

Begründung zum Bebauungsplan Nr. 150 der Stadt Elmshorn

1. Allgemeines

1.1 Vorhandene Rechtsgrundlagen

Flächennutzungsplan 1980
der Stadt Elmshorn
(FNP 80)

Der Bebauungsplan Nr. 150 stimmt weitgehend mit der Darstellung des FNP 80 überein. Der FNP 80 wurde durch die Stadt Elmshorn am 29.01.1981 gebilligt und vom Innenminister am 19.11.1982 endgültig genehmigt.

Nach dem FNP 80 sind folgende Funktionen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 150 vorgesehen:

Öffentliche Grünflächen, öffentliche Verkehrsflächen, Wasserflächen, Flächen für Gemeinbedarf und gemischte Bauflächen.

Nach dem Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 150 werden sich die Grenzen der oben dargestellten Funktionen ändern. Um dem Entwicklungsgebot gem. § 8 Abs. 3 BauGB Folge zu leisten, wird parallel zum Bebauungsplan Nr. 150 die 15. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP 80) eingeleitet.

Bebauungsplan Nr. 79

Der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 79 setzt innerhalb eines geringen Teiles des Geltungsbereiches des B-Planes Nr. 150 Verkehrsflächen fest.

Bebauungsplan Nr. 100

Für den überwiegenden Teil des Geltungsbereiches des B-Planes Nr. 150 gelten die Festsetzungen des rechtsverbindlichen B-Planes Nr. 100. Dieser B-Plan setzt im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 150 neben Verkehrsflächen, Grünflächen, Wasserflächen, Flächen für Gemeinbedarf, Sondergebiet Hafen, Flächen für Bahnanlagen, auch Flächen für zwei Gemeinschaftsstellplatzanlagen fest.

Vorgezogene Bürgerbeteiligung

Das Stadtverordneten-Kollegium der Stadt Elmshorn hat am 19.09.1985 beschlossen, den Bebauungsplan Nr. 150 aufzustellen. Da sich die Grenzen des räumlichen Geltungsbereiches des B-Planes Nr. 150 geändert hatten und wegen formeller Mängel wurde der endgültige Aufstellungsbeschluß am 03.11.1988 gefaßt.

Am 11.06.1987 fand eine vorgezogene Bürgerbeteiligung nach § 2 a BBauG (§ 3 BauGB) statt. Bei dieser Veranstaltung wurden 3 Planungsvarianten mit den Bürgern diskutiert.

Entwurfsbeschluß und Auslegung

Der endgültige Entwurfsbeschluß zu diesem B-Plan wurde am 03.11.1989 vom Stadtverordneten-Kollegium der Stadt gefaßt. Der Entwurf und die Begründung des B-Planes Nr. 150 wurden gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 21.11. bis 20.12.1988 zu jedermanns Einsicht öffentlich ausgelegt.

1.2 Grenzen

Gebietsabgrenzung

Der Geltungsbereich des B-Planes Nr. 150 umfaßt das Gebiet zwischen der Krückau im Norden, der Berliner Straße im Osten, der Hafensbahn im Süden, sowie eines Teiles des westlich des Wedenkampes liegenden Hafengebietes (Südufer), einschließlich einer nördlich der Krückau zwischen der Straße Damm und dem Kaufhaus Ramelow verlaufenden Uferpromenade.

Größe

Der Geltungsbereich dieses B-Planes ist insgesamt 5.0686 ha groß.

1.3 Bestand

Nutzung

Innerhalb des Geltungsbereiches dieses B-Planes sind folgende Nutzungsarten vorhanden:

- Flächen für Gemeinbedarf/Post
- Handel

Topographie

Das im Geltungsbereich dieses B-Planes liegende Gelände liegt im Norden ca. 3,70 m über NN und fällt nach Süden leicht ab und erreicht im Bereich Schauenburger Straße ein Niveau von ca. 3,30 m über NN.

