraße aufgeführt.

Bildungseinrichtungen

In Elmshorn besteht ein sehr breites Angebot an allgemein-, berufs- und weiterbildenden Institutionen. Hier finden sich über die für ein Mittelzentrum erforderlichen Einrichtungen hinaus solche, die im LROPI in der Regel Oberzentren zugeordnet sind, hier zum Beispiel ein schulisches Berufsbildungszentrum als Teil der Berufsschule. Neben den staatlichen Schulen verfügt Elmshorn über eine Waldorfschule und die ebenfalls privat geführte Leibniz Schule.

Mit der 1992 gegründeten Nordakademie, einer privaten und von der Wirtschaft getragenen Fachhochschule, die Studium und praktische Ausbildung direkt miteinander verbindet, verfügt Elmshorn zusätzlich über eine Lehr- und Forschungsinstitution, die in bundesweiten Rankings regelmäßig Spitzenplätze erreicht.

Wirtschaftsstandort

Als gewachsener, traditionsreicher Industrie- und Gewerbestandort zeichnet sich Elmshorn insbesondere in den letzten Jahren durch eine starke Dynamik aus. Die sehr gute Verkehrsanbindung und die Nähe zur Metropole Hamburg, eine gute und flexible Gewerbeflächenausstattung, ein großes Angebot an qualifiziertem Arbeitskräftepotenzial aus der Stadt und ihrem Umfeld sowie eine stabile mittelständische Wirtschaftsstruktur mit starken heimischen Familienbetrieben zählen zu den positiven Standortfaktoren. Neben nationalen und internationalen Unternehmen unterschiedlicher Branchen (zum Beispiel das bekannte Telekommunikationsunternehmen TALKLINE, die deutsche Niederlassung der Autoliv GmbH, ein international agierender Hersteller von Pkw-Sicherheitssystemen mit rund 1.250 Mitarbeitern und Teppich Kibek, Deutschlands größtem Teppichimporteur mit einer Verkaufsfläche von 20.000 qm in Elmshorn) ist die Stadt insbesondere Standort der Lebensmittelindustrie. Wesentlich sind hier das Familienunternehmen Peter Kölln, traditionsreicher Hersteller von Haferflocken und Müsli (rund 300 Mitarbeiter), der Wurstwarenproduzent Döllinghareico (ebenfalls rund 300 Mitarbeiter), die Hefe- und Spirituosenfabrik Gebr. Asmussen, Kraft Foods als Betreiber einer Kaffeerösterei sowie die Wiebold-Confiserie zu nennen, die in Elmshorn Pralinen für Lebensmittelfilialisten in ganz Europa erzeugen.

Mit einem Dutzend Firmen und insgesamt mehr als 520 Mitarbeitern ist hier auch die Finanzholding Avantaxx zu nennen, hinter der die Schaffhausen Communication Group steht. Sie wurde 1978 gegründet und hat neben ihrem Elmshorner Standort zwei weitere in Hamburg und Gremmelin. Die Fachzeitschrift „Horizont“ führte die Schaffhausen-Gruppe im Jahr 2006 auf Rang sechs der größten inhabergeführten Kommunikationsagenturen Deutschlands.

2.2.2 Zukünftige Stadtentwicklung

Stadtumbau West

Seit längerem sind Bevölkerungsrückgang, demographische Überalterung und damit einhergehende Auswirkungen auf wesentliche gesellschaftliche Bereiche nicht mehr nur Themen der neuen Bundesländer. Während ein akuter Handlungsdruck in Ostdeutschland bereits seit 2000 Sofortmaßnahmen

in der Stadtentwicklung erforderte, zeichnete sich die Entwicklung in den westlichen Kommunen und Städten gemäßiger ab. Ein grundlegendes planerisches Umdenken ist dennoch auch hier seit einigen Jahren notwendig.

Die alten Bundesländer erleben im Unterschied zu den neuen Ländern die Folgen des demographischen und wirtschaftsstrukturellen Wandels nicht in einem „plötzlichen Prozess“. So ist es hier möglich, ökonomische Zielsetzungen sowie mittel- und langfristige Planungen in den Bereichen Wohnungswirtschaft, Industrie, Handel, Gewerbe und lokaler Politik den veränderten Rahmenbedingungen anzupassen.

Um neue Leitbilder für die zukünftige Stadtentwicklung westdeutscher Kommunen zu finden und Orte mit besonders schwierigen Ausgangslagen zu unterstützen, entstand im Jahr 2002 das Forschungsfeld Stadtumbau West. Dieses stellt einen Teil des Forschungsprogramms Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) des Bundesministeriums für Bau, Verkehr und Wohnen dar.

In 16 Pilotstädten, zum Beispiel in Bremen, Essen und Hamburg-Wilhelmsburg, wurden bis 2007 im Hinblick auf einen ressourcenbewussten Umbau praktische Erfahrungen mit rückläufigen Entwicklungen und Kapazitätsanpassungen gesammelt. Das Ziel war die Klärung, welche städtebaulichen Aufgaben sich für Gemeinden mit sinkenden Einwohnerzahlen, überdurchschnittlichen Wohnungsleerständen, hoher Arbeitslosigkeit und wirtschaftlichen Strukturschwächen ergeben. Zudem sollte ermittelt werden, ob die vorhandenen städtebaulichen Instrumente und die Städtebauförderung diesen Herausforderungen entsprechen. Bis Mitte 2008 wurden die Ergebnisse und Erfahrungen des Forschungsfeldes in einer Bilanzierung dokumentiert und ausgewertet.

Das Regelprogramm „Stadtumbau West“ begann als Städtebauförderprogramm im Jahr 2004 und konnte bis 2007 insgesamt 280 Kommunen aufnehmen. Die Städte und Gemeinden erhalten so die Möglichkeit, sich frühzeitig auf die erforderlichen Anpassungs- und Umbauprozesse vorzubereiten.

Eine Kernaufgabe des Förderprogramms bildet auf der Basis fortschreibbarer, integrierter städtebaulicher Entwicklungskonzepte die Herstellung nachhaltiger Stadtstrukturen. In diesem Rahmen sind vor allem die Anpassung des Bestandes, die Aufwertung und zukunftsorientierte Gestaltung der Städte unter besonderer Berücksichtigung verbesserter Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die Stärkung der Innenstädte von Bedeutung.

ISEK

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Elmshorn definiert städtische Areale, für deren zukünftige Entwicklung ein besonders hoher Handlungs- und Investitionsbedarf besteht. Am 12.07.2007 hat das Stadtverordneten-Kollegium der Stadt Elmshorn das ISEK als eine mittelfristig verbindliche Grundlage für eine nachhaltige Stadtentwicklung und den Stadtumbau in Elmshorn einstimmig beschlossen.

Für die Entwicklung von Leitbildern, Zielen und Strategien wurden unter Berücksichtigung spezieller Faktoren, zum Beispiel der Veränderung der Alters- und Bevölkerungsstruktur (für Elmshorn sind ab etwa 2015 sinkende Einwohnerzahlen prognostiziert) sowie der Arbeits- und Wirtschaftsstruktur folgende Bereiche untersucht (siehe Anlage 11 ISEK):

- Stadtbild und Städtebau
- Wohnen, Gesundheit und Soziales
- Einzelhandel, Dienstleistung und Gewerbe
- Freizeit, Sport, Kultur und Bildung
- Verkehr, Infrastruktur und Umwelt
- Image und Position in der Metropolregion

Insgesamt enthält das ISEK eine umfassende Zielkonzeption mit teilweise konkreten Umsetzungsmaßnahmen zur Sicherung und Verbesserung des Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsstandortes Elmshorn als wichtiges regionales Zentrum innerhalb der Metropolregion Hamburg. Zusammen mit Experten für Regional- und Stadtplanung sowie für Einzelhandelsentwicklung und unter Einbeziehung verschiedener Akteure aus den Bereichen Kultur, Bildung, Sozialwesen, Wirtschaft und Politik erarbeitete die Stadt das ISEK bis zum Jahr 2006. Mehrere öffentliche Veranstaltungen ermöglichten zudem eine breite Bürgerbe-

teilung. Die Elmshorner und hier im Besonderen die von den Planungen betroffenen Bürgerinnen und Bürger sowie an den Planungen interessierte Personen konnten sich über die aktuellen Arbeitsstände und -phasen informieren und zudem ihre Meinungen einbringen.

Die durch das ISEK formulierten Umbauziele und -maßnahmen werden den einzelnen Stadtumbaugebieten entsprechend gegliedert. Für das vorliegende Wettbewerbsverfahren sind die Teilräume

- Nordufer, Deichstraße, Wedenkamp
- Kölln-Werke
- Buttermarkt
- Vormstegen

aus dem Bereich 1 „Erweitere Innenstadt“ maßgeblich.

Die Bedeutung des Bereiches Krückau und des Quartiers Vormstegen, für die die funktionalen und städtebaulichen Missstände offensichtlich sind, ist für die gesamtstädtische Entwicklung immens. Daher sehen die im Rahmen des ISEK formulierten Vorüberlegungen eine umfassende Neuordnung vor, die eine Erweiterung der Infrastruktur, die umfassende Umgestaltung des öffentlichen Raumes sowie die Neuanlage von Grünflächen vorsieht.

Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Elmshorn am 28.09.2006 die Einleitung der Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB beschlossen. Zentrales Ziel dieser Untersuchungen war zu klären, inwieweit die Voraussetzungen und die Notwendigkeit zur Festlegung eines Sanierungsgebietes bestehen.

Die Stadt Elmshorn ist der Empfehlung aus den Vorbereitenden Untersuchungen gefolgt und hat gemäß § 142 BauGB eine Sanierungssatzung für das Gebiet „Krückau-Vormstegen“ erlassen. Diese ist am 13.07.2008 in Kraft getreten. (siehe Anlage 12 Sanierungssatzung) Die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 – 156 BauGB finden Anwendung.

Für dieses Gebiet soll der hier in Rede stehende städtebauliche Wettbewerb ein umsetzungsorientiertes Leitbild schaffen, das direkt im Anschluss in Form eines Rahmenplans realisiert und beschlossen werden soll. Damit werden schließlich die Ziele und Zwecke der Sanierungssatzung konkretisiert und ein entscheidender planerischer Bezugsrahmen der zukünftigen Stadtentwicklung verbindlich formuliert.

Darüber hinaus erfolgte auch noch die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Bahnhof-Bahnhofsumfeld“.



3 DARSTELLUNG DES PLANUNGSRAUMES

3.1 Lage des Wettbewerbsgebietes/Einordnung in den stadträumlichen Kontext

Das aus einem Realisierungs- und einem Ideenteil zusammengesetzte Wettbewerbsgebiet im zentralen Bereich Elmshorns schließt südlich an die Innenstadt an. Die Innenstadt Elmshorns zeichnet sich durch einen historischen Kern, der sich um die für das Stadtbild bedeutende St.-Nikolai-Kirche entwickelt (siehe Abb. 6), und eine überwiegend zweigeschossige Blockrandbebauung mit einer eher kleinteiligen Stadt- und Ladenstruktur aus.

Der Realisierungsteil des Planungsraumes entspricht im Wesentlichen den Flächen des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes „Krückau-Vormstegen“, das aus mehreren Teilbereichen besteht: das Areal Krückau/Nord- und Südufer, Wedenkamp, Deichstraße, das östlich anschließende Gebiet des Buttermarktes sowie das hier südlich angrenzende Quartier Vormstegen.

Der Ideenteil umfasst ein Areal nördlich des Realisierungsraumes und beinhaltet hier die Flächen der südlichen Königstraße. Den zweiten Bereich des Ideenteils bildet im Süden bzw. im Südosten des Realisierungsraumes das Gebiet der Kölln-Werke gemeinsam mit einigen Wohnhäusern an der Westerstraße. Diese Flächen dienen in struktureller wie gestalterischer Hinsicht der Verknüpfung des neuen Stadtquartiers Krückau-Vormstegen mit den angrenzenden Stadtbereichen (siehe Abb. 7).

Das Wettbewerbsgebiet umfasst eine Fläche von rund 25 ha, hiervon entfallen ca. 18,5 ha auf den Realisierungs- und ca. 6,5 ha auf den Ideenteil. Der Planungsraum befindet sich inmitten eines Areals, für das das ISEK einen herausragenden Handlungsbedarf festgestellt hat und für das die Stadt Elmshorn folglich weitergehende Untersuchungen zur Ermittlung wesentlicher Rahmenbedingungen sowie struktureller Potenziale und Mängel in Angriff genommen hat (siehe Anlage 11 ISEK).

Im Norden wird das Wettbewerbsgebiet ab der Deichstraße von den Straßen Wedenkamp, Damm und Königstraße begrenzt. Durch diesen Verlauf wird bis zur Kreuzung der König- und der Berliner Straße ein Teil der Elmshorner Innenstadt in das Wettbewerbsgebiet integriert. In der Berliner Straße setzt sich die Abgrenzung bis zum Krückauufer in Richtung Süden fort und erstreckt sich anschließend entlang des Ufers bis hin zum Bereich der Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG.

Durch den Verlauf der Bahnlinie wird das Areal im Osten gefasst. Jenseits dieser Trasse schließt der Steindamm-Park an, der auf einer Größe von etwa 11 ha eine große Wasserfläche und eine Festwiese bereithält. Insbesondere entlang der nördlich verlaufenden Krückau, die wie die Bahntrasse eine deutliche Zäsur für die Erreichbarkeit des Parkes aus Richtung City darstellt, sowie aus dem Quartier Vormstegen fehlen Wegeverbindungen in das bedeutendste innerstädtische Erholungsgebiet Elmshorns.

Im Süden endet das Plangebiet mit der Reichen- und der Westerstraße, die gleichzeitig einen Abschnitt der Bundesstraße B 431 darstellen. An der Einmündung der Hafestraße in die Westerstraße beginnend, verläuft die westliche Abgrenzung des Areals über die Krückau hinweg zu deren Nordufer. Das übrige westliche Teilgebiet wird vom Nordufer und von der Deichstraße gefasst, die im Norden schließlich wieder auf den Wedenkamp führt.

Der nordöstlich des Wettbewerbsgebietes befindliche Bahnhof mit ZOB weist vielfältige Mängel hinsichtlich seiner (städte-)baulichen Struktur, seiner Gestaltung sowie seiner verkehrlichen Funktion auf und präsentiert ankommenden Einwohnern und Besuchern der Stadt kein angemessenes Entree. Dem Bahnhofsgebäude und dem Bahnhofsvorplatz mangelt es wie dem angrenzenden Gebäudebestand an Orientierungshilfen, Gestaltungselementen und qualitativen Nutzungen. Zudem ist die Funktionalität dieses wesentlichen stadträumlichen Bereiches in Bezug auf die Verkehrsführung für ÖPNV, MIV und Fußgänger/Fahrradfahrer eingeschränkt. Für den Bereich des Bahnhofes sowie seines Umfeldes wurde, wie bereits erwähnt, ebenfalls ein förmliches Sanierungsgebiet festgelegt (siehe Punkt 2.2 ISEK).

