



Innenstadt Kellinghusen

Vorbereitende Untersuchungen gem. § 141 BauGB
mit integriertem städtebaulichem Entwicklungskonzept (ISEK)





Bundesministerium
des Innern, für Bau
und Heimat



**STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG**
von Bund, Ländern und
Gemeinden



Schleswig-Holstein
Ministerium für Inneres,
Kommunales,
Wohnen und Sport

Die Erarbeitung der vorliegenden vorbereitenden Untersuchungen und des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts wurde durch das Städtebauförderprogramm *Aktive Stadt- und Ortsteilzentren* gefördert.

Auftraggeberin: Stadt Kellinghusen
durch das Amt Kellinghusen
Fachbereich 2 – Bauverwaltungsamt
Hauptstraße 14
25548 Kellinghusen

Ansprechpartner:innen Merle Gülling
merle.guelling@amt-kellinghusen.de
Patrick Meyer
patrick.meyer@amt-kellinghusen.de

Auftragnehmerin: complan Kommunalberatung GmbH
Voltaireweg 4
14469 Potsdam
fon 0331 20 15 10
fax 0331 20 15 111
info@complangmbh.de

Ansprechpartner:innen: Claudia Mucha
claudia.mucha@complangmbh.de
André Tomczak
andre.tomczak@complangmbh.de

Stand: Berichtsentwurf 08, 16.01.2023

Dieser Bericht berücksichtigt alle bis zum 09.01.2023 eingetretenen Entwicklungen und Veränderungen im Untersuchungsgebiet und gibt entsprechend den zu diesem Zeitpunkt bestehenden Sachstand wieder.

Inhaltsverzeichnis

1 	Anlass und Ziel.....	1
2 	Methodik und Vorgehensweise.....	3
3 	Rahmenbedingungen.....	6
3.1	Stadträumliche Lage und Einbindung	6
3.2	Das Städtebauförderprogramm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren	9
3.3	Bevölkerung	10
3.4	Historische Entwicklung	14
3.5	Aktuelle Entwicklungen	20
3.6	Vorhandene Planungen und Konzepte	25
3.7	Zusammenfassung der Rahmenbedingungen	44
4 	Bestandsanalyse.....	46
4.1	Stadtstruktur	46
4.2	Gebäudebestand	57
4.3	Gebäudenutzung	68
4.4	Öffentlicher Raum	96
4.5	Mobilität und Verkehr	105
4.6	Natur- und Erlebnisraum / Tourismus	119
4.7	Hochwasserschutz	126
4.8	Technische Infrastruktur	129
4.9	Bürgerschaftliches Engagement und Akteur:innen	131
5 	Zusammenfassende Bewertung.....	135
5.1	Qualitäten und Potenziale	135
5.2	Funktions- und Substanzschwächen	141
5.3	Schlüsselgebäude	149
6 	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept.....	152
6.1	Leitbild und Entwicklungsziele	152
6.2	Thematische Handlungsschwerpunkte	154
6.3	Räumliche Handlungsschwerpunkte	163
7 	Umsetzungskonzept.....	168
7.1	Maßnahmenübersicht	168
7.2	Maßnahmenkatalog	170
7.3	Kosten- und Finanzierungsübersicht	190
7.4	Monitoring und Evaluierung	195
8 	Verfahrensrechtliche Abwägung.....	196
8.1	Vorliegen städtebaulicher Missstände	197
8.2	Vorliegen einer städtebaulichen Zielsetzung	201
8.3	Durchführbarkeit	201

8.4	Durchführbarkeit bei sich ändernden finanziellen Rahmenbedingungen	203
8.5	Mitwirkung der Sanierungsbetroffenen	203
8.6	Beteiligung von Behörden und sonstigen Träger:innen öffentlicher Belange	205
8.7	Abwägung über das anzuwendende Sanierungsverfahren	209
8.8	Abwägung der privaten und öffentlichen Belange	215
8.9	Vorschlag zur räumlichen und zeitlichen Begrenzung der Sanierungsmaßnahme	217
8.10	Ergebnis / Gesamtabwägung	217
9 	Verzeichnisse	218
9.1	Abkürzungsverzeichnis	218
9.2	Abbildungsverzeichnis	219
	Anlagen.....	227

1 | Anlass und Ziel

Kellinghusen liegt als Unterzentrum im südlichen Teil von Schleswig-Holstein und steht wie viele andere Städte und Gemeinden im ländlichen Raum vor der Herausforderung, eine bedarfsgerechte Versorgungsfunktion sicherzustellen und so die Lebensqualität im Ort zu erhalten und zu verbessern. Dabei hat die Stadtmitte von Kellinghusen in den letzten Jahren an Attraktivität verloren: Einhergehend mit dem Leerstand vieler Ladenlokale und Einzelhandelsgeschäfte wird ein Verlust an Aufenthaltsqualität erkennbar. Zudem stellt die Nähe der Stadt zum Fluss Stör die künftige Entwicklung vor große Herausforderungen: Noch ausstehende Entscheidungen und Maßnahmen zum Hochwasserschutzes fehlen, um den verbindlichen Rahmen für die zukünftige (Innen-)Stadtentwicklung setzen zu können.

Kellinghusen ist eine Wohnstadt. Die Nähe zu Hamburg steigert die Attraktivität als Wohnstandort. Die Anforderungen an das Wohnumfeld nehmen dabei zu.

Positive Effekte erhofft sich die Stadt durch den Wiederanschluss ans Schienennetz und den mit ihm verbundenen Neubau eines Haltepunkts unmittelbar südlich des Zentrums. Mit ihm entstünde eine Direktverbindung nach Hamburg, die die Bedingungen für Berufspendelnde erheblich verbessert. Das Projekt ist bereits in den Nahverkehrsplan des Landes aufgenommen und eine Vorplanung wurde erarbeitet. Weitere Impulse sind dadurch zu erwarten, dass eine Reihe öffentlicher Gebäude in Kellinghusen neuen Nutzungen zugeführt und auch baulich neu gefasst werden sollen.

Zur Unterstützung der Maßnahmen und zur Erreichung der Ziele wurde die Stadt Kellinghusen im Jahr 2017 mit der Gesamtmaßnahme *Innenstadt* in das Städtebauförderprogramm *Aktive Stadt- und Orts- teilzentren* aufgenommen. Das Programm ist darauf ausgerichtet, zentrale städtische Versorgungsbereiche durch eine Kombination von Baumaßnahmen mit Beteiligungs- und Mitwirkungsmaßnahmen zu unterstützen.

Die Herausforderungen und Aufgaben sind vielfältig: Für die Innenstadt von Kellinghusen wird es darum gehen, die Versorgungsfunktion zu erhalten und zu entwickeln, den Gebäudebestand zu modernisieren sowie das Stadtbild und den öffentlichen Raum attraktiv zu gestalten. Dies reicht von der Herstellung von barrierearmer Stadträume über die Einbindung der Stör bis hin zur Reduzierung von Leerständen.

Anfang 2018 ließ die Stadt Kellinghusen gemeinsam mit den angrenzenden Kommunen des Kreises Steinburg ein Leitbild mit dem Titel *Raum für Zukunft* für die künftige Entwicklung der Region erarbeiten. Seine Aussagen gilt es nun ebenso für die Kellinghusener Innenstadt zu konkretisieren, wie das 2018 in einem Prozess des Stadtmarketings festgelegte Profil als *familienfreundliche Stadt* mit Leben zu füllen ist.

Hierfür werden nun vorbereitende Untersuchungen (VU) nach § 141 BauGB und ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) erstellt. Die VU haben zum Ziel, städtebauliche Missstände zu identifizieren und zu prüfen, ob aus ihnen ein Sanierungserfordernis abgeleitet werden kann. Das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) formuliert mit einem Leitbild und Entwicklungszielen den strategischen Handlungsrahmen und setzt Maßnahmen fest. Diese bilden die Grundlage für die Bereitstellung weiterer Städtebaufördermittel, die eine Umsetzung des bereits formulierten und weiter zu ergänzenden Zielkanons ermöglichen.

2 | Methodik und Vorgehensweise

Der förmliche Startschuss der VU fiel mit dem Aufstellungsbeschluss bzw. der Einleitung vorbereitender Untersuchungen am 8. Februar 2018. Die Aufnahme der Gesamtmaßnahme *Innenstadt* in das Städtebauförderprogramm *Aktive Stadt- und Ortsteilzentren* war schon vorab mit Bescheid der Investitionsbank des Landes Schleswig-Holstein vom 30. November 2017 erfolgt. Im September 2018 wurde das Unternehmen *complan Kommunalberatung* mit der Erarbeitung und Durchführung der VU beauftragt.



Abb. 2: Themenfelder der Bestandsaufnahme und -bewertung

Die inhaltliche Bearbeitung startete Anfang Dezember 2018 mit einer mehrtägigen Vor-Ort-Präsenz in Kellinghusen. In ihrem Zug wurde vor allem der Bestand erhoben: alle Gebäude wurden systematisch erfasst, fotografiert und auf Basis einer äußeren Inaugenscheinnahme bewertet. Parallel wurden Erkenntnisse über die Beschaffenheit des öffentlichen Raums, die verkehrliche Infrastruktur und weitere Stadtfunktionen in Erfahrung gebracht. Ergänzend wurden im Rahmen der Vor-Ort-Zeit Einzelgespräche mit Schlüsselakteur:innen geführt.



Abb. 1: Schematische Darstellung der Bearbeitungsschritte



Abb. 3: Deckblatt des Fragebogens zur Eigentümerbefragung



Abb. 4: Bürgermeister Axel Pietsch eröffnete die Auftaktveranstaltung (20.03.2019)



Abb. 5: Diskussion von Anliegen in Themeninseln bei der Auftaktveranstaltung am 20.03.2019

Die Eigentümer:innen von Gebäuden im Untersuchungsgebiet wurden mithilfe 621 postalisch versandter Fragebögen in den Prozess eingebunden. Mithilfe dieser konnten einerseits zusätzliche Informationen über die Einzelgebäude, ihren Zustand und Modernisierungsbedarfe, andererseits aber auch allgemeine Einschätzungen und Wünsche für das Gebiet ermittelt und zusammengetragen werden. Die Befragung der Eigentümer:innen fand im Februar 2019 statt. Mit 308 ausgefüllten Fragebögen ist der Rücklauf bei der Befragung als sehr gut zu bewerten.

Im März 2019 waren die Mitarbeiter:innen von complan Kommunalberatung erneut in Kellinghusen vor Ort. In diesem Zeitraum fand ein Informationsgespräch im Rahmen einer frühzeitigen Beteiligung der Träger:innen öffentlicher Belange (TÖB) statt. Zudem hatten alle Eigentümer:innen von Gebäuden im Untersuchungsgebiet die Möglichkeit, an zwei festen Terminen Rückfragen zu stellen, die sich aus der im Februar gestarteten Befragung ergeben haben. Ergänzend wurden weitere Akteure befragt.

Am 20.03.2019 waren alle Bürger:innen von Kellinghusen zu einer Informations- und Beteiligungsveranstaltung ins Amtsgebäude eingeladen: Die Mitarbeiter:innen von complan Kommunalberatung stellten hier die Aufgabenfelder, die Prozessschritte und erste Analyseergebnisse vor. Anschließend wurde in drei Gruppen diskutiert, was die Innenstadt Kellinghusens auszeichnet, welche besonderen Handlungsbedarfe vorliegen und welche konkreten Ideen und Maßnahmenvorschläge die Teilnehmenden für die Innenstadt haben. Die Ergebnisse der Beteiligung – d.h. Beobachtungen und Wünsche, Kritik und Ideen der Bürger:innen – fließen an verschiedenen Stellen in die Analyse und das integrierte Entwicklungskonzept ein. Zitate in der Randspalte dieses Berichts geben thematisch zugeordnete Statements, Wünsche und Ideen der Kellinghusener:innen aus der Auftaktveranstaltung am 20.03.2019 sowie aus der postalischen Befragung der Eigentümer:innen wieder.

Parallel zur Erarbeitung der VU und des ISEK erfolgte die Erstellung eines gesamtstädtischen Einzelhandelskonzepts sowie eines Verkehrskonzepts für die Innenstadt. Hierfür wurden alle Prozesse miteinander verzahnt und so sichergestellt, dass die jeweils erarbeiteten Beobachtungen und Ergebnisse auch in den jeweils anderen Konzepten Berücksichtigung finden. Zudem wurde parallel zur Erarbeitung der VU ein Leitbild für die Gesamtstadt Kellinghusen in einem Beteiligungsprozess formuliert: Die Beteiligten haben sich hierin mehrheitlich für die Formulierung eines Selbstbilds als *familienfreundliche Stadt* ausgesprochen. Auch die Ergebnisse eines parallel zur VU-Erstellung durchgeführten verwaltungsinternen Workshops zur (Nach-)Nutzung der kommunalen Liegenschaften Bürgerhaus und historisches Rathaus finden im integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept Beachtung.

Die Durchführung der VU und die Entwicklung des ISEK wurden eng mit der Verwaltung und der Kommunalpolitik abgestimmt. Hierzu fanden am 08.07.2020 und am 26.08.2020 gemeinsame Ausschusssitzungen der Ausschüsse für Bauen sowie für Wirtschaft und Kultur statt, am 14.04.2021 und am 18.05.2022 erfolgten Abstimmungen mit dem Bauausschuss. Im September 2019 erfolgte zudem eine Abstimmung mit der mit der Erstellung des Hochwasserschutzkonzepts beauftragten Firma Wasser & Plan GmbH. Mehrere Abstimmungen mit dem Verfasser der parallel entwickelten Konzepte für den Verkehrs- und Radverkehrskonzept sorgten für eine enge Verzahnung dieser mit dem vorliegenden ISEK.

Am 07.12.2022 wurde eine zweite Veranstaltung zur Information und Beteiligung der interessierten Öffentlichkeit als Abschlussveranstaltung zum VU- und ISEK-Prozess durchgeführt. Die Veranstaltung fand im Rahmen einer Einwohnerversammlung im Bürgerhaus der Stadt Kellinghusen statt. Hier wurde ein Rückblick auf die durchgeführten Verfahrensschritte und ein Einblick in die Ergebnisse der Analyse sowie in die Zielstellungen und Maßnahmen des ISEK gegeben. Nach einer kurzen Information zu den möglichen Auswirkungen des geplanten Sanierungsgebiets auf private Eigentümer:innen wurden die Zielstellungen des ISEK in zwei Arbeitsgruppen in zwei Arbeitsgruppen (Maßnahmen im öffentlichen Raum und Maßnahmen an Gebäuden) vertiefend diskutiert.

Im Bearbeitungszeitraum ergaben sich einige Entwicklungen mit Auswirkungen auf die Ausgangslage und die konzeptuelle Orientierung des ISEK. So gab das Land Schleswig-Holstein eine Zusage für die Schaffung eines Bahnanschlusses an die Bahnstrecke Hamburg-Wrist und die kommunalen Planungen für den Hochwasserschutz wurden während der Bearbeitung maßgeblich konkretisiert (vgl. zu beiden Sachverhalten Kap. 3.5 zu aktuellen Entwicklungen). Wo geänderte Sachlagen wie die Neueröffnung des griechischen Restaurants am Oberen Markt zu Neubewertungen der Ausgangslage führten, wurden diese Änderungen und Ergänzungen mit einer blauen Umrandung gekennzeichnet.



Abb. 6: Präsentation der Analyseergebnisse in der Abschlussveranstaltung am 07.12.2022

3 | Rahmenbedingungen

3.1 Stadträumliche Lage und Einbindung

Regionale Einbindung der Stadt Kellinghusen

Die Stadt Kellinghusen liegt etwa 60 km nördlich der Hansestadt Hamburg im östlichen Teil des Landkreises Steinburg und damit im südlichen Teil von Schleswig-Holstein. Nach dem zentralörtlichen System der Landesplanung Schleswig-Holsteins ist die Stadt als *Unterzentrum ohne Teilfunktion eines Mittelzentrums* ausgewiesen. Das nächstgelegene Mittelzentrum ist die etwa 25 km westlich gelegene Stadt Itzehoe (rund 20 Autominuten). Die Städte Bad Bramstedt und Neumünster liegen etwa 15 und 27 km entfernt. Kellinghusen liegt am äußeren nördlichen Rand der Metropolregion Hamburg.



Abb. 7: Die Lage der Stadt Kellinghusen in Schleswig-Holstein

Die Stadt Kellinghusen verfügt über keinen direkten Anschluss an das Schienenverkehrsnetz. Zwar sind der Wiederanschluss und damit verbunden der Neubau eines Haltepunktes im landesweiten Nahverkehrsplan - befindet sich derzeit in Erstellung - verankert. Eine verlässliche Prognose über den Zeitpunkt der Fertigstellung ist aktuell jedoch nicht möglich. Die Bahnstrecke soll reaktiviert werden, um den bisher in Wrist endenden Regionalbahnen der Linie RB 71 aus Hamburg-Altona einen attraktiven Endpunkt zu geben (nähere Informationen hierzu liefert Kapitel 3.5). Heute erfolgt die ÖPNV-Anbindung noch vorwiegend über den etwa 5 km südöstlich gelegenen Bahnhof der Gemeinde

Wrist, der aus Kellinghusen Mitte in rund sechs Minuten mit dem Bus zu erreichen ist. Um Verbindungen in den Norden – z.B. in Richtung der Landeshauptstadt Kiel – zu erreichen, nutzen Kellinghusener Pendler:innen neben dem Bahnhof Wrist auch den in Brokstedt (rund 20 Minuten mit dem Bus aus Kellinghusen Mitte).

44 Buslinien gibt es im Landkreis Steinburg – dies entspricht der geringsten Liniendichte in Schleswig-Holstein. Darüber hinaus ist der Busverkehr stark am Schülerverkehr orientiert. Zu nennen sind die Buslinien 6551 (Hennstedt bis Wrist), 6552 (Kellinghusen bis Brokstedt), 6553 (Kellinghusen bis Wrist) und 15 (Wrist bis Itzehoe). Die Linie 15 ist dabei die am stärksten frequentierte Linie und fährt werktags in der Regel zweimal pro Stunde.

Straßenseitig ist Kellinghusen über die Bundesstraße 206, welche die Kernstadt im Süden in Form einer Ortsumgehung passiert, mit Itzehoe und Bad Bramstedt verbunden. An ihr befinden sich auch die Anschlussstellen an die Bundesautobahnen A23 und A7. Die A23 fungiert als Verbindung zwischen der schleswig-holsteinischen Stadt Heide und der A7 in Hamburg. Die A7 verbindet als längste Autobahn Deutschlands auf rund 960 km die bayrische Stadt Füssen an der Grenze zu Österreich mit der schleswig-holsteinischen Gemeinde Ellund an der Grenze zu Dänemark. Überdies führt die Landesstraße 115 als Straße An der Stör südlich in Form einer innerstädtischen Umgehungsstraße am Stadtzentrum vorbei, L115 und L123 binden das nördlich angrenzende Umland an. Entsprechend gut ist die Stadt Kellinghusen über Verkehrswege des MIV eingebunden, über sie verkehren auch die übergeordneten Buslinien.

Mit dem Verwaltungsstrukturreformgesetz von 2008 wurde die Stadt Kellinghusen zum Verwaltungssitz des *Amts Kellinghusen*, das aus dem früheren Amt Kellinghusen-Land, der Stadt Kellinghusen und den Gemeinden Lockstedt und Hohenlockstedt besteht.

Die Innenstadt von Kellinghusen liegt zwischen dem Fluss Stör, einem von den Gezeiten der Nordsee beeinflussten Nebenfluss der Elbe, und dem bewaldeten Höhenrücken der *Lieth*. Diese erstreckt sich als topografische Besonderheit mit einem Höhenunterschied von bis zu 35m über N.N. vom Nordosten der Stadt her bis zur St.-Cyriacus-Kirche im Stadtzentrum und prägt ihre Ansicht entscheidend mit. Sie ist Teil der *Geest*, einer zentral in Nord-Süd-Richtung durch Schleswig-Holstein verlaufenden geomorphologischen Landform, die durch Materialablagerungen während der Eiszeiten entstand und einen wichtigen Naturraum darstellt.

Das Umland von Kellinghusen ist hauptsächlich von Marschenland, Flussläufen und Seen sowie kleineren Siedlungen gekennzeichnet. Nördlich der Innenstadt von Kellinghusen grenzt zudem der *Naturpark Aukrug* mit einer Nord-Süd-Ausdehnung von über 40 km nahezu direkt an das Untersuchungsgebiet. Auch der Rensinger See – eine ehemalige

Tongrube direkt nordöstlich des Untersuchungsgebiets – und der Stadtpark in seinem westlichen Bereich sind als Naherholungsgebiete von Bedeutung.

Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Das Untersuchungsgebiet umfasst im Wesentlichen die Innenstadt Kellinghusens und somit die zentralen Versorgungsbereiche des Amtes Kellinghusen sowie die nördlich und östlich angrenzenden Wohngebiete und die südlich angrenzenden, vorwiegend für verkehrliche Zwecke und gewerblich genutzten Flächen bis zur Stör.

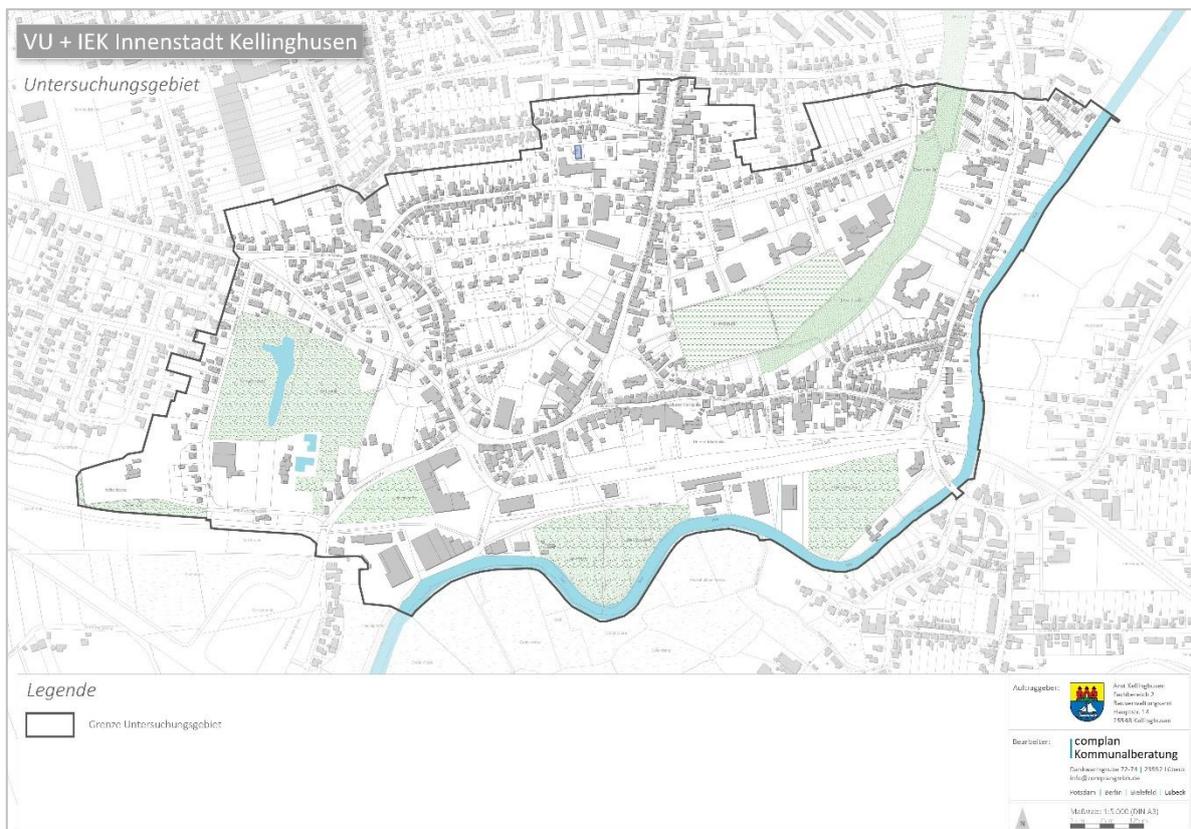


Abb. 8: Abgrenzung des Untersuchungsgebiets der VU

Das Untersuchungsgebiet wird im Westen durch die rückwärtigen Grundstücksgrenzen der Bebauung am Ziegeleiweg begrenzt. Im Norden wird es durch die rückwärtigen Grundstücksgrenzen auf der Nordseite der Overndorfer Straße begrenzt, dann durch diejenigen auf der Südseite der Hermann- und der Mathildenstraße (bis Hausnummer 17), anschließend durch die rückwärtigen Grundstücksgrenzen der Bebauung der Nordseite der Mathildenstraße, durch die Königsberger Straße und schließlich durch die rückwärtigen Grundstücksgrenzen auf der Südseite der Preußerstraße und denen an der Otto-Ralfs-Straße. Die Begrenzung des Untersuchungsgebiets im nordöstlichen Teil ist eine Linie nördlich der Reihenhäuser in der Straße Clausthal sowie entlang der rückwärtigen Grenze der Bebauung auf der Nordseite der

Straße Am Tonhafen. Im Osten wird das Untersuchungsgebiet durch das Ostufer der Stör definiert, im Süden weitestgehend durch ihr südliches Ufer. Im Südwesten verläuft die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes schließlich von der Stör entlang der Grundstücksgrenzen des Landmarktes (*HaGe*) in der Hafestraße bzw. des Grundstücks Breitenberger Str. 7, schließlich entlang der rückwärtigen Grenzen der Grundstücke südlich der Jacob-Fleischer-Straße bzw. entlang des historischen Verlaufs der Bahnstrecke Itzehoe-Wrist.