Vegetation

Entlang des südlichen Krückauufers und westlich der Straße Wedenkamp sind einige wertvolle Bäume bzw. Baumgruppen vorhanden. Nach der Umwelterhebung, die durch die Zentralstelle für Landeskunde des Schleswig-Holsteinischen Heimatbundes im Jahre 1987

für die Stadt durchgeführt wurde, sind im Geltungsbereich dieses B-Planes folgende Pflanzenarten vorhanden: Stieleiche, Birke, Feldahorn, Pappel, Trauerweide, Platane, Hainbuche, Holunder, Rose, Fingerstrauch, Berberitze; Liguster, falscher Christuskorn, Roteiche, Ahorn, Feldahorn, Weide, Linde, Eberesche, Apfel, Hainbuche, Mahagoni, Rhododendron, Blutbuche, Felsenbirne, Wacholder, Holunder, Eiche, Rotbuche, Spitzahorn, Schwarzerle, Linde, Ulme, Silberahorn

Nach dem Entwurf des B-Planes Nr. 150 sollen die vorhandenen Bäume und Sträucher überwiegend erhalten bleiben.

Gebäude

Innerhalb des Geltungsbereiches des B-Planes Nr. 150 sind einige Verwaltungs- bzw. Gewerbegebäude vorhanden. Nach dem Entwurf dieses B-Planes sollen nur zwei gewerblich genutzte Bauten abgebrochen werden.

Kulturdenkmal

Im Bereich des heutigen Marktplatzes (Karl-Marx-Platz) befand sich eine Lederfabrik. Das Torhaus sowie das Markthallengebäude sind Restbestände des Gebäudekomplexes dieser Fabrik und haben somit baugeschichtliche Bedeutung. Das Torhaus ist inzwischen von der unteren Denkmalbehörde als einfaches Kulturdenkmal (§ 1 Abs. 2 DSchG) anerkannt worden.

Altlasten

Aufgrund der früheren gewerblichen Nutzung ist davon auszugehen, daß der Untergrund des Karl-Marx-Platzes mit Abfällen der Lederverarbeitung belastet sein kann. Dieser Tatsache wird bei der Neugestaltung des Platzes Rechnung getragen. Tiefbaumaßnahmen werden auf das unbedingt Erforderliche eingeschränkt, um Gefahren für Mensch und Natur so weit wie möglich auszuschließen. Außerdem werden Verhaltensregeln von einem Hygieneinstitut ausgearbeitet werden, die bei der Durchführung der Arbeiten zu beachten sind.

2. Planungsanlaß und -ziele

2.1 Ziele der Stadtentwicklung

Orientierungswerte

Nach dem Regionalplan I ist Elmshorn Mittelzentrum und Achsenswerpunkt. Elmshorn zählt mehr als 42.500 Einwohner. Im Nahbereich der Stadt Elmshorn leben zusätzlich über 10.000 Einwohner und im Mittelbereich weitere rund 60.000 Einwohner. Als Mittelzentrum ist die Stadt für die Grundversor-

gung ihres Nahbereiches verantwortlich. Darüber hinaus hat die Stadt Elmshorn für ihren Nah- und Mittelbereich als Mittelzentrum eine Zentralitätsbedeutung und soll für diese Bereiche differenzierte Versorgungsmöglichkeiten zur Deckung des gehobenen langfristigen Bedarfes bieten.

Nach dem FNP 80 gehört der Geltungsbereich des B-Planes Nr. 150 zum zentralen Bereich der Elmshorner Innenstadt. Dieser B-Plan will die vorhandenen städtebaulichen Funktionen weiter stärken. Auch die Attraktivität der Innenstadt für die Bewohner des Nah- und Mittelbereiches soll nach der Konzeption des B-Planes Nr. 150 erheblich vergrößert werden.