3.2 Vorhandene Bebauung, aktuelle Nutzungen und Eigentumsverhältnisse

3.2.1 Bau- und Nutzungsstruktur

Quartier Vormstegen (Realisierungsteil)

Das Plangebiet zeigt unterschiedlichste stadträumliche Strukturen: Das Mischgebiet Vormstegen, umschlossen von der Schauenburger Straße im Norden, der Berliner Straße im Osten, der Reichenstraße im Süden und der Straße Vormstegen im Westen, ist in erster Linie durch im Umbruch befindliche historische Strukturen und eine ehemals kleinteilige Bebauung gekennzeichnet. Hier sind insbesondere das zurzeit nicht genutzte Hochhaus (siehe Abb. 1) und die flächenintensiven, ehemaligen Lagerhallen von Teppich Kibek sowie der Kremer GmbH stadtbildprägend. Weitere brachliegende Flächen und leerstehende Gebäude befinden sich vor allem am nördlichen Ende der Straße Vormstegen und der Berliner Straße (siehe Abb. 7 und 22). Zudem befinden sich in Randlagen dieses Teilgebiets und an der Straße Vormstegen mehrere gründerzeitliche Wohnhäuser.

Buttermarkt (Realisierungsteil)

Der zwischen der Krückau und der Schauenburger Straße befindliche Buttermarkt übt in der Form eines

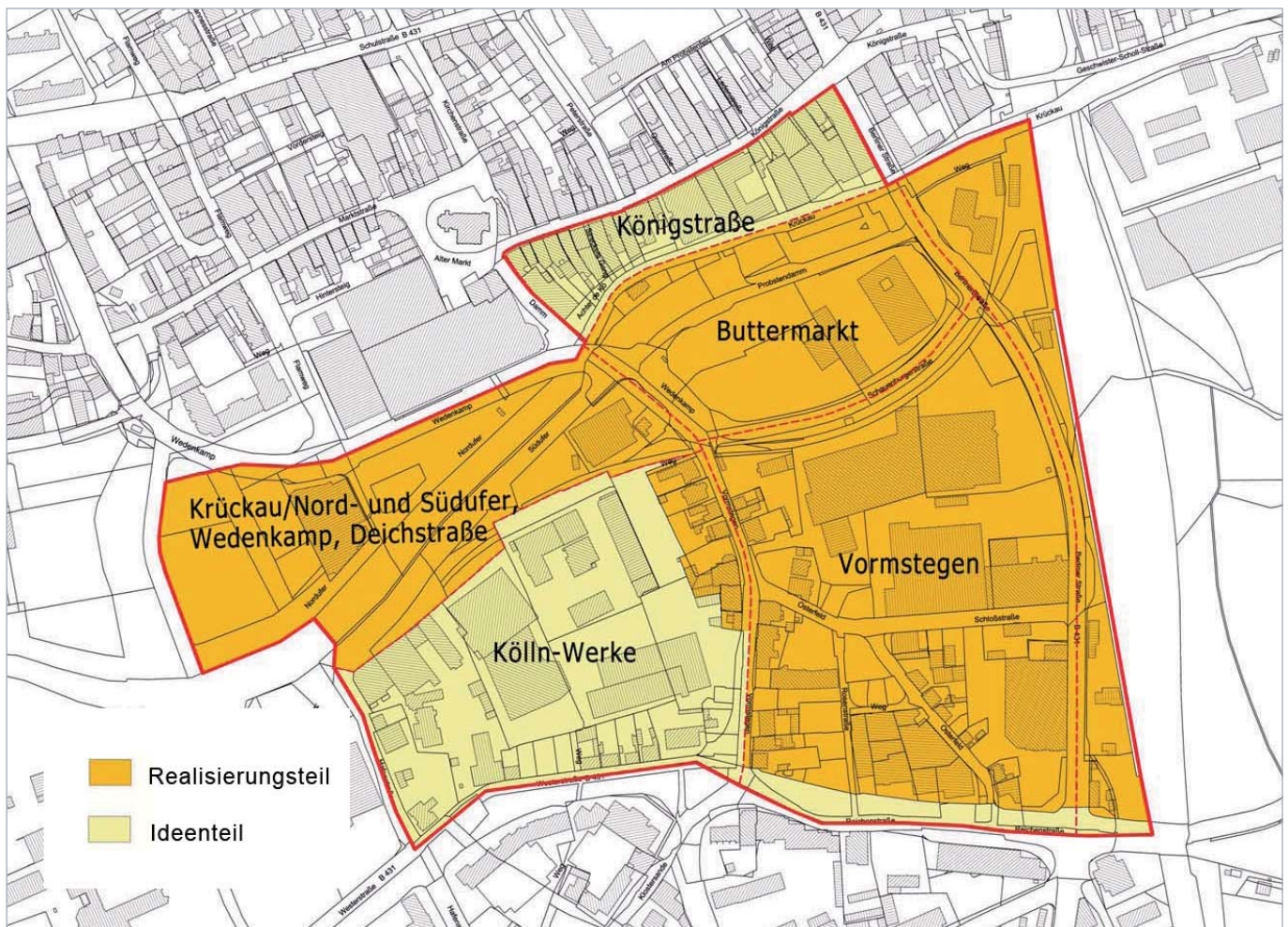


Abb. 7 | Aufteilung des Wettbewerbsgebietes in Realisierungs- und Ideenteil

viel genutzten Markt- und Parkplatzes eine zentrale Funktion für die gesamte Innenstadt aus (siehe Abb. 9). Gleichzeitig besteht in der fehlenden Öffnung von der Innenstadt zum Buttermarkt ein deutliches Defizit, das insbesondere in der an dieser Stelle bzw. an der Rückseite der Gebäude der Fußgängerzone unzugänglich geführten Krückau begründet liegt. Zwar führen einige kleine Brücken im Bereich des Weges Achter de Kö über den Fluss und weiter durch Passagen zur Königstraße, diese stellen aber keine offensichtliche Verbindung zur Innenstadt her und sind meist wenig attraktiv gestaltet (siehe Abb. 10). Auch fehlt in diesem Bereich eine Abgrenzung des Stadtzentrums im Süden um den Buttermarkt, der hier an die zurzeit brachliegenden Flächen des Quartiers Vormstegen stößt.

Das Kulturdenkmal Torhaus, das sich in einem grünen Uferaum am Probstendam zwischen der Krückau und dem Marktgelände befindet und die 1920 erbaute Markthalle auf dem Buttermarkt zeugen heute noch vom Standort ehemaliger Lederfabriken. Beide Gebäude wirken identifikationsstiftend für das Gelände und bilden für eine zukünftige Attraktivitätssteigerung ein hohes Potenzial (siehe Abb. 11).

Das teilweise leerstehende Postgebäude östlich des Buttermarktes stellt zurzeit eine optische Beeinträchtigung für dieses Teilgebiet dar. Aber in Hinblick auf die zukünftige Umstrukturierung weisen seine erheblichen Flächenreserven ein großes Potenzial für eine Stadtraumergänzung auf.

Krückau/Nord- und Südufer, Wedenkamp, Deichstraße (Realisierungsteil)

Nahe der Innenstadt und südlich des Wedenkamps gelegen, befindet sich der Hafen von Elmshorn, der seine industrielle Bedeutung in der Folge des wirtschaftlichen Umstrukturierungsprozesses, der Verlagerung des Gütertransports auf die Straße und nicht zuletzt einer starken Verschlickung der Krückau verloren hat. Heute wird er nur noch von Fischern und Sportseglern genutzt. Die hier angrenzenden (Frei-) Flächen sind wenig gestaltet und wirken nur eingeschränkt einladend. Ein großer Teil des Gebiets steht für Stellplätze, teilweise in Form von Parkpaletten zwischen Nord- bzw. Südufer und Wedenkamp, zur Verfügung (siehe Abb. 12 und 13). Östlich der Deichstraße befinden sich Grundstücke, die von einem Segel- und einem Fischereiverein genutzt werden. Ein Kfz-Handel und eine größere Brachfläche schließen das Wettbewerbsgebiet zur Deichstraße hin ab. In Richtung Westen befindet sich ein Fachmarktzentrum. Hier haben sich neben einem Baumarkt und einem Möbelgeschäft auch zwei Lebensmittelmärkte angesiedelt.

Königstraße (Ideenteil südliche Königstraße)

Von der Krückau bis zur Königstraße erstreckt sich ein kleinteilig strukturierter Bereich der Elmshorner Einkaufs- und Fußgängerzone. Hier sind neben der bedeutenden Kirche St. Nikolai und einigen stadtbildprägenden, in der Gründerzeit entstandenen Häusern (siehe Abb. 24) vorwiegend Gebäudestrukturen aus den 1960er bis 1970er Jahren zu finden. Zu beiden Seiten weist die Königstraße im Bereich des Erdgeschosses eine Nutzungsmischung aus Einzelhandel für Waren des mittel- und längerfristigen Bedarfs, Dienstleistung und Gastronomie auf. Neben einigen gewerblichen Flächen, zum Beispiel für Arztpraxen und Büros, befinden sich in den Obergeschossen auch Wohneinheiten.

Parallel zum südlichen Abschnitt der Königstraße verlaufen die Straße Achter de Kö und das nördliche Krückauufer. Sie bilden die Rückseite der Einkaufs- und Fußgängerzone, die hier verorteten Gebäude und Grundstücke erwecken den Eindruck von aneinander gereihten Hinterhöfen ohne jegliche Aufenthaltsqualität. Teilweise dient dieser Raum als Ladezone für die ansässigen Geschäfte und als Durchgang für Ortskundige.

Der Baublock wird rückwärtig etwa bis zur Hälfte durch die Straße Achter de Kö erschlossen. Stellenweise rückt die Bebauung bis an die befestigte Uferkante heran und bietet keine Möglichkeit, entlang des Nordufers zur Berliner Straße zu gelangen. Die Krückau ist hier als Fluss kaum wahrnehmbar (siehe Abb. 10 und 26).

Kölln-Werke (Ideenteil)

Südlich der Krückau liegen die traditionsreichen Kölln-Werke. Diese werden von der Straße Vormstegen, der Wester- und Hafenstraßen sowie dem Südufer der Krückau umschlossen. Das Werksgelände nimmt

nahezu den gesamten Baublock ein und nur an dessen Rändern entlang der Straße Vormstegen und der Westerstraße befinden sich einige Wohnhäuser (siehe Abb. 25). Die teilweise zur Zeit der Industrialisierung errichteten Gebäude der Peter Kölln KGaA bilden eine städtebaulich prägnante Situation und unterstützen die hafentypische Atmosphäre (siehe Abb. 3).

3.2.2 Eigentumsverhältnisse

Die Eigentümerstruktur im Plangebiet stellt sich ähnlich der Nutzungsstruktur dar. Private Grundstücke sind vorrangig mit größeren Flächen im südlichen Teil des Planungsraums und im Norden entlang der Königstraße in einer kleinteiligen Struktur vertreten.

Die historischen Parzellen entlang der Königstraße befinden sich im Privateigentum verschiedener Einzelpersonen. Gleiches gilt für die schmalen Grundstücke zwischen Westerstraße bzw. der Straße Vormstegen und den Kölln-Werken sowie für vereinzelte Flächen an der Berliner Straße, die vor allem mit Wohn- und Geschäftshäusern bebaut sind. Auch die Flächen östlich des Osterfelds befinden sich im privaten Eigentum.

Östlich des Buttermarktes liegt das Gelände der Deutschen Post AG, die hier eine Filiale und ein Verteilerzentrum unterhält. Die Gebäude stehen teilweise leer (siehe Abb. 23). Unter der Voraussetzung guter Erschließungsmöglichkeiten ist für das Unternehmen eine Verlagerung im näheren Umfeld denkbar.

Im Nordwesten zwischen Wedenkamp und Nordufer findet sich eine weitere private Fläche. Auf dieser wird gemeinsam mit einem außerhalb des Wettbewerbsgebietes gelegenen Gebäudekomplex am Wedenkamp eine zweigeschossige Parkpalette betrieben.

Das Gelände der Peter Kölln-Werke umfasst nahezu ein Sechstel des Wettbewerbsgebietes und stellt hier das größte zusammenhängende private Areal dar. Das Unternehmen plant keine Standortverlagerung.



Abb. 8 | Ungenutztes Grundstück in der Straße Vormstegen, im Hintergrund die ehemaligen Kremer-Hallen



Abb. 9 | Blick auf den Buttermarkt und die Markthalle

Kleinere und dennoch flächenintensive private Grundstücke befinden sich im Quartier Vormstegen. Südlich der Schauenburger Straße liegt das zurzeit brachgefallene Gebiet der hier früher ansässigen Kremer GmbH. Der Eigentümer/die Eigentümerin sieht vor, in diesem Bereich verschiedene Fachmärkte zu etablieren.

Im Osten bis zur Berliner Straße schließt sich die Fläche der Coop eG an, die dort einen Lebensmittelmarkt betreibt. Dieser soll entweder an diesem Standort mit ergänzendem Einzelhandel versehen oder verlagert werden.

Nördlich der Schloßstraße liegt die Zentrallagerhalle der Teppich Kibek GmbH auf einem in Familienbesitz befindlichen Grundstück. Ein weiteres Areal der Teppich Kibek GmbH erstreckt sich mit dem ungenutzten Kibek-Hochhaus, dessen Anbauten und dazugehörigen Pkw-Stellplätzen südlich im Quartier im Norden der Reichenstraße.

Zwischen dem Osterfeld und der Berliner Straße ist ein ähnlich großes Grundstück verortet, das ebenfalls im Privateigentum steht. Hier befinden sich zwei größere Bekleidungsfachmärkte sowie die gemeinnützige Gesellschaft Brücke SH.

Die städtischen Grundstücke im Wettbewerbsgebiet beziehen sich vornehmlich auf infrastrukturelle Flächen und Bereiche zwischen Wedenkamp und Krückau bzw. zwischen Schauenburger Straße und Krückau. Neben den öffentlichen Verkehrswegen zählen somit die Grünzone, die sich ausgehend vom Torhaus in Richtung Osten entwickelt, der Buttermarkt und nahezu der gesamte zum Wettbewerbsgebiet gehörende Hafbereich mit diversen Kfz-Stellplätzen zu den Liegenschaften der Stadt Elmshorn.

3.3 Verkehrsinfrastruktur

Motorisierter Individualverkehr (MIV), Verkehrsbelastung

Elmshorn ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt für das Land Schleswig-Holstein und die Metropolregion Hamburg. Das Wettbewerbsgebiet ist von Süden über die A 23 und im weiteren Verlauf über die B 431,



Abb. 10 | Blick auf die rückwärtig zur Königstraße verlaufende Krückau (in westliche Richtung)



Abb. 11 | Das Torhaus am Probstendamm

Wittenberger Straße, Hamburger Straße und Berliner Straße, sehr gut an das Fernstraßennetz angebunden. In Richtung Norden führen die Kleine Gärtnerstraße und die Friedensallee über die B 431 sowie die L 75 mit dem Straßenzug Kaltenweide/Offenau zur A 23.