3.2 Das Städtebauförderprogramm *Aktive Stadt- und Ortsteilzentren*

Die Gesamtmaßnahme *Innenstadt Kellinghusen* wurde als Folge der vorhandenen baulichen und funktionalen Missstände im November 2017 in das Städtebauförderprogramm *Aktive Stadt- und Ortsteilzentren* aufgenommen. Durch die finanzielle Unterstützung aus Städtebaufördermitteln soll die Innenstadt mittelfristig belebt werden. Gleichzeitig erhöht sich die kommunale Handlungsfähigkeit bei der Umsetzung geplanter Projekte.

Das Förderprogramm *Aktive Stadt- und Ortsteilzentren* wurde im Jahr 2008 als Reaktion auf die in vielen Städten und Gemeinden zu beobachtenden Funktionsverluste und Gebäudeleerstände zentraler Versorgungsbereiche ins Leben gerufen. Mit dem Programm haben Bund und Länder einen Förderschwerpunkt gesetzt, um die zentralen Versorgungsbereiche „durch eine Kombination von Baumaßnahmen zur Stärkung der Nutzungsvielfalt mit Beteiligungs- und Mitwirkungsmaßnahmen zu unterstützen“.¹ Mit *Zentrale Versorgungsbereiche* sind insbesondere Innenstädte und Stadtteilzentren gemeint. Das Programm soll bei der Vorbereitung und Durchführung von Gesamtmaßnahmen zur Sicherung, Erhaltung und Weiterentwicklung dieser Bereiche als Standorte für Wirtschaft und Kultur sowie als Orte zum Wohnen, Arbeiten und Leben unterstützen.

Mit der Neustrukturierung der Programme der Städtebauförderung im Jahr 2020 erfolgt mit dem nächsten Mittelantrag der Gemeinde eine Entscheidung des MIWKS, in welches der neuen Programme das Gebiet Innenstadt Kellinghusen überführt wird (*Lebendige Zentren, Soziale Zusammenhalt* oder *Wachstum und nachhaltige Erneuerung*).

¹ Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat: Städtebauförderprogramm. Das Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren. Aufgerufen unter: https://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/DE/Programm/AktiveStadtUndOrtsteilzentren/Programm/programm_node.html?sessionId=DC6CB5A4391DD7FA19AEC2F3525E60C3.live21303. Aufgerufen am: 31.01.2019.

3.3 Bevölkerung

Nachfolgend werden sowohl die Bevölkerungsentwicklung und eine -Vorausschätzung als auch die Altersstruktur näher betrachtet. Die Entwicklung in der Gesamtstadt wird dabei der im Untersuchungsgebiet gegenübergestellt.

Bevölkerungsentwicklung

Gesamtstadt Kellinghusen

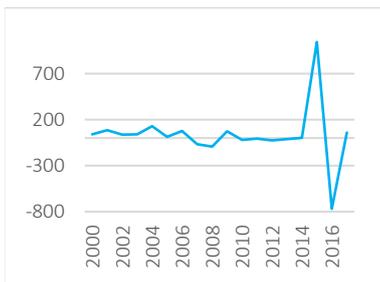


Abb. 9: Wanderungssaldo in der Gesamtstadt Kellinghusen (2000 - 2017)

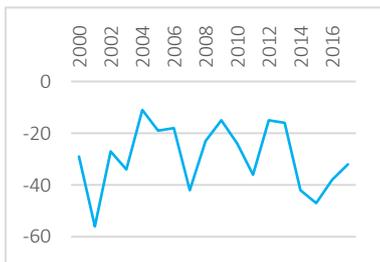


Abb. 10: Geburtensaldo in der Gesamtstadt Kellinghusen (2000 - 2017)

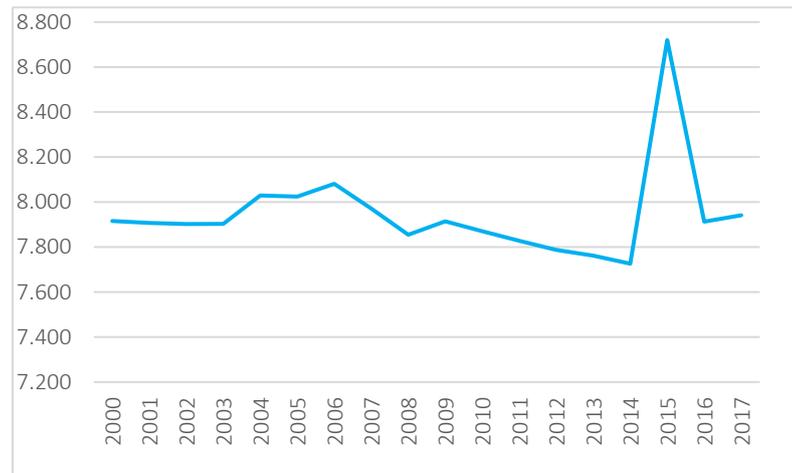


Abb. 11: Bevölkerungsentwicklung in der Gesamtstadt Kellinghusen (2000 - 2017)

Zum 31.12.2017 lebten 7.941 Einwohner:innen in der Gesamtstadt Kellinghusen. Gegenüber dem Jahr 2000 entspricht dies einem leichten Bevölkerungsanstieg um 25 Einwohner:innen bzw. 0,3 %. Zwischen 2009 und 2014 war hingegen ein Bevölkerungsrückgang zu verzeichnen (Verlust von 188 Einwohner:innen bzw. 2 %). Besonders auffällig ist der starke Bevölkerungsanstieg im Jahr 2015. Die rund 1.000 zusätzlichen Einwohner:innen sind vor allem auf die damalige starke Migration aus dem Ausland zurückzuführen. Die ehemalige Liliencron-Kaserne unweit nördlich der Innenstadt fungierte 2015/2016 als Erstaufnahmestelle für Geflüchtete mit 550 Plätzen.²

Für den zwischenzeitlich leichten Bevölkerungsrückgang ist ein in Kellinghusen vorliegender Sterbeüberschuss verantwortlich. Im Betrachtungszeitraum 2000 bis 2017 wurden in jedem Jahr weniger Menschen geboren als gestorben sind. In der Summe liegt der Geburtensaldo bei -524. Dem steht ein positiver Wanderungssaldo von 609 Einwohnern gegenüber. Auch hier fällt der starke Zuzug im Jahr 2015

² Kieler Nachrichten: Land schließt Flüchtlingskaserne. Aufgerufen unter: <http://www.kn-online.de/Nachrichten/Schleswig-Holstein/Kellinghusen-Land-schliesst-Fluechtlingskaserne>. Aufgerufen am: 07.02.2019.

auf, gefolgt von einem negativen Wanderungssaldo im Folgejahr – bedingt durch den Weiterzug eines Großteils der in der Erstaufnahmestelle nur vorübergehend wohnhaften Geflüchteten.

Festgehalten werden kann, dass der Bevölkerungsstand in der Gesamtstadt Kellinghusen in den letzten Jahren sehr stabil ist. Die durchweg negative natürliche Bevölkerungsentwicklung wird durch einen überwiegend positiven Wanderungssaldo ausgeglichen.

Untersuchungsgebiet Kellinghusen Innenstadt

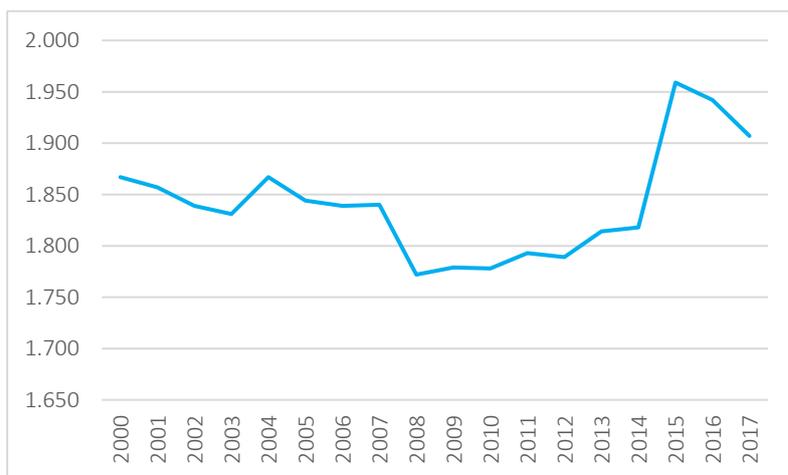


Abb. 12: Bevölkerungsentwicklung in der Innenstadt von Kellinghusen (2000 - 2017)

Die Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet ist der Entwicklung der Gesamtstadt sehr ähnlich. Bis zum Jahr 2014 sind mit wenigen Ausnahmen rückläufige Bevölkerungszahlen erkennbar. Zwischen 2000 und 2014 sank die Einwohnerzahl der Innenstadt somit geringfügig von 1.867 auf 1.818 (entspricht rund 3 %). Im Jahr 2015 sorgte die hohe Zuwanderung jedoch auch in der Innenstadt für einen Bevölkerungsanstieg, der im Folgejahr wieder relativiert wurde.

Auch in der Innenstadt ist zwischen 2000 und 2017 sowohl ein überwiegend stetiger Sterbeüberschuss (-379) als auch ein positiver Wanderungssaldo (424) zu beobachten. Alles in allem stieg die Einwohnerzahl im Untersuchungsgebiet zwischen den Jahren 2000 und 2017 so auf insgesamt 1.907 Einwohner:innen bzw. 188 Personen.

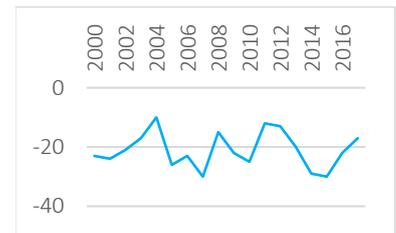


Abb. 13: Geburtensaldo in der Innenstadt von Kellinghusen (2000 - 2017)

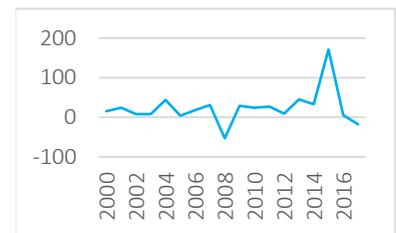


Abb. 14: Wanderungssaldo in der Innenstadt von Kellinghusen (2000 - 2017)

Altersstruktur

Gesamtstadt Kellinghusen

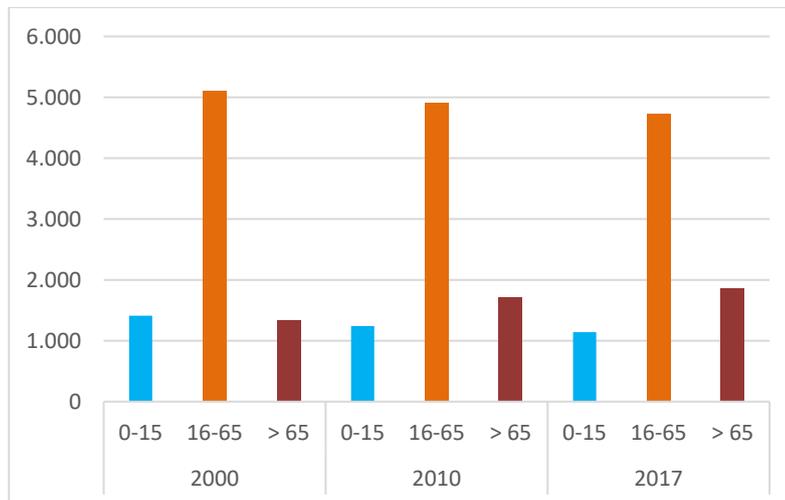


Abb. 15: Altersstruktur in der Gesamtstadt Kellinghusen (2000, 2010, 2017)

Die Darstellung der Altersstruktur in den drei Betrachtungsjahren 2000, 2010 und 2017 lässt deutliche Veränderungen in den drei Altersklassen erkennen. Besonders stark fallen die Entwicklungen bei den unter 15-Jährigen sowie den über 65-Jährigen ins Gewicht. So ist der Anteil der unter 15-Jährigen zwischen 2000 und 2017 um fast 20 % gesunken, während der Anteil der über 65-Jährigen im gleichen Zeitraum um fast 40 % gestiegen ist. Die Altersgruppe im erwerbsfähigen Alter (16- bis 65-Jährige) schrumpfte im gleichen Zeitraum um etwa 8 %. Eine Vorausschätzung der Alterungsentwicklung liegt nicht vor. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass sich die bisherige Entwicklung in den nächsten Jahren im Sinne einer weiteren Alterung der Bevölkerung fortsetzen wird.

Untersuchungsgebiet Innenstadt Kellinghusen

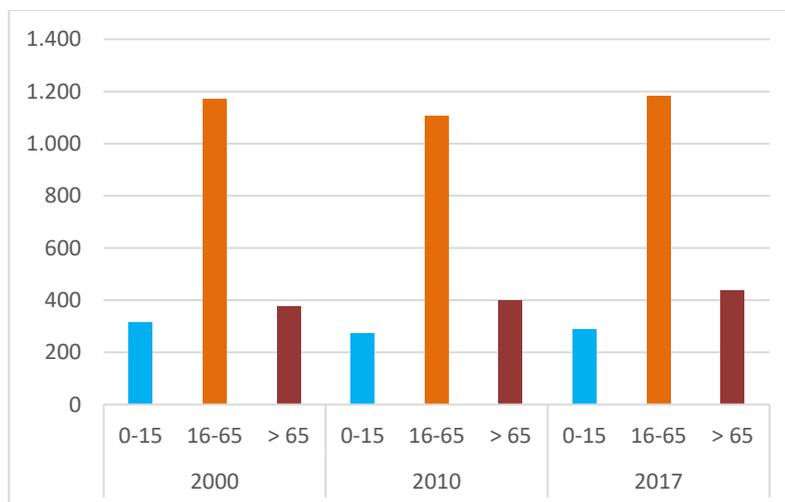


Abb. 16: Altersstruktur im Untersuchungsgebiet (2000, 2010, 2017)

Im Untersuchungsgebiet ist eine ähnliche Entwicklung wie in der Gesamtstadt erkennbar, die jedoch deutlich weniger stark ausgeprägt ist: so ging der Anteil der unter 15-Jährigen zwischen 2000 und 2017 um etwa 8 % zurück. Parallel stieg der Anteil der über 65-Jährigen um rund 16 %. Nach einem Rückgang zwischen 2000 und 2010 stieg der Anteil der 16 bis 65-Jährigen bis 2017 wiederum leicht an.

Für das Untersuchungsgebiet wirkt als Stärke, dass es durch einen positiven Wanderungssaldo in den vergangenen Jahren zu einem leichten Anstieg der Bevölkerung kam. Mit ihm setzt sich jedoch auch in der Innenstadt der Alterungsprozess der letzten Jahre weiter fort. Er kann durch den vermehrten Zuzug junger Familien aus dem Großraum Hamburg kompensiert werden.

Zu erwarten ist, dass die vorgesehene Reaktivierung der Bahnstrecke nach Wrist und HH deutliche Impulse auf die Bevölkerungsentwicklung in Kellinghusen hätte: der Wohnstandort würde für nach Hamburg Pendelnde und für junge Familien attraktiv.

Bevölkerungsprognose

Eine kommunale Bevölkerungsvorausberechnung für die Stadt Kellinghusen existiert nicht. Allerdings liegt eine kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Landkreis Steinburg bis zum Jahr 2030 vor.³ Datenbasis dieser Untersuchung sind die Jahre 2008 bis 2015.

Die Prognose trifft sowohl Aussagen zum Amt Kellinghusen als auch zur Stadt Kellinghusen. Für das Amt Kellinghusen wird – ausgehend vom Basisjahr 2014 – ein Bevölkerungsrückgang von etwa 8 % bzw. 1.780 Einwohnern prognostiziert. Gemessen an den absoluten Zahlen sind dies im Landkreisvergleich die stärksten Bevölkerungsverluste. Relativ betrachtet sind jedoch die Ämter Wilstermarsch (-16 %), Schenefeld (-12 %) und Breitenburg (-10 %) der Prognose nach von einem stärkeren Einwohnerrückgang betroffen (s. Abb. 17). Für die Schrumpfung ist v.a. ein negativer natürlicher Saldo (Sterbeüberschuss, s.o.) verantwortlich, der auch durch den in der Prognose mitberücksichtigten verstärkten Zuzug Geflüchteter ab 2014 nicht gänzlich ausgeglichen werden kann.

Bevölkerungsverluste werden im Amt Kellinghusen vor allem in den ländlichen Gemeinden Mühlenbarbek, Wulfsmoor, Hingstheide, Rosdorf und Poyenberg erwartet. Die kleinräumige Bevölkerungsprognose zeigt, dass der Stadt Kellinghusen mit einem prognostizierten Bevölkerungsverlust von etwa 200 Einwohnern bis 2030 hingegen eine weitgehend konstante Entwicklung bevorsteht (s. Abb. 18). Ein Potenzial für Kellinghusen ist vor allem der Zuzug gut ausgebildeter junger Familien aus den Großräumen Hamburg und Kiel.

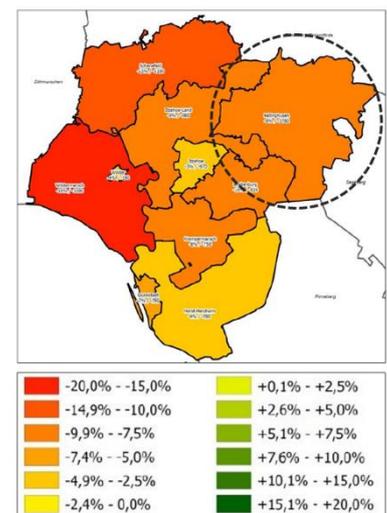


Abb. 17: Bevölkerungsprognose für den Landkreis Steinburg (2014 - 2030). GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP: Aktualisierung der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Steinburg bis zum Jahr 2030. 2017, S. 29.

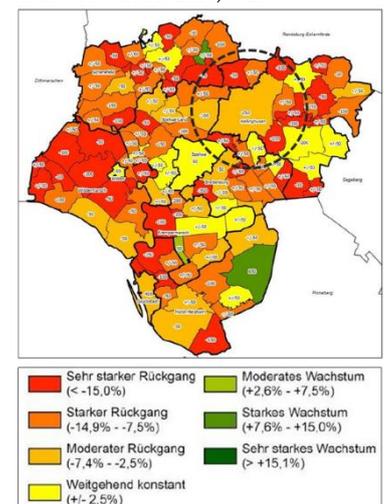


Abb. 18: Kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung für den Landkreis Steinburg (2014 - 2030). GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP: Aktualisierung der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Steinburg bis zum Jahr 2030. 2017, S. 29.

³ GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP: Aktualisierung der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Steinburg bis zum Jahr 2030. 2017.

3.4 Historische Entwicklung

Die Siedlungsgeschichte an der Lieth und der Stör

Kellinghusen wurde wohl schon zur Zeit Karls des Großen – also zwischen 768 und 814 – als eines seiner Heereslager gegründet: Teile seiner Truppen mussten den hier befindlichen Stör-Übergang während seiner Besetzung der Burg Esesfeld (Itzehoe) sichern. Zu dieser Zeit kreuzte sich hier ein Uferweg an der Stör mit einem kaiserlichen Heerweg. Der Ortsname mag sich im Laufe der Jahrhunderte allmählich von *Karlingehusen* – was in etwa zu *den Häusern der Leute des Karl* bedeutet – zu *Kellinghusen* gewandelt haben.



Abb. 19: Historische Stadtansicht von Südosten, Fenster im historischen Rathaus



Abb. 20: Das Wappen der Stadt Kellinghusen. Stadt Kellinghusen

Für die Siedlungsgeschichte Kellinghusens sind die reichen Waldbestände auf dem Höhenzug der Lieth von großer Bedeutung: Holz diente als Brennstoff und als Rohstoff für Werkzeug-, Wagen- und Hausbau sowie in Form von Rinde für die Gerberei. Der Liethwald diente zudem als Weide- und Jagdgrund und dem Sammeln von Beeren, Pilzen und wildem Honig. Im Laufe dieser Nutzung wandelte sich die Natur- so allmählich zu einer Kulturlandschaft.⁴ Der Waldbestand auf der Lieth musste im Laufe der Jahrhunderte immer wieder vor Eingriffen geschützt werden und zählt seit 1924 zum Besitz der Stadt Kellinghusen.

In Verbindung der walddreichen Lieth mit der günstigen Lage am Wasser ließen sich zunächst vornehmlich Holzfäller- und Holzflößer:innen nieder, bald kamen Händler:innen und andere Handwerker:innen hinzu: Kellinghusen war im Mittelalter in erster Linie eine Hafenstadt an der Stör, welche deutlich komfortablere Transportwege für Waren und Menschen bot, als es zu dieser Zeit Straßen taten. Die Stadt stellte so einen der wichtigsten Binnenhäfen Schleswig-Holsteins dar.⁵ Das Schild im Stadtwappen von 1901 verweist mit seinem einmastigen Segelschiff – einem sog. *Ewer* oder *Bollen* mit zwei Vordersegeln und einem Hintersegel – in seiner unteren Hälfte auf diese fundamentale Bedeutung der Stör-Schifffahrt für die Entwicklung der Stadt.

Eine erste urkundliche Erwähnung fand Kellinghusen im Jahr 1148.⁶ Sie steht in Verbindung mit dem Slavenfeldzug Heinrich des Löwen bzw. diente rechtlichen Regelungen in seiner Folge. Weitere Urkunden aus den Jahren 1196 und 1221 weisen Kellinghusen als Ort nach; letztere belegt zudem, dass in ihrem Entstehungsjahr ein *Gauthing* – eine Art Gipfeltreffen der Mächtigen in Schleswig-Holstein, bei dem Gericht gehalten wurde – in der Nähe Kellinghusens stattfand. Damit ist zugleich

⁴ Vgl. Postel (1998): 850 Jahre Kellinghusen an der Stör, S.24f.

⁵ Vgl. Postel (1998): 850 Jahre Kellinghusen an der Stör, S.58

⁶ https://www.stadtmarketing-kellinghusen.de/uploads/media/Gaesteinformation_Kellinghusen.pdf Die Urkunde gilt heute als Fälschung nach 1200, Historikern zufolge beinhaltet sie jedoch einige ursprüngliche Elemente, vgl. hierzu Postel (1998): 850 Jahre Kellinghusen an der Stör, S.33.

ein Nachweis erbracht, dass die Störstadt bereits zu dieser Zeit überregionale Bedeutung durch Handel und Verwaltung sowie als kirchliches Zentrum hatte.

Eine Kirche ist am städtebaulich bedeutsamen Standpunkt der heutigen St.-Cyriacus-Kirche seit dem 13. Jahrhundert nachweisbar, einige Quellen lassen hier jedoch bereits seit dem 9. Jahrhundert eine Kapelle vermuten. Vom Bau des 13. Jahrhunderts sind nur einige Granitquader und Feldsteine im Sockelbereich der heutigen Kirche erhalten: nach einem Brand im Jahr 1686 wurde ein neuer, größerer Turm gesetzt und das Kirchenschiff vergrößert. Nach einem Brand im Jahr 1929 wurde der Turm zunächst in einfacherer Form neu errichtet, dieser jedoch 1960 durch einen Turm in der Gestaltung des 18. Jahrhunderts ersetzt. Das Innere des Kirchenbaus erhielt in den 1970er Jahren eine ganzheitliche, moderne Neugestaltung durch den Künstler Hans Kock.