2.2 Städtebauliche Ziele

Vorhandene städtebauliche Probleme

Die Königstraße bildet mit dem Alten Markt und der Marktstraße den Mittelpunkt des Einkaufszentrums der Stadt Elmshorn. Die genannten Straßen und Plätze sind Fußgängerzonen. Diese Fußgängerzone wird nicht nur von der Elmshorner Bevölkerung, sondern auch von den Bewohnern des Umlandes genutzt

Trotz hoher Attraktivität hat die Fußgängerzone zur Zeit noch mit folgenden Schwierigkeiten zu kämpfen:

- Wegen fehlender Anlieferstraßen kann zur Zeit die überwiegende Warenanlieferung nur über die Fußgängerzone selbst erfolgen.
- Der Fußgänger kann nur nach Überquerung einer stark frequentierten Straße den Karl-Marx-Platz, im Volksmund "Buttermarkt" genannt, erreichen.
- Die Fußgängerzone ist nur unzureichend mit dem an sich ausgezeichneten Elmshorner Radwege-Netz verknüpft.
- In den Randbereichen sind zwar viele öffentliche Parkplätze vorhanden, die aber durch Straßen mit starker Verkehrsbelastung von der Fußgängerzone getrennt werden. Diese Straßen bilden für die Parkplatzbenutzer eine schwer zu überwindende Barriere.

...

Planungsanlaß zur städtebaulichen Neuordnung

Die städtebauliche Problematik der Elms-
horner Innenstadt im Geltungsbereich die-
ses B-Planes stellt sich wie folgt dar:

- Südlich der Krückau sind zur Zeit insge-
samt 331 öffentliche Parkplätze vorhanden.
Davon liegen 101 Parkplätze zwischen der
Krückau und dem Probstendamm. Die Park-
plätze sind hauptsächlich für Kurzparker
gedacht. Wegen dieser Parkplätze kann
die entlang der Krückau vorhandene Grün-
fläche nicht sinnvoll ausgestattet und
als Erholungszone genutzt werden.

Die restlichen 230 Parkplätze, die für
Langzeitparker vorgesehen sind, befin-
den sich auf dem Karl-Marx-Platz selbst
und werden durch den stark frequentier-
ten Probstendamm von der eigentlichen
Fußgängerzone abgeschnitten.

- Ein Teil des Karl-Marx-Platzes dient 2 x
wöchentlich als Marktplatz. Insbesondere
an diesen Markttagen (mittwochs und sonn-
abends) gibt es rege Fußgängerbewegungen
zwischen der Königstraße und dem Karl-
Marx-Platz. Der stark belastete Probst-
endamm bildet hierbei ein städtebaulich
unerwünschtes Hemmnis für Fußgänger und
Autofahrer. Der Durchgangsverkehr kann
nur mit Schrittempo den innerstädtischen
Kernring passieren und gefährdet dabei
die Fußgänger.
- Das südliche Krückauufer ist überwiegend
unbebaut. Es hat dennoch nur geringen
Erholungswert, weil ein zentrales Grund-
stück in Privatbesitz ist; die Zugängig-
keit ist also stark beeinträchtigt und
eine zusammenhängende grünflächige Nut-
zung nicht möglich.
- Nördlich der Krückau liegt die Königstraße
Hauptgeschäftsstraße und Fußgängerbereich
Elmshorns. Warenanlieferungen erfolgen
noch immer über die Fußgängerzone selbst.
Dieser Mißstand könnte teilweise durch
den Bau einer Andienungsstraße am nörd-
lichen Krückauufer, die bereits im Bebau-
ungsplan 100 festgesetzt wurde, beseitigt
und die Königstraße entsprechend entlastet
werden.
- Die stark belastete innerstädtische Straße
Probstendamm trennt die Innenstadt (ins-
besondere den Bereich Fußgängerzone König-
straße) vom Marktplatz mit seinen

Funktionen als Wochenmarkt, Jahrmarkt, Festplatz, Veranstaltungsplatz und Parkplatz. Diese Trennung ist unerwünscht. Im Bereich Probstendamm fehlen zur Zeit auch Radwegverbindungen in Ost-West-Richtung einschließlich Überquerung der Straße Wedenkamp. Darüber hinaus ist das Problem der Fahrradstellplätze für Besucher der Königstraße bisher nicht gelöst.