Im Planungsraum befinden sich einige Hauptverkehrsstraßen, zum Beispiel Wedenkamp, Vormstegen und Wester-/Reichenstraße, die das Gebiet einerseits gut erschließen und an den übrigen Stadtkörper anbinden. Andererseits belasten sie das Areal mit einem hohen Anteil an Durchgangsverkehr und sind hinsichtlich der Verkehrsnachfrage stellenweise überdimensioniert.

Zusätzlich ist das innerstädtische Gebiet durch eine große Anzahl von Einbahnstraßen geprägt, hier sind zum Beispiel die Berliner Straße, die Schloßstraße und die Straße Vormstegen zu nennen. Auf Grund der Einbahnstraßenregelung und der Verzweigung der Straßen verteilen sich die Verkehrsströme auf mehrere Straßenzüge. Daraus folgt die relativ flächendeckende hohe Verkehrsbelastung im Wettbewerbsgebiet. Gleichermaßen führen die Einbahnstraßen zu erheblichen Umwegfahrten und erschweren die Orientierung.

Der Zustand des Verkehrsnetzes im Gebiet ist überwiegend als befriedigend einzustufen. Ausnahmen bilden mit einem erheblichen Sanierungsbedarf die internen Erschließungsstraßen im Quartier Vormstegen sowie das Nord- bzw. Südufer und deren Anbindung über die Deich- und Hafenstraße.

Die Bahntrasse im Osten des Planungsraums stellt im städtischen Gefüge und damit auch in Hinsicht auf die Verkehrswegeföhrung eine Barriere dar.

Westlich der Innenstadt und des Wettbewerbsgebietes wird seitens der Stadt Elmshorn im Dezember 2008 mit dem Bau der Hafenspange und einer gestalterisch aufwendigen Brücke begonnen. Bis zum Sommer 2012 wird somit eine weitere wichtige Krückau-Querung entstehen, auf die im Rahmen der Entwurfsplanung Bezug genommen werden muss. Diese zweispurige Hauptverkehrsstraße ist die zentrale Maßnahme des Stadtumbaus in Elmshorn, die die Grundbedingung für die Schaffung neuer Innenstadtqualitäten darstellt. Die Hafenspange soll zukünftig einen Großteil des Durchgangsverkehrs aufnehmen und die bisher hoch frequentierten Straßen entlasten. Erst diese Verlagerung des Verkehrs



Abb. 12 | Das Südufer aus nordöstlicher Richtung



Abb. 13 | Blick auf eine Parkpalette am Nordufer

wird die notwendigen Rückbau- und Aufwertungsmaßnahmen in den Bereichen Vormstegen und Nordufer der Krückau ermöglichen (siehe Anlage 10 Hafenspange und Abb. 14 - 17).

Der Hafenplatz, der westlich der Hafenspange entstehen soll, wird seinen täglichen Nutzern zukünftig Raum zum Flanieren, Erleben und Erholen bieten sowie für innerstädtische Veranstaltungen zur Verfügung stehen. In direkter Nachbarschaft soll zudem eine Steganlage für Kanus, Kajaks und andere Kleinboote errichtet werden.

Für die Straßenführung über die Krückau ist eine Klappbrücke mit einer Spannweite von 38 m vorgesehen, die aus einem beweglichen und einem festen Segment von jeweils 19 m besteht. Die Konstruktion ist von einer Pylone und Waagebalken bestimmt, die sich in die hafentypische Gestaltung einpassen.

Im Zuge dieser eintretenden Veränderungen ist es notwendig, die Verkehrsführung anschließender Straßen zu ändern.

Das ISEK schlägt unter anderem den Rückbau des Wedenkamps (ab Flamweg bis zur Krückaubrücke) zugunsten von Parkplätzen und den Verbleib einer Kommunaltrasse, den teilweisen Rückbau der Schauenburger Straße sowie den Rückbau der Verkehrsflächen im Bereich Südufer - Einmündung Wedenkamp vor. Denkbar ist auch eine teilweise Verkehrsberuhigung in den Straßen Wedenkamp und Vormstegen sowie ein Zweirichtungsverkehr in der Berliner Straße (siehe Anlage 11 ISEK Teil D und Abb. 18 bis 20).

Ruhender Verkehr

Im Bereich der Elmshorner Innenstadt sind – mit Ausnahme der Stoßzeiten – zu allen Tageszeiten und auch an Markttagen ausreichend freie Parkplatzkapazitäten für Pkw vorhanden.

Die subjektive Wahrnehmung der Parkplatznutzer entspricht jedoch nicht dem Ergebnis der im Rahmen des ISEK durchgeführten Untersuchungen. Nach deren Einschätzung sind zu wenig Parkplätze vorhanden. Hierbei könnte zum einen gemeint sein, dass zu wenig kostenlose Parkplätze zur Verfügung

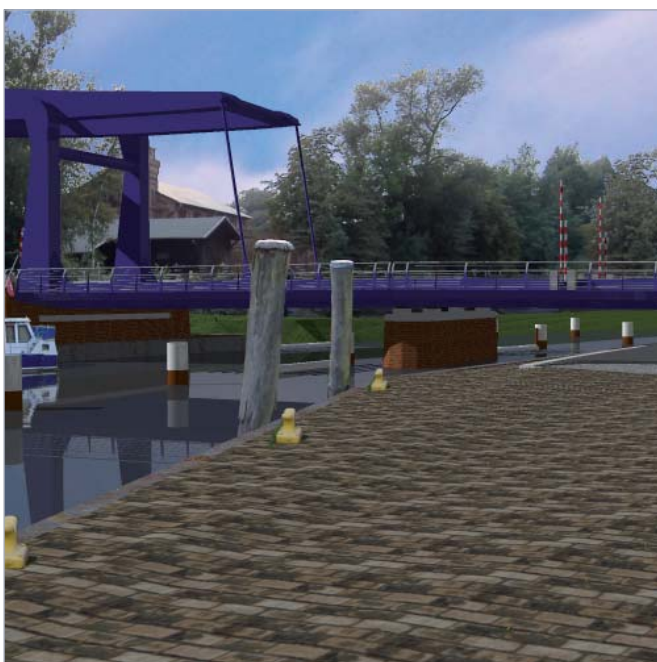
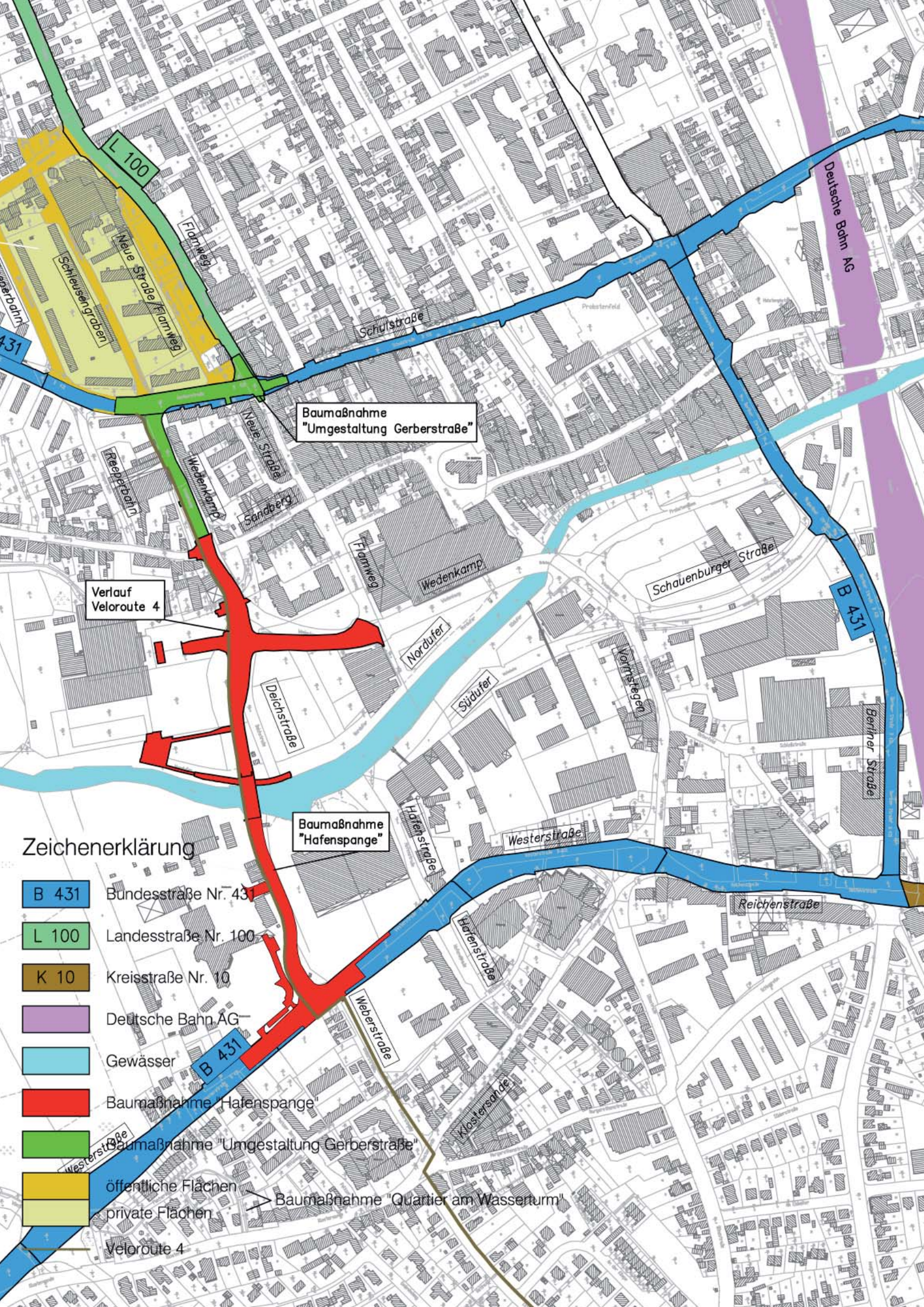


Abb. 14 | Vorläufige Gestaltung der Klappbrücke und des Nordufers aus nordöstlicher Richtung



Abb. 15 | Vorläufige Gestaltung der Klappbrücke und des Nordufers aus nordwestlicher Richtung



Baumaßnahme
"Umgestaltung Gerberstraße"

Verlauf
Veloroute 4

Baumaßnahme
"Hafenspange"

Zeichenerklärung

- B 431 Bundesstraße Nr. 431
- L 100 Landesstraße Nr. 100
- K 10 Kreisstraße Nr. 10
- Deutsche Bahn AG
- Gewässer
- Baumaßnahme "Hafenspange"
- Baumaßnahme "Umgestaltung Gerberstraße"
- öffentliche Flächen
- private Flächen
- Veloroute 4

Baumaßnahme "Quartier am Wasserturm"

stehen. Zum anderen führt eine unterschiedliche Bewirtschaftung der Parkplätze zu einem Parkplatzsuchverkehr, der mit einem zu geringen Angebot gleichgesetzt werden kann.

Das Stellplatzangebot setzt sich im Wettbewerbsgebiet aus einer Vielzahl von Parkgelegenheiten zusammen, die sich in ihrer Art, Qualität und Bewirtschaftungsform stark voneinander unterscheiden. Während ebenerdig angelegte Parkieranlagen im gesamten Bereich überwiegend in einem guten Zustand sind, ist die Qualität der Parkpaletten am Hafen als problematisch zu bewerten. Die differenzierten Zustände und die einzelnen Parkregelungen schlagen sich in einer unterschiedlichen Auslastung der Stellflächen nieder. So werden die kostenpflichtigen und gestalterisch unattraktiveren Parkhäuser weniger genutzt als beispielsweise die kostenpflichtigen Stellplatzflächen auf dem Buttermarkt (siehe Anlage 11 ISEK).

Im Zuge des Baus der Hafenspange wird durch das ISEK eine Neuordnung des Hafensbereichs empfohlen, in die die Parkpaletten am Nord- und Südufer einbezogen werden sollten. Auch die Neugestaltung des Buttermarktes würde eine Umstrukturierung der dortigen Parkplätze ermöglichen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

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

Der Elmshorner Bahnhof ist der am drittstärksten frequentierte Bahnhof in Schleswig-Holstein, er liegt in unmittelbarer Nähe zur Königstraße bzw. dem Wettbewerbsgebiet. Die Anbindung an das Umfeld ist auf Grund stark befahrener Straßen jedoch problematisch. Ein direkter Zugang zu den Gleisen ist nicht gegeben. Der Wegeführung in die Innenstadt und in das Planungsgebiet mangelt es an attraktiver Gestaltung, Sichtbezügen und Orientierungspunkten. Gleichermäßen weist die Gestaltung des Bahnhofsgebäudes erhebliche Defizite auf, es befindet sich in einem sanierungsbedürftigen Zustand.

Die Verkehrssituation und -führung ist für den ÖPNV, den MIV und für Fußgänger gleichermaßen



Abb. 17 | Lage des Hafenplatzes am Nordufer und an der Hafenspange

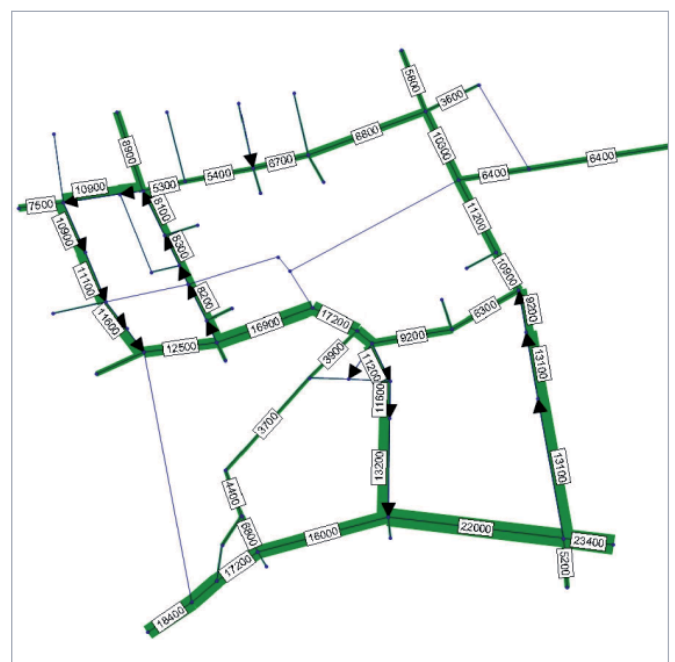


Abb. 18 | Derzeitige Straßennetzsituation und -belastung im Wettbewerbsgebiet (Kfz/24h)

unbefriedigend und behindert die Funktionalität dieses zentralen Bereichs. Das ISEK sieht für die Umgestaltung des Bahnhofgeländes mehrere Maßnahmen vor, die die aufgeführten Missstände beheben sollen (siehe Anlage 11 ISEK).

Fuß- und Radwege

Das in Elmshorn und somit auch im Plangebiet bestehende Fuß- und Radwegenetz weist eine für die Größe der Stadt angemessene Grundstruktur auf.