Der älteste Siedlungskern Kellinghusens befindet sich wenig überraschend im direkten Umfeld der St.-Cyriacus-Kirche in der Haupt- und der Bergstraße (in alter Zeit nur *der Berg* genannt). Für lange Zeit prägten die 18 hier ansässigen Familien – *Achtzehner* genannt – die Geschichte der Stadt, später siedelten weitere Einwohner:innen auf den verbliebenen Baufeldern, an den Abhängen und in der heutigen Lehmbergstraße; erst später folgten Häuser in der Lindenstraße, damals *im Sande* bezeichnet.

1740 wurde Kellinghusen vom dänischen König *Fleckengerechtigkeit* verliehen, womit die Handwerker:innen der Stadt Amts- und Zunftrecht erhielten und die wirtschaftliche Entwicklung Fahrt aufnahm. Dank ihr entwickelte sich Kellinghusen im 18. und 19. Jahrhundert zum bedeutenden Standort zur Produktion von Keramiken bzw. *Fayencen* (siehe unten).

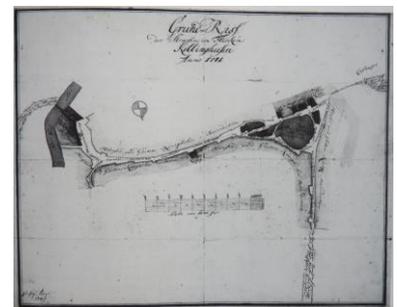


Abb. 21: Karte von 1741 mit dem ältesten Siedlungskern (Süden oben). Rechts im Bild St. Cyriacus und Umgebung, links der heutige Bereich des Oberen Markts. Postel (1998), S. 47



Abb. 22: Das historische Rathaus Am Markt 9 von Osten her gesehen



Abb. 23: Das historische Rathaus von Westen gesehen

1866 wurde Schleswig-Holstein mit dem deutsch-österreichischen Krieg zu einer Provinz Preußens, womit sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen Kellinghusens verbesserten. 1877 erhielt Kellinghusen gemeinsam mit einem neuen Wappen das Stadtrecht. Im März 1900 wurden die Landgemeinden Vorbrügge, Mühlenbek-Feldhusen, Overndorf und Grönhude eingemeindet. Durch den gestiegenen Verwaltungsaufwand wurde anschließend der Bau des (heute historischen) Rathauses erforderlich, der 1906 bis 1908 erfolgte, Stilelemente von Jugendstil und Historismus vereint und durch Spenden der Kellinghusener Bürger:innen ermöglicht wurde. In der Folge nahm die wirtschaftliche Entwicklung im Zuge der Industrialisierung weiter Fahrt auf (s.u.). Die Lehmberg- und die Lindenstraße wurden gepflastert und mit Gehwegen und Laternen versehen.

Wie das durch Bürgergeld erbaute Rathaus steht auch die südlich an den Friedhof grenzende *schöne Aussicht* auf der Lieth für den Gestaltungswillen und die Spendenbereitschaft der Kellinghusener Bürgerschaft – gemeint sind vornehmlich die von der Industrialisierung profitierenden Gewerbetreibenden und Unternehmer:innen – um die Wende zum 20. Jahrhundert. Zu dieser Zeit entwickelte Kellinghusen sich zu einem beliebten Ort der *Sommerfrische*, d.h. zu einem beliebten Ausflugsziel für Menschen aus der umgebenden Region.

Wirtschaft: Handel, Handwerk und Keramik

Die wirtschaftliche Entwicklung Kellinghusens blieb lange Zeit von ihrer Lage an der Stör bestimmt, die als einer der bedeutsamsten Handelswege im historischen Holstein gilt: Schon im Mittelalter wurde mithilfe eines Hafens auf der Stör Holz zur Elbe verschifft, aber auch andere Baumaterialien, Kohle, Salz und Getreide wurden auf ihr transportiert.⁷ Bereits in ihrer Frühzeit entwickelte Kellinghusen sich so zu einem Ort mit einer ausdifferenzierten Struktur von Handel, Handwerk und Gewerbe. Auch wenn die wirtschaftliche Entwicklung bis 1846 maßgeblich durch das *Stapelrecht* der Stadt Itzehoe behindert wurde, das den Itzehoer Kaufleuten ein nahezu vollständiges Monopol für den Handel mit Gütern auf der Stör sicherte, konnte Kellinghusen sich als Produktionsort v.a. von Keramiken etablieren.

⁷ Postel (1998), S. 71

Kellinghusen als Produktionsort von Keramik und Fayencen

Insbesondere seit ihrer Ernennung zum Flecken im Jahr 1740 konnte sich die Stadt Kellinghusen als überregional bedeutender Produktionsstandort für Keramikprodukte bzw. Fayencen etablieren. Fayencen sind feine Keramiken, die mit einer deckenden zinnhaltigen Glasur versehen werden und in ihrer Anmutung Porzellan nahekommen. Zwischen 1764 und 1860 waren sechs Keramikbetriebe ansässig, die deutlichen Zuzug bewirkten und deren Erzeugnisse sich großer Nachfrage erfreuten und vorwiegend in Schleswig-Holstein und Dänemark abgesetzt wurden. Bald entwickelten die Manufakturen zentrale wirtschaftliche Bedeutung für die Störstadt. Mit dem Rensinger See und dem See im Stadtpark – beide frühere Tongruben – ist diese keramische Tradition im Stadt- und Landschaftsbild erhalten geblieben. Sie wird aber auch mit den Pflanzgefäßen des Verschönerungsvereins im öffentlichen Raum der Stadt repräsentiert.

Die Produktion umfasste vorwiegend Gebrauchskeramik sowie bemalte Fliesen bzw. Kacheln. Nachdem 1860 die letzte verbliebene Fayencen-Manufaktur schloss, wurde die Tradition im Jahr 1960 mit einer Werkstatt der Familie *von der Trenck* in der Brauerstraße leider nur vorübergehend neu begründet – die Produktion ist seit 2010 erneut eingestellt. Von 1847 bis 1903 waren die keramischen Traditionen zudem durch die *Fernsichter Thonwaren Fabriken* mit einfacher Ton-Gebrauchskeramik gepflegt worden. Auch Ziegeleien für den Baubedarf bestanden in Kellinghusen und Umgebung, die von den Tonvorkommen im Urstromtal der Stör profitierten. Die keramischen Traditionen werden u.a. mit dem jährlich im August stattfindenden Töpfermarkt auf dem Unteren und dem Oberen Markt und mit dem Museum im Bürgerhaus wachgehalten.



Abb. 24: Historische Standorte von Fayence-Manufakturen in Kellinghusen. Museum Kellinghusen / complan Kommunalberatung



Abb. 25: Die Fabriken der Fernsichter Thonwaren Camille Vidal wurden 1847 gegründet und bestanden bis 1903. Postel (1988), S. 97

Bereits mit der 1844 angelegten Eisenbahnverbindung zwischen Altona und Kiel mit ihrem Haltepunkt im nahe gelegenen Wrist entstanden erste Gerbereien und Lederfabriken in Kellinghusen. Von diesen blieb die 1877 eröffnete *Lederfabrik Kobel* in der Hauptstraße bis heute erhalten. Leder wird hier nach alter Tradition sorgfältig von Hand verarbeitet und umweltschonend rein pflanzlich gegerbt: für die Gerberei der Lederfabrik *Kobel* wurde das aus Südamerika stammende *Quebrachoholz* im Hafen angeliefert, das wichtige Gerbstoffe enthält. Ein Teil der historischen Fabrik entstammt noch dieser Gerberei des 18. Jahrhunderts; ihre Erzeugnisse sind heute vor allem im Reit- und Motorsport sowie im Modesegment gefragt.



Abb. 26: Hauptgebäude der Lederfabrik Kobel in der Hauptstr. 42



Abb. 27: Die Hafenanlage an der Stör mit dem Silo des *HaGe Landhandel*



Abb. 28: historische Aufnahme von Holzstapeln an der Stör. *Postel (1998), S.56*

Ab 1862 wurde eine neue, öffentliche Hafenanlage errichtet, die später an die 1889 eröffnete Eisenbahnstrecke Itzehoe – Wrist angebunden wurde. Bis weit ins 20. Jahrhundert hinein prägten so große Holzstapel zur Verschiffung die Stadtansicht von Süden her mit – bereits um 1830 gab es in Kellinghusen 18 Holzhändler:innen. Die Gebühren für die Lagerung von Waren und das Be- und Entladen der Schiffe sowie das *Dammgeld* für Gespanne sicherten der Gemeinde kontinuierliche Einnahmen. Erst in den 1960er Jahren verlor der Hafen an Bedeutung - die Stör versendet seit den 70'er Jahren zunehmend und ist heute nur noch sehr eingeschränkt schiffbar. Bedeutung hat der Hafen heute nur noch als Anleger für Wasserwandernde.

Von ausgelassenen Feiern begleitete Märkte wie der im August gehaltene *Cyriacusmarkt* zogen Besucher:innen von außerhalb in die Stadt. Auf ihnen wurden vor allem Holz, Vieh und Korn gehandelt.

Von 1846 bis 1920 hatte Kellinghusen in der Brauerstr. 29 eine eigene Brauerei. Das heutige Haus entstand im Jahr 1907 als Gastwirtschaft; mit seinen Pavillons entwickelte es sich zu einem beliebten Ausflugslokal.

Die für die historische wirtschaftliche Funktion Kellinghusens so bedeutsame Stör ist bis zum Pegel Rensing im Nordosten der Stadt Bundeswasserstraße geblieben. Ihr Pegelstand wird über die Elbe durch die Gezeiten beeinflusst. 1988 legte letztmals ein beladenes Schiff im Hafen an der Hafenstraße ab.

Mit der neuen Hafenanlage und dem Bahnanschluss differenzierten sich Handwerk und Gewerbe um die Jahrhundertwende stetig aus: Um 1900 gab es neben den Lederfabriken und Gerbereien u.a. mehrere Mühlen und Brauereien, eine Meierei und eine Margarinefabrik, eine Zigarrenfabrik und einen Zeitungsverlag mit Buchdruckerei sowie eine Dampffärberei, eine Wäscherei sowie die Holzverarbeitenden Betriebe. Damit erhöhte sich auch die Einwohnerzahl stetig: sie vervierfachte in nur fünfzig Jahren von 1253 im Jahr 1855 auf 4951 im Jahr 1905. Die wirtschaftliche Blüte Kellinghusen findet auch in der stolzen Zahl von einst 39 Gasthäusern ihren Ausdruck und hielt bis in die weltweite Wirtschaftskrise hinein; die Schließung der Lederfabrik *Westphal* und der Margarinefabrik im Jahr 1927 markieren ihr Ende.

Die Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg

Nach dem Zweiten Weltkrieg verdoppelte sich die Einwohnerzahl durch Geflüchtete und Vertriebene.⁸ Aufgrund der durch Einquartierungen beengten Wohnverhältnisse hatte die Wohnraumbewirtschaftung in diesen Jahren oberste Priorität. Während in der Feld- und der

⁸ Ende 1950 zählte Kellinghusen 9014 Einwohner, darunter 4297 Vertriebene – Quelle: <https://www.shz.de/811346> ©2019

Schützenstraße sowie in der Straße Clausthal kleinteilige Reihenhaussiedlungen errichtet wurden, entstanden in der Königsberger und der Danziger Straße Wohnblocks.

1956 fiel die Entscheidung des Landes Schleswig-Holstein, dass die wirtschaftlich schlecht gestellte Stadt Kellinghusen mit der *Detlev-von-Liliencron-Kaserne* Garnison des Kalten Krieges werden sollte. 1960 wurde die Kaserne eröffnet, sie diente vor allem Artillerieeinheiten der 6. Panzergrenadierdivision, aber auch als Sondermunitionslager. Da hier zudem atomar bestückbare Feldraketen der USA (*Honest John*) gelagert wurden, waren auch amerikanische Soldaten stationiert, von denen einige in Kellinghusen wohnten. Die Kaserne blieb bis 2004 in Betrieb, ihre Schließung wurde von Politik und Verwaltung in Kellinghusen bedauert. Im Jahr 2015 / 2016 wurde das Kasernengelände als Notunterkunft für Geflüchtete genutzt und soll zukünftig eine Klinik mit angeschlossener Hotellerie werden. Hierfür wurden bereits ein Hotel, ein Hamam, eine Physiotherapie und ein Restaurant eingerichtet.⁹

In den 1970er Jahren wurde erstmals diskutiert, die Lehmberg- und Hauptstraße vom zunehmenden KFZ-Verkehr zu entlasten, indem zumindest in einer Fahrtrichtung eine Straße entlang der Bahnlinie gebaut wird. Die Bahnlinie selbst wurde im September 1975 nach 86 Jahren Betrieb eingestellt. Im Sommer 1979 wurden die Schienen demontiert und das Bahnhofsgebäude abgerissen, um anschließend Teile des Bahngeländes zur Durchfahrtsstraße An der Stör umzubauen.¹⁰ Bereits im Vorjahr war die südlich der Stör verlaufende Ortsumfahrung der B206 in Betrieb genommen worden.

Der Stadtkern von Kellinghusen hatte den Zweiten Weltkrieg nahezu unbeschadet überstanden. Nachdem in den ersten Nachkriegsjahren die Schaffung neuen Wohnraums Priorität genoss, wurde die Innenstadt in den 1970er und 80er Jahren im Zuge einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme neugestaltet: durch den Abbruch einer Häuserzeile wurde Platz für den Oberen Markt und das Bürgerhaus mit Museum (s.u.) geschaffen. Parallel hierzu wurde die Hauptstraße zur Fußgängerzone umgewidmet und der Untere Markt als Parkplatz und Fläche für den Wochenmarkt neu gefasst. Das Stadtzentrum erhielt so eine völlig neue Gestalt. Die Freiflächen des Unteren Markts wurden als Veranstaltungsflächen für die frisch begründeten Töpfer-, Geranien und Weihnachtsmärkte sowie das Weinfest des *Kaufmännischen Vereins* hergestellt. Über den richtigen Standort des Wochenmarkts besteht seitdem Uneinigkeit.



Abb. 29: ehemalige *Detlev-von-Liliencron-Kaserne* nördlich des Untersuchungsgebiets



Abb. 30: Straße An der Stör, Blick von Osten

⁹ <https://www.shz.de/811346> ©2019

¹⁰ Quelle: <https://www.shz.de/811346> ©2019



Abb. 31: Der Kellinghusener Kulturhof des KCK in der Steinstraße

Jüngste Stadtentwicklung

Im Jahr 2004 wurde der Verein *Keramik Centrum Kellinghusen e.V. (KCK)* zur Bewahrung bzw. Wiederbelebung der keramischen Traditionen der Störstadt ins Leben gerufen. Mit dem *Kellinghusener Kulturhof* an der Ecke An der Stör/Steinstr. bietet er jungen Keramiker:innen ohne eigene Werkstatt einen Arbeitsplatz.

Im Jahr 2007 erfuhr der Obere Markt mit der Aufstellung der Skulptur *Tellerturm* von Jo Kley sowie einer Platane mit halbrunder Sitzbank eine Aufwertung. Nachdem im Jahr 2008 das alte Amt Kellinghusen-Land, die Stadt Kellinghusen sowie die Gemeinden Hohenlockstedt und Lockstedt zum neuen *Amt Kellinghusen* zusammengefasst worden waren, das für knapp 23.000 Einwohner:innen zuständig ist¹¹, wurde hier zudem im Jahr 2017 der Neubau der Amtsverwaltung am Oberen Markt in Betrieb genommen.

Seit 2017 wird im Rahmen eines ELER-Projekts ein Stadtprofil durch das Stadtmarketing etabliert. In ersten Workshops mit der interessierten Öffentlichkeit wurde sich mehrheitlich für das Profil *Familienfreundlichkeit* ausgesprochen.

3.5 Aktuelle Entwicklungen

Ein neuer Bahnhof für Kellinghusen

Die *Potenzialanalyse Wrist – Kellinghusen* von 2015 ermittelte, dass die in Wrist endenden Züge der Regionalbahnlinie 71 *Hamburg-Altona – Wrist*) ohne zusätzlichen Aufwand an Personal und Fahrzeugen bis Kellinghusen fahren können. Grund hierfür sind die ausreichend langen Wendezeiten in Wrist. Somit wäre stündlich eine direkte Verbindung von Kellinghusen nach Hamburg gegeben. Die RE-Verbindungen von Hamburg nach Kiel würden jedoch weiterhin nur in Wrist halten.

Mit einem Anteil von etwa 40 % kommen die meisten dort Einsteigenden aus Kellinghusen, aus Wrist selbst dagegen nur etwa 25 %. Die Bahnverbindungen werden von knapp 80 % der Reisenden für Wege zur Arbeit oder Ausbildungsstätte genutzt.

Die Potenzialanalyse kommt zum Ergebnis, dass die Stadt Kellinghusen mit der Verbesserung ihrer Erreichbarkeit als Wohnstandort attraktiver würde. Abwanderungen infolge von Arbeitsplatzwechseln oder aufgrund der Aufnahme einer Ausbildung oder eines Studiums in Hamburg würden zudem weniger wahrscheinlich. Allgemein würde die Anbindung Kellinghusens zu einer erhöhten Auslastung des übrigen ÖPNV führen. Angenommen wird, dass die reaktivierte Bahnstrecke etwa 400 Fahrgäste pro Tag befördern würde, was etwa 50 % der in Wrist einsteigenden Kellinghusener:innen entspräche. Weiterhin wird ange-



Abb. 32: Die ehemalige Bahntrasse, Blick nach Osten

¹¹ – Quelle: <https://www.shz.de/811346> ©2019

nommen, dass etwa ein Drittel der 400 Fahrgäste Neuverkehr erzeugen würde, d.h. dass sie ihre Fahrten statt mit dem MIV künftig überwiegend mit dem ÖPNV tätigen werden. Zudem würden auf der Strecke Wrist-Kellinghusen etwa 200 Fahrten pro Tag von der Straße auf die Schiene verlagert. Zudem erführe der RE eine Entlastung um etwa 100 Fahrten am Tag.



Abb. 33: voraussichtliche Trassenführung und Lage des Bahnhofs in Kellinghusen, Süden ist oben. LVS Schleswig-Holstein, Voruntersuchung 2012

Ein 2014 erstelltes Gutachten zur Bewertung der Hochwasserneutralität des Vorhabens kommt zum Ergebnis, dass unter Berücksichtigung bestimmter Rahmenbedingungen insbesondere bei der Dimensionierung und Ausgestaltung der neu zu errichtenden Störbrücke (günstige Positionierung der Brückenpfeiler und eine Beseitigung der im Bereich bestehenden dichten Vegetation) keine Verschlechterung der HQ100-Hochwassersituation im Bereich der Stör oberhalb der geplanten Bahntrasse nachweisbar bzw. zu erwarten sei. Empfohlen wird jedoch, die Optimierung der Planungsvariante mit weiteren Modellberechnungen zu stützen.¹²

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist seitens der NAH.SH ein Bahnhof mit zwei Gleisen und einem Mittelbahnsteig geplant. Neben den Gleisen und dem Bahnsteig sind weitere Verkehrswege angedacht sowie Beleuchtungsanlagen, Oberleitungen und Lärmschutzwände.¹³ Im Ende 2021 beschlossenen 5. Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) bis 2027 ist die Streckenreaktivierung von Wrist nach Kellinghusen als umzusetzende Maßnahme bis 2026 aufgeführt.¹⁴

Im März 2018 wurde an der *HafenCity Universität Hamburg* eine Bachelorarbeit vorgelegt, die sich den Potenzialen möglicher städtebaulicher Veränderungen im Zuge der Reaktivierung des Bahnhofs widmet. Die Verankerung des Projekts im Landesnahverkehrsplan wurde im Dezember 2019 durch ein Votum des Verkehrsausschusses des Landes Schleswig-Holstein bestätigt.

¹² Golder Associates: Gutachten zur Hochwasserwirkung der geplanten Einbahnstraße von Wrist nach Kellinghusen, Abschlussbericht vom 30.06.2014, S. 15

¹³ Vgl. Stellungnahme 4.9 der DB AG zur TöB-Beteiligung in Anlage 06 zu diesem Bericht

¹⁴ Vgl. Stellungnahme 12.8 des Kreisbauamts des Kreises Steinburg zur TöB-Beteiligung in Anlage 06 zu diesem Bericht

Hochwasser

Allgemeines – Hintergründe zur Stör

In den vergangenen zehn Jahren kam es in Kellinghusen häufig zu Hochwasserereignissen. Dabei war die Stadt nach einem Hochwasser in 2011 im Jahr 2012 gleich zwei Mal von Hochwasser betroffen: im Januar war der Pegel auf 1,79 m über das normale Hochwasser gestiegen, zu Heiligabend kletterte er erneut über 1,5 m. An den Weihnachtstagen des Jahres 2014 wurde mit +3,34 m ü. NHN der bislang höchste Wasserstand am Pegel *Kellinghusen-Parkplatz* verzeichnet. Ein weiteres Hochwasserereignis trat im Januar 2018 auf. Betroffen war vor allem der Bereich der sog. *Stadtmitte* mit dem östlichen Abschnitt der Hauptstraße, der Neuen Straße und dem südlichen Ende der Brauerstraße.



Abb. 34: Der Pegel *Kellinghusen-Parkplatz*

Die Hochwasserereignisse stehen in engem Zusammenhang mit im Laufe des 20. Jahrhunderts gestiegenen Ansprüchen an die Nutzung des Gewässers in Form der Entwässerung von zunehmend versiegelten Gebieten und einer zunehmenden Nutzung und teilweisen Erhöhung der angrenzenden Flussauen selbst. Zudem ist es mit dem 1971 bis 1975 an der Mündung der Stör zur Elbe errichteten *Störsperwerk* möglich, die aus dem Küstenraum über die Elbe wirkende Bedrohung durch Sturmfluten in der Stör bis nach Kellinghusen einzudämmen. Um die für den Fall einer Sturmflutsituation mit parallel auftretendem Binnenhochwasser notwendigen Stauräume in der Stör zu sichern, wurde im Zuge des Sperrwerksbaus der hierfür notwendige Stauraum gesichert. An der Stör besteht daher das durch die Landesverordnung vom 15.02.1977 festgesetzte Überschwemmungsgebiet (ÜSG). Dieses verläuft von oberhalb des Rensinger Sees bis zur Mündung der Bramau beidseits der Stör an den Deichen bzw. am Geestrand auf einer Höhe von +3,50 m ü. NHN.



Abb. 35: HWS-Anlagen an der Stör, südlich des Untersuchungsgebiets

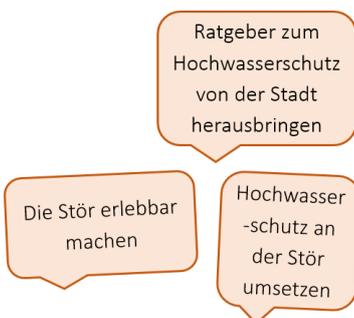


Abb. 36: Statements zum Thema Hochwasser und Hochwasserschutz aus der Auftaktveranstaltung am 20.03.2019

Hochwasserrisikobewertung des Landes nach EU-HWRM-RL

Am 26. November 2007 trat die Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie (HWRM-RL) 2007/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und das Management von Hochwasserrisiken in Kraft. Diese verpflichtet die EU-Mitgliedsstaaten einheitlich dazu, die Hochwasserrisiken aus Fluss- und Küstenhochwasser (fluviale Ereignisse und Ereignisse durch eindringendes Meerwasser) zu ermitteln, die hiermit in Verbindung stehenden Gefahren und Risiken darzustellen, zu bewerten und abschließend eine Managementplanung zu erarbeiten, um Maßnahmen im Zuge des Hochwasserrisikomanagements aufzuzeigen. Ziel ist es, Hochwasserrisiken zu reduzieren und die Hochwasservorsorge und das Risikomanagement zu verbessern.