- Die Schauenburger Straße, am Rande einer Gewerbefläche gelegen, ist gegenwärtig nur unbedeutend belastet. Von ihrer Lage her zwischen Marktplatz und Gewerbegebiet ist sie sehr viel eher geeignet, stärkeren Verkehr aufzunehmen als die Straße Probstendamm.

Städtebauliche Ziele des B-Planes Nr. 100

Der Bebauungsplan Nr. 100 ist seit dem 17.11.1976 rechtsverbindlich. Mit der Aufstellung dieses B-Planes sollte einerseits die gewachsene Struktur des innerstädtischen Einkaufszentrums erhalten und andererseits die Schaffung von notwendigen Stell- und Parkplätzen bei einer maximalen Ausnutzung der Grundstücksflächen im Geltungsbereich dieses B-Planes sichergestellt werden. Aus diesen Gründen sieht dieser Plan eine 4geschossige Bebauung beiderseits der Königstraße vor. Man ging seinerzeit davon aus, daß durch eine rege Neubebauung ein erheblicher Teil der notwendigen Stellplätze realisiert werden könnte. Deshalb sind im Geltungsbereich dieses B-Planes zwei "Gemeinschaftsstellplatzanlagen" mit einer Gesamtkapazität von rd. 1.100 Stellplätzen festgesetzt. Die Stadt sollte diese "Gemeinschaftsstellplatzanlagen" mit für die notwendigen Stellplätze eingenommenen Ablösebeträgen verwirklichen.

Tatsächlich ist aber festzustellen, daß einerseits der erwartete Bauboom in der Elmshorner Innenstadt nicht eingetreten ist und andererseits im Zeitraum vom 01.01.1977 bis heute, d. h. in mehr als 10 Jahren, im Geltungsbereich des B-Planes Nr. 100 insgesamt für nur 31 notwendige Stellplätze Ablösesummen bezahlt worden sind. Diese Realität macht unmißverständlich deutlich, daß es für eine langfristige Verwirklichung der geplanten "Gemeinschaftsstellplatzanlagen" keinen objektiven Grund gibt.

Nach den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 100 sind zu den Grundstücken mit einer vorgesehenen GFZ von 2,00 bzw. 2,20 Flächenanteile entsprechend den im Plan festgesetzten Gemeinschaftsstellplatzanlagen im Sinne des § 21 a BauNVO hinzuzurechnen. In einer Untersuchung wurde festgestellt, daß lediglich in einem einzigen Fall Flächenanteile zum Nachweis der GFZ entsprechend § 21 a Abs. 2 BauNVO der Grundstücksfläche hinzugerechnet wurden. In diesem Fall handelte es sich um das Bauvorhaben der Stadt Elmshorn "Erweiterung der Stadtbücherei". Nach Auskunft der Bauaufsicht braucht auf die Herstellung der Gemeinschaftsanlage nicht bestanden zu werden, da die Stellplätze der Stadtbücherei zwischenzeitlich auf einem Grundstück in einer zumutbaren Entfernung nachgewiesen und durch Baulast gesichert worden sind. Aufgrund der Tatsache, daß die Festsetzungen des B-Planes Nr. 100 mit der tatsächlichen städtebaulichen Entwicklung der Elmshorner Innenstadt nicht in Einklang zu bringen sind und keine planerische Grundlage zur Beseitigung der vorhandenen städtebaulichen Mißstände bieten, wird die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 150 mit dem Ziel, einen Teil der Peripherie der Fußgängerzone neu zu ordnen, für die weitere städtebauliche Entwicklung der Innenstadt von großer Bedeutung sein.