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

Das Radwegenetz bietet eine gute Ausgangsposition für eine stärkere Förderung des nicht motorisierten Verkehrs im Gebiet. Der Zustand der meisten Radwege ist aber in funktional-gestalterischer wie auch in baulicher Hinsicht mangelhaft bzw. unzureichend und der im Straßenraum augenscheinlichen Bedeutung nicht angemessen. Problematisch ist ebenfalls, dass der überwiegende Teil der Radwege nicht mehr den heutigen gesetzlichen Vorgaben entspricht. So befindet sich zum Beispiel entlang des Straßenzugs Wedenkamp/Vormstegen und in der Schauenburger Straße ein Fahrradweg nur auf einer Seite, der zudem im Zweirichtungsverkehr genutzt wird. Gegenüber anderen Radwegeformen ist diese Führung besonders an Knotenpunkten, Straßeneinmündungen und Grundstücksausfahrten sehr konfliktrichtig (siehe Anlage 11 ISEK).

Darüber hinaus verfügen einige Radwege über eine zu geringe Breite. Im Planungsraum gilt dies vor allem für die Reichen-, Wester- und Berliner Straße.

Mit den sich an den Bau der Hafenspange anschließenden Straßenumgestaltungen wird es möglich sein, die Defizite vieler Radwege im gesamten Planungsraum und die der Fußgängerwege im Hafengebiet zu beheben. Die Belange des nicht motorisierten Verkehrs könnten in diesem Zusammen-

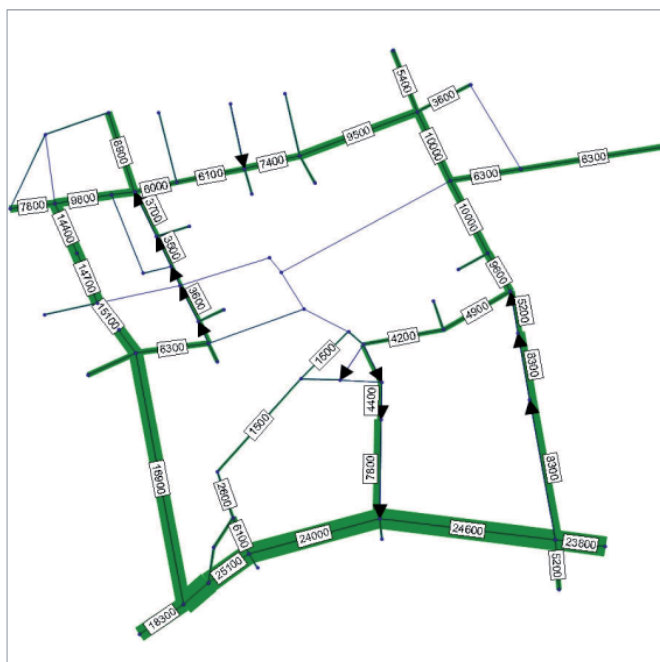


Abb. 19 | Voraussichtliche Straßennetzbelastung mit Hafenspange und Sperrung „Wedenkamp-Ost“ ab 2012 (Kfz/24h)



Abb. 20 | Voraussichtliche Differenz der Straßennetzbelastung ab 2012 zur Situation „Realisierung nur Hafenspange“ anstatt „Hafenspange und Sperrung Wedenkamp-Ost“ (Kfz/24h, Abnahmen:grün, Zunahmen:rot)

hang gestärkt werden.

3.4 Naturraum

Natura 2000

Die durch das Wettbewerbsgebiet fließende Krückau ist Teil des FFH-Gebietes „Obere Krückau“. Das Gebiet ist für die Erhaltung folgender Lebensraumtypen des Anhangs I und Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie von besonderer Bedeutung: Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des *Ranunculus fluitantis* und des *Callitriche-Batrachion* sowie feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe.

Von Bedeutung ist das Gebiet für die Erhaltung der Lebensraumtypen Meerneunauge, Bachneunauge und Flussneunauge.

Gewässer- und Erholungsschutzstreifen

Die Krückau ist von der Elbe bis zur Brücke Wedenkamp Bundeswasserstraße erster Ordnung.

Der Fluss ist im südlichen Abschnitt des Wettbewerbsgebietes Bestandteil des Elmshorner Hafens, die Ufer bestehen aus Kaimauern, beiderseits sind gepflasterte Verkehrsflächen vorhanden. Das Gebiet nördlich der Krückau wird teilweise gewerblich genutzt, teilweise durch frühere gewerbliche Nutzung befestigt. Um die Funktionsfähigkeit des vorhandenen Sondergebietes nicht zu gefährden, wird im Bebauungsplan Nr. 118 (Hafenspange) der Nutzungsbestand übernommen. Die gesetzlich vorgeschriebene Uferschutzzone kann in diesem Bereich nicht eingehalten und den Vorschlägen des Grünordnungsplanes in diesem Punkt nicht gefolgt werden.

3.5 Bodenverhältnisse

Topographie

Aussagen zur Höhenentwicklung im Plangebiet sind der Anlage 05 (Höhendaten) zu entnehmen.

Altlasten und altlastenverdächtige Flächen

Bei dem Plangebiet handelt es sich um die seit Mitte des 19. Jahrhunderts industriell genutzte Kernzone der Stadt. In dieser befanden sich verschiedene Standorte mit altlastenrelevanten Nutzungen. Dazu zählen leder- und fleischverarbeitende Industrie sowie der Hafen mit Verlade- und Lagerbereichen am Nord- und Südufer der Krückau.

Durch die weitgehende Pflasterung sind die Flächen versiegelt und gesichert. Da bei einer Überplanung des Innenstadtgebietes die Altlastensituation von erheblicher Bedeutung ist, wurde in Zusammenarbeit mit dem Kreis Pinneberg als untere Bodenschutzbehörde eine großräumige historische Erkundung des Plangebietes eingeleitet. Im Jahre 2009 sollen durch orientierende Untersuchungen fundierte Erkenntnisse für zukünftige Bodensanierungsmaßnahmen gewonnen werden

Grundwasser

Zum Grundwasserstand liegen zurzeit keine aktuellen Daten vor.

Überschwemmungsgebiet

Entlang der Krückau ist ein Überschwemmungsgebiet festgesetzt (Landesverordnung zur Festsetzung eines Überschwemmungsgebietes an der Krückau und ihrem Nebenlauf Offenau vom 15. Sept. 1976 - GVOBI S. 230). Innerhalb des Überschwemmungsgebietes bedarf die Erhöhung oder Vertiefung der Erdoberfläche, die Herstellung oder Beseitigung von Anlagen, das Anpflanzen von Bäumen oder Sträuchern, die Lagerung von Stoffen sowie die Entnahme von Bodenbestandteilen einer Genehmigung der Wasserbehörde (§ 64 LWG).

Die Krückau entwässert ein Einzugsgebiet von ca. 180 km² und dient als Hauptvorfluter für die Regenwasserkanalisation, deren Hydraulik auf dem jetzigen Wasserstand des Flusses basiert.

Eine Erhöhung des Wasserstandes würde demnach zu einem Rückstau in den Regenwasserkanälen führen, der die Kapazität des Netzes reduziert. Gleichmaßen wäre der Fluss Offenau auf Grund ihres sehr geringen Gefälles von einem Rückstau betroffen. Zudem würden lang anhaltende Niederschläge eine ausreichende Oberflächenentwässerung nicht mehr ermöglichen und die Überschwemmungsgefahr, vor allem im innerstädtischen Bereich, deutlich erhöhen. Ein Aufstauen der Krückau würde ebenso zu weiteren Ablagerungen im Oberlauf führen, da durch eine verringerte Fließgeschwindigkeit mehr Sediment ausfällt.

3.6 Übergeordnete Planungsvorgaben

Regionalplan

Der Regionalplan für den Planungsraum I - Südholstein - von 1998 sieht für Elmshorn die Funktion eines Mittelzentrums vor. Er konkretisiert die Ziele des Landesraumordnungsplans (LROPI, siehe Anlage 16) und des Landschaftsrahmenplans von 1998 für den Planungsraum I.

Der Regionalplan betont die besondere Bedeutung der traditionellen Verflechtung des Raumes mit Hamburg und die Teilhabe an der Metropolregion Hamburg. Der Plan strukturiert die Raum- und Wirtschaftsentwicklung schwerpunktmäßig durch Siedlungsachsen halbkreisförmig um Hamburg (sog. Achsenkonzept). Elmshorn ist dabei als äußerer Achsenswerpunkt definiert, dessen Stärkung eine besondere Bedeutung zukommt.

Die Stadt soll als äußerer Achsenswerpunkt ihre dynamische Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung auch in Zukunft fortsetzen. Es wird jedoch konstatiert, dass die weitere städtebauliche Entwicklung mangels Flächenreserven im Stadtgebiet zunehmend an ihre Grenzen stößt. Der Niederungsbereich der Krückau wird im Regionalplan als ökologisch wertvoll eingestuft, den es freizuhalten beziehungsweise naturnah weiterzuentwickeln gilt.

Stadt-Umland-Kooperation „Stadtregion Elmshorn“

Die interdisziplinär angelegte Stadt-Umland-Kooperation (SUK) stellt eine Weiterentwicklung und Aktualisierung der informellen „Gebietsentwicklungsplanung für den Siedlungsraum Elmshorn“ dar, die zwischen 1991 und 1995 durchgeführt, aber den Anforderungen der interkommunalen Zusammenarbeit nicht mehr gerecht wurde.

Im Sinne der Raumordnung und der Landesplanung bilden mit der Stadt Elmshorn insgesamt zwölf Kommunen einen Lebens- und Wirtschaftsraum, der durch starke Verflechtungen, aber auch gegenseitige Abhängigkeiten geprägt ist. Die interkommunale Zusammenarbeit soll die Wirtschaftskraft und Lebensqualität in der Region sichern und stärken. Gleichmaßen entsteht durch die SUK für die Gemeinden die Möglichkeit, sich gemeinsam den Herausforderungen des demographischen Transformationsprozesses zu stellen und zu reagieren.

Insgesamt steht eine Verbesserung der Standortqualitäten der gesamten Stadtregion Elmshorn im Vordergrund, die besonders wichtig in Bezug auf die Positionierung im stetig wachsenden Wettbewerb mit anderen Regionen und innerhalb der Metropolregion Hamburg sind.

Die Zusammenarbeit der Gemeinden erfasst das gesamte Spektrum kommunaler Handlungsfelder, wie zum Beispiel Siedlungsentwicklung/Flächenmanagement, Verkehr, öffentliche und soziale Einrichtungen, Verwaltungszusammenarbeit, Wirtschaftsstandortentwicklung etc. Die Auseinandersetzung mit dem demographischen Wandel betrifft alle Schwerpunkte und wird daher als Querschnittsaufgabe behandelt.

FNP

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Elmshorn ist in seiner 5. Änderung seit dem 08.08.2002 rechtswirksam. In ihm sind die für die Bebauung vorgesehenen Flächen nach der allgemeinen Art ihrer baulichen Nutzung (Bauflächen) dargestellt. Er weist folgende gemischte Bauflächen (M) gem. § 1 Abs. 1 Nr. 2 BauNVO aus: die Flächen des Wettbewerbsgebietes nördlich der Krückau und den Bereich zwischen Schloßstraße, Osterfeld, Vormstegen, Reichenstraße und Berliner Straße.

Der größte Teil der Flächen zwischen Vormstegen und dem Stadtwerkegelände sind Sonderbauflächen (S) gem. § 1 Abs. 1 Nr. 4 BauNVO („Hafen“ und „Verbrauchermarkt“), ebenso das Edeka/Aldi-Gelände („SB-Warenhaus“) an der Deichstraße, sowie das Postgelände („Post“) und das Sky-Markt-Gelände („Verbrauchermarkt“) an der Berliner Straße.

Als Gewerbliche Bauflächen (G) gem. § 1 Abs. 1 Nr. 3 BauNVO ist das Areal des ehemals Kremer-Eisenhandels und das Kibek-Zentrallager zwischen Schloßstraße und Schauenburger Straße sowie die Fläche am Nordufer westlich von Edeka/Aldi ausgewiesen.

Der Flussverlauf der Krückau ist als Fläche mit wasserrechtlichen Festsetzungen umgrenzt. Zwischen Wedenkamp, Deichstraße und Nordufer ist eine „Fläche für Gemeinbedarf“ gem. § 5 Abs. 2 Nr. 2 BauGB mit der Zweckbestimmung „Kulturellen Zwecke dienende Gebäude und Einrichtungen“ ausgewiesen. Dort sollte eine Stadthalle entstehen. Da aber in absehbarer Zeit kein Investor für den Bau einer solchen Halle zu erwarten ist, soll dieses Areal nun als „Kerngebiet“ ausgewiesen werden mit dem Ziel, die Position der Innenstadt gegenüber der Außenstadt zu stärken.

Die Stadt Elmshorn beabsichtigt, den FNP ab 2010 neu aufzustellen.

Landschaftsplan

Der Landschaftsplan der Stadt Elmshorn, der seit dem 29.10.2000 rechtswirksam ist, weist im größten Teil des Untersuchungsgebiets vorhandene Siedlungsflächen aus. Als besonders geschützter Bestandteil von Natur und Landschaft ist die Krückau mit ihren Ufern bewertet:

Entlang der Krückau ist eine Biotopverbundfläche gemäß Landschaftsrahmenplan als vorrangige Fläche für den Naturschutz ausgewiesen. Ein Gewässer- und Erhaltungstreifen gem. § 11 Landesnaturschutzgesetz ist als Erholungsschutzstreifen im Abstand von 50 m nördlich und südlich vom Gewässerufer festgelegt.

Am Krückauufer sind öffentliche und private Grünflächen und die Entwicklung von Grünverbindungen entlang des Südufers sowie östlich der geplanten Hafenspange parallel zu dieser eingezeichnet. Für eine öffentliche Grünfläche mit Zweckbestimmung Parkanlage entlang des Nordufers der Krückau hat gem. den Erläuterungen „die Ergänzung der Grünflächen an der Krückau zwischen Bahn und Vordeichgelände zentrale Bedeutung, da hierdurch das wichtigste, bislang fehlende Bindeglied geschlossen wird und die größten Grünflächendefizite im Innenstadtbereich behoben werden“.

Die Krückau ist als Fließgewässer 1. Ordnung (bis zur Wedenkampbrücke) bzw. stromaufwärts 2. Ordnung beschrieben. Als vorhandene Gewerbeflächen sind die Einzelhandelsflächen westlich der Deichstraße sowie die ehemals Kremer- und Kibek- Flächen zwischen Schloßstraße und Schauenburger Straße ausgewiesen. Zwischen Schauenburger Straße und Krückau (Postgelände) sowie östlich der Deichstraße sind Altlastenflächen verzeichnet.

Die geplante Krückau-Querung als Verbindung der bestehenden Straßen Wedenkamp im Norden und Westerstraße im Süden über die Krückau hinweg, die Hafenspange, ist als geplante überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße eingezeichnet.