Die HWRM-RL wurde mit Änderungen im Wasserhaushaltsgesetz des Bundes (WHG) in nationales und mit der der Fassung des Landeswassergesetzes (LWG) Schleswig-Holstein vom 13.11.2019 in Landesrecht umgesetzt. Die Bearbeitung erfolgt in Deutschland in sog. Flussgebietseinheiten. Die Zuständigkeit für den Bereich Binnenhochwasser liegt in Schleswig-Holstein beim Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur (MEKUN) und für Küstenhochwasser beim Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein (LKN.SH). Die Umsetzung bzw. Bearbeitung der HWRM-RL verläuft in Zyklen von sechs Jahren, d.h. alle sechs Jahre erfolgt eine Überprüfung der Ergebnisse anhand aktueller Entwicklungen.

Konkret wurden im ersten Zyklus bis Ende 2013 Informationen innerhalb der signifikanten Flächen in sogenannten Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten (Art. 6 der HWRM-RL) umgesetzt. Der zweite Zyklus befindet sich aktuell in der Umsetzung. Hierzu wurden bis Ende 2019 die Hochwassergefahren (HWGK) und Hochwasserrisikokarten (HWRK) überprüft und aktualisiert. Die Hochwasserrisikomanagementpläne sind für den 2. Zyklus bis 2021 zu aktualisieren.

Die wasserrechtlichen Hintergründe der dargestellten Hochwassergefahren und Hochwasserrisiken sind im Wasserhaushaltsgesetz (WHG) des Bundes sowie im Landeswassergesetz (LWG) des Landes Schleswig-Holstein verankert. Hierbei gelten für das Flusshochwasser im Falle eines festgesetzten Überschwemmungsgebietes entsprechende rechtliche Einschränkungen. Diese Festsetzung erfolgt per Landesverordnung bzw. ist durch die Gebiete zwischen Hochwasserabwehrinfrastruktureinrichtungen legal definiert. Die Novellierung des LWG Schleswig-Holstein zum 01.01.2020 beinhaltet die vorläufige Sicherung der in den ab Ende 2019 geltenden HWGK dargestellten Gebiete zum Flusshochwasser, in denen ein Hochwasserereignis einmal in 100 Jahren zu erwarten ist (HQ100) oder die zur Hochwasserentlastung und -Rückhaltung beansprucht werden, bis zu ihrer Festsetzung als Überschwemmungsgebiet. In der Raumordnung werden für das Überschwemmungsgebiet Vorranggebiete und für die weiteren Risikogebiete Vorbehaltsgebiete definiert.

Organisatorisches – die Umsetzung betreffend

Da der Hochwasserschutz eine Aufgabe in kommunaler Hoheit ist, widmet sich ihm ein eigens eingerichteter *Ausschuss für Hochwasser und Umweltschutz* der Stadt Kellinghusen. Im Jahr 2015 wurde im Auftrag des MELUND (seit 2022 MEKUN) eine *Wirkungsanalyse von Maßnahmen zum Hochwasserschutz* erstellt, die vor allem den Abfluss im Hochwasserfall untersuchte. Hierfür wurden Engstellen identifiziert und Varianten von Veränderungen des Vorfelds analysiert (s. auch Kap. 3.6, S. 33f., Anlass und Ziel). Die Analyse konnte nachweisen, dass die

Rückgewinnung von Flächen des natürlichen Abflussprofils im Hochwasserfall deutliche Wirksamkeit erzielen würde. Zudem bietet sie Hinweise und Empfehlungen für die künftige Hochwasserschutzplanung und erläutert Zusammenhänge bei der Entwicklung der neuen Hochwasserschutzlinie (HQ100).

Auf die Ergebnisse der Wirkungsanalyse von 2015 aufbauend, ließ die Stadt Kellinghusen im Jahr 2017 ein Hochwasserschutzkonzept (HWSK) erarbeiten. Inhalt des HWSK ist neben der Analyse des Hochwasserrisikos und der Prüfung des bestehenden Hochwasserschutzes auch die Entwicklung von geeigneten und kosteneffizienten Maßnahmen zur Verringerung des Hochwasserrisikos. Hierbei wurde für Kellinghusen geprüft, ob ein technischer Hochwasserschutz möglich ist und es wurden mögliche Linienführungen entwickelt (s. Kap. 3.6, S.33). Größte Herausforderung bei der Festlegung der Linienführung ist, dass die Grundstücke von etwa 70 privaten Anlieger:innen direkt bis an die Stör reichen, sodass bei einer Einbeziehung dieser Anlieger:innen in den Hochwasserschutz Maßnahmen auf diesen Privatgrundstücken abzustimmen sind. Die Ingenieurplanung zur baulichen Umsetzung wird deshalb voraussichtlich eine Kombination der Varianten für die Linienführung aus dem Konzept von 2017 enthalten. Weitere Unwägbarkeiten hält der in Aussicht stehende Neubau einer Bahntrasse bzw. der hierfür erforderliche Bau einer neuen Bahnbrücke über die Stör bereit, mit welcher das Strömungsprofil der Stör verändert würde. Das Vorhaben ist bei der Planung des Hochwasserschutzes damit ebenfalls zu berücksichtigen.

Die konkrete Umsetzung der HWS Maßnahmen erfolgt über den *Bearbeitungsgebietsverband Mittellauf Stör*, dem die Stadt 2017 beigetreten ist. Der Verband wurde im Rahmen einer entsprechenden Vereinbarung mit der Umsetzung des Hochwasserschutzes und den damit verbundenen Arbeitsschritten betraut. Die bauliche Umsetzung der konkreten HWS-Maßnahmen ist nicht vor 2026 zu erwarten.

3.6 Vorhandene Planungen und Konzepte

Formelle Planungen

Landesentwicklungsplan (Fortschreibung, 2021)

Der Landesentwicklungsplan (LEP) ist verbindliche Vorgabe für alle nachgeordneten Planungsträger. Er gibt die räumliche Entwicklung des Landes grob vor und bildet die Grundlage zur Fortschreibung der Regionalpläne. Der derzeit gültige LEP Schleswig-Holstein ist die im Jahr 2021 bestätigte Fortschreibung des Ursprungsplans von 2010. Mit der Fortschreibung soll der Plan verbindliche Perspektiven bis zum Jahr 2030 aufzeigen. Am vom Dezember 2018 bis Ende Mai 2019 laufenden Beteiligungsverfahren beteiligte sich die Stadt Kellinghusen mit einer schriftlichen Stellungnahme.

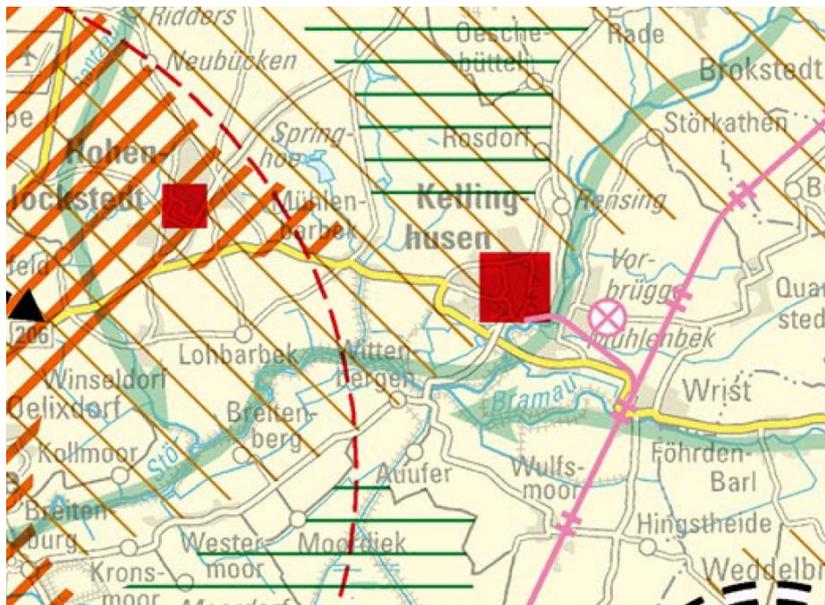


Abb. 38: Die Stadt Kellinghusen betreffender Ausschnitt des Landesentwicklungsplans, Fortschreibung, 2021. *Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein, 2021*



Abb. 37: Legende zur Fortschreibung des Landesentwicklungsplans 2021. *Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein, 2021.*

In der Fortschreibung des LEP von 2021 ist die Stadt Kellinghusen als Unterzentrum ausgewiesen und liegt im ländlichen Raum außerhalb der Ordnungsräume zwischen den Landesentwicklungsachsen der A23 (Hamburg – Tondern / Süddänemark) und A7 (Hamburg – Kiel / Flensburg / Süddänemark). Ländliche Räume sollen als eigenständige, gleichwertige und zukunftsfähige Lebensräume gestärkt werden. Die Stadt liegt mit der Stör an einer Biotopverbundachse und unmittelbar südlich des Naturparks Aukrug (mit grüner Schraffur als Vorbehaltsraum für Natur und Landschaft gekennzeichnet) sowie eines Entwicklungsraums für Tourismus und Erholung (mit schräger Schraffur in

orange gekennzeichnet). Weiterhin verzeichnet der LEP die zu reaktivierende Bahnstrecke von Kellinghusen nach Wrist als zu sichernde bzw. außer Betrieb befindliche Bahntrasse.

Im Zuge der Fortschreibung wurden auch neue Vorgaben zum Binnenhochwasserschutz verankert, die für Kellinghusen aufgrund der vergangenen Hochwasserereignisse von Bedeutung sind. Gleichzeitig formuliert die Fortschreibung des LEP erstmals eine Vorgabe für die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme (1,3ha pro Tag bis 2030). Hierfür wird empfohlen, zunächst innerstädtische Potenzialflächen und Baulücken zur Schaffung neuen Wohnraums zu nutzen.

Regionalplan

Auf der nächsttieferen Planungsebene konkretisiert das Land Schleswig-Holstein seine planerischen Vorstellungen in aktuell fünf verschiedenen Regionalplänen, die aus dem Landesraumordnungsplan abgeleitet werden. Der für die Stadt Kellinghusen derzeit gültige Regionalplan gilt seit 2005 und umfasst den Planungsraum IV (Schleswig-Holstein Süd-West) des Landesentwicklungsplans (LEP). Eine Neuaufstellung ist für die nächsten Jahre geplant. Dabei werden die Städte und Landkreise jedoch anstelle der bislang fünf Planungsräume auf künftig drei aufgeteilt. Kellinghusen wird dann dem neuen Planungsraum III zugehörig sein.

Im derzeit gültigen Regionalplan für den Planungsraum IV wird Kellinghusen ebenfalls als Unterzentrum im ländlichen Raum dargestellt. Diese sind als zentrale Orte als Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung zu verstehen. Kellinghusen übernimmt zudem die Funktion



Abb. 39: Ausschnitt der Legende zum Regionalplan des Planungsraums IV. Regionalplan Planungsraum IV, 2005.

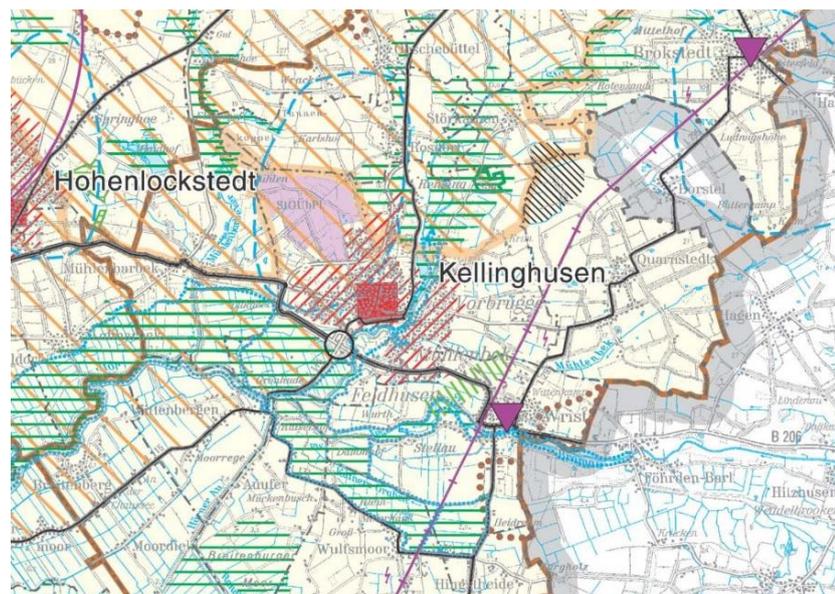


Abb. 40: Die Stadt Kellinghusen betreffender Ausschnitt des Regionalplans für den Planungsraum IV. Regionalplan Planungsraum IV, 2005

eines Entwicklungs- und Entlastungsorts. Diese Orte sollen sich als eigenständige regionale Zentren und Wachstumskerne verstärkt weiterentwickeln und zur Entlastung der verdichteten Bereiche beitragen.

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan (FNP) steuert die städtebauliche Entwicklung der Stadt Kellinghusen, wurde 2001 aufgestellt und liegt mit einer 2016 erfolgten Neubekanntmachung in einer aktuellen Fassung vor, die der nachrichtlichen Übernahmen von Hochwasserthemen in den Plan dient und zudem die erste wirksame Änderung (2002), die vierte Änderung (2010) sowie eine Berichtigung des FNP von 2015 berücksichtigt.

Der größte Teil der Innenstadt und somit des Untersuchungsgebiets – der Zentrumsbereich rund um die Hauptstraße und die südliche Lindenstraße – sind im FNP als gemischte Baufläche (braun) dargestellt, der übrige vorwiegend als Wohnbaufläche (hellrot). Als Grünflächen sind die Lieth und der Friedhof im östlichen sowie der Stadtpark und das Freibad im südwestlichen Teilbereich des Untersuchungsgebietes gekennzeichnet (grün). Der historische, für eine Reaktivierung vorgesehene Verlauf des Bahnkörpers ist als *überörtlicher Weg / Bahntrasse außer Betrieb* dargestellt (lila) und auch *sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen* wie die Straße An der Stör, die Lehmberg- und die Brauerstraße sind verzeichnet (orange). Eine Fläche zwischen dem mittleren Bereich der Brauerstraße und der Lieth ist zudem als sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung *Hotel Seniorenwohnen* dargestellt, zwei Flächen an der Stör im südlichen Bereich als *sonstige Sondergebiete* mit der Zweckbestimmung *Hafen*. Der Bereich um die Kirche St. Cyriacus ist als förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet im Plan verzeichnet. Diese Darstellung gilt nicht mehr, da sie sich auf das zwischenzeitlich aufgehobene Sanierungsgebiet *Stadtkern* der Stadterneuerung der 1970er und 80er Jahre bezieht; der Plan wurde diesbezüglich noch nicht korrigiert.

Ergänzend beinhaltet der Flächennutzungsplan das nach Landesverordnung vom 15.02.1977 festgesetzte Überschwemmungsgebiet (ÜSG) und verzeichnet Hochwasserrisikogebiete (HQ200). Bezogen auf das Untersuchungsgebiet ist jeweils vor allem das direkte Umfeld der Stör betroffen. Das Hochwasserrisikogebiet reicht im Bereich der Brauerstraße und der Neuen Straße jedoch bis weit in die Innenstadt. Auch Teile der Flächen zwischen der Straße An der Stör und der Stör selbst sowie die Fläche zwischen der Breitenberger Straße und der ehemaligen Bahntrasse hinter dem *Störzentrum* („Langenjammer“) sind als HQ200-Gebiete verzeichnet.

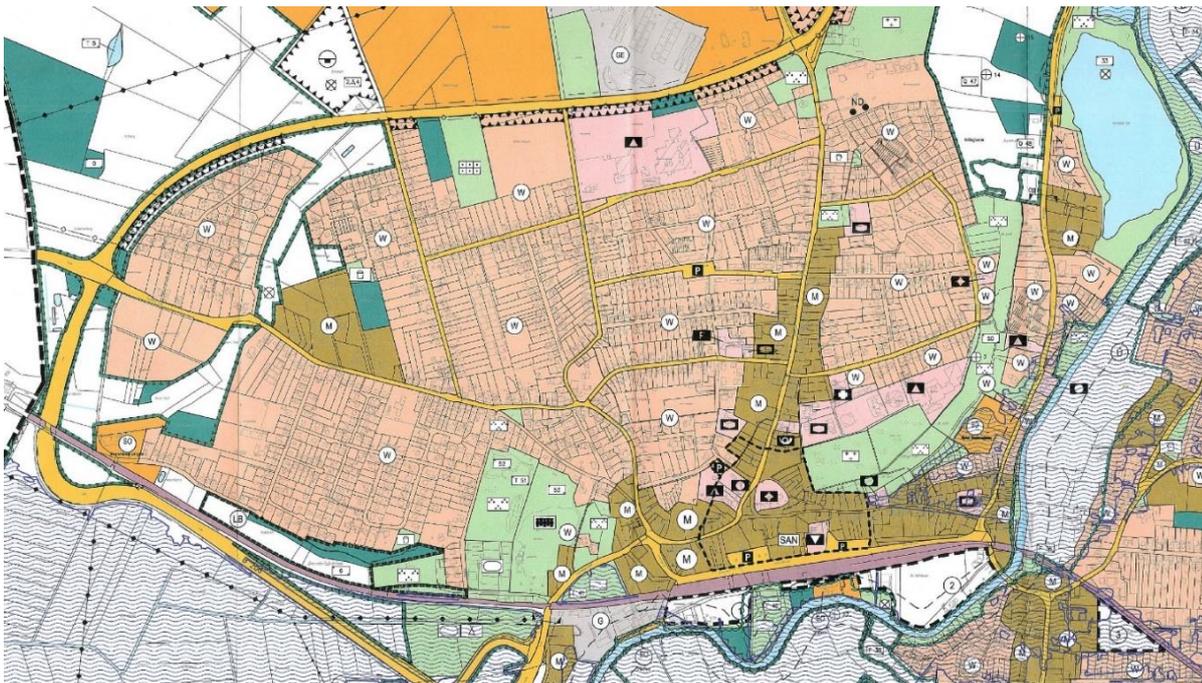


Abb. 41: Ausschnitt des Flächennutzungsplan der Stadt Kellinghusen mit der Innenstadt. Neubekanntmachung des Flächennutzungsplans der Stadt Kellinghusen. *Stadt Kellinghusen, 2016*

Im Dezember 2019 erfolgte im Rahmen einer ersten Änderung des Bebauungsplans Nr. 41 für das Grundstück Brauerstraße 15-17 eine 10. Änderung des FNP, die der nachrichtlichen Übernahme der konkretisierten planerischen Zielstellung dient (Errichtung eines Pflegeheims – sonstiges Sondergebiet Seniorenheim anstelle eines sonstigen Sondergebiets für Hotel- und Seniorenheim, Wegfall der Darstellung einer öffentlichen Grünfläche)

Bebauungspläne

Im Untersuchungsgebiet *Innenstadt Kellinghusen* befinden sich die Geltungsbereiche von insgesamt vier Bebauungsplänen. Die Inhalte werden im Folgenden kurz vorgestellt.

≡ *Bebauungsplan Nr. 7 Schulberg (1970)*

Der B-Plan Nr. 7 *Schulberg* ist seit dem 24. Juli 1970 in Kraft und regelt die Bebauung des heutigen Bereiches rund um die Straßen Schulberg und Holm als reines Wohngebiet. Festlegungen werden hier zu Baulinien und –Grenzen, zu Verkehrs- und Abstellflächen für KFZ, zu Nutzungsart, Geschossflächenzahl und Geschosszahl sowie zur Hauptrichtung für Dachfirste getroffen.

≡ *Bebauungsplan Nr. 41 Brauerstraße 15-17 (1993)*

Der B-Plan Nr. 41 *Brauerstraße 15-17* ist seit dem 05.11.1993 in Kraft. Festgesetzt ist ein Sondergebiet für eine Seniorenwohn- und Pflegeanlage. Der Plan trifft Festsetzungen zu überbaubaren und nicht-über-

baubaren Grundstücksflächen, zu Stellplätzen, Baugrenzen und zur Geschossigkeit, zu Trauf- und Firsthöhen sowie zum Erhalt bzw. zur Neupflanzung von Bäumen und Sträuchern.

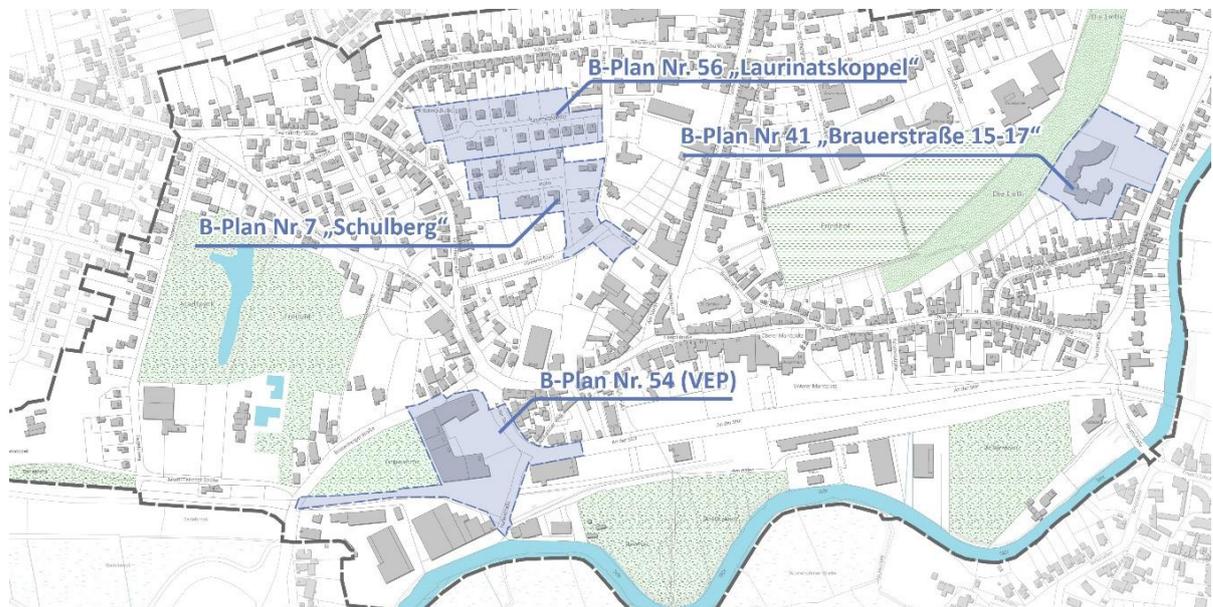


Abb. 42: Übersicht über die Geltungsbereiche der innerstädtischen Bebauungspläne

Mit einer ersten Änderung im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung) wurden einerseits Aussagen des FNP für den westlichen Grundstücksteil durch Berichtigung angepasst (Verzicht auf Hotelnutzung und Grünanlage). Mit einem geänderten Aufstellungsbeschluss vom 07.12.2018 wird andererseits das Ziel verfolgt, die bestehende Seniorenresidenz zu erweitern und zusätzlichen Wohnraum für Senior:innen zu schaffen. Hierfür sind ein zweigeschossiger und ein dreigeschossiger Baukörper vorgesehen. Die erste Änderung ist seit dem 20.12.2019 rechtskräftig.

≡ [Bebauungsplan Nr. 56 Laurinatskoppel \(2016\)](#)

Der B-Plan 56 *Laurinatskoppel* setzt den planungsrechtlichen Rahmen für das jüngste innerstädtische Wohngebiet *Laurinatskoppel*. Der Bebauungsplan ist seit 18. August 2018 in Kraft. Er setzt die Baufelder als allgemeines Wohngebiet mit Baugrenzen fest und verzeichnet den Verlauf der Straße Laurinatskoppel als Planstraße. Neben Aussagen zur Geschossigkeit, zur Geschossflächenzahl und zu Firsthöhen werden auch Festsetzungen zum Erhalt bzw. zur Neupflanzung von Bäumen getroffen. Weiterhin werden Streifen entlang der nördlichen und der südlichen Begrenzung des räumlichen Geltungsbereichs mit Bindungen zum Erhalt bzw. zur Herstellung von Bepflanzungen (Hecken) sowie zum Ausschluss von Nebenanlagen mit Ausnahme von Terrassen und Wegen festgesetzt. Gegenwärtig sind 15 der 17 vorhandenen Baufelder ganz oder teilweise bebaut.