Verkehrsmaßnahmen

Nach den Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 100 sollte für die Warenbelieferung der Geschäfte an der Königstraße an dem Nordufer der Krückau eine Straße errichtet werden. Diese Planstraße sollte über eine Brücke mit der jetzigen Trasse des Probstendamms verbunden werden.

Der Entwurf des B-Planes Nr. 150 hat diese Anlieferstraße als Uferpromenade konzipiert. Dadurch soll die Straße neben ihrer Anlieferfunktion zur Belebung der Innenstadt beitragen.

Um das entscheidende städtebauliche Hemmnis zu beseitigen, wird der überwiegende Teil der Straße Probstendamm aufgehoben. Der Fußgänger kann sich, ohne vom Autoverkehr gestört zu werden, zwischen der Fußgängerzone und dem Karl-Marx-Platz bewegen. Mit der Aufhebung des Probstendamms als einem Teil des inneren Ringes

besteht die Möglichkeit, den Platz mit seinen verschiedenen Funktionen weiter nach Norden und damit dichter an die Fußgängerzone zu schieben. Um aber die Funktionsfähigkeit des öffentlichen Personenverkehrs nicht zu gefährden, soll zwischen der Berliner Straße und dem Wedenkamp eine Verkehrsstrasse mit besonderer Zweckbestimmung ausgewiesen werden. Diese Fläche soll nur von Bussen im öffentlichen Personennahverkehr sowie von den Fußgängern und Radfahrern genutzt werden.

Als Ersatz für den Probstendamm wird die Schauenburger Straße für gegenläufigen Verkehr ausgebaut. Diese Straße liegt am südlichen Rand des Karl-Marx-Platzes und trennt diesen von dem vorhandenen innerstädtischen Gewerbegebiet. Nach den neuen Verkehrsbelastungsanalysen soll die durchschnittliche Verkehrsbelastung dieser Straße bei 11.000 Kfz/24 Std. liegen. Durch die Umlagerung des Verkehrs nimmt also die Gesamtbelastung teilweise ab. Damit kann eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs erreicht werden.

Ruhender Verkehr

Der Karl-Marx-Platz soll als Fläche für gemischte Nutzung (Fläche für den Gemeinbedarf/Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung) "fußgängerfreundlich" gestaltet werden. Der neue Mehrzweckplatz wird so dimensioniert, daß innerhalb dieses Platzes die gleiche Anzahl von Parkplätzen, die zur Zeit im Plangeltungsbereich vorhanden sind, entstehen können. Die Park- bzw. Stellplatzmöglichkeiten werden noch zusätzlich dadurch verbessert, daß am Südufer ein viergeschossiges Parkhaus mit einer Gesamtkapazität von 200 Plätzen entstehen kann. Dieses Parkhaus soll in zwei Bauabschnitten verwirklicht werden. Mit dem ersten Bauabschnitt, welcher zur Zeit erstellt wird, werden zusätzlich 100 öffentliche Parkplätze geschaffen.

Schließlich ist noch auf die im Bau befindliche P+R-Anlage an den Steindammwiesen hinzuweisen, die rund 500 Pkw aufnehmen soll.

Ein Teil der Parkplätze, die zwischen Krückau und Probstendamm liegen, und zwar im Bereich Post und Sparkasse/Fernmeldeamt bleiben erhalten. Diese Parkplätze werden weiterhin für die Kurzzeitparker,

d. h. für die Besucher der Post und der Banken, reserviert bleiben. Im Bereich des Karl-Marx-Platzes soll ein großer Teil der Parkplätze für Kurzzeitparker zur Verfügung gestellt werden. Die Stadt erwägt hier die Einführung einer Parkscheibenregelung.

Gestaltung des Platzes

Oberstes Ziel wird sein, eine befriedigende Gestaltung für die unterschiedlichen Platznutzungen zu erzielen. Insbesondere gilt es, parkende Kraftfahrzeuge so wenig wie möglich störend in Erscheinung treten zu lassen. Daher sind räumliche Einfassungen, eine Hervorhebung der Hauptzugänge u. ä. Maßnahmen sowie Grünanpflanzungen vorgesehen.