Verbindliches Planrecht

Neben dem bereits rechtskräftigen Bebauungsplan für die Hafenspange (B-Plan Nr. 118) wird im Bereich des Plangebietes zurzeit der B-Plan Nr. 176 für das nördliche Quartier Vormstegen aufgestellt. Dieser ist noch nicht rechtsverbindlich.



Der **B-Plan Nr. 118** „Hafenspange“ ist seit dem 22.05.2008 rechtskräftig für das Gebiet südlich Wedenkamp, westlich der bestehenden Parkpalette am Nordufer bzw. westlich der Hafestraße einschließlich Hafestraße, nördlich Westerstraße einschließlich Westerstraße sowie östlich des Geländes der Stadwerke und der Stellplatzanlage der Einzelhandelsnutzung Wedenkamp 9-9b. Die Fläche des Geltungsbereiches beträgt ca. 7,4 ha.

Der **B-Plan Nr. 176** „erweiterte Innenstadt zwischen Berliner Straße und Vormstegen“ besteht im Aufstellungsbeschluss vom 04.04.2005 und hat den Geltungsbereich nördlich Osterfeld bzw. Schloßstraße, westlich Berliner Straße, südlich Schauenburger Straße und östlich Vormstegen, bis auf Schauenburger Straße jeweils einschließlich der Straßenflächen. Die Fläche des Geltungsbereiches beträgt ca. 3,9 ha. Für den B-Plan Nr. 176 wurde eine Veränderungssperre beschlossen (2. Verlängerung).

Folgende rechtsverbindliche B-Pläne (hier mit Kurzbezeichnung, Datum der Rechtsverbindlichkeit und Schwerpunkt der besonderen Art der baulichen Nutzung) liegen im Wettbewerbsgebiet oder schneiden dieses und sind weitestgehend umgesetzt bzw. wegen ihres Alters nicht mehr in Bearbeitung:

- B-Plan Nr. 19 (1) (Wechselplatz, Ollnstraße, 27.07.1961, Wohnbauten mit Geschosszeilen gem. Aufbaugesetz v. 21.05.1949)
- B-Plan Nr. 40 (Vormstegen, 11.03.1966, Geschäfts- bzw. Industriegebiet gem. §§ 43, 44 alte LBO)
- B-Plan Nr. 79 (rechtskräftig seit 06.10.1983 für das Gebiet zwischen Königstraße, Mühlenstraße, Mühlendamm, Mühlenkamp, Steindamm und Berliner Straße – genehmigt mit Auflagen und Hinweisen nach § 11 i.V.m. § 6 (2) – (4) des BauGB 1976/1979)
- B-Plan Nr. 100 (Königstraße, 17.11.1976, MK gem. § 7 BauNVO)
- B-Plan Nr. 101 (Alter Markt/Wedenkamp/Hafen, 01.06.1976, MK gem. § 7 BauNVO und GE gem. § 8 BauNVO)
- B-Plan Nr. 150 (Buttermarkt/Karl-Marx-Platz, 24.10.1989, Flächen für den Gemeinbedarf, Verkehrsflächen bes. Zweckbestimmung (Wechselnutzung Markt/P) und Grünflächen gem. § 9 Abs. 1, Nr. 5, 11, 15 BauGB, und SO gem. § 11 Abs. 2 BauNVO)

Teile der Flächen der B-Pläne Nr. 118 und Nr. 176 befinden sich im Geltungsbereich der B-Pläne Nr. 100, Nr. 101 bzw. Nr. 150. Mit der Rechtskraft der Bebauungspläne Nr. 118 und Nr. 176 findet eine gleichzeitige Aufhebung der berührten Teilbereiche der betroffenen Bebauungspläne statt.

Im Bereich des Wettbewerbsgebietes gelten darüber hinaus folgende Pläne:

- D 14 (1) für das Areal zwischen Osterfeld, Reichenstraße und Vormstegen
- D 18 (1) für das Gebiet zwischen Ansgarstraße, Schlurrehm, Reichenstraße, Berliner Straße und Steindamm.

Darüber hinaus ist das Wettbewerbsgebiet Bestandteil des innerstädtischen Innenbereiches und kann nach § 34 BauGB bebaut werden.

Bauordnungsrecht

Im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens sind die Bestimmungen der Landesbauordnung Schleswig-Holstein (LBO) mit ihren Durchführungsverordnungen und technischen Richtlinien einzuhalten (allgemein anerkannte Regeln der Technik, technische Baubestimmungen etc.). Abstandsflächen gemäß LBO von Gebäuden und Grundstücksgrenzen sind einzuhalten.

Teppich-Kibek

Teppich-Kibek
Zentrallager

Teppich-Kibek
Zentrallager

Video Movie

Video Movie

NO
SPD



4 AUFGABENSTELLUNG

4.1 Allgemeine stadträumliche Zielsetzungen

Städtebau

Das Wettbewerbsgebiet ist auf Grund seiner Größe und seiner zentralen Lage in Elmshorn für die Stadt von herausragender Bedeutung. Das Gesamtareal soll deshalb zu einem lebendigen, gemischt genutzten Stadtquartier entwickelt werden, das ein flexibles, innovatives und zukunftsweisendes Wohn- und Gewerbeangebot schafft sowie unterschiedlichsten Alters- und Nutzergruppen eine unverwechselbare Identität und Attraktivität bietet. Die Grundfigur des Entwurfsvorschlages soll sich gleichzeitig angemessen in bestehende städtebauliche Strukturen integrieren und stadtbildprägende Eigenschaften des Ortes erhalten bzw. stärken.

Im Rahmen einer städtebaulich, architektonisch, funktional und nicht zuletzt wirtschaftlich plausiblen Lösung wird ein stufenweise realisierbares, übergeordnetes und für Teilräume gleichsam individuelles Gestaltungs- und Nutzungskonzept gesucht, das der Schaffung neuen Planrechts zugrunde gelegt werden kann und das die im ISEK formulierten und vom Stadtverordneten-Kollegium beschlossenen wesentlichen Leitziele der Stadtentwicklung nachhaltig zu konkretisieren vermag. Von besonderer Bedeutung für die Aufgabenstellung ist die spezielle Eigentumsituation im Plangebiet (siehe Punkt 3.2.2) in Abhängigkeit zu den dort vorzufindenden Lärmverhältnissen.

Wesentliche Ziele des erwarteten Integrierten Gesamtkonzeptes für den Realisierungsteil des Wettbewerbsgebietes sind

- die Schaffung innenstadtnahen, generationenübergreifenden Wohnraums für sämtliche Einkommensschichten und Bedürfnisgruppen,
- die punktuelle Ergänzung der Innenstadt mit Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Standorten für Existenzgründungen,
- die qualitative Aufwertung öffentlicher wie privater Räume, hier insbesondere auch der Uferzonen der Krückau,
- die funktionale und attraktive Verbindung bzw. Verzahnung einzelner Stadtbereiche insbesondere für nicht-motorisierte Verkehrsströme,
- Modernisierungsmaßnahmen an erhaltenswerten Gebäuden und öffentlichen Räumen,
- Rückbaumaßnahmen von störenden Gebäuden, die ggf. auch Betriebsverlagerungen beinhalten können.
- Stadtenergetische Vorüberlegungen, die bei einer zukünftig angestrebten CO₂-Bilanzierung des Quartiers wesentlicher Teil eines entsprechenden Bezugsrahmen werden.

Darüber hinaus soll der Entwurfsvorschlag konkrete Aussagen zu Bodenordnungsmaßnahmen enthalten, die zur Herstellung geeigneter Baufelder, erforderlicher Erschließungsanlagen und öffentlicher Räume notwendig sind.

Stadtenergie

Eine energetisch optimale Quartiersstruktur bietet die Möglichkeit, über eine energieeffiziente Gebäudestellung und -konzeption hinaus ein intelligentes Energieversorgungssystem für das gesamte Wettbewerbsgebiet zu schaffen.

Hiermit nimmt der Wettbewerb Bezug auf das im Jahr 1992 vom Stadtverordnetenkollegium der Stadt Elmshorn beschlossene „Klimabündnis mit den indigenen Völkern Amazoniens“. In diesem Bündnis hat sich Elmshorn - ausgehend vom Stand der Emissionsbelastungen des Jahres 1990 - dazu verpflichtet, seine Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2010 um die Hälfte zu mindern.

Die von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern zu erbringenden Vorkonzeptionen, Visionen oder Ansätze für eine nachhaltige Energieversorgung unter der Berücksichtigung der durch den Klimawandel gestellten Bedingungen sollen nicht nur energetische Effizienzen schaffen, sondern können gleichwohl bedeutende wirtschaftliche Aspekte zur Vermarktung des neuen Stadtteils erzeugen sowie zu dessen Imagebildung beitragen.

Freiraum

Auch eine qualitativ hochwertige Planung der Freiräume, die die Darstellung der erforderlichen öffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen in Abhängigkeit von der neuen Bebauungsstruktur beinhaltet und Überlegungen bezüglich der Übergänge vom Plangebiet zu angrenzenden Räumen erkennen lässt, soll den Reiz des künftigen Stadtquartiers adäquat fördern.

Freiflächen sollen attraktiv gestaltet, teilweise multifunktional nutzbar und zusammenhängend erlebbar sein und gleichzeitig den Wunsch der späteren Bewohner und Nutzer nach Intimität nicht vernachlässigen. Insgesamt sind konzeptionelle Aussagen zur Oberflächengestaltung und Vorüberlegungen zu Lichtkonzepten im Wettbewerbsgebiet gewünscht.

Erschließung und ruhender Verkehr

Die Realisierung der Hafenspange ist Grundvoraussetzung für den von der Stadt Elmshorn initiierten Stadtumbau. Die vorliegenden Planungen für die Hafenspange bzw. die hieraus resultierenden übergeordneten Verkehrswegeplanungen für das Wettbewerbsgebiet (siehe Anlage 10 Hafenspange) sind deshalb zwingend in die Entwurfskonzepte zu übernehmen.

Um die positiven Effekte der Hafenspange zu realisieren, sollte möglichst mit Inbetriebnahme der Hafenspange der östliche Wedenkamp für den motorisierten Individualverkehr gesperrt bzw. sollten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung des Wedenkamps durchgeführt werden. Die Anbindung der Parkflächen ist in geeigneter Weise sicherzustellen. In einem zweiten Schritt ist die Neuordnung der Verkehrsflächen Vormstegen, Schauenburger Straße, Berliner Straße und Reichenstraße notwendig. Die Anbindung der Parkflächen am Buttermarkt und am Südufer ist ebenso in geeigneter Weise neu zu gestalten (siehe Anlage 11 ISEK Teil D).

Weiterhin ist für die Ausloberin denkbar, den öffentlichen Straßenraum in dafür geeigneten Teilgebieten im Sinne des „Shared Space“ allen Verkehrsteilnehmern und auch anderen Nutzern gemeinsam zur Verfügung zu stellen. Da „Shared Space“-Konzepte nicht auf restriktive Regeln für den MIV setzen, sondern auf eine freiwillige Verhaltensänderung aller Nutzer des öffentlichen Raumes zielt, ist eine entsprechende Gestaltung dieses Straßenbereichs von besonderer Bedeutung. Verkehrsschilder, Ampeln und Straßenmarkierungen können soweit abgebaut bzw. aufgehoben werden, dass sich die Wege in ihren Nutzungsarten nicht mehr unterscheiden und sich nur noch als eine Verkehrsebene darstellen.

Von großer Bedeutung für die erwarteten Konzepte ist die vorgesehene verkehrliche Erschließung neuer Nutzungsbausteine, die so geführt werden soll, dass bestehende Nutzungen so wenig wie möglich belastet werden und in die selbstverständlich die notwendige Erreichbarkeit für Feuerwehr, Anlieferung, Müllabfuhr etc. einzubeziehen ist. In die Verkehrsplanungen sind neben öffentlichen auch private Erschließungsflächen zu integrieren. Gerade auch zum Thema Erschließung wünscht die Stadt Aussagen zur Oberflächengestaltung und Vorüberlegungen zu Lichtkonzepten.

Bei der Planung öffentlicher Verkehrsflächen ist die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen – RAST 06 – zu beachten.

Erforderliche Stellplätze sind gemäß dem Stellplatzerlass zu § 55 LBO Schleswig-Holstein zu ermitteln (siehe Anlage 17 Stellplatzerlass Schleswig-Holstein).

Der überwiegende Teil des durch neue Nutzungseinheiten entstehenden ruhenden Verkehrs soll in privaten, den jeweiligen Einheiten zugeordneten Stellplätzen bzw. Stellplatzanlagen (zum Beispiel Tiefgaragen) untergebracht werden. Die Zielsetzung ist, den neuen Quartierscharakter und die Freiraumqualität so wenig wie möglich durch parkende Fahrzeuge zu beeinträchtigen.

4.2 Zielsetzung Realisierungsraum

Teilbereich Vormstegen

Diesem Teilraum kommt im Zusammenhang mit der Erweiterung der Innenstadt eine besondere stadträumliche Bedeutung zu. Durch den Wegfall großflächiger Gewerbenutzungen ergibt sich hier die Chance, vorhandene und erhaltenswerte Strukturen, zum Beispiel die historischen Industriegebäude an der Schloßstraße, ebenso wie die kleinteiligeren vorhandenen Gebäude in ein neues hochverdichtetes System von Baulichkeiten und Plätzen einzubinden.

Auf Grund der Lage des Teilraumes bietet sich hier auch eine Ergänzung des Geschäftsbereiches mit innenstadtkompatiblem Einzelhandel an. Möglich wäre beispielsweise eine Belebung der Nahversorgung im Umfeld des Sky-Marktes an der Berliner und der Schauenburger Straße. Zudem ist vorstellbar, die Gewerbenutzung in diesem Quartier in einem verträglichen Maße auszubauen, so dass zentrumsnahe Handwerksbetriebe erhalten und gefördert werden. Alternativ oder ergänzend könnten sich Überlegungsoptionen mit einem Umbau entsprechender Industriehallen für Nutzungen aus dem Freizeit-, Sport- oder kulturellen Segment befassen.

Das Entwurfskonzept soll für den Teilbereich Vormstegen eine Stadtraumkante im Bereich der Schauenburger Straße formulieren, die unter anderem zur Aufnahme von innenstadtkompatiblen Einzelhandels großflächen geeignet ist. Zudem soll der Bereich Vormstegen über ein System von Wegen und Plätzen mit den anderen Teilräumen des Wettbewerbsgebietes sowie mit der Innenstadt und, in Form einer Unterquerung des Bahnkörpers, mit den Steindammwiesen verbunden werden. Diese Wegebeziehungen sollen gleichzeitig auch innerhalb des Gebietes zu einer Vitalisierung des Quartiers beitragen. Teil des Entwurfskonzeptes ist hier außerdem eine Neuordnung der Verkehrsführung Vormstegen, Schauenburger Straße, Berliner Straße und Reichenstraße.