≡ Bebauungsplan Nr. 54 (VEP, 2017)

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan bzw. die Vorhaben- und Erschließungsplanung (VEP) Nr. 54 ist seit 10. Februar 2017 in Kraft und regelt die Bebauung des als *Störzentrum* bekannten Nahversorgungszentrums zwischen der Breitenberger Straße, der Hafestraße und An der Stör. Es wird ein sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Einzelhandel festgesetzt. Zulässig sind ein Vollsortimenter, ein Lebensmitteldiscountmarkt, ein Drogeriemarkt, ein Lebensmittelhandwerk (Bäckerei) mit Gastronomiebetrieb (Café) sowie ein Blumenladen, ein Dienstleistungsbetrieb und nicht störendes Handwerk. Grundflächen und Gebäudehöhen werden festgesetzt. Des Weiteren werden die Hochwasserrisikogebiete und eine Fläche zum Bau eines Regenwasserrückhaltebeckens sowie öffentliche Straßenverkehrsflächen, Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Fußgängerbereiche bzw. Fuß- und Radwege) verzeichnet. Auch der Erhalt bzw. die Neuanlage von Pflanzungen, vor schädlichen Umwelteinflüssen baulich besonders zu schützende Bauflächen, Grünflächen und Flächen für Anlieferung und Stellplätze werden festgesetzt.

Informelle Planungen, Studien und Konzepte

Landschaftsplan der Stadt Kellinghusen (1999)

Der Landschaftsplan dient der landschaftsverträglichen Entwicklung der Gesamtstadt Kellinghusen. Er trifft Aussagen zu Vorrangflächen für den Naturschutz, zu Flächen und Objekten mit Schutzstatus, zu Flächen mit Eignung für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft, zu Grünflächen und Erholungsanlagen sowie zu Bauflächen. Seine Aussagen wurden mit der Fortschreibung des Flächennutzungsplans in diesen übernommen.



Abb. 43: Darstellung der Innenstadt von Kellinghusen im Landschaftsplan. *Stadt Kellinghusen*

Konzept für die südliche Innenstadt (2003)

Das Konzept widmet sich den städtebaulich problematischen Bereichen entlang der Straße An der Stör. Ziel ist, die Stadt und den Fluss neu miteinander zu verbinden und Kellinghusen so als Wohnstandort attraktiver zu machen.

Das Konzept beinhaltet eine städtebauliche Studie zu einer möglichen Entwicklung des Gebiets. Während die Ideen für die Störwiesen südlich der geplanten Bahnstrecke aufgrund der Hochwasserlage voraussichtlich nicht umsetzbar sind, hält das Konzept für den Bereich des Unteren Marktes eine interessante Lösung parat: vorgeschlagen wird hier, parallel zur Straße An der Stör eine zusätzliche Bebauungskante auszubilden, die der derzeit eher fragmentierten Stadtansicht Geschlossenheit gäbe und zusätzlichen Wohnraum schaffen würde. Aufgrund der gestiegenen Anforderungen bzw. Handlungsbedarfe im HWS stellen sich wesentliche Aussagen des Konzepts als heute weitestgehend nicht realisierbar dar.



Abb. 44: Studie für die südliche Innenstadt, Bebauungsidee 2. *Dipl.-Ing Thomas Bünz*

Städtebauliche Studie Kellinghusen (2004)

Die Studie widmet sich größtenteils demselben Untersuchungsraum wie das Konzept für die südliche Innenstadt von 2003 und untersucht ebenfalls Möglichkeiten, die Stadt und die Stör enger aneinander zu binden. An den drei Stellen, an denen die Stör am nächsten an die Straße An der Stör heranrückt, sind drei Erlebnisräume angedacht:

- ≡ Erlebnisraum *Sport und Handel* (ganz im Westen) mit den Elementen Kanuhafen, Ausstellung zum Hafen, freizeitbezogener Handel, Sport und Skateanlage
- ≡ Erlebnisraum *Unterhaltung* (Mitte) mit Verlagerung der Bestandsnutzung und den Elementen Multifunktionsplatz, Uferterrassen, Bühne, Café, Kanuanleger und Atelier / Töpfereien
- ≡ Erlebnisraum *Erholung und Kur* (ganz im Osten) in Ergänzung des dort bestehenden Ärztehauses und mit den Elementen Erholung, Ruhe / Lesen, Liegen und Wellness

Des Weiteren formuliert die Studie städtebauliche Ziele wie die bauliche Fassung von Platzkanten des Unteren Marktes, die Freihaltung von Sichtachsen und die Schaffung fußläufiger Wegeverbindungen sowie Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität öffentlicher Räume durch Pflanzungen und Umgestaltungen.

Analog zu o.g. Konzept für die südliche Innenstadt von 2003 ist festzustellen, dass die für den Bereich südlich der Straße An der Stör geplanten Maßnahmen aufgrund der veränderten Anforderungen im HWS zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht realisierbar sind.

Stadtmarketing- und Leitbildprozess Kellinghusen (2012ff)

Der Stadtmarketing-Prozess ist ein langfristiges strategisches Verfahren, in dem die unterschiedlichen Interessen durch Zusammenführen der Beteiligten zu gemeinsamen Zielen entwickelt werden. Er wird als Steuerungsinstrument verstanden, das über verschiedene Arbeitsschritte wie Situationsanalysen, Leitbilddiskussionen und Zielfindung zu konkreten Umsetzungsmaßnahmen führt. Ein systematischer Planungsprozess bildet hierfür den Rahmen.

Die Erstellung eines auf einer Analyse basierenden Leitbildes wurde 2013 auf Empfehlung des Kulturausschusses angestoßen. Die Bearbeitung erfolgte durch das stadteigene Stadtmarketing mithilfe einer Lenkungsgruppe sowie unter Hinzuziehung externer Fachleute aus dem interkommunalen Spektrum.

In der Auswertung der Analyse wurden zehn kleinteilige Profilooptionen identifiziert, die wiederum drei Dachbegriffen als übergeordnete Zielstellung zugeordnet und im Rahmen einer Beteiligungswerkstatt am 02.05.2018 votiert wurden. Dabei erhielten die folgenden Vorschläge



Abb. 45: Planzeichnung der städtebaulichen Studie von 2004, *Ingenieurgesellschaft Klütz & Collegen GmbH*



Abb. 46: Einladung zum Leitbildworkshop am 05.02.2018. *Stadt Kellinghusen*



Abb. 47: Stimmenverteilung beim Leitbildworkshop im Februar 2018. Stadt Kellinghusen

- ≡ Familienfreundliche Stadt – 76 Stimmen (53 %)
- ≡ Nachhaltige Stadt – 38 Stimmen (27 %)
- ≡ Sport- und Aktivstadt – 29 Stimmen (20 %)

Das Profil *familienfreundliche Stadt* wurde in zwei Workshops im März und im Juni 2019 geschärft, in denen konkrete Maßnahmen geplant sowie Werte und Inhalte diskutiert werden.

Mit dem Leitbild soll ein informelles Instrument der Stadtentwicklung geschaffen werden, das Orientierungs-, Koordinierungs- und Motivierungsfunktionen für politische Entscheidungsträger auf der kommunalen Ebene hat und als Leitlinie weiterer Planungen und Konzepte dient.

Zielvorstellungen und Selbstbild des Museums (2012)

Im Jahr 2012 definierten die Mitarbeiter:innen des Museums Kellinghusen gemeinsam Zielvorstellungen bzw. einen Auftrag: das Museum wird als kommunale Einrichtung definiert, die an den dynamischen Zielen der Stadtentwicklung orientiert und sich als aktives, innovatives Kultur- und Bildungszentrum versteht. Weiterhin wurde der Anspruch formuliert, „lebendiges Museum“ zu sein, das mit einer „Vielfalt von Aktivitäten alle Sinne anspricht“, zu Kreativität anregt und sich an alle Altersstufen und gesellschaftlichen Gruppen richtet. Das Museum wird hier als Ort des Informationsaustausches – auch zwischen den Generationen – bezeichnet, der die lokale Identität stärkt, öffentliche Diskurse begleitet und Orientierung im städtischen wie gesellschaftlichen Wandel bietet. Zudem präge das Museum mit dem Erwerb und der Präsentation historischer wie zeitgenössischer Keramik das Bild Kellinghusens als Keramikstadt.

Das Museum Kellinghusen kooperiert mit Museen und Universitäten sowie dem Museumsverband Schleswig-Holstein e.V. und pflegt Partnerschaften mit Mäzenen, Sponsor:innen und Stiftungen sowie dem Verein *Keramik Centrum Kellinghusen e.V.*¹⁵

Ideenwerkstatt Zukunft Rathaus (2015)

Das historische Rathaus Am Markt steht seit der Inbetriebnahme des neuen Amtshauses im Jahr 2017 leer. Bereits am 25.04.2015 wurden deshalb in einer Ideenwerkstatt erste Vorstellungen und Wünsche für eine mögliche Nachnutzung des historischen Rathauses gesammelt. Insgesamt wurden hier 164 Vorschläge gebracht, die sich den folgenden Themenbereichen zuordnen lassen:

- ≡ Raum für Alle, Unterstützung Ehrenamt, Vernetzung, Kooperation (n = 45)



Abb. 48: Wort- Bildmarke der Zukunftswerkstatt Altes Rathaus. Stadtmarketing der Stadt Kellinghusen

¹⁵ Alle Nachweise in der Dokumentation der Ideenwerkstatt Zukunft Rathaus

- ≡ Soziales von Beratung bis zum Frauenhaus (n = 26)
- ≡ Städtische Einrichtungen (n = 23)
- ≡ Ausstellung, Kultur, Museum (n = 20)
- ≡ Büros, Start-Up, Gründer (n= 14)
- ≡ Café, Bistro, Catering, Bürgercafé, Küche (n = 14)
- ≡ Medienraum, Infrastruktur, Medienlabor, Kino (n = 10)

Die Unterbringung folgender städtischer Funktionen wurde vorrangig gewünscht:

- ≡ Info, Stadtmarketing (n = 8)
- ≡ Museum Kellinghusen (n= 5)
- ≡ VHS (n = 4)
- ≡ Bücherei sowie Archiv (beide n = 2)

Museumskonzept Kellinghusen (2016)

Das Museumskonzept wurde 2016 im Rahmen des *Ortsentwicklungskonzepts* Kellinghusen (s.u.) erstellt, nachdem das Stadtmuseum zuletzt im Jahr 1986 eine Neukonzeption mit dem Schwerpunkt auf Faencen erfahren hatte. Die Konzepterstellung erfolgte auch auf Grundlage zweier öffentlicher Workshops und zahlreicher Einzelgespräche. Das Konzept empfiehlt eine Neuausrichtung mit dem Fokus auf die spezifische Gewerbegeschichte Kellinghusens.

Das Konzept unterstreicht, dass das Nebeneinander von Museum und Bücherei im Bürgerhaus zu einer unbefriedigenden Situation von Stagnation führe, da zur Entwicklung beider bzw. ihrer Angebote keine Spielräume vorhanden sind und entsprechend für eine der beiden Funktionen ein alternativer Standort gefunden werden müsse. Das historische Rathaus komme als Museumsstandort jedoch lediglich in Form einer sehr kleinen Lösung in Betracht.

Das Konzept unterstreicht die – zumindest potenzielle – Bedeutung des Museums als soziale Institution und definiert es als *Aktivposten in der Diskussion um die Stadtentwicklung*.

Wirkungsanalyse von Maßnahmen zum innerstädtischen Hochwasserschutz (2016) und Hochwasserschutzkonzept Kellinghusen – Machbarkeitsstudie (2017)

Die Machbarkeitsstudie zum Hochwasserschutzkonzept knüpft an die Ergebnisse der Wirkungsanalyse von 2016 an, bei der die Abflussführung bei Hochwasser untersucht wurde.

Im Rahmen der Wirkungsanalyse wurde ein idealisierter Abflussquerschnitt entwickelt und auf dessen Grundlage für bereits im Vorfeld identifizierte Engstellen im Vorland Varianten für Veränderungen abgeleitet, die bei Hochwasser eine verbesserte Abflussführung gewährleisten.



Abb. 49: Das historische Rathaus von Nord-osten her gesehen

Museumskonzept Kellinghusen

Erstellt im Rahmen des
Ortsentwicklungskonzepts Kellinghusen
2016

complizen Planungsbüro Berlin
Tore Dobberstein
Dr. Christian Hirte

Abb. 50: Titelseite des Museumskonzepts von 2016. *complizen Planungsbüro*

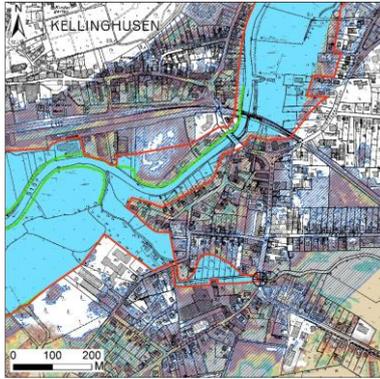


Abb. 51: Beispielhafte Lage der Hochwasser-Schutzlinie in Kellinghusen, E&N Wasser und Plan GmbH (2016): Hochwasserschutz Kellinghusen, S. 49

Im Ergebnis ist eine Kombination möglicher Einzelvarianten entwickelt worden, mit der eine deutliche Wirksamkeit von Maßnahmen zur Rückgewinnung von Flächen des natürlichen Abflussprofils der Stör als Baustein für einen umfassenden Hochwasserschutz in Kellinghusen nachgewiesen werden konnte.

Die Machbarkeitsstudie erarbeitete im Jahr 2017 Varianten für einen wirksamen Schutz gegen Hochwasser in Kellinghusen. Hierfür wurde das Planungsgebiet in sieben Planungsabschnitte unterteilt, für die – jeweils an die konkreten örtlichen und fachlichen Gegebenheiten angepasst – grundsätzliche Lösungsansätze für einen Hochwasserschutz aufgezeigt wurden. Die betrachteten Varianten wurden auf dem Niveau von Vorplanungen ausgearbeitet und dargestellt.

Bei der Prüfung wurde festgestellt, dass die Entwicklung einer übergreifenden Vorzugsvariante nicht zielführend ist und der Planungsschwerpunkt auf eine einvernehmliche Abstimmung mit den betroffenen privaten Anlieger:innen zu legen ist. Die abgeleitete Vorzugsvariante ist Kombination von Varianten, die in einigen Bereichen durch bereits bestehende Hochwasserschutzinfrastruktur offensichtlich oder vorgegeben sind, in anderen Bereichen eine Abwägung von Funktion und Kosten beinhaltet, in den meisten Bereichen aber die Abstimmung über das Vorgehen und die Einbeziehung der privaten Grundstücke in das Hochwasserschutzsystem diskutiert, abstimmt und ermöglicht.

Ortsentwicklungskonzept / Betrachtung öffentlicher Gebäude (2017)

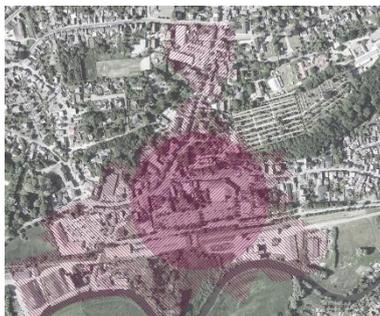


Abb. 52: Untersuchungsbereich des Ortsentwicklungskonzepts von 2017. AC Planergruppe

Das *Ortsentwicklungskonzept* gliedert sich in eine städtebauliche Betrachtung, welche die innerstädtischen Gebiete mit ihrer Struktur und ihren Charakteristika in den Blick nimmt und Aussagen zur Identität Kellinghusens zulässt sowie in eine Betrachtung der öffentlichen Liegenschaften. Zu letzteren zählen neben dem Bürgerhaus das historische Rathaus mit dem benachbarten früheren Bauamt sowie das Mehrgenerationenhaus *Die Bude* in der Schulstraße. Diese werden auf ihren baulichen Zustand hin untersucht, aber auch mit Blick auf Potenziale einer Nachnutzung.

Neben Sanierungsbedarfen und den Funktionsverlusten bzw. Leerständen in der Fußgängerzone wurden auch stadträumliche Barrieren, die Einbindung des möglicherweise kommenden Bahnhofs und nötige Hochwasserschutzmaßnahmen wurden als städtebauliche Handlungsfelder identifiziert. Zudem erfolgte eine Benennung von Potenzialflächen für Neubauprojekte.

Die hochbauliche Untersuchung erfolgt in Varianten und umfasst Vorschläge für Grundrisslösungen, eine Abwägung von Vor- und Nachteilen, eine Bewertung der Bausubstanz und der zu erwartenden Baumaßnahmen sowie eine Abschätzung der Baukosten.

Mit Blick auf die baulichen Potenziale des kommunalen Immobilienbestands wird festgestellt, dass dem Bürgerhaus und dem historischen Rathaus besondere Bedeutung zukommt. Aufgrund seiner städtebaulich herausgehobenen Lage und seiner Bedeutung für die Geschichte der Stadt solle das historische Rathaus „zwingend öffentliche Nutzungen bereithalten“. Für eine Weiternutzung des Bürgerhauses spreche seine städtebauliche Lage zwischen Unterem und Oberem Markt und dem Potenzial, in Verbindung mit einem neuen Bahnhof ein neues Entree zur Stadt bzw. eine Öffnung der Stadt zur Stör hin zu schaffen, die zudem die dreischichtige Topografie des Ortes erfahrbar macht.

Sportstättenentwicklungskonzept (2017)

Das Konzept ermittelt Bedarfe für die Entwicklung von Sportstätten für die Stadt Kellinghusen, den Schulverband Kellinghusen und Umgebung, die Gemeinde Wrist und den *Zweckverband Sport- und Kulturförderung* der Moordörfer. Hierfür wurde zunächst eine Bestandserhebung durchgeführt, die zum einen die 17 vorhandenen Vereine nach Größe differenziert, den Organisationsgrad und Mitgliederstruktur sowie deren Entwicklung betrachtet, zum anderen den Bestand an Sportanlagen (Sportplätze, -Hallen und -Räume) analysiert. Mit Blick auf die Sportfeldflächen pro Einwohner:in wird festgestellt, dass mit 5,5 m² je Einwohner:in ein im interkommunalen Vergleich hoher Wert erreicht wird.

Der Bedarf der Schulen an Sport- und Turnhallen wurde im September 2017 mithilfe eines Fragebogens für alle Schulleiter:innen im Gemeindegebiet ermittelt. Während die verfügbaren Nutzungszeiten von Turn- und Sporthallen sowie Sportplätzen von den drei teilnehmenden Schulleitungen als *derzeit ausreichend* eingeschätzt werden, werden die in Sport- und Turnhallen verfügbaren Zeiten von der Hälfte der Antwortenden als *nicht zureichend* bewertet (die übrigen 50 % konnten keine eindeutige Einschätzung treffen). Die im Untersuchungsgebiet liegende Grundschule Kellinghusen kommt – wie auch die außerhalb liegende Gemeinschaftsschule Kellinghusen und die Grundschule Wrist – zur Einschätzung, dass ihr Schulhof „nicht bewegungsfreundlich“ gestaltet ist und sowohl in der Größe als auch in der Qualität Verbesserungsbedarf zeigt.

Die Ermittlung von Bedarfen der Sportvereine zeigt zunächst, dass etwa 50 % der antwortenden Vereine die Versorgung mit Sportanlagen als insgesamt gut, 8 % sogar als sehr gut bewerten – im interkommunalen Vergleich gute Werte. Für das Stadtgebiet Kellinghusens werden jedoch eine massive Unterversorgung mit Mehrfachhallen sowie eine punktuelle Unterversorgung mit kleineren Hallen und Räumen festgestellt.

Das Konzept empfiehlt zum einen den Ausbau der bestehenden Angebote für Senioren und die Schaffung von Angeboten für Sport im Park sowie integrativer Angebote (in der Verantwortung der Vereine), zum

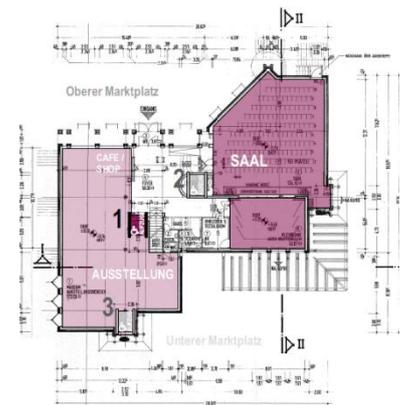


Abb. 53: Grundriss des Erdgeschosses des Bürgerhauses. AC Planergruppe

anderen die Prüfung eines Sportbusses in Anlehnung an den Bürgerbus, eine bessere Information zu bestehenden Angeboten und den Ausbau eines digitalen Informationssystems zu Sportwegen (in Verantwortung des Amts Kellinghusen). Zudem wird die Einrichtung multifunktionaler Freizeitspielfelder in allen Ortsteilen empfohlen, die *Angebote für alle Altersstufen* bereithalten; für die Innenstadt Kellinghusens sollen entsprechende Einrichtungen *im Zuge der Städtebauförderung* an der Stör berücksichtigt werden. Zudem wird auf die Möglichkeit zur Schaffung einer Fläche für das Boulespiel auf dem Unteren Markt an der Bücherei verwiesen. Weiterhin wird der Grundschule Kellinghusen Bedarf attestiert, einen bewegungsfreundlichen, in unterschiedliche Bereiche und Zonen differenzierten Schulhof herzustellen und allgemein Optimierungsbedarf beim Belegungsmanagement der Hallen sowie für eine bessere Vernetzung und Kooperation der bestehenden Vereine und Angebote erkannt.

Baulandkataster zur Überprüfung der Innenentwicklungspotenziale / Potenzialflächenanalyse (2017)

Mit dem übergeordneten Ziel, einen Beitrag zur Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung – genauer: zur Vermeidung zusätzlichen Flächenverbrauchs bzw. zusätzlicher Zersiedelung durch Innenentwicklung – zu leisten, ließ die Stadt Kellinghusen im Jahr 2017 ein zweiteiliges *Baulandkataster* (ein interner und ein externer Teil) erstellen. Neben der Innenentwicklung und der Schonung von Grund, Boden und Freiflächen soll das Kataster auch der Beseitigung von Leerständen, der Reaktivierung der Innenstadt, dem Erhalt von Erholungs- und Landschaftsqualitäten und der Schaffung von Bauland durch Abriss bzw. Grundstücksteilungen sowie der Information von Eigentümer:innen und der Ableitung themenspezifischer Strategien dienen. Das Kataster hat keine Rechtsverbindlichkeit und umfasst neben einem Teil zur verwaltungsinternen Nutzung auch ein externes, über die Webseite des Amts Kellinghusen zugängliches Baulandkataster zur öffentlichen Verwendung.

Das Baulandkataster umfasst ein Verzeichnis von 74 Flächen ab 500 m² und mit einer Gesamtgröße von 24 ha, die als potenzielle Bauflächen im Innenbereich in Frage kommen. Diese werden kartiert und mit Eigenschaften beschrieben. Es wird in vier unterschiedliche Potenzialtypen (klassische Baulücke, Nachverdichtungspotenzial, Umnutzungspotenzial und Arrondierungsflächen) unterschieden. Im Innenstadtbereich finden sich vorwiegend eher kleinteilige Potenzialflächen.

Das Kataster gibt zudem Auskunft zu berücksichtigenden Faktoren wie dem Erfordernis, eine Aktivierungsstrategie zu erstellen. Diese müsse gleichermaßen interne Faktoren wie Eigentümerinteressen und kommunalpolitische Prioritätensetzungen berücksichtigen, als auch ex-

terne Faktoren wie die demographische Entwicklung sowie städtebauliche und ökologische Kriterien. Weiterhin definiert es vier unterschiedliche Kategorien von Potenzialflächen:

- ≡ Kategorie A – Potenzialflächen mit Baurecht (Potenzial für zwei WE im Untersuchungsgebiet, beide an der Laurinatskoppel)
- ≡ Kategorie B – Potenzialflächen mit Baurecht und erkennbaren Realisierungshemmnissen (Potenzial für zehn WE im Untersuchungsgebiet, auf dieses verteilt)
- ≡ Kategorie C – Potenzialflächen mit Planungserfordernissen bzw. Planungsempfehlungen (Potenzial für acht WE im Untersuchungsgebiet, nordwestlich der Ulmenhofschule)
- ≡ Kategorie D – Potenzialflächen mit Planungserfordernissen, jedoch erkennbaren Realisierungshemmnissen (Potenzial für 88 WE im Untersuchungsgebiet, vorwiegend südlich der Straße An der Stör, an der Brauerstraße sowie zwischen Lehmbergstraße und Hinterm Born)

Im internen Baulandkataster werden Wohnbaupotenziale für 332 Wohneinheiten sowie im externen, öffentlichen Kataster für 237 Wohneinheiten ermittelt. Darüber hinaus werden Hinweise für den Aktivierungsprozess gegeben, die sich auf Organisatorisches, Kommunikation, Moderation und Mediation beziehen. Die Einzelflächen werden in einer tabellarischen Übersicht vorgestellt, die eine Einschätzung nach den Kriterien Planungsrecht, Bebaubarkeit, Erschließung und Verfügbarkeit leistet. Festzustellen ist, dass nur ein geringer Teil der Flächen für eine kurzfristige Umsetzung in Betracht kommt. Dies ist vor allem durch die mangelnde Verfügbarkeit von Flächen in Privateigentum bzw. die mangelnde Handlungsbereitschaft privater Eigentümer:innen begründet.