Grüngestaltung

Nach dem Entwurf dieses Bebauungsplanes soll das südliche Krückauufer als Grünzone so gestaltet werden, daß einerseits der Erholungswert der Krückau gesteigert und andererseits eine attraktive Verbindung zwischen Karl-Marx-Platz und Innenstadt geschaffen wird. Insgesamt soll die Grünfläche ca. 3.500 m² groß werden. Der Zugschnitt der Grünflächen erlaubt nicht die Ausweisung eines selbständigen Kinderspielplatzes, jedoch ist die Aufstellung von Kinderspielgeräten und Sitzbänken grundsätzlich möglich.

Hochbauten

Die Markthalle soll erhalten bleiben. Sie ist ein Beispiel der industriellen Entwicklung Elmshorns.

Auch das Torhaus, am Südufer der Krückau gelegen, ist mit seiner jetzigen Funktion (Kunstaussstellungen) zu erhalten.

Kerngebiet

Abweichend zur Festsetzung im B-Plan Nr. 100 wird die geplante Krückaupromenade in der Straßenbreite verringert. Die nicht mehr benötigte Straßenfläche wird analog der Festsetzung im B-Plan Nr. 100 als Bauland (Kerngebiet) ausgewiesen. Eine bauliche Nutzung dieser Fläche kann nur in Verbindung mit den Restflurstücken vorgenommen werden.

...

Flächen für Gemeinbedarf

Das Postgelände wird weiterhin als Fläche für Gemeinbedarf im Geltungsbereich dieses B-Planes ausgewiesen. Die Baugrenzen werden so festgesetzt, daß eine bauliche Erweiterung des Postgebäudes möglich ist.

3. Landschaftspflegerische Maßnahmen

Standortgerechte Vegetation

Die Bepflanzung des Planungsgebietes orientiert sich an der standortgerechten Vegetation.

Ausgleichsfunktion

Die öffentlichen Grünflächen sollen eine natürliche Ausgleichsfunktion für die vorhandenen Siedlungsflächen übernehmen. Bei der Gestaltung dieser Flächen sollte auf Vielfalt der einheimischen Pflanzenarten geachtet werden. So ist im unmittelbaren Anschluß an das Torhaus ein Staudengarten anzulegen. Hierbei sollen insbesondere Blütenstauden, Sommerblumen und Frühblüher gepflanzt werden.

4. Kosten und Finanzierung

Zu den kostenverursachenden Maßnahmen gehören die auszubauenden öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen einschließlich Grunderwerb.

Grunderwerb	300.000,-- DM
Straßenneubau und Ausbau	3.500.000,-- DM
Gestaltung des Karl-Marx-Platzes	2.500.000,-- DM
Gestaltung des Krückauufers	1.900.000,-- DM
Parkpalette	<u>1.600.000,-- DM</u>
	9.800.000,-- DM

5. Ver- und Entsorgung

Gas, Wasser, Strom

Die Versorgung des Gebietes mit Gas, Wasser und Strom wird von den Stadtwerken sichergestellt.

Abfallbeseitigung

Die Abfallbeseitigung erfolgt in Zuständigkeit des Kreises Pinneberg.

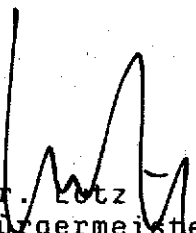
Oberflächenentwässerung

Innerhalb des Gebietes sind ausreichend dimensionierte Regenwasserkanäle vorhanden.


Entwässerung

Die Schmutzwasserentsorgung wird über das vorhandene städtische Abwassernetz erfolgen.

Elmshorn, 25.05.89


Dr. Lutz
Bürgermeister



I.A.

Albrecht
Städtischer Baudirektor