Unter der Voraussetzung neu zugeführter Nutzungen, wie zum Beispiel Wohnen, Haus-im-Hausidee oder Stadthausidee, wird der Erhalt der stadtbildprägenden Industrie-Architektur (ehemalige Lagerhallen) und des identitätsstiftenden Kibek-Hochhauses (einfache Kulturdenkmale) seitens der Stadt gewünscht. Nicht mehr benötigte Bausubstanz (Eisen-Kremer, Verkaufsräume der Teppich-Kibek) kann abgebrochen und durch neue, von den Entwurfsverfassern zu definierende Nutzungen überplant werden.

Der Stadtteil Vormstegen verfügt derzeit über keine Betreuungsangebote für Kinder. In Anbetracht des städtischen Gesamtdefizits von ca. 230 Krippenplätzen (Prognose 2013) kann im Rahmen der Stadtteilentwicklung eine Kindertagesstätte konzipiert werden. Die Freiflächen im Umfeld der Einrichtung sollten dementsprechend gestaltet werden.

In Ergänzung hierzu soll das Gebiet zukünftig ausreichende Areale für den Sport- und Freizeitbereich aufweisen. Neben Kleinkindspielplätzen sind vorrangig Flächen für ältere Kinder und Jugendliche gefragt, die sowohl den Bedarf im Indoor- als auch im Outdoorbereich decken. Die Ansiedlung von Treffpunkten mit hohen Aufenthaltsqualitäten für alle Altersgruppen ist an dieser Stelle ebenso wünschenswert.

Da das ISEK für Vormstegen auch seniorengerechtes Wohnen bzw. Wohnen mit Service vorschlägt, ist es sinnvoll, neue Frei- und Spielflächen auch seniorengerecht zu gestalten.

Die Teilnehmer und Teilnehmerinnen sollten durch ihre Konzepte neue Gebäude- und Nutzungsstrukturen schaffen, die die Aufenthaltsqualität im gesamten Gebiet optimieren.

Teilbereich Buttermarkt

Der Buttermarkt bildet den Übergang zwischen Innenstadt und Quartier Vormstegen und stellt auf Grund seiner prominenten Lage an der Krückau ein bedeutendes Potenzial für die Entwicklung eines zentralen, multifunktionalen öffentlichen Aufenthaltsbereiches mit hoher Nutzungsqualität dar. Der Teilraum zeichnet sich durch eine bereits vorhandene Verbindung zur südlichen Innenstadtkante und durch einige Brücken über die Krückau mit seinem grünen Uferaum am Probstendamm aus.



Schauenburgerstraße

Berliner Straße

Eine Weiterentwicklung des Grünzuges an der Krückau für die Naherholung wäre hierbei wünschenswert. Zudem sollte die Erlebbarkeit des Flusses gesteigert werden. Das ISEK schlägt eine zusätzliche Querung der Bahntrasse im Bereich des Krückau-Südufers zwischen Berliner Straße und Fußgängerbrücke (Parkpalette Bahnhof) vor. Somit kann eine Verbindung zwischen dem bedeutenden innerstädtischen Erholungsgebiet Steindamm-Park und dem Krückau- und Hafenerlebnisbereich geschaffen werden.

Im Laufe des ISEK-Prozesses hat sich der Parkplatz auf dem Buttermarkt als wichtig herausgestellt. Er ist deshalb in die Entwurfsplanungen zu integrieren, das Parkplatzangebot bei einer gleichzeitigen Aufwertung der Außenraumqualität und dem Erhalt einer Fläche für große Veranstaltungen, wie zum Beispiel einem Wochenmarkt zu ergänzen.

Die Wege- und Blickbeziehungen von den Brücken der Krückau über den Buttermarkt bis zum Teilraum Vormstegen sind in diesem Zusammenhang zu optimieren. Eine Sichtachse zum Beispiel zum Kibek-Hochhaus könnte eine Verknüpfung der einzelnen Teilbereiche auch optisch fördern.

Die nach dem Bau der Hafenspange nicht mehr benötigten Verkehrsflächen am Wedenkamp und an der Schauenburger Straße können laut ISEK teilweise zurückgebaut und verkehrsberuhigt werden. Hierin bestehen erhebliche Entwicklungschancen für diese Flächen. Die Platzfunktion des Buttermarktes könnte gestärkt und der Übergang zum Hafenbereich entsprechend umgestaltet werden. Eine Aufwertung dieser Flächen ist wünschenswert.

In Verbindung mit der bestehenden alten Markthalle sollen die Potenzialflächen des Postgeländes einer baulichen Ergänzung des Innenstadtkörpers dienen. In der Elmshorner Fußgängerzone (Königstraße) herrscht eine spürbare Nachfrage nach zeitgemäßen, größeren Einzelhandelsflächen, die zurzeit jedoch nicht angemessen befriedigt wird. Zur Steigerung der innerstädtischen Einzelhandelsqualität ist daher im Rahmen des Wettbewerbs zu überprüfen, ob in diesem Teilbereich eine Potenzialfläche für zusätzlichen Einzelhandel vorgesehen werden kann.

Im Sinne einer moderaten Erweiterung des Innenstadthandels mit zeitgemäßen Flächenangeboten bietet sich insbesondere das Postareal an der Ecke Berliner Straße/Probstendamm an. Funktionale Voraussetzung für eine mögliche Handelsentwicklung ist - etwa im Bereich zwischen Modehaus Ramelow und ehemaligem Apollo-Kino - eine direkte Anbindung des Postareals an den Hauptlauf der Fußgängerzone. Somit kann das Postareal auch als städtebauliches Bindeglied zwischen der Königstraße und dem Quartier Vormstegen dienen. Insbesondere wäre für diese Option eine Verzahnung mit gemeinnütziger sozialer Infrastruktur wünschenswert.

Das leer stehende Kino und das stark untergenutzte Telekomgebäude an der Königstraße sind konzeptionell in die Planungen mit einzubeziehen.

Es wäre möglich, neuen Raum für innovative kulturelle und in der Stadt bislang nicht berücksichtigte Einrichtungen und gleichzeitig weitere Angebote für die Jugend in Elmshorn zu schaffen.

Teilbereich Krückau/Nord- und Südufer, Deichstraße, Wedenkamp

Als wesentliches Gestaltungselement des Wettbewerbsgebietes in der Elmshorner Innenstadt sind der Teilbereich der Krückau bzw. die Flächen entlang der Krückau im Sinne der Entwicklung von Standortqualitäten und Identitäten in seinen Potenzialen zu nutzen und auszubauen. So kann der Elmshorner Hafenerlebnisbereich als Frei- und Erholungsraum an Bedeutung gewinnen.

Das ISEK schlägt unter anderem eine umfassende Neugestaltung des Krückau-Ufers als Erlebnisbereich mit einem „Riverwalk“ entlang der Krückau und um den Hafen vor. Im Bereich des Krückau-Südufers zwischen Berliner Straße und der Fußgängerbrücke (Parkpalette-Bahnhof) ist durch eine zusätzliche Querung der Bahntrasse die Anbindung dieses Krückau- und Hafenerlebnisbereiches an den Steindamm-Park denkbar.

Die Aufwertung des Nordufers ist durch die Beseitigung der ebenerdigen Parkplätze südlich des

Wedenkamps zugunsten einer Frei- und Aufenthaltsfläche denkbar. Der Abbruch der Parkpalette bzw. die Integration der dort vorhandenen Parkplätze in einen gemischtgenutzten Gebäudekomplex auf dem Grundstück Deichstraße/Wedenkamp ist ebenfalls möglich.

Weiterhin ist die Anbindung der Südkante der Innenstadt im Bereich Flamweg/Parkhaus Karstadt/CCE zu optimieren.

Der im Rahmen des Baus der Hafenspange entstehende Hafenplatz und die vorgesehene Kippbrücke über die Krückau sind unbedingt in die Planungen mit einzubeziehen (siehe Anlage 10 Hafenspange).

Die großflächigen Verkehrs- und ehemaligen Gleistrassen des Industrieareals Südufer beinhalten erhebliche Potenziale für eine Aufwertung der Freiraumnutzung im Bezug auf Aktionsflächen. Das ISEK schlägt eine Wiederherstellung einer einheitlichen, von der Gestaltung her industriell geprägten Freifläche ohne feste Vorgaben, zum Beispiel bezüglich Parkflächen in Abstimmung mit den Kölln-Werken wegen der Zufahrtstore und LKW-Aufstellflächen vor. Darüber hinaus ist die Neuordnung der Parkplatzflächen auch auf dem Südufer gewünscht, auch dort ist der Abbruch der Parkpalette unter Beibehaltung der Parkplatzzapazität denkbar.

Erwartet werden hier konzeptionelle Aussagen zu einer grundsätzlichen Aufwertung des Raumes, verbunden mit einer deutlich verbesserten Einbindung dieses Teilbereiches in das gesamtstädtische Gefüge Elmshorns.

4.3 Zielsetzung Ideenraum

Die Flächen des Ideenraumes grenzen unmittelbar an den Realisierungsraum des Wettbewerbsgebietes, für die weitere nachhaltige Stadtentwicklung Elmshorns sind sie ebenso von einer herausragenden Bedeutung. Sie bilden gleichzeitig den Übergang vom Realisierungsraum zu den übrigen Stadtbereichen und sollen deshalb einer Verknüpfung des Wettbewerbsgebietes mit dem gesamtstädtischen Gefüge dienen. In diesem Sinne können die Grundstücke des bereits erwähnten Kinos und des Telekomgebäudes zur Verzahnung des Ideen- und Realisierungsraums beitragen.



Abb. 24 | Blick in die Königstraße aus westlicher Richtung



Abb. 25 | Wohn- und Geschäftshäuser an der Straße Vormstegen, im Hintergrund die Kölln-Werke

Für diese Areale sind deshalb Aussagen zu treffen, wie eine zukünftige Entwicklung über die Grenzen des Realisierungsraumes hinaus konstruktiv gefördert werden kann. Die im nördlichen Ideenraum vorzufindende kleinteilige Eigentümerstruktur ist in diesem Zusammenhang ebenso zu berücksichtigen wie der Aspekt, dass die Peter Kölln KGaA, Eigentümerin der Flächen des südwestlichen Ideenraumes, zurzeit keine Standortveränderung anstrebt.



BUDNIKOWSKY

5 VERFAHRENSGRUNDLAGEN

5.1 Ausloberin

Ausloberin des Wettbewerbes ist die

Stadt Elmshorn

vertreten durch

die Bürgermeisterin
Amt für Stadtentwicklung

Schulstraße 15 - 17
25335 Elmshorn

5.2 Verfahrensmanagement

Die inhaltliche und fachliche Betreuung sowie die organisatorische Abwicklung des Verfahrens erfolgen durch:

D&K drost consult

Hohe Brücke 1 / Haus der Seefahrt
D – 20459 Hamburg
Tel.: 0049 40 36 09 84-0
Fax: 0049 40 36 09 84-11
E-Mail: info@drost-consult.de

5.3 Wettbewerbsaufgabe

Seit einigen Jahren wird das vorwiegend industriell geprägte Mittelzentrum Elmshorn mit einer umfangreichen Neuverteilung von Nutzungen im Stadtgefüge konfrontiert. Auf Grundlage umfassender Potenzial- und Mängelanalysen und im Zusammenhang mit dem Programm Stadtumbau West wurde bis zum Jahr 2007 für Elmshorn ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) erarbeitet. Die unter anderem im ISEK beschriebenen Ziele des zukünftigen städtischen Umstrukturierungsprozesses wurden Mitte 2007 durch das Stadtverordneten-Kollegium als Ziele für den Stadtumbau beschlossen. Das Stadtverordneten-Kollegium legte in seiner Sitzung am 26. Juni 2008 ebenfalls das Gebiet „Krückau-Vormstegen“ durch einen Beschluss förmlich als Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB fest.

Das diesem Verfahren zugrunde liegende etwa 25 ha große Wettbewerbsgebiet befindet sich südlich der Innenstadt und ist Teil der Erweiterten Innenstadt Elmshorn. Zudem integriert es die Fläche des im Juni 2008 festgesetzten Sanierungsgebietes „Krückau-Vormstegen“.

Gegenstand des Wettbewerbes ist die Entwicklung eines stufenweise zum Beispiel nach einzelnen „Modulen“ realisierbaren, städtebaulichen Gesamtkonzepts für das definierte Gebiet. In diesem Rahmen sollen Raum- und Gebäudekanten neu geordnet, ergänzende Nutzungen gefunden und Parzellierungen überdacht werden. Zudem sind konzeptionelle Vorschläge für die Frei- und Verkehrsflächen sowie für die Uferzonen der Krückau gewünscht.

Es soll ein hochwertiges, gemischt genutztes Quartier entstehen, das neue städtebauliche Strukturen mit Zeugnissen der ortstypischen Industriekultur verbindet.

5.4 Grundlagen

Der Wettbewerb erfolgt als begrenzt offener, einstufiger städtebaulicher Realisierungswettbewerb mit Ideenteil und vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren zur Auswahl von bis zu 21 Teilnehmern sowie 4 gesetzten Teilnehmern.

Die Auslobung erfolgt in Anlehnung an die „GRW 1995 – Grundsätze und Richtlinien für Wettbewerbe auf den Gebieten der Raumplanung, des Städtebaus und des Bauwesens“. Die Lösung der Aufgabe soll in einer Bearbeitungsstufe gefunden werden. Das Verfahren ist anonym.

Wettbewerbsteilnehmerinnen und -teilnehmer, Preisrichterinnen und Preisrichter, sachverständige Beraterinnen und Berater sowie sonstige Personen erklären sich durch ihre Mitwirkung am Verfahren mit den genannten Wettbewerbsbedingungen einverstanden.

Die Architekten- und Ingenieurkammer Schleswig-Holstein hat Kenntnis vom Inhalt der Auslobung erhalten und beratend mitgewirkt. Der erforderliche Übereinstimmungsvermerk gemäß § 19 Ziffer 7 Architekten- und Ingenieurkammergesetz wurde mit Datum vom 26.11.2008 erteilt. Der Wettbewerb ist registriert unter der Nr. 871/08

5.5 Teilnehmer

Für diesen Wettbewerb sind Stadtplanerinnen und Stadtplaner in Arbeitsgemeinschaft mit Landschaftsarchitektinnen und Landschaftsarchitekten teilnahmeberechtigt. Architektinnen und Architekten sowie Fachplaner und Fachplanerinnen (zum Beispiel aus den Bereichen Verkehrs- und Lichtplanung) können innerhalb einer Arbeitsgemeinschaft aus Stadtplanerinnen und Stadtplanern sowie Landschaftsarchitektinnen und Landschaftsarchitekten teilnehmen.