Machbarkeitsstudie zur Umsetzung einer „Kellinghusener Musikkultur“ im Alten Rathaus (2018)

Die im Juli 2018 fertiggestellte Studie baut auf das Museumskonzept von 2016 auf und untersucht die Potenziale des historischen Rathauses für eine Nachnutzung als Museum für Keramiken und historische Tasteninstrumente.

Mit der inhaltlichen Erweiterung von Keramik auf Tasteninstrumente wird Potenzial dafür erkannt, weitere Bevölkerungsschichten als bislang anzusprechen und einzubinden. Langfristig könne ein Kultur- und Bildungszentrum entstehen, das vielfältige Interessen bedient und die Bürger aktiv zur Beteiligung einlädt.

Für einen erfolgreichen Betrieb werden folgende Bedingungen benannt:

- ≡ einfache und günstige Verkehrsanbindung, insb. via Schiene
- ≡ innovatives Stadtmarketing – das Museum als Teil eines größeren touristischen Angebots

- ≡ vielfältige kulturelle Veranstaltungen in einem möglichst lebendigen Stadtkern
- ≡ Finanzierung muss gegeben sein (Förderzusagen und Sponsorengelder)
- ≡ Langfristigkeit im Betrieb
- ≡ Nutzung von Synergien und Aufbau von Kooperationen



Abb. 54: Titelseite der Machbarkeitsstudie von 2018. *Mirjam Büttner*

Das Konzept errechnet Investitionskosten von etwa 2 Mio. €, von denen etwa 1,4 Mio. € auf die Gebäudesanierung entfielen. Weitere Kosten werden für die Raumausstattung (IT, Möbel, Klimatisierung), die Begutachtung und ggf. Restaurierung der Instrumente sowie für die Digitalisierung der Bestände und Pflege der Datenbanken und Honorare veranschlagt. Weiterhin werden Aussagen zu zusätzlichen Kosten gegenüber dem laufenden Betrieb des Museums im Bürgerhaus sowie durch Ausgaben für die Pflege und Wartung der Instrumente sowie ggf. anfallende Kosten für weitere Depoträume getroffen.

Deutlich wird, dass die Stadt Kellinghusen zur Realisierung des Projekts auf externe Förderung angewiesen ist und es wird neben der Möglichkeit der Akquise von Sponsorengeldern auf Fördergelder aus EU- und Landesmitteln verwiesen (z.B. *Landesprogramm Wirtschaft (LPW)*, *Landesprogramm ländlicher Raum Schleswig-Holstein*). Darüber hinaus werden organisatorisch-praktische Empfehlungen für den Fall einer Umsetzung des Konzepts gegeben.

Stadtanalyse Kellinghusen mit integrierten SWOT-Analysen (2018)

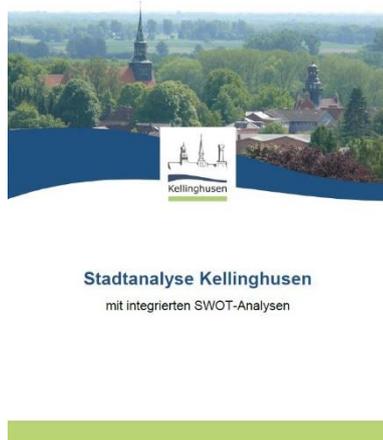


Abb. 55: Titelseite der Stadtanalyse Kellinghusen. *Stadtmarketing Kellinghusen*

Die Stadtanalyse Kellinghusen wurde zwischen 2014 und 2018 durch das Stadtmarketing der Stadt Kellinghusen und unter Beteiligung der Lenkungsgruppe Stadtmarketing erarbeitet. Die Stadtanalyse betrachtet Megatrends wie den demographischen Wandel oder die Globalisierung und deren Auswirkungen auf die Stadt und verfolgt in der Analyse einen durchgängig integrierten Ansatz. Im Ergebnis der einzelnen Handlungsfelder (Bevölkerungsentwicklung, Finanzen und städtische Einrichtungen, Wirtschaft, Mobilität, Tourismus, Stadtfunktionen und Innenstadt) steht jeweils eine übersichtliche SWOT-Tabelle mit internen wie externen Stärken und Schwächen. Die Stadtanalyse ist somit – auch aufgrund ihrer Aktualität – bedeutende Grundlage für die Bestandsanalyse der vorliegenden VU.

Einzelhandelskonzept (2019)

Von Oktober 2018 bis Juni 2019 erstellte die *CIMA Beratung und Management GmbH* im Auftrag der Stadt Kellinghusen ein neues Einzelhandelskonzept auf der Grundlage eigener Bestandserhebungen. Hierzu wurden übergeordnete Trends und Entwicklungen analysiert,

Angebotsstrukturen und die einzelhandelsrelevante Nachfrage ermittelt sowie Kaufkraftanalysen und eine telefonische Haushaltsbefragung durchgeführt.

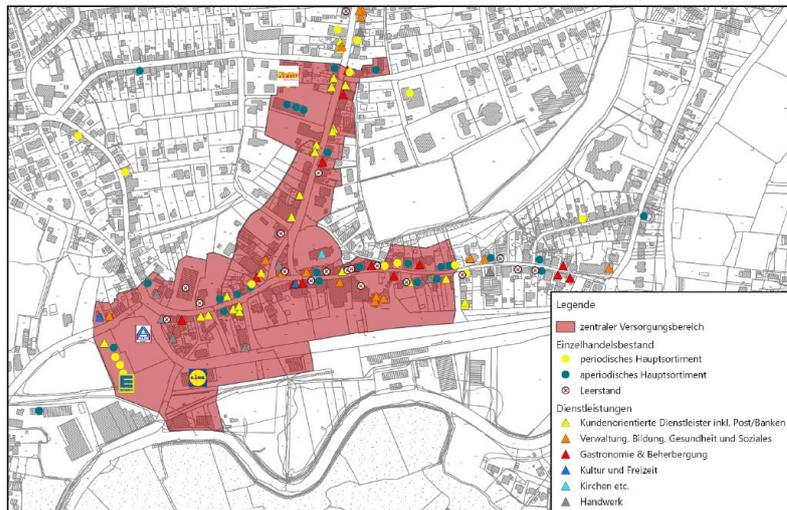


Abb. 56: Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs. CIMA GmbH, Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Stadt Kellinghusen, 2019, S. 68

Im Ergebnis werden eine Empfehlung zur möglichen Abgrenzung eines zentralen Versorgungsbereichs gegeben, eine Liste nahversorgungs- und zentrenrelevanter Sortimente erstellt und Entwicklungsspielräume vor dem Hintergrund aktueller Trends dargestellt. Das Konzept fasst die erforderlichen Gesetzesgrundlagen auf Bundes- und Landesebene zusammen und trifft Empfehlungen für die kommunale Bauleitplanung.

Für zwei innerstädtische Potenzialflächen stellt das Konzept Entwicklungsszenarien vor:

- ≡ Für den ehemaligen Getränkemarkt in der Lehmbergstraße 16-18 und das benachbarte Grundstück mit der Hausnummer 14 werden der Abriss des Bestandsgebäudes und der Neubau eines modernen Gesundheitszentrums mit einem ergänzenden Angebot für barrierefreien Wohnraum (etwa 10 WE) angeregt
- ≡ Für den Parkplatz An der Stör bzw. den Unteren Markt werden drei Entwicklungsvarianten vorgeschlagen:
- ≡ Variante 1 sieht eine Verlagerung und Erweiterung des LIDL Lebensmitteldiscounters auf ca. 1.400 m² Verkaufsfläche mit ergänzenden kleinteiligen Einzelhandelsnutzungen vor (Ziel, Kundenlauf zwischen Störzentrum und Hauptstraße zu stärken)

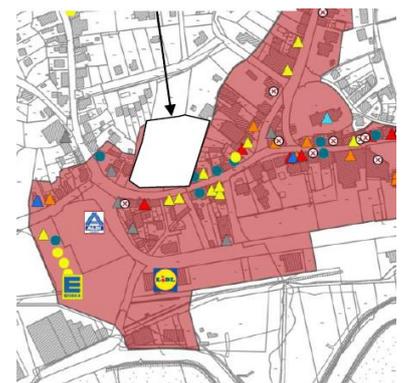


Abb. 57: Potenzialfläche Lehmbergstraße. CIMA GmbH, Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Stadt Kellinghusen, 2019, S. 62



Abb. 58: Potenzialfläche Parkplatz An der Stör. CIMA GmbH, Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Stadt Kellinghusen, 2019, S. 56

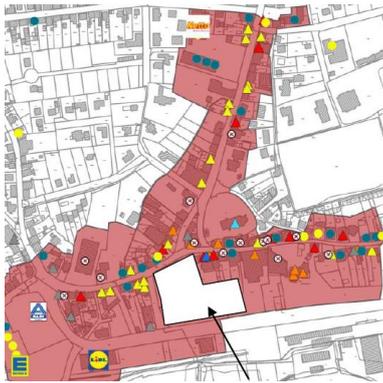


Abb. 59: Potenzialfläche für Variante 3, das Stör-Quartier an der Steinstraße. CIMA GmbH, Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Stadt Kellinghusen, 2019, S. 60

- ≡ Die Variante 2 für den Bereich beinhaltet die Entwicklung eines kleinen Fachmarktzentrums mit drei Fachmärkten mittlerer Größe (Ziel ist die Qualifizierung des bestehenden Angebots)
- ≡ Die Variante 3 sieht ein *Störquartier* mit einer gemischten Nutzung aus Wohnen, Dienstleistung und Freizeit vor (Ziel ist ein städtebaulicher Brückenschlag zwischen Bahnhof und Innenstadt)

Die Abwägung, welche der Varianten im Bereich des Parkplatzes An der Stör zur Umsetzung kommt, wird für den Rahmen der ISEK-Erstellung empfohlen. Dabei wird das Potenzial unterstrichen, in Verbindung mit einem Neuanschluss Kellinghusens ans DB-Netz bzw. dem Bau eines neuen Bahnhofs im Bereich durch eine städtebauliche Neuordnung eine attraktive Anbindung an die Innenstadt herzustellen.

Das Konzept enthält einen Vorschlag zur parzellenscharfen Ausweisung der Innenstadt als *zentraler Versorgungsbereich* nach §34 Abs.3 BauGB, in den sowohl die vorhandenen Einzelhandelsnutzungen als auch komplementäre Nutzungen (Dienstleistung, Gastronomie, Verwaltung etc.) einbezogen sind. Er umfasst zunächst die historisch gewachsenen Einzelhandelslagen entlang der Haupt-, Linden- und Lehmbergstraße und weiterhin den Nahversorgungsstandort *Störzentrum* sowie die Flächen des Parkplatzes An der Stör bzw. den Unteren Markt und soll mit dem Einzelhandelskonzept gemeinsam als städtebauliches Entwicklungskonzept beschlossen werden. Für eine rechtsverbindliche Wirkung ist jedoch eine Übersetzung der Inhalte in die Bauleitplanung (d.h. v.a. durch Anpassungen bestehender und die Aufstellung neuer Bebauungspläne), was mit Blick auf die Sortimentsliste in einer Zeit und Ressourcen sparenden Sammeländerung erfolgen könne.

Über den Vorschlag zur Abgrenzung hinaus schlägt das Konzept auch die Erstellung detailliert ausdifferenzierter Sortimentslisten vor, die die nahversorgungs- und die Zentren relevanten Sortimente definieren und den Erhalt und die Sicherung des zentralen Versorgungsbereichs sowie einer wohnortnahen Grundversorgung gewährleisten sollen. Die Stadt kann sich so später bei der Erstellung von Bauleitplänen rechtsicher auf diese Listen beziehen.

Machbarkeitsstudie für das Bürgerhaus Kellinghusen als Haus der Begegnungen (2021)

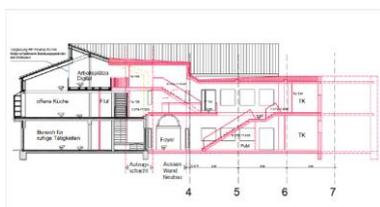


Abb. 60: Schnittzeichnung in Nord-Süd-Richtung aus der Machbarkeitsstudie. Rot dargestellt ist der Ergänzungsbau. Wuttke Architekten - Studio 42

Die Kellinghusener Ratsversammlung beschloss in ihrer Sitzung vom 24.09.2019 die Einleitung einer Machbarkeitsstudie für einen Umbau und eine Erweiterung des Bürgerhauses zum zentralen Haus der Begegnungen. Die Machbarkeitsstudie wurde im Oktober 2021 vorgestellt und sieht einen modernisierenden Umbau des Bestandsgebäudes sowie eine Erweiterung des Gebäudes auf den Unteren Markt vor. Die Studie sieht zum einen vor, dass die bislang durch die Stadtbücherei genutzten Gebäude im Sockelgeschoss (SG, Niveau des Unteren Markts) zu Begegnungs- und Bewegungsräumen umgestaltet werden.

Die bislang durch das Stadtmuseum genutzten Räume im darüberliegenden Erdgeschoss (UG, Niveau des Oberen Markts) sollen einer Nutzung als Bürgercafé, für Familienfeiern und mit einer offenen Küche zugänglich werden. Der Bürgersaal im Nordosten bleibt erhalten und soll optisch zum Oberen Markt geöffnet werden. Im Dachgeschoss soll eine Galerie mit digitalen Arbeitsplätzen verortet werden. Zum anderen sieht die Studie einen ergänzenden Neubau auf dem Unteren Markt, südöstlich des Bestandsgebäudes vor, der im SG und im EG mit diesem verbunden ist. Der Erweiterungsbau soll im SG für Veranstaltungen und als Bewegungsraum mit Außenbezug dienen, im darüberliegenden Stockwerk für Jugendarbeit verfügbar sein.

Vorplanung für einen Umbau des Trafogebäudes am Schulberg als Kulturtrafo (2021)

Die Vorplanung sieht einen Umbau und eine Nachnutzung des Trafogebäudes am Schulberg als Kulturtrafo vor. Das Gebäude befindet sich auf dem Grundstück des historischen Rathauses. Das bestehende Gebäude zu einem multifunktional nutzbaren Veranstaltungssaal mit ca. 70 qm Nutzfläche und 84 Sitzplätzen umgebaut werden. Hierfür werden Fenster und Türen eingebrochen. Auf der Südwestseite soll ein ergänzender Erweiterungsbau angefügt werden, der eine kleine Küche für Catering, WC-Anlagen und einen Abstellraum aufnimmt. Es sind drei Zugänge vorgesehen, von diesen ist einer barrierefrei mit einer Rampe gestaltet.

Teil der Vorplanung sind auf Überlegungen zur Nutzung des Außenbereichs am historischen Rathaus (sog. Rondell, s. Abb. 177).

Integrierte Entwicklungsstrategie Holsteiner Auenland 2023 - 2027

Die AktivRegion Holsteiner Auenland besteht seit 2007 und dient der Zusammenarbeit öffentlicher und gemeinnütziger Akteur:innen sowie der Einwerbung von EU-Fördermitteln (LEADER). Aufgaben sind die Entwicklung der Ortskerne, der Ausbau erneuerbarer Energien, die Förderung klimafreundlicher Mobilität und die Sicherung der Grundversorgung sowie die Förderung eines nachhaltigen, naturnahen Tourismus. Nach der ersten Förderperiode 2014-2020 wurde aktuell für die Jahre 2023-2027 eine neue integrierte Entwicklungsstrategie mit dem Titel *im Einklang* erarbeitet.

Unter den drei Kernthemen *Klimaschutz & Klimawandelanpassung*, *Daseinsfürsorge & Lebensqualität* und *regionale Wertschöpfung* werden fünf Aufgabenbereiche identifiziert und mit einem Budget ausgestattet:

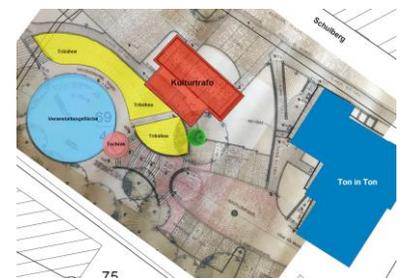


Abb. 61: Vorplanung zur Nachnutzung des Trafogebäudes am Schulberg. *conzepte*



Abb. 62: Wort- Bildmarke der AktivRegion Holsteiner Auenland. LAG Holsteiner Auenland

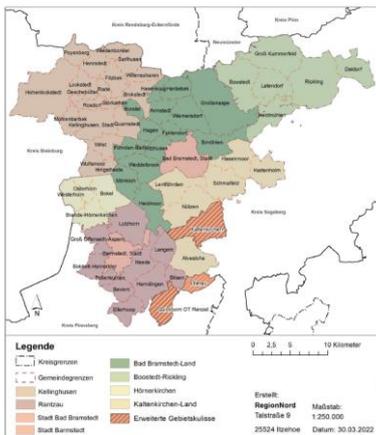


Abb. 63: Gebietskulisse der AktivRegion Holsteiner Auenland. LAG Holsteiner Auenland

- ≡ Räume des Klima-, Umwelt- und Naturschutzes (Budget: 375.000 €)
- ≡ Identitätsräume & zukunftsfähige Infrastrukturen (Budget: 350.000 €)
- ≡ Bildungsräume & Bildungsnetzwerke (Budget: 250.000 €)
- ≡ Gemeinschaftsräume & Treffpunkte (Budget: 200.000 €)
- ≡ Holsteiner Erlebnisräume und Produkte (Budget: 240.000 €)

Die Förderhöchstsumme pro Projekt beträgt 50.000 €, bei Projekten mit besonderer Qualität, d.h. wenn das Projekt in besonderer Weise den Zielen der Strategie entspricht, 100.000 €. Die Basisförderquote beträgt für öffentliche Aufgabenträger einheitlich 55%, zudem können bis zu drei Zuschläge à 10 Prozentpunkte in den drei Säulen der Nachhaltigkeit erreicht werden. Die eingereichten Projekte werden durch den Projektbeirat bewertet und ausgewählt.

Ziel der Entwicklungsstrategie ist, dass die drei Kernthemen zusammenwirken, sich ergänzen und aufeinander aufbauen. Hierbei wurde die öffentliche Kofinanzierung zu privaten Projekten erhöht und das Netzwerk in der AktivRegion soll durch Kooperationsprojekte gestärkt werden.

[Verkehrskonzept Innenstadt \(2022\)](#)

Das Verkehrskonzept Innenstadt wurde parallel zur Erstellung dieser vorbereitenden Untersuchungen für dasselbe Gebiet und mit Blick auf die in ihm bestehenden Missstände sowie die Fördermöglichkeiten der Bundesstädtebauförderung erarbeitet. Dabei erfolgte nach einer umfangreichen Aufnahme und Bewertung der Ausgangslage für die verschiedenen Verkehrsarten die Formulierung folgender strategischer Vorgaben i.S. verkehrspolitischer Ziele für die Stadt Kellinghusen:

- ≡ verbesserte Bedingungen für den Radverkehr durch transparente, sichere und komfortable Führungen, ergänzt durch attraktive Abstellanlagen und eine nutzungsfreundliche Wegweisung
- ≡ Ertüchtigung KFZ-armer oder eigenständiger Fuß-Rad-Routen abseits der Hauptverkehrsstraßen
- ≡ Weiterführung der Verkehrsberuhigung (Tempo 30/20) mit flankierenden Maßnahmen an den Hauptverkehrsstraßen
- ≡ Erhöhung der straßenräumlichen Qualitäten und Verträglichkeit ausgewählter Straßen durch grundhafte Sanierung oder verkehrlich-städtebauliche Neuordnung
- ≡ Verbesserung der ÖPNV-Anbindung durch Verdichtung des Verkehrsangebots auf den Hauptverbindungen einschließlich Abend- und Wochenendverkehr und guter Anschlüsse zum/vom SPNV am Bahnhof Wrist

- ≡ Aufwertung und städtebauliche Integration der zentralen Bushaltestelle im Kontext mit dem Bau des neuen Bahnhofs und einer Mobilitätsstation
- ≡ Systematischer und zügiger Ausbau der Barrierefreiheit im Verkehrssystem¹⁶

Das eigentliche Verkehrskonzept (Kapitel 6) enthält Empfehlungen und Zielstellungen für die einzelnen Komponenten des Verkehrssystems (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Mobilitätsstation am kommenden Bahnhof, KFZ-Verkehrsführung und ruhender Verkehr, Verkehrsberuhigung und straßenräumliche Gestaltung, Barrierefreiheit, Wegweisung/Leitsystem und verkehrliche Auswirkungen eines neuen Bahnhofs).

In Kapitel 4.5 der Bestandsanalyse dieses Berichts zum Themenfeld Mobilität und Verkehr werden wesentliche Erkenntnisse des Verkehrskonzepts mit denen der vorbereitenden Untersuchungen abgeglichen und für die Städtebauförderung geeignete Maßnahmen werden in das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept und seinen Maßnahmenkatalog integriert (Kapitel 6f.). Aufgrund der hohen Relevanz und der Verschränkung von VU, ISEK und Verkehrskonzept finden Sie dieses als Anlage zu diesem Bericht.

Im Rahmen eines Nachtragsangebots zum Verkehrskonzept wurde im Frühjahr 2022 die Möglichkeit zur Einrichtung einer Einbahnstraße in der unteren bzw. östlichen Lehmbergstraße geprüft. Die Prüfung kommt zum Ergebnis, dass die Einrichtung einer Einbahnstraße zwischen der Kreuzung Breitenberger Straße / Lehmbergstraße / An der Stör und der Steinstraße mit Fahrtrichtung nach Osten und einer beidseitigen Nutzbarkeit für den Radverkehr möglich ist. Der bislang in Westrichtung auf der unteren Lehmbergstraße verlaufende Kfz-Verkehr würde dann über die Steinstraße und die Straße An der Stör umgeleitet. Es wird mit einer systematischen Entlastung des Straßenabschnitts um ca. 2500 Kfz pro Tag, der Schaffung neuer städtebaulicher Qualitäten und positiven Wirkungen für den Fuß- und Radverkehr gerechnet.

Radverkehrskonzept (Entwurf, 2022)

Im Bearbeitungszeitraum dieser VU wurde durch die Verfasser des Innenstadt-Verkehrskonzepts auch ein Radverkehrskonzept erstellt. Dieses gibt als Rahmenplan den mittel- bis langfristigen Entwicklungsrahmen vor. Im Rahmen der Konzepterstellung wurde eine Verkehrserhebung durchgeführt, die Unfallstatistik ausgewertet und grundsätzliche Problemlagen herausgearbeitet. Das Handlungskonzept sieht die Festlegung eines Radverkehrszielnetzes sowie die Gestaltung von Radführungen, Querungen und Führungswechseln vor, gibt aber auch Emp-

¹⁶ Vgl. urbanus GbR (2020): Verkehrskonzept Innenstadt Kellinghusen, S.73

fehlungen zum Fahrradparken, für die Wegweisung und für die Information der Öffentlichkeit. Das Konzept sieht eine deutliche Schwerpunktsetzung zugunsten der Nahmobilität, eine Flächenumverteilung und eine Beruhigung des Kfz-Verkehrs und damit flächendeckende Fahrradfreundlichkeit vor. Es kommt zum Ergebnis, dass durchgehend regelkonforme Radverkehrsanlagen sich nicht ohne weitreichende Eingriffe realisieren lassen. Damit wird die gemeinsame Führung zum Regelstandard im Straßennetz. Die wesentlichen Analyseergebnisse, Zielstellungen und Maßnahmen werden in Kap. 4.5. dargestellt.