Folgende Teilnehmer wurden von der Ausloberin für dieses Verfahren gesetzt:

OX2architekten, Aachen
club L94 LandschaftsArchitekten, Köln

Jo Coenen & Co. Architekten, Esch-sur-Alzette, Luxemburg
Agence Ter, Karlsruhe

ASTOC Architects & Planners, Köln
RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Bonn

Johannes Grothaus, Potsdam
Florian Heilbronner, Berlin
SMAQ, Berlin

Gemäß der Bekanntmachung im EU Amtsblatt Nr. 2008/S 198-262404 wurden in einem Auswahlverfahren folgende Teilnehmer ausgewählt:

Walter Gebhardt Architekt, Hamburg
Breimann & Bruun, Hamburg

Zurmöhle Architekten München, München
Glück Landschaftsarchitektur, Stuttgart
Martin Würll, München

are you planning?!, Berlin
Monika Tzschentke, Geltendorf

Drees & Huesmann - Planer (GbR), Bielefeld
Kortemann & Brokmann Garten- und Landschaftsarchitekten GmbH, Herford

siegmüller.vodde GbR architektur + stadtplanung, Berlin
plankontext landschaftsarchitektur gbr, Berlin
kleyer.koblitz.architekten, Berlin
Rumen Genow Beraten + Planen, Neuenhagen

03 München - Büro für Städtebau und Architektur, München
WGF Landschaft - Landschaftsarchitekten GmbH, Nürnberg

BS+ städtebau und architektur, Frankfurt am Main
Dittmann + Komplizen Landschaftsarchitektur, Frankfurt am Main

zillerplus Architekten und Stadtplaner, München
Lex-Kerfers Landschaftsarchitekten, Bockhorn

Gössler Kinz Kreienbaum Architekten BDA, Hamburg
HÄFNER/JIMENEZ, Berlin

JUUL FROST Arkitekter, Kopenhagen, Dänemark
Susanne Grunkin, Kopenhagen, Dänemark

Architekten BKSP - Grabau Leiber Obermann und Partner, Hannover
Irene Lohaus Peter Carl Landschaftsarchitektur, Hannover

SWW Architekten BDA - GbR Kay Sawadda/Hendrik Welp, Braunschweig
GTL Gnüchtel Triebswetter Landschaftsarchitekten GbR, Kassel

DEWEY MULLER architekten und stadtplaner, Köln
lad+ I landschaftsarchitektur diekmann, Hannover

APB. Architekten Stadtplaner BDA - Wilkens Grossmann-Hensel Schneider, Hamburg
Hubert Wiggenhorn + Martin van der Hövel - Landschaftsarchitekten BDLA, Hamburg
SBI Spanheimer Bornemann Ingenieure, Hamburg

AC Architektencontor Agather I Scheel, Hamburg
Kontor Freiraumplanung Möller I Tradowsky, Hamburg

Bernhard Winking Architekten BDA, Hamburg
Felix Holzapfel-Herziger, Hamburg

ARKITEMA k/s, Aarhus, Dänemark
GRS Reimer Architekten GmbH, Elmshorn

Jan Störmer Partner, Hamburg
Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten, München

czerner göttlich architekten - architektur + stadtplanung, Hamburg
GHP Gurr Herbst Partner, Landschaftsarchitekten, Hamburg

Baumschlager Eberle Ziviltechniker GmbH, Lochau, Österreich
Müller Illien Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich, Schweiz

Thomas Schüler Architekten BDA Stadtplaner, Düsseldorf
Landschaftsarchitekten Mersmann, Krefeld

5.6 Preisgericht

Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter

Dr. Matthias Hardinghaus	Stadt Elmshorn, Architekt und Stadtplaner, Leiter des Amtes für Stadtentwicklung
Bärbel Pook	Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein, Abteilung Ausländer- und Migrationsangelegenheiten, Städtebau, Bau- und Wohnungswesen, Leiterin des Referats Städtebauförderung
Prof. Dr. Michael Koch	HafenCity Universität Hamburg, Institut Städtebau und Quartiersentwicklung, freischaffender Architekt und Stadtplaner, Zürich/Hamburg
Prof. Wolfgang Christ	Bauhaus Universität Weimar, Fakultät Architektur, freischaffender Architekt,
Klaus Petersen	Freischaffender Architekt und Stadtplaner, Lübeck
Ingrid Spengler	Freischaffende Architektin, Hamburg
Regina Poly	Freischaffende Landschaftsarchitektin, Berlin

Stellvertretende Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter

Silke Faber	Stadt Elmshorn, Dipl.-Ing., Amt für Stadtentwicklung
Sabine Kling	Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein, Abteilung Ausländer- und Migrationsangelegenheiten, Städtebau, Bau- und Wohnungswesen, Referat Städtebauförderung
Ulf Küssner	Freischaffender Architekt und Stadtplaner, Hamburg
Hans-Eggert Bock	Freischaffender Architekt, Rendburg
Tobias Micke	Freischaffender Landschaftsarchitekt, Berlin

Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter

Dr. Brigitte Fronzek	Bürgermeisterin der Stadt Elmshorn
Andreas Hahn	Mitglied im Stadtverordneten Kollegium der Stadt Elmshorn
Peter Hölzel	Mitglied im Stadtverordneten Kollegium der Stadt Elmshorn
Ulrich Lenk	Mitglied im Stadtverordneten Kollegium der Stadt Elmshorn
Götz Springorum	Mitglied im Stadtverordneten Kollegium der Stadt Elmshorn
Jürgen Reinstrom	J.H. Niebuhr jr. Handelsgesellschaft mbH, Elmshorn, Vertreter der Grundstückseigentümer

Stellvertretende Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter

Volker Lützen	Stadtrat der Stadt Elmshorn
Hildegard Hollinger	Mitglied im Stadtverordneten Kollegium der Stadt Elmshorn
Steffen Nielebock	bürgerschaftliches Mitglied im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt der Stadt Elmshorn
Dr. Silke Pahl	Mitglied im Stadtverordneten Kollegium der Stadt Elmshorn
Jens Petersen	Mitglied im Stadtverordneten Kollegium der Stadt Elmshorn
Dr. med. Katharina Laban	Fachärztin für Psychotherapeutische Medizin, Elmshorn, Vertreterin der Grundstückseigentümer

Sachverständige

Bettina Bühse	Stadt Elmshorn, Amt für Stadtentwicklung, Öffentlicher Raum
Rolf Hohnsbehn	Stadt Elmshorn, Amt für Stadtentwicklung, Stadtumbau West
Petra Langefeld	Stadt Elmshorn, Flächenmanagement
Sybille Lamke	Stadt Elmshorn, Amt für Stadtentwicklung, Stadtumbau West
Gerd Spieker	Stadt Elmshorn, Amt für Stadtentwicklung, Verkehr
Annelie Fesser	Kreis Pinneberg, Referat I, Teamleiterin Denkmalschutz
Norbert Jänisch	Kreis Pinneberg, Fachdienst Umwelt, Teamleiter der Unteren Wasserbehörde

Einar Landschoof	Kreis Pinneberg, Fachdienst Umwelt, Teamleiter gesundheitlicher Umweltschutz/Altlasten
Thomas Beiersdorf	Stadt Elmshorn, Stadtentwässerung, Entwässerung und Ökologie
Thorsten Zipperling	Werksleitung/Direktion Stadtwerke Elmshorn, Stadtenergie
Thomas Salzmann	Sparkasse Elmshorn, Geschäftsleitung, Immobilienökonomie
Christian Kähler	Volksbank eG Elmshorn, Mitglied des Vorstands, Immobilienökonomie
Reinhild Graupner	BIG-Städtebau GmbH, städtebauliche Sanierung, Hamburg
Beobachter	
Uwe Hildebrandt	Immobilien- und Finanzwirt, Elmshorn, Vertreter der Grundstückseigentümer
Jörn Kreimann	Kreimann & Suppe Hausverwaltung KG, Elmshorn, Vertreter der Grundstückseigentümer

5.7 Preis- und Ankaufsummen

Die Ausloberin stellt eine Wettbewerbssumme von **100.000,- Euro (brutto)** zur Verfügung.

Gesamtpreissumme (brutto)	100.000,- Euro
1. Preis	33.000,- Euro
2. Preis	22.000,- Euro
3. Preis	15.000,- Euro
4. Preis	10.000,- Euro
Ankäufe	20.000,- Euro

Das Preisgericht ist berechtigt, durch einstimmigen Beschluss eine andere Verteilung der Preisgelder vorzunehmen.

Die Auszahlung der Preisgelder erfolgt gegen Rechnungsstellung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Die Mehrwertsteuer ist gesondert in Rechnung zu stellen. Die Preise werden nach der Entscheidung des Preisgerichtes unter Ausschluss des Rechtsweges zugeteilt.

Die Beschlüsse des Preisgerichtes sind unanfechtbar.

5.8 Termine des Verfahrens

Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen

Die Wettbewerbsauslobung wird allen am Verfahren beteiligten Personen ab dem 26.11.2008 zugesandt.

Schriftliche Rückfragen

Die Wettbewerbsteilnehmerinnen und -teilnehmer haben die Möglichkeit, schriftliche Rückfragen zur Auslobung an

D&K drost consult
 Hohe Brücke 1 / Haus der Seefahrt
 D – 20459 Hamburg
 Tel.: 0049 40 36 09 84-0
 Fax: 0049 40 36 09 84-11
 E-Mail: elmshorn@drost-consult.de

zu stellen. Die Fragen müssen bis zum 10.12.2008, 12.00 Uhr, dort eingegangen sein.

Kolloquium

In einem Kolloquium werden die Auslobung sowie die dazu schriftlich und mündlich gestellten Fragen mit den Preisrichterinnen/Preisrichtern und den Wettbewerbsteilnehmerinnen/Wettbewerbsteilnehmern erörtert und beantwortet.

Das Kolloquium findet statt am **19.12.2008 um 14.00 Uhr** im Kollegiumssaal im Rathaus Elmshorn.

Am selben Tag und Ort findet um 13.00 Uhr das Preisrichter-Vorgespräch statt.

Die Teilnahme am Kolloquium ist zwingende Voraussetzung für die Teilnahme am Wettbewerb.

Es ist keine gemeinsame Besichtigung des Wettbewerbsgebietes vorgesehen, die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollten eigenständig vor dem Kolloquium eine Besichtigung durchgeführt haben.

Abgabe der Wettbewerbsarbeiten

Einlieferungstermin für die Arbeiten ist der 19.02.2009, bis 18.00 Uhr. Als Zeitpunkt der Ablieferung gilt im Falle der Einlieferung durch einen Zustelldienst der Tagesstempel, unabhängig von der Uhrzeit. Bei persönlicher Ablieferung der auf der Empfangsbestätigung vermerkte Zeitpunkt.

Das Modell muss am 26.02.2009 bis 18.00 Uhr eingegangen sein. Der Poststempel gilt nicht.

Alle Unterlagen sind zu richten an:

D&K drost consult

Hohe Brücke 1 / Haus der Seefahrt

D-20459 Hamburg

Tel.: 0049 40 36 09 84-0

Fax: 0049 40 36 09 84-11

E-Mail: info@drost-consult.de

Die Verpackungen der Wettbewerbsbeiträge müssen zur Wahrung der Anonymität in verschlossenem Zustand, mit Kennzahl und ohne Absender oder sonstige Hinweise auf die Verfasserinnen und Verfasser mit dem Vermerk WETTBEWERB "KRÜCKAU-VORMSTEGEN" eingereicht werden. Die Einlieferung muss für den Empfänger porto- und zustellungsfrei erfolgen.

Preisgerichtssitzung/Wettbewerbsergebnis

Das Preisgericht tagt am 19.03.2009. Die Ausloberin benachrichtigt alle Verfasserinnen und Verfasser unmittelbar nach dem Preisgericht über die Entscheidung der Jury.

Das abschließende Protokoll der Preisgerichtssitzung wird allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern zugesandt.

Ausstellung der Wettbewerbsergebnisse

Eröffnung, Ort und Dauer der Ausstellung werden den Wettbewerbsteilnehmerinnen und -teilnehmern und der Presse nach dem Preisgericht bekannt gegeben.

5.9 Leistungen

Alle Pläne sind genordet darzustellen.

Die folgenden Vorgaben bzgl. Blattformat und Anzahl der zugelassenen Pläne und Erläuterungsblätter sind zwingend einzuhalten.

Die geforderten Wettbewerbsleistungen sind jeweils an der rechten oberen Ecke jeder Zeichnung und jeder Textseite durch eine Kennzahl aus sechs verschiedenen arabischen Ziffern (1 cm hoch/insgesamt 6 cm breit) zu kennzeichnen. Als Kennzahl dürfen weder Datum der Abgabe, Zahlenreihen noch

Geburtsdaten der Verfasserinnen und Verfasser gewählt werden.

Alle Planbeschriftungen sind in Druckschrift und der Erläuterungsbericht nur in deutscher Sprache anzufertigen. Die Zeichnungen sind ungefaltet und gerollt einzureichen.

1. Lageplan

M 1 : 2.500

Darstellung der Bebauungsstruktur zur Verdeutlichung der übergeordneten Zusammenhänge als Funktionsplan.

2. Entwurfsplan

M 1 : 1.000

Für die Darstellung von Baukörpern und Freiraum bzw. mit konzeptionellen Aussagen zu

- der städtebaulichen Struktur (Baukörper und Geschossigkeit mit Gelände- und Gebäude höhenangaben in m ü. NN, Nutzungen),
- den Abstandsflächen,
- der Außenraumgestaltung,
- der Anbindung des Plangebiets an die Umgebung, Anschlüssen an angrenzende Straßenräume,
- Verkehrsflächen, Erschließung und ruhendem Verkehr.

3. Stufenkonzept

M 1 : 1.000

Darstellung eines nachvollziehbaren Stufenkonzepts zur schrittweisen Bebauung des Plangebietes mit Aussagen zur Neuparzellierung des Wettbewerbsgebietes.

4. Licht- und Oberflächenkonzept

M 1 : 1.000

Darstellung eines Konzepts mit Aussagen zur Beleuchtung, zu den verschiedenen Oberflächenmaterialien und der Möblierung im Wettbewerbsgebiet.

5. Zwei Planausschnitte für Teilbereiche

M 1 : 500

In den Planausschnitten ist die Gestaltung der Außenräume darzustellen, insbesondere

- die Anbindung des Plangebiets an die Umgebung, Anschlüsse an angrenzende Straßenräume,
- der Umgang mit der Topographie,
- die Erschließung aller Nutzungseinheiten.

6. Geländeschnitte

M 1 : 500

Darstellung frei wählbarer, zum Verständnis des Konzeptes erforderliche und den Bezug zum umgebenden Stadtraum verdeutlichende Schnitte. Sämtliche Schnitte sind mit Höhenangaben (bezogen auf NN) zu versehen.

7. Erläuternde Pläne, Ansichten und Skizzen zu den Plänen 1. bis 4.

Abstrakte Darstellung in frei wählbarem Maßstab von:

- Rückbaumaßnahmen bzw. Gebäudeabrissen,
- Wesentlicher raumbildender Kanten
-

8. Liberoblatt

Zur Erläuterung und Darstellung der entwurfsbestimmenden Leitidee sind frei wählbare Skizzen und Details in angemessenem Maßstab sowie entsprechende Visualisierungen darzustellen. Die Visualisierungen sollen jeweils aus Augenhöhe erfolgen.