3.7 Zusammenfassung der Rahmenbedingungen

SWOT-Analyse der Rahmenbedingungen für das Untersuchungsgebiet: Stärken und Schwächen	
Stärken	Schwächen
Anbindung und Erreichbarkeit	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Gute Erreichbarkeit mit MIV ≡ Ortskernumfahrung der B206 entlastet Stadt 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Kein Bahnanschluss ≡ Defizite im Busverkehr ≡ Hohe Abhängigkeit vom MIV ≡ Lage außerhalb der touristischen Schwerpunkte
Fördermittelbedarf	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Gebiet ist bereits in die Städtebauförderung aufgenommen ≡ aktuelle Konzepte für Einzelhandel, Verkehr und Städtebau liegen vor 	
Wohnbaupotenziale	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Potenzialflächen in Baulandkataster stadtwweit ermittelt und bewertet 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Derzeit kein Bauland im Untersuchungsgebiet verfügbar
Einzelhandel, Versorgung und Leerstand	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Hohe Zentralität im Einzelhandel ≡ Zentraler Versorgungsbereich mit Einzelhandelskonzept 2019 aktualisiert 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Leerstände in historischen Geschäftslagen
Sport- und Freiflächenversorgung	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Gute Versorgung mit Sportflächen im Gebiet 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Unterversorgung mit Mehrfachhallen ≡ Schulhof der Grundschule „nicht bewegungsfreundlich“
Demografie / Bevölkerungsentwicklung	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Stabilisierung der Bevölkerungsentwicklung ≡ Nachfrage nach Wohnungen ist gegeben 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Mangel an Angeboten für familienfreundlichen und altersgerechten Wohnraum
Natur- und Hochwasserschutz	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Geschichte der Stadt an Gebäuden und in Topografie erfahrbar ≡ Naturräumliche Qualität 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Vier Hochwasserereignisse in den letzten 10 Jahren ≡ Neue ÜSG - mangelnde Planungssicherheit

Anbindung und Erreichbarkeit	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Reaktivierung der Strecke nach Wrist in Landesplanung verankert ≡ neuer Bahnhof als neuer Stadteingang ≡ Bahnanschluss lockt Pendler:innen und junge Familien 	
Fördermittelbedarf	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Fördermöglichkeiten des Naturparks Aukrug 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Museum Ton+Ton benötigt extra Förderung

SWOT-Analyse der Rahmenbedingungen für das Untersuchungsgebiet: Potenziale und Risiken	
Potenziale	Risiken
Wohnbaupotenziale	
	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Wohnbaupotenziale in privatem Eigentum
Einzelhandel, Versorgung und Leerstand	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Neue Impulse und Kaufkraft durch Nachnutzung der Liliencron-Kaserne 	
Sport- und Freiflächenversorgung	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Flächenpotenziale An der Stör / Unterer Markt 	
Demografie / Bevölkerungsentwicklung	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Zuzug junger Familien ≡ Stärkung des Wohnstandorts durch Bahnanschluss 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Überalterung der Bevölkerung und schlechtere ärztliche Versorgung
Natur- und Hochwasserschutz	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Nachweis der Wirksamkeit von Maßnahmen ist erbracht ≡ Beitritt zum Gebietsverband Mittellauf Stör ist erfolgt 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Bereiche im Süden und Osten werden als vorläufiges ÜSG festgesetzt

4 | Bestandsanalyse

Vorbemerkung: Im Rahmen der Bestandsanalyse konnte eine Reihe von Gebäuden im Untersuchungsgebiet identifiziert werden, denen aus unterschiedlichen Gründen eine Schlüsselfunktion für die kommende Entwicklung zukommt.

Mit dem Begriff *Schlüsselgebäude* werden Bauten bezeichnet, die aufgrund ihrer städtebaulichen Lage, wegen ihrer stadtbildprägenden oder identitätsstiftenden Bedeutung und Wirkung, aufgrund nutzungsbezogener, architektonischer und /oder baukultureller Aspekte wertvoll sind und eine Schlüsselfunktion für ihr direktes Umfeld und seine Entwicklung besitzen. Dies können Großobjekte wie Kirchen, Schulen, Bahnhöfe und ähnliches sein, aber auch markante Gebäude in einer geschlossenen Bebauung oder Bauten mit Wahrzeichen-Charakter. Es handelt sich damit um vielfältige historische Gebäudebestände aus unterschiedlichsten Zeiten bis 1980, die unter Denkmalschutz stehen können oder auch zur *besonders erhaltenswerten Bausubstanz* zählen. Die planerische, bauliche und nutzungsbezogene Qualifizierung von Schlüsselgebäuden setzen Impulse auf die städtebaulich-funktionale Entwicklung ihres Umfeldes und sind Initial für Investitionen Privater. Ihre Aktivierung und Nachnutzung stellt aufgrund von Sanierungsbedarfen und/oder mitunter aufgrund der schieren Größe der Objekte eine Aufgabe dar, die Kommunen häufig nur mithilfe gesonderter Förderung durch Mittel der Städtebauförderung sowie mithilfe anderer Bundes- oder EU-Fördermittel bzw. durch Spenden Privater (Stiftungen etc.) leisten können.

Die Schlüsselgebäude im Untersuchungsgebiet werden jeweils am Ende der einzelnen Unterkapitel der Bestandanalyse beschrieben und ihre wesentlichen Inhalte im Kapitel 5.3 in Form zusammenfassender Steckbriefe zusammengeführt.



Abb. 64: Was gefällt Ihnen besonders? Auswahl von Antworten aus der Befragung der Eigentümer:innen (1/2)

4.1 Stadtstruktur

Die städtebauliche Struktur der Innenstadt von Kellinghusen ist maßgeblich von der Topografie zwischen dem Höhenrücken der Lieth und dem Fluss Stör sowie den mehrfach gekrümmten historischen Straßenräumen von Haupt-, Lehmburg-, Linden- und Brauerstraße geprägt. Zunächst erfolgte die Besiedlung der hochwassersicheren Lagen im Bereich des heutigen Oberen Markts und der westlichen Hauptstraße sowie eine Besetzung des städtebaulich bedeutsamen Höhenpunkts am westlichen Ende der Lieth mit einer Kapelle (später Kirche St.-Cyriacus); erst später entwickelten sich Siedlungen entlang der hangaufwärts ausfallenden Linden- und Lehmburgstraße.

Entlang dieser ältesten Entwicklungsachsen ziehen sich die Stadträume mit der höchsten baulichen Dichte und einer recht heterogenen Bausubstanz aus mehreren Jahrhunderten: zwischen neuzeitlichen, teils regionaltypischen Wohnhäusern in Fachwerk oder Klinker, den Gewerbebauten der Industrialisierung und den Wohn- und Geschäftshäusern der Gründerzeit sowie den Gebäuden aus den letzten Jahrzehnten bestehen teils erhebliche Sprünge in Maßstab und Baustil.

Die Grundstruktur des alten Kellinghusen lässt sich so als ein großes „W“ beschreiben – wobei die beiden unteren Bögen die städtebaulichen wichtigsten Straßenabschnitte von Lehmberg- (im Westen) und Hauptstraße (im Osten) darstellen –, zwischen dessen nach Norden hin leicht auseinanderstrebenden Schenkeln etwas höher gelegene Bereiche liegen, die erst deutlich später mit Villen- und Familienhaussiedlungen erschlossen wurden. Unterhalb werden die beiden äußeren Schenkel des W (Lehmberg- und Brauerstraße) von der Straße An der Stör – im Zuge der Stadtsanierung der 70’er Jahre als Ortskernumfahrung angelegt (s. Historische Entwicklung, S. 18ff.) – verbunden und umfungen. Im Stadtplan prägend, aber im Stadtbild kaum erlebbar, wird die Innenstadt Kellinghusens im Süden und Osten vom Lauf der Stör umfungen, die in Südwestrichtung fließend mehrfach durch ihre Auwiesen mäandriert. Mit der Lieth im Nordosten, dem Stadtpark im Westen und den Störwiesen im Süden des Untersuchungsgebiets zeigt sich die Innenstadt Kellinghusens maßgeblich durch ihre Nähe und Blickbeziehungen zu den umgebenden Landschafts- und Freiräumen geprägt.

Der älteste, städtebaulich wichtigste und die Identität Kellinghusens am stärksten prägende Stadtraum ist der Bereich der westlichen Hauptstraße zwischen dem (alten) Markt mit dem historischen Rathaus, der Kirche und dem Kirchhof St.-Cyriacus sowie dem Hochspeicher in Insellage auf der einen und dem Oberen Markt mit dem Bürger- und dem Amtshaus auf der anderen Seite. Die Hauptstraße verbindet Platzaufweitungen mit den wichtigsten Sonderbauten und Denkmälern der Stadt hier als Fußgängerzone, die mit einer Pflasterung aus Naturstein und rotem Klinker sowie einem kleinstädtischen Maßstab besticht (s. hierzu auch Kap. 4.4 Öffentlicher Raum und 4.6 Natur- und Erlebnisraum / Tourismus).

Der östlich an sie grenzende, *Stadtmitte* genannte Bereich der östlichen Haupt-, der Neuen und der südlichen Brauerstraße ist vergleichsweise kleinteilig mit vorwiegend historischen Wohn- und Gewerbegebäuden besetzt. Wie in den vorgenannten Bereichen ist die sog. Stadtmitte dabei von einer kleinstädtischen, weitestgehend geschlossenen und auf die Straßenräume hin orientierten Bauweise geprägt. Charakteristisch ist hier, dass es sich um einen ruhigen, vornehmlich dem Wohnen gewidmeten Bereich handelt und, dass vor den meisten Häu-



Abb. 65: gekrümmter, kompakter Stadtraum in der südlichen Lehmbergstraße, Blick von Osten



Abb. 66: Was gefällt Ihnen besonders? Auswahl von Antworten aus der Befragung der Eigentümer:innen (2/2)



Abb. 67: Außenansicht der Lederfabrik Kobel, Hauptstraße 42



Abb. 68: ehemaliges Gerichtsgebäude in der Hauptstraße 31



Abb. 69: Bebauungsstruktur im zentralen Bereich der Brauerstraße, Blick nach Nordwesten

sern noch Beeteinfassungen für an den Fassaden wachsende Rosenstöcke erhalten blieben, die für den norddeutschen Raum charakteristisch sind und größtenteils auch noch benutzt werden.

Die Kleinteiligkeit der *Stadtmitte* wird nur durch die Sonderbauten der Lederfabrik Kobel, das hoch aufragende Satteldach der Radlerherberge und das frühere Gerichtsgebäude (heute Polizei und Archiv) sowie die Seniorenpflegeeinrichtung *Am Rosengarten* unterbrochen. Diese etwas größeren Baukörper wirken jedoch keineswegs als Fremdkörper, sondern strukturieren und akzentuieren den Stadtraum vielmehr. Im Westen wird er durch das charakteristische, zweigeschossige und in rotem Klinker ausgeführte Gebäude Hauptstraße 24 begrenzt, das den Oberen Markt als Solitär nach Osten hin definiert. Im Südosten markiert die Fassade der Pflegeeinrichtung *Am Rosengarten* den Zugang zum Gebiet, von Nordosten her kommend wirkt das heute leerstehende Eckhaus Neue Straße/Brauerstraße – zuletzt als Bäckerei, nun als Wohnhaus genutzt – als städtebauliche Markierung der Stadtmitte. Einen vergleichbar städtisch geprägten Raum bildet der Bogen der unteren Lehmbergstraße zwischen Am Markt im Osten und dem Friedensweg im Nordwesten: hier überwiegt eine heterogene Bebauung aus Wohn- und Geschäftshäusern der Gründer- und Nachkriegszeit mit großflächigen Schaufenstereinbauten, die von einigen Gewerbebetrieben durchsetzt ist. Der leerstehende Getränkemarkt in der Lehmbergstraße und der benachbarte Nahversorgungsstandort *Störzentrum* prägen den Bereich zudem mit Flachbauten für großflächigen Einzelhandel und zugeordneten Stellplatzanlagen für den MIV.

Der nordöstlich an die *Stadtmitte* grenzende Teilbereich beiderseits der Brauerstraße zeigt eine vergleichsweise heterogene Struktur: hier finden sich – vorwiegend an der Westseite der Brauerstraße – Villen und Wohnhäuser des 19. Jahrhunderts mit teils erheblich großen Grundstücken. Nördlich schließt die kleinteilige Reihenhaussiedlung *Clausthal* aus den Nachkriegsjahren an sie an, östlich von ihr die vergleichbare Siedlung *Am Tonhafen*, an die in den 1990er Jahren die außerhalb des Untersuchungsgebietes liegende Siedlung *Sonnenfeld* angeschlossen wurde. Auf der Ostseite der Brauerstraße findet sich neben recht unterschiedlichen Wohngebäude des 19. und 20. Jahrhunderts auch das zweigeschossige Verwaltungsgebäude des einstigen Amtes Kellinghusen-Land, dessen Nachnutzung als Seminarhaus der Bildungsträgerin *BiBeKu* gesichert ist. Diese verfügt mit den beiden Gebäuden Brauerstraße 29 und 29a auf der gegenüberliegenden Straßenseite hier über eine Art Bildungscampus. Die vierflügelige und viergeschossige Seniorenresidenz *Katharinenhof* sticht weiter südlich als Großfigur der 1990er Jahre am Fuße der Lieth heraus, nördlich grenzt eine Potenzialfläche für Wohnungsbau an.

Die höher gelegenen Bereiche nordöstlich und nordwestlich des historischen Zentrums sind vorwiegend von einer suburban geprägten ein- bis zweigeschossigen Wohnbebauung mit Villen und Familienhäusern charakterisiert. Entlang der Schul- und der Mathildenstraße hat diese eine höhere Dichte und bildet mitunter eine weitestgehend geschlossene Raumkante aus. Hier und an der Lornsenstraße finden sich vorwiegend Bauten aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Südlich der Lornsenstraße stechen neben der Kirche St. Cyriacus die Ulmenhof- und die Grundschule sowie die Kita im Stechelsweg und die *Emil-Firla-Halle* als deutlich größere Sonderbauten heraus. Eine Besonderheit stellt die kleinteilige neuzeitliche Bebauung an der Bergstraße in Klinker und Backstein dar, die dem Bereich um den Kirchhof insbesondere im Zusammenspiel mit dem historischen Lesepflaster einen historisch-idyllischen Charme verleiht. Hinter ihr leitet der parkartig angelegte Friedhof zum Landschaftsraum der Lieth und ihren Spazierwegen über. Der Bereich auf der westlichen Seite der Lindenstraße wurde zum Teil erst in den letzten Jahren entwickelt: neben einzelnen Gewerbebauten aus dem späten 19. Jahrhundert findet sich hier Siedlungsbau der 1920er Jahre und der Nachkriegszeit, eine ehemalige Schule, eine Kita in Hanglage und die gerade in Fertigstellung befindliche Einfamilienhaussiedlung *Laurinatskoppel*. Sonderbauten wie die Feuerwache in der Schulstraße oder am Einzelhandelsstandort in der Lindenstraße durchbrechen die sonst vorherrschende Kleinteiligkeit.

Die Bereiche südlich der Breitenberger Straße und beiderseits der Straße An der Stör werden neben Flächen für den ruhenden und fließenden Verkehr maßgeblich von großflächigen Versorgungsstandorten (*Störzentrum* und *Lidl*) und teils hoch aufragenden Gewerbebauten geprägt. In diesen heterogenen, im Maßstab springenden und einseitig auf Belange des MIV ausgerichteten Stadträumen häufen sich funktionale und gestalterische Defizite, die sich vor allem aus der Barrierewirkung der Straße An der Stör sowie der südlich angrenzenden Privatgrundstücke ergeben (s. hierzu auch Kap. 4.5 zu Mobilität und Verkehr).

Die Grün- und Freiräume ziehen sich mit jeweils eigenen Charakteristika bis weit in die Innenstadt und prägen das Erscheinungsbild der Störstadt so entscheidend mit. Im Nordosten grenzt die Lieth als bewaldeter Höhenzug mit dem Friedhof direkt an die Bebauung der Bergstraße und zieht sich von hier aus in einem Bogen parallel zur Haupt- und Brauerstraße nach Nordosten über die Grenze des Untersuchungsgebiets hinaus. Im Westen des Untersuchungsgebiets liegt der Stadtpark des 19. Jahrhunderts mit den Anlagen des Freibads und des Kellinghusener Tennis Clubs. Südlich von ihnen bilden die Wiese *Langenjammer* hinter dem *Störzentrum* und der historische Damm der Bahn nach Itzehoe einen nach Westen aus dem Untersuchungsgebiet weisenden Grünkorridor (s. hierzu auch Kap. 4.6 zu Natur- und Erlebnisraum / Tourismus).



Abb. 70: offene Bauweise in der Lornsenstraße



Abb. 71: Sonderbau: die Grundschule Kellinghusen in der Otto-Ralfs-Straße



Abb. 72: zentraler Bereich der Straße An der Stör, Blick von Nordosten



Abb. 73: der Friedhof markiert das westliche Ende der Lieth und verbindet so wichtige Grün- und Freiräume



Abb. 74: Hafen an der Stör mit Kanuanleger



Abb. 75: Kellinghusens Stadtansicht von Südwesten her. Im Mittelgrund der Speicher der HaGe Landhandel, an dem sich der Stadthafen befindet.

Einen besonders charakteristischen Freiraum bietet der Hafen an der Hafestraße südwestlich des *Störzentrum*: die Stör lässt sich hier am besten im Stadtraum erleben, hier wird ein Kanuanleger vorgehalten und das Speichergebäude des *HaGe Landhandel* macht die einstige wirtschaftliche Bedeutung der Störschifffahrt für Kellinghusen erfahrbar. Der Blick kann hier nach Süden über die Auwiesen der Stör schweifen, auf der anderen Seite die historische Ansicht Kellinghusens mit den Türmen der St.-Cyriacus-Kirche und des historischen Rathauses in den Blick nehmen.

Neben den maßgeblich prägenden Haupterschließungsachsen von Haupt-, Linden-, Lehmberg- und Brauerstraße sowie An der Stör und den Sammelstraßen ist die Stadtstruktur zudem von einer Vielzahl fußläufiger Wegeverbindungen gekennzeichnet. Sie finden sich als Verbindungswege mit Treppen zwischen Oberem Markt und Bergstraße, entlang der Oberkante und dem Fuß der Lieth, im Stadtpark und auf dem früheren Bahndamm im Westen und sie ziehen sich über den Schulberg bzw. die Laurinatskoppel. Entlang der landschaftlich reizvoll mäandrierenden Stör finden sie sich hingegen nicht, lediglich am Tonhafen bietet ein Fußweg zur Vorbrügger Seite mit einer Brücke einen Blick auf das Wasser.

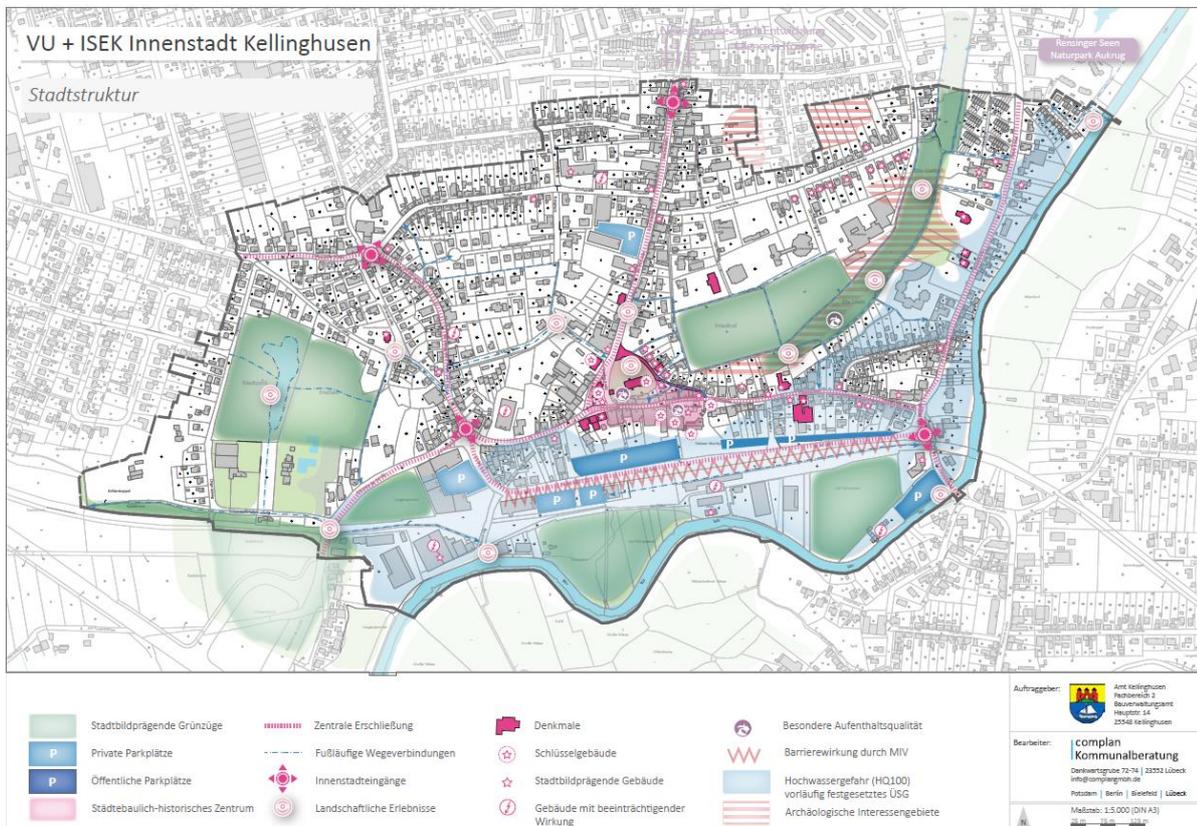


Abb. 76: Analyseplan zur städtebaulichen Grundstruktur. Plan in Größe A3 in den Anlagen zum Bericht

Gebäude mit stadtbildprägender Wirkung

Bereits in der vorstehenden Darstellung der städtebaulichen Struktur Kellinghusens wurde deutlich, dass eine Vielzahl von Gebäuden eine das Stadtbild prägende Wirkung erreicht und dabei einigen sogar eine Schlüsselfunktion für die kommende Entwicklung zukommt – unabhängig davon, ob Ihnen der Status eines Kulturdenkmals zukommt (Denkmale werden im Kap. 4.2 zum Gebäudebestand, S. 65ff. behandelt). Im Folgenden werden die wichtigsten Gebäude und Ensembles mit stadtbildprägender bzw. -strukturierender Wirkung kategorisiert, bevor die aus städtebaulicher Sicht wichtigsten Schlüsselgebäude identifiziert werden.

Ensemble St. Cyriacus – Bergstraße – historisches Rathaus

Das Ensemble umfasst den ältesten Siedlungskern am westlichen Ende der Lieth und begrenzt die Hauptstraße nach Westen hin.

- ≡ Kirche St. Cyriacus: auf einem Hügel am westlichen Ende der Lieth errichtet, prägt die Ansicht der Stadt und markiert so weithin sichtbar das Stadtzentrum Am Markt
- ≡ historisches Rathaus: um 1900 mit Spenden der Kellinghusener Bürgerschaft errichtet, mit seinem filialumstandenen Turmaufsatz stadtbildprägend und Identität stiftend
- ≡ Kleinteilige neuzeitliche Bebauung an der Bergstraße in Klinker und Fachwerk: markiert den ältesten Siedlungsbereich und verweist mit malerischem Charakter auf die Geschichte der Stadt
- ≡ Speichergebäude Am Markt: der dunkle, hoch aufragende, in Backstein errichtete Speicher in Insellage zwischen Am Markt, Linden- und Hauptstraße prägt das Stadtzentrum städtebaulich und verweist auf die Zeit der Industrialisierung
- ≡ Pfarrhaus der St.-Cyriacus-Gemeinde (Lindenstr. 2): nördlich des Kirchhofs gelegen, leitet das freistehende, helle Gebäude zur anschließenden Wohnbebauung über

Ensemble am Oberen Markt

Der Obere Markt entstand erst im Zuge der Innenstadtsanierung zu Beginn der 1980er Jahre: Hierfür wurden zunächst eine Häuserzeile und die *Tuchfabrik Mohr* anstelle des heutigen Amts- und des Bürgerhauses abgerissen, anschließend der Obere Markt in zwei Abschnitten angelegt und das Bürgerhaus mit Museum errichtet.