9. Erläuterungsbericht

Der Erläuterungsbericht soll die Entwurfsvorstellungen erläutern und alle für eine Beurteilung maßgeblichen Hinweise der städtebaulichen, gestalterischen und funktionalen Lösungen enthalten, die nicht aus den Zeichnungen hervorgehen (max. 2 DIN-A4-Seiten).

10. Prüfpläne

Für die Vorprüfung ist ein Plan-Satz-Doppel (gefaltet) mit allen zur Berechnung notwendigen Maßen und Angaben abzugeben. Die Darstellungen der Zeichnungen müssen die zur Ermittlung der Flächen

erforderlichen Aussagen treffen. Es müssen in den Prüfplänen sämtliche zur Berechnung notwendigen Längenmaße enthalten sein. Berechnete Flächen sind jeweils im Prüfplan darzustellen, Flächengrößen sind in den Räumen anzugeben und Rechenansätze nachvollziehbar darzustellen.

11. Flächenberechnungen

Die Flächenberechnungen sind auf den vorbereiteten Berechnungsblättern abzugeben, Rechenansätze sind zusätzlich nachvollziehbar darzustellen (siehe Anlage 19 Berechnungslisten).

12. Einsatzmodell

M 1 : 1000

Auf der separat gelieferten Einsatzplatte ist ein Arbeitsmodell anzufertigen, das sich in das vorhandene Umgebungsmodell einsetzen lässt.

13. Verfassererklärung

Abzugeben auf beigefügtem Vordruck, unterschrieben mit Angabe aller an der Entwurfslösung beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (siehe Anlage 01 Verfassererklärung).

14. Verpflichtungserklärung zur Nutzung digitaler Daten

Das beigefügte Formblatt der Verpflichtungserklärung ist während des Rückfragenkolloquiums unterschrieben abzugeben (siehe Anlage 02 Verpflichtungserklärung).

15. Liste der eingereichten Unterlagen

16. Digitale Unterlagen

Alle unter 1. bis 9. aufgeführten Leistungen sind auf einer CD-ROM abzugeben. Die Plandateien müssen als JPG-Dateien („Qualität maximal“, Baseline optimiert im CMYK-Modus mit 150 dpi) abgespeichert sein, die Prüfpläne sollen mit den farbigen Flächenbelegungen (siehe Nr. 8) zusätzlich als .dxf/.dwg-Dateien hinterlegt werden, so dass ein digitales Aufmaß der Flächen durch die Vorprüfung möglich ist (keine Layout-Dateien).

Hängeplan

Zur Präsentation der Wettbewerbsarbeiten steht je Teilnehmer eine Gesamtfläche mit den Maßen 3,60 m Breite und 1,80 m Höhe zur Verfügung.

<i>DIN A0</i> Lageplan	<i>DIN A0</i> Entwurfsplan	<i>DIN A0</i> Stufenkonzept
<i>DIN A0</i> Licht- und Oberflächenkonzept	<i>DIN A0</i> Planausschnitte für Teilbereiche Geländeschnitte	<i>DIN A0</i> Liberoblatt

5.10 Unterlagen

Auslobungsbroschüre

Anlagen

- A Einsatzplatte für den Modellbau

Digitale Anlagen auf CD-ROM

- 1 Verfassererklärung (.pdf)
- 2 Verpflichtungserklärung (.pdf)
- 3 Auslobung (.pdf)
- 4 Auszug aus der Digitalen Stadtgrundkarte (.dwg)
- 5 Höhendaten (.dwg)
- 6 Luftbilder (.tiff)
- 7 Bestandsfotos (.jpg)
- 8 Stadtkarte (.pdf)
- 9 Bebauungspläne (.pdf)
- 10 Hafenspange (.pdf)
- 11 ISEK (.pdf)
- 12 Sanierungssatzung (.pdf)
- 13 Wohnraumversorgungskonzept (.pdf)
- 14 FNP (.pdf)
- 15 Landschaftsplan (.pdf)
- 16 LROPI (.pdf)
- 17 Stellplatzerlass Schleswig-Holstein (.pdf)
- 18 Baumschutzsatzung der Stadt Elmshorn (.pdf)
- 19 Berechnungslisten (.xls, werden nachgereicht)

5.11 Vorprüfung

Die Vorprüfung erfolgt durch

D&K drost consult

Hohe Brücke 1 / Haus der Seefahrt

D – 20459 Hamburg

Tel.: 0049 40 36 09 84-0

Fax: 0049 40 36 09 84-11

E-Mail: info@drost-consult.de

Die eingereichten Arbeiten werden anhand von Prüfkriterien durch die Vorprüfung und die sachverständigen Beraterinnen und Berater geprüft. Die Prüfung erfolgt ohne Bewertung, die dem Urteil des Gutachtergremiums vorgeifen könnte, als Fakten-Prüfung und Beschreibung der jeweiligen Entwurfslösung.

5.12 Beurteilungskriterien

Formalleistungen

- Termingerechte Abgabe
- Leistungs- und Programmerfüllung
- Nachweis der geforderten Flächen

Städtebauliche und hochbauliche Qualität

- Idee, Image und Identifikationspotenzial im Sinne eines Gesamtkonzeptes, Quartiersbildung
- Anordnung und Schlüssigkeit der funktionalen Neustrukturierung

- Einfügen in das städtebauliche Umfeld und Übergang zu angrenzenden Bereichen
- Wege- und Erschließungskonzeption unter Einbeziehung umgebender Wegenetze
- Konzeptionelle Integration topographischer Besonderheiten
- Straßenraumbildende Qualität der Bebauung, Orientierung zum öffentlichen Raum
- Außenwirkung, Auffindbarkeit und Adressbildung
- Gestaltung und Zugänglichkeit der Erdgeschosszone
- Funktionalität des verkehrsplanerischen Konzeptes einschließlich ruhendem Verkehr
- Wirkung der Gebäudesilhouette

Freiraumplanerische Qualität

- Flexibilität und Gesamtorganisation des Freiraumkonzeptes
- Attraktivität, Verknüpfung und Nutzbarkeit der öffentlichen und privaten Freiräume

Funktionale Qualität

- Flexibilität und Gesamtorganisation des Nutzungskonzeptes
- Funktionalität des Ver- und Entsorgungskonzeptes (inkl. Anlieferung)
- Einhaltung planungs- und bauordnungsrechtlicher Vorschriften
- Bautechnische Realisierbarkeit
- Realisierbarkeit in Bauabschnitten (Darstellung eines Stufenplanes)

Stadtwirtschaftlichkeit

- Wirtschaftlichkeit, Angemessenheit von Investitionskosten und Unterhaltungsaufwand
- Marktfähigkeit
- Schaffung verschiedener Anreize für potenzielle Investoren
- Stadtenergetische Optimierung der Quartiersstruktur

5.13 Weitere Bearbeitung

Das Preisgericht gibt eine schriftliche Empfehlung zur weiteren Entwicklung und Bearbeitung der Aufgabe gem. GRW '95, Ziff. 5.6.9.

Die Ausloberin beabsichtigt, unter Würdigung der Empfehlungen des Preisgerichtes und entsprechend der GRW '95, Ziff. 7.1, Abs. 1, einen oder mehrere Preisträgerinnen/Preisträger die für die Umsetzung des Wettbewerbsentwurfs notwendigen weiteren Planungsleistungen zu übertragen (Rahmenplanung, die Beauftragung erfolgt stufenweise), sofern das Projekt umgesetzt wird, soweit kein wichtiger Grund einer Beauftragung entgegensteht und soweit mindestens einer der teilnahmeberechtigten Wettbewerbsteilnehmerinnen/-teilnehmer, deren/dessen Wettbewerbsarbeit mit einem Preis ausgezeichnet wurde, eine einwandfreie Ausführung der zu übertragenden Leistung gewährleistet.

Im Falle einer weiteren Bearbeitung werden durch den Wettbewerb bereits erbrachte Leistungen der Wettbewerbsteilnehmerinnen/-teilnehmer gemäß GRW '95, Ziff. 7.2 bis zur Höhe der zuerkannten Preissumme nicht erneut vergütet, wenn der Wettbewerbsentwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird.

Löst sich eine Arbeitsgemeinschaft nach der Preisverleihung auf, so ist die Ausloberin berechtigt, unbeschadet der urheberrechtlichen Auseinandersetzung innerhalb der Arbeitsgemeinschaft ein Mitglied oder mehrere Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft mit der dem Wettbewerb zugrunde liegenden Planungsaufgabe zu beauftragen.

5.14 Eigentum und Urheberrecht

Alle mit Preisen und Ankäufen ausgezeichneten Wettbewerbsarbeiten werden gem. GRW '95, Ziff. 6.4 Eigentum der Ausloberin. Das Urheberrecht einschließlich des Schutzes gegen Nachbauen und das Recht auf Veröffentlichung der Entwürfe bleibt jeder Teilnehmerin und jedem Teilnehmer erhalten. Die Ausloberin erwirbt das uneingeschränkte Nutzungsrecht an der gesamten Wettbewerbsarbeit, auch

soweit die Wettbewerbsarbeit nicht vollständig und/oder nicht allein durch die Ausloberin realisiert wird. Die Ausloberin ist berechtigt, das Nutzungsrecht zu übertragen.

Die Verfasserinnen/Verfasser und ihre Rechtsnachfolger sind verpflichtet, Abweichungen von der Wettbewerbsarbeit zu gestatten. Dies gilt auch für das ausgeführte Werk. § 14 des 2. Gesetzes über Urheberrecht und verwandte Schutzrechte (Urheberrechtsgesetz) bleibt unberührt. Vor einer wesentlichen Änderungen des ausgeführten Werkes sind die Wettbewerbsteilnehmerinnen/-teilnehmer, soweit zumutbar, zu hören. Vorschläge der Teilnehmerinnen/Teilnehmer sind zu berücksichtigen, soweit ihnen nicht nach Auffassung der Ausloberin wirtschaftlich, funktional oder konstruktiv bedingte Bedenken entgegenstehen, die mitzuteilen sind.

Unwesentliche Teillösungen anderer nicht zur Ausführung bestimmter, jedoch mit Preisen oder Ankäufen ausgezeichneten Arbeiten gelten als abgegoten und dürfen von der Ausloberin verwendet werden.

Die Ausloberin hat das Erstveröffentlichungsrecht. Sie ist berechtigt, die eingereichten Arbeiten des Wettbewerbs ohne weitere Vergütung zu veröffentlichen. Die Namen der Verfasserinnen/Verfasser, Mitarbeiterinnen/Mitarbeiter und Fachplanerinnen/Fachplaner werden genannt.

Für die Beschädigung oder den Verlust der eingereichten Arbeiten haftet die Ausloberin nur im Falle grob fahrlässigen Verhaltens.

5.15 Terminübersicht

Versand der Unterlagen	ab	26. November 2008
Rückfragen	bis zum	10. Dezember 2008
Pflichtkolloquium		19. Dezember 2008
Abgabe der Wettbewerbsarbeiten		19. Februar 2009
Abgabe der Modelle		26. Februar 2009
Preisgericht		19. März 2009

5.16 Rücksendung der Arbeiten

Alle mit Preisen und Ankäufen prämierten Arbeiten werden Eigentum der Ausloberin. Nicht prämierte Arbeiten werden im Anschluss an die Ausstellung kostenlos an die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zurück gesandt.

5.17 Sonstiges

Von einer individuellen Rücksprache der Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit den jeweiligen Ämtern oder der Ausloberin ist abzusehen. Fragen zu den Inhalten dieser Auslobung sind ausschließlich an das wettbewerbsbetreuende Büro (D&K drost consult) zu richten.

NACHWEISE

Abbildungen

Abbildung 1, 3, 6, 8 - 13, 21 - 26

Bestandsfoto

Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 2

Lage des Wettbewerbsgebietes in der Stadt

Quelle: Stadt Elmshorn, eigene Darstellung

Abbildung 4

Die ehemalige Gerberei Huck an der Reichenstraße

Quelle: Stadt Elmshorn

Abbildung 5

Der Elmshorner Hafen in den 1960er Jahren

Quelle: Stadt Elmshorn

Abbildung 7

Aufteilung des Wettbewerbsgebietes in Realisierungs- und Ideenteil

Quelle: Stadt Elmshorn, eigene Darstellung

Abbildung 14

vorläufige Gestaltung der Klappbrücke und des Nordufers aus nordöstlicher Richtung

Quelle: Stadt Elmshorn

Abbildung 15

vorläufige Gestaltung der Klappbrücke und des Nordufers aus nordwestlicher Richtung

Quelle: Stadt Elmshorn

Abbildung 16

Verlauf der Hafenspange im Stadtgebiet

Quelle: Stadt Elmshorn

Abbildung 17

Lage des Hafenplatzes am Nordufer und an der Hafenspange

Quelle: Stadt Elmshorn

Abbildung 18

Derzeitige Straßennetzsituation und -belastung im Wettbewerbsgebiet

Quelle: Stadt Elmshorn, eigene Darstellung

Abbildung 19

Straßennetzbelastung mit Hafenspange und Sperrung „Wedenkamp-Ost“

Quelle: Stadt Elmshorn, eigene Darstellung

Abbildung 20

Differenz der Straßennetzbelastung zur Situation „Realisierung nur Hafenspange“

anstatt „Hafenspange und Sperrung Wedenkamp-Ost“

Quelle: Stadt Elmshorn, eigene Darstellung

Anlage 6 Luftbild

Quelle: Reimer Wulf, Luftbildfotograf

Literatur

STADT ELMSHORN (2006):
Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) für die Stadt Elmshorn, Wedel/Hamburg.

STADT ELMSHORN (2007):
Elmshorn – Erweiterte Innenstadt. Vorbereitende Untersuchungen, Hamburg.

STADT ELMSHORN (2008):
Bauwerksentwurf Klappbrücke Hafenspange Krückau – Erläuterungsbericht, Elmshorn

Internet

<http://www.bmvbs.de>

<http://www.elmshorn.de>

<http://www.stadtumbau-west-elmshorn.de>

<http://de.wikipedia.org/wiki/Elmshorn>

IMPRESSUM

Herausgeberin

Stadt Elmshorn

vertreten durch

die Bürgermeisterin
Amt für Stadtentwicklung

Schulstraße 15 - 17
25335 Elmshorn

Organisation . Redaktion . Gestaltung

D&K drost consult

Uwe Drost, Anniki Stuhr, Christine Holewa
Hohe Brücke 1 / Haus der Seefahrt
D-20459 Hamburg

Tel.: 0049 40 36 09 84-0

Fax: 0049 40 36 09 84-11

E-Mail: info@drost-consult.de

Internet: www.drost-consult.de

Druck

Partner Werbung & Druck, Pinneberg

Oktober 2008

Redaktion . Konzept . Design

D&K d r o s t c o n s u l t

Hohe Brücke 1 / Haus der Seefahrt
D-20459 Hamburg

Tel. 0049 40 36 09 84 - 0

Fax 0049 40 36 09 84 - 11

Mail info@drost-consult.de

Internet www.drost-consult.de