Abb. 77: Das historische Rathaus und die Kirche St. Cyriacus



Abb. 78: Neuzeitliches Fachwerk in der Bergstraße



Abb. 79: Das Bürgerhaus am Oberen Markt



Abb. 80: Das Amtshaus vom Unterem Markt gesehen. Im Hintergrund das Gebäude Hauptstr. 16



Abb. 81: Hauptstraße 24

- ≡ Bürgerhaus mit Bücherei und Stadtmuseum: Die Grundsteinlegung des flachen Gebäudes zeitgenössischer Klinkerarchitektur erfolgte 1984. Mit seinem flachen, zweigeschossigen Baukörper vermittelt es zwischen dem Niveau des Oberen und des Unteren Markts. Es dient heute als Bürgerhaus (Veranstaltungssaal), als Keramikmuseum, als Bücherei, als Touristinformation und als Sitz des Stadtmarketings
- ≡ Neues Amtsgebäude: Das 2017 eröffnete Verwaltungsgebäude des Amtes Kellinghusen ersetzt einen Supermarkt. Wie das benachbarte Bürgerhaus vermittelt es mit Rampen und Treppen zwischen Oberem und Unterem Markt; mit Keramiken im Eingangsbereich verweist es auf die handwerklichen Traditionen der Stadt
- ≡ Hauptstraße 16: Der zweigeschossige Gewerbebau mit Klinkerfassade vermittelt zwischen den Höhen von Bürger- und Amtshaus und rahmt die Eingangs- bzw. Übergangssituation einer Treppe vom Unteren zum Oberen Markt
- ≡ Hauptstraße 24: Der zweigeschossige, sechsachsige Klinkerbau schließt den Oberen Markt nach Osten hin ab und trennt die Hauptstraße in einen östlichen (*Stadtmitte* genannt) und einen westlichen Teil (Fußgängerzone)
- ≡ Die Plastik *Tellerturm* von Jo Kley wurde im Jahr 2007 aufgestellt. Später wurden eine Platane und eine steinerne, halbrunde Sitzbank mithilfe von Spenden der Kellinghusener Bürger:innen ergänzt. Mit dieser Anpassung des Oberen Markts sollte die Außen gastronomie gefördert werden

Insbesondere Bürger- und Amtshaus wurden so angelegt, dass sie sowohl zum Oberen als auch zum Unteren Markt eine Eingangssituation ausbilden. Sie prägen die Ansicht der Stadt vom Unteren Markt her gesehen entsprechend entscheidend mit und machen so die historische, topografisch bedingte Anlage der Stadt erfahrbar. Gemeinsam rahmen sie einen Treppenaufgang zum Oberen Markt.

Stadtbildprägende Gebäude in der östlichen Hauptstraße

Eine Reihe größerer Bauten strukturiert und akzentuiert die im Übrigen von relativ kleinteiliger Wohnbebauung geprägte östliche Hauptstraße (von West nach Ost):

- ≡ Zentralstation der Polizei und Archiv des Amtes Kellinghusen (Hauptstraße 31): Ende des 19. Jahrhunderts als Gerichtsgebäude errichtet. Stattlicher, freistehender Verwaltungsbau in rotem Klinker und reduzierter neogotischer Formensprache

- ≡ Historische Sondergebäude der Lederfabrik Kobel (Hauptstr. 42): fünf Gewerbebauten drängen sich auf dem Gelände hinter dem Speichergebäude an der Hauptstraße, das mit seiner restaurierten Fachwerkfassade und einem großen Walmdach stadtbildprägende Wirkung entfaltet
- ≡ Das gründerzeitliche Wohn- und Geschäftshaus in der Hauptstr. 56 befindet sich aktuell in einem schlechten baulichen Zustand (schweres Schadbild an Dach und Fassade). Störende Wirkung auch, da es die umgebende Bebauung um ein Stockwerk überragt
- ≡ *Radlerherberge am Mönchsweg* (Hauptstr. 58): zweiteiliger Baukörper in mit Klinker ausgefachtem Fachwerk und hohen Satteldächern. Haupthaus mit hohem Giebel zur Straße, Nebengebäude zur Straße hin traufständig
- ≡ Pflegeeinrichtung *Am Rosengarten*: der größte Baukörper in der sog. *Stadtmitte* wirkt v.a. von Südosten her gesehen stadtbildprägend und wird durch eine Reihe von Zwerchgiebeln binnengegliedert



Abb. 82: Lederfabrik Kobel



Abb. 83: Pflegeeinrichtung Am Rosengarten in der östlichen Hauptstraße.

Villen und Landhäuser

Eine Reihe von Villen und villenartigen Landhäusern durchsetzt das Untersuchungsgebiet. Sie akzentuieren und bereichern das Stadtbild, wenn sie wie in der Haupt- und der Gartenstraße Reihen schlichterer Wohn- bzw. Wohn- und Geschäftshäuser durchbrechen und geben Nachbarschaften einen vornehmen Charakter, wenn sie wie in der Lornsenstraße gehäuft auftreten.

- ≡ Gartenstraße 1 – Villa vom Ende des 19. Jahrhunderts im viktorianischen Stil, durch ihre solitäre Lage auf einem Hügel und großzügige Freianlagen städtebaulich herausgehoben
- ≡ Hauptstr. 23 und 40 (letzteres Wohnhaus Kobel)
- ≡ Brauerstr. 21, 23 und 50
- ≡ Brauerstr. 25 (Villa von der Trenck, zweigeschossige, neoklassizistische Villa mit großzügigen Außenanlagen)
- ≡ Brauerstr. 29 (ehem. Bürgermeisterhaus, heute *WiederWert*)
- ≡ Brauerstr. 29a (Jugendstilvilla, Jugendaufbauwerk / BiBeKu)
- ≡ Lehmbergstr. 31
- ≡ Lornsenstr. 8, 10, 12, 14, 18, 22, 24, 25, 28, 30 – Landhäuser mit Anklängen an Villenarchitektur der Zeit
- ≡ Schulstr. 9



Abb. 84: Villa in der Gartenstraße 1



Abb. 85: villenartige Landhäuser in der Lornsenstraße

Kreuzungen markierende Eckgebäude (Auswahl)

Der Stadtraum Kellinghusens wird an vielen Kreuzungen und Gabelungen von herausgehoben gestalteten Eckhäusern akzentuiert. Zu ihnen zählen unter anderem:



Abb. 86: Das Gebäude Hauptstr. 29 markiert die Kreuzung mit der Bahnhofstraße

- ≡ Brauerstr. 7 (Brauer- / Neue Straße, ehem. Bäcker)
- ≡ Hauptstr. 43 (Haupt- / Neue Straße)
- ≡ Hauptstr. 29 und 38 (Haupt- / Bahnhofstr.)
- ≡ Hauptstr. 15 und 17 (Haupt- / Bergstr.)
- ≡ Lindenstr. 1 (Lindenstr. / Schulberg, Sparkasse)
- ≡ Lindenstr. 24 (Linden- / Lornsenstr., Bäckerei)
- ≡ Lindenstr. 31 (Linden- / Schulstr.)
- ≡ Lindenstr. 52 (Linden- / Preußerstr., Bistro und Friseur)
- ≡ Lehmbergstr. 1 (Lehmberg- / Steinstr.)
- ≡ Lehmbergstr. 60 (Lehmberg- / Schulstr.)
- ≡ Brauerstr. 31a (Brauerstr. / Clausthal)

Stadtbildprägende Sonderbauten

Neben dem hoch aufragenden Speicher Am Markt (ohne Hausnummer) zählen hierzu:

- ≡ Tonnengewölbte, giebelständige Scheune mit Stallanbau (Hauptstr. 4)
- ≡ Fabrikgebäude Lindenstr. 19
- ≡ Die Feuerwache in der Schulstraße
- ≡ Seniorenresidenz *Katharinenhof* an der Lieth
- ≡ Ärztehaus in der Hauptstraße 70 (Solitär)
- ≡ Speichergebäude der *HaGe Landbau* an der Hafestraße
- ≡ Getreidesilo von *Reimer Landhandel* (Am Hafen)



Abb. 87: Tonnengewölbte Scheune, Hauptstraße 4

Gebäude mit erheblich beeinträchtigender Wirkung:

- ≡ Lehmbergstr. 42 (untypisch türkisblaue Fassade, Flachdach)
- ≡ Lehmbergstr. 16 -18 (leerstehender Getränkemarkt mit rostiger Fassade und teils blinden Scheiben)
- ≡ Hauptstr. 56 (Sanierungsstand Fassade)
- ≡ Brauerstr. 3 und 14 (Sanierungsstand)
- ≡ Lindenstr. 55 und Schulberg 13 (Ruinen)



Abb. 88: Lehmbergstr. 42

Weitere stadtbildprägende Gebäude stellen die Sonderbauten von Schulen und Kitas dar. Diese werden in Kapitel 4.3, Unterpunkt *soziale und kulturelle Infrastruktur* näher untersucht.

Einen Sonderfall stellt das Gebäude Hauptstr. 74 direkt am Nordufer der Stör dar: Das solitär stehende Gebäude lässt keinen Bezug zur Bebauung in der näheren Umgebung erkennen und steht der Umsetzung von Maßnahmen des Hochwasserschutzes entgegen.

Schlüsselgebäude - Fokus Städtebau

Mit Blick auf die vorstehend beschriebene städtebauliche Struktur Kellinghusens können folgende Bauten aus städtebaulich-stadtstrukturellen Gründen als Schlüsselgebäude für die kommende Entwicklung identifiziert werden (eine allgemeine Definition des Begriffs erfolgte zu Beginn von Kapitel 4):

- ≡ Kirche St. Cyriacus: markiert das historische und städtebauliche Zentrum der Stadt, Fernwirkung durch den charakteristischen Turm und die topografisch herausgehobene Stellung am südwestlichen Ende der Lieth
- ≡ historisches Rathaus: trägt als charakteristisches Eckgebäude mit Turmaufsatz zur Stadtsilhouette und zur identitätsstiftenden Wirkung des Ensembles Am Markt bei und markiert das historische Zentrum weithin sichtbar
- ≡ Bürgerhaus und Museum am Oberen Markt: der flache Baukörper aus den 1980er Jahren definiert den mit seinem Bau entstandenen Oberen Markt und vermittelt städtebaulich zwischen den Niveaus des Oberen und des Unteren Markts. Das Gebäude entfaltet vom Unteren Markt / der Straße An der Stör her eine charakteristische Fernwirkung
- ≡ Amtsgebäude am Oberen Markt: das 2017 neu eröffnete Verwaltungsgebäude vermittelt wie das Bürgerhaus zwischen den Niveaus des Oberen und des Unteren Markts und entfaltet insbesondere von Süden gesehen eine charakteristische Fernwirkung
- ≡ Hauptstraße 24: städtebaulich wichtiger Solitär am Oberen Markt mit hoher gestalterischer Qualität, trennt die Hauptstraße in einen östlichen und einen westlichen Abschnitt, begrenzt den Oberen Markt an seiner Ostseite
- ≡ Hauptstraße 16: der leerstehende Gewerbebau vermittelt zwischen Bürger- und Amtshaus sowie zwischen Oberem und Untere Markt und beeinträchtigt durch seinen Leerstand insbesondere die Aufenthaltsqualität am Oberen Markt

Die Stadt Kellinghusen konnte das Gebäude Hauptstraße 16 im Jahr 2021 mit Mitteln der Städtebauförderung erwerben (vorgezogene Ordnungsmaßnahme). Es ist vorgesehen, dass Gebäude als Stadtbücherei zu nutzen. Hierbei sollen die Zahnarztpraxis und die beiden Wohnungen im Obergeschoss erhalten bleiben.

- ≡ Speichergebäude Am Markt: der hoch aufragende, in Klinker ausgeführte Speicher entfaltet durch seine Lage und sein Volumen insbesondere auf die Linden- und die Lehmbergstraße stadtbildprägende Wirkung, indem er den historischen Markt weithin sichtbar markiert

SWOT-Analyse zur Stadtstruktur	
Stärken	Schwächen
Topografie	
<ul style="list-style-type: none"> Charakteristische, mehrfach gekrümmte Stadträume 	<ul style="list-style-type: none"> Teile des Untersuchungsgebiets hochwassergefährdet
Historische Stadt, Identität, Stadtbild	
<ul style="list-style-type: none"> historischer Stadtkern mit kleinstädtischem Charme Vielfältiger Gebäudebestand, teils mit lokalen Bautraditionen Identität durch St.-Cyriacus und umgebende Denkmale 	<ul style="list-style-type: none"> Schlüsselgebäude mit gestalterischen Defiziten, Leerstand und Funktionsschwächen
Funktionsbereiche	
<ul style="list-style-type: none"> Differenzierung in Wohnstandorte und Geschäftsbereiche 	<ul style="list-style-type: none"> Privatgrundstücke südl. An der Stör erschweren Entwicklung
Verbindungen und Barrieren	
<ul style="list-style-type: none"> Fußläufige Verbindungen mit klarer Hierarchie Grün- und Freiraume bis ins Zentrum, Topografie 	<ul style="list-style-type: none"> An der Stör: Barrierewirkung und einseitige Ausrichtung auf MIV Naturraum Stör nicht im Stadtbild erlebbar
Potenziale	Risiken
Topografie	
<ul style="list-style-type: none"> Unterer Markt mit Flächenpotenzialen (Bahnhof, Erweiterung Bürgerhaus, Stadteingang) 	<ul style="list-style-type: none"> Durch Topografie: Hochwassergefahr als Entwicklungshemmnis
Historische Stadt, Identität, Stadtbild	
<ul style="list-style-type: none"> Schlüsselgebäude z.T. in kommunaler Hand Fläche hinter historischem Rathaus Historische Pflanzbeete vor Häusern noch vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Verfall von Schlüsselgebäuden Verfestigung von Missständen (Sanierungsstau, etc.)
Funktionsbereiche	
<ul style="list-style-type: none"> Wohnbaupotenziale vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Weitere Verfestigung der Leerstände, weiterer Funktionsverlust in den Geschäftslagen Zunahme der Dualität zwischen EZH-Standorten und Stadtkern
Verbindungen und Barrieren	
<ul style="list-style-type: none"> Grüne Wege in angrenzende Bereiche 	

4.2 Gebäudebestand

Im Untersuchungsgebiet wurden während der Bestandsaufnahme 602 Hauptgebäude ermittelt. Auf Basis einer äußeren Inaugenscheinnahme wurde für jedes Gebäude der Gebäudetyp, der Sanierungsstand sowie die Nutzung je Geschoss erfasst und dokumentiert. Die Ergebnisse wurden nachträglich durch Erkenntnisse aus der Befragung der Eigentümer:innen ergänzt und sind nachfolgend aufgeführt.

Gebäudetypologien

Die Gebäude im Untersuchungsgebiet lassen sich fünf Kategorien zuordnen, die sich in unterschiedlichen Anteilen im Untersuchungsgebiet wiederfinden:

- ≡ (reine) Wohngebäude
- ≡ Wohn- und Geschäftsgebäude
- ≡ Gebäude in Sonderbauweise
- ≡ Geschäftsgebäude
- ≡ Gewerbebau/Werkstatt

Der größte Anteil der Gebäude im Untersuchungsgebiet entfällt auf Wohngebäude (rund 76 %), gefolgt von Wohn- und Geschäftsgebäuden (rund 15 %), Gebäuden in Sonderbauweise (rund 4 %), Geschäftsgebäuden (rund 3 %) und Gewerbebauten/Werkstätten (rund 2 %).

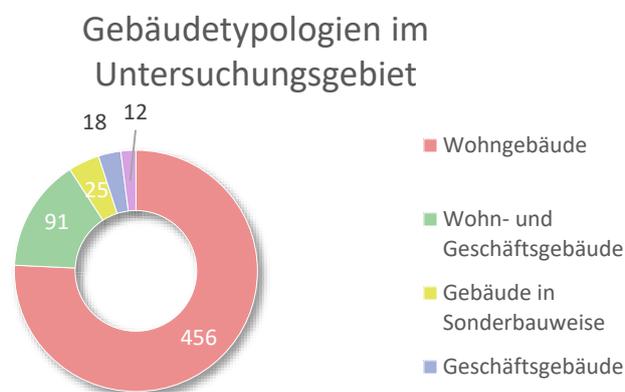


Abb. 94: Gebäudetypologien im Untersuchungsgebiet (n = 602)

Reine Wohngebäude herrschen im nordwestlichen und westlichen Bereich des Untersuchungsgebiets rund um Ziegelei- und Friedensweg sowie um die Garten-, Overndorfer und Schulstraße vor. Im nördlichen und östlichen Teilbereich säumen sie insbesondere die Straßenzüge von Mathilden-, Neue, Brauer- und Lornsenstraße.



Abb. 89: Wohngebäude (Gartenstraße)



Abb. 90: Wohn- und Geschäftsgebäude (Lehbergstraße)



Abb. 91: Sonderbauweise (Otto-Ralfs-Straße)



Abb. 92: Geschäftsgebäude (Lindenstraße)



Abb. 93: Gewerbegebäude (Hafenstraße)

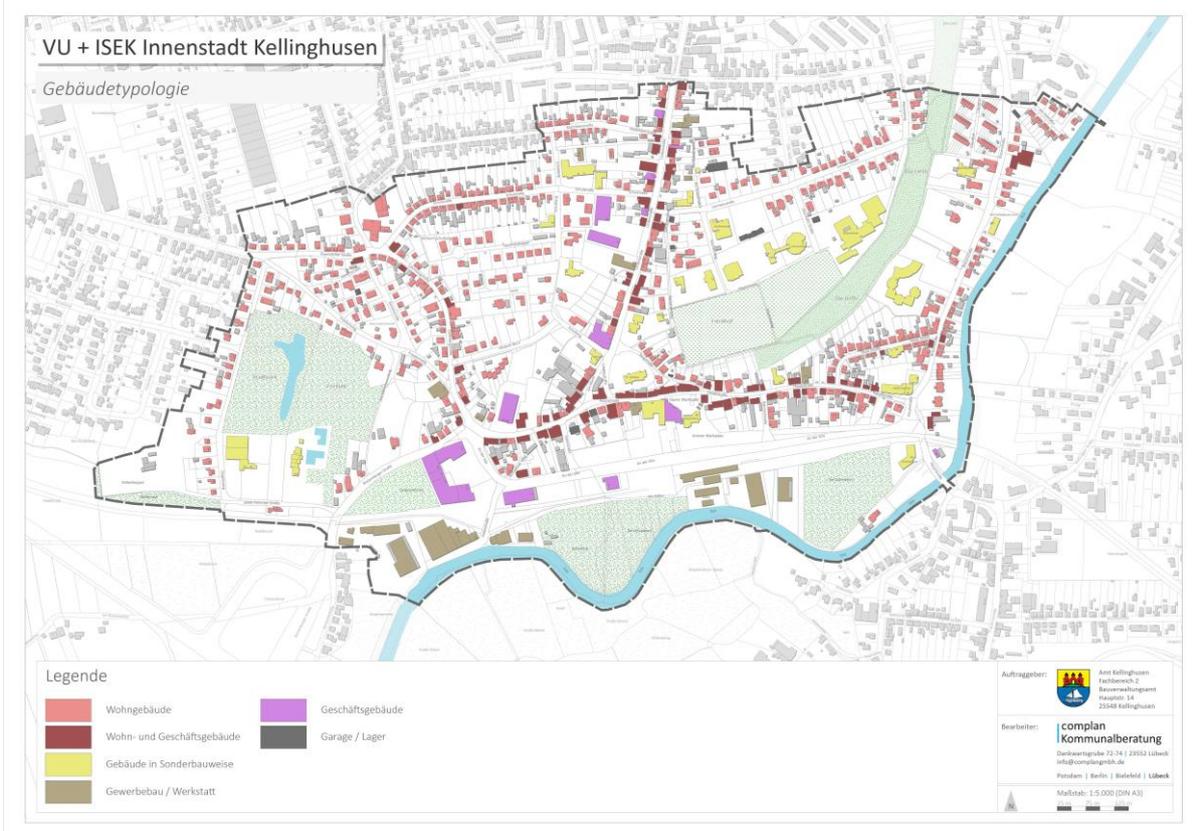


Abb. 95: Plan zur Verzeichnung der Gebäudetypologien im Untersuchungsbereich. Plandarstellung in Größe A3 in den Anlagen zum Bericht



Abb. 96: Das Wohngebäude Hauptstraße 10



Abb. 97: Einfamilienhaus Hinterm Born 3

Typologisch können die reinen Wohngebäude nochmals unterteilt werden. Erstens zu nennen sind ältere Gebäude in Zentrumsnähe – auf schmalen Grundstücken mit geringen Abständen zueinander und in Blockrandbebauung errichtet (z.B. Linden-, Haupt-, Lehmberg-, Brauer- und Schulstraße). Zweitens bieten die jüngeren und jüngsten – das heißt die nach 1970 entwickelten – Baugebiete Ein- und Zweifamilienhäuser mit größeren Grundstücken und einer geringen Bebauungsdichte (z.B. Holm, Laurinatskoppel). Ein dritter Typus umfasst Mehrfamilienhäuser mit mehr als vier Wohneinheiten und bis zu drei Vollgeschossen. Diese sind nur vereinzelt im Untersuchungsgebiet verortet, sie finden sich vor allem in der Haupt- und der Lindenstraße.

Geschäftshäuser und gemischte Wohn- und Geschäftshäuser finden sich ebenfalls überwiegend entlang der Haupt- und Linden- sowie vereinzelt in der Lehmbergstraße. Sonderbauten sind u.a. mit dem Amtshaus und dem Bürgerhaus am Oberen Markt, mit dem historischen Rathaus in der Lindenstraße, mit der Ulmenhofschule in der Otto-Ralfs-Str. und dem Ärztezentrum in der Lornsenstraße im Gebiet vertreten, aber auch mit dem Freibad und den Tennishallen in der Jakob-Fleischer-Straße und der Feuerwache in der Schulstraße.

Gewerbebauten und Werkstätten finden sich vor allem in den Hafengebieten der Stör (Hafenstraße und Am Hafen), aber auch mit den Handwerksbetrieben in der Lehmborg- und der Lindenstraße.



Abb. 98: Das Wohngebäude Hauptstraße 62

Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf

Bautechnischer Bedarf

Der Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf im Untersuchungsgebiet ist im Wesentlichen als gut zu bewerten.

Sanierungsbedarfe im UG

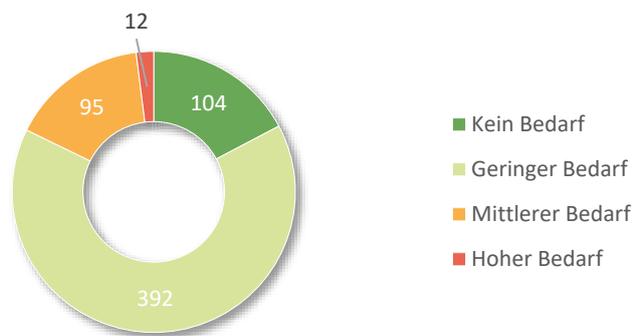


Abb. 101: Sanierungsbedarf im Untersuchungsgebiet (n = 602)



Abb. 99: Kein Sanierungsbedarf (Laurinatskoppel)



Abb. 100: Geringer Sanierungsbedarf (Hauptstraße)

Für die Untersuchung wurden alle Gebäude im Untersuchungsgebiet im Rahmen einer Bestandsaufnahme äußerlich in Augenschein genommen und bewertet. Dabei wurde der Zustand der äußeren Bauteile (Dach und Dachaufbauten, Regenentwässerung, Schornsteine, Außenwände, Sockel, Fenster, Türen und Treppenanlagen) aufgenommen und den Bedarfsstufen zugeordnet. Bei Gebäuden mit erhöhtem Bedarf wurde das Schadbild aufgenommen.

Im Untersuchungsgebiet sind Gebäude mit unterschiedlichen Modernisierungsstufen aufzufinden. Auffallend ist, dass 82 % der Hauptgebäude keinen oder nur geringen Modernisierungsbedarf aufweisen. Kein Bedarf liegt bei kürzlich neugebauten oder modernisierten Objekten vor, wie z.B. im Bereich der Laurinatskoppel, beim *Störzentrum* oder der Seniorenresidenz *Katharinenhof* an der Lieth (Brauerstr.). Geringer Modernisierungsbedarf liegt vor, sofern augenscheinlich nur Schäden an einzelnen Bauteilen vorliegen. Dazu zählen auch ästheti-



Abb. 102: Mittlerer Sanierungsbedarf (Lehmborgstraße)

sche Anpassungserfordernisse. Die Gebäude mit geringem Modernisierungsbedarf verteilen sich über das gesamte Untersuchungsgebiet und bilden mit 392 Objekten die mit Abstand größte Gruppe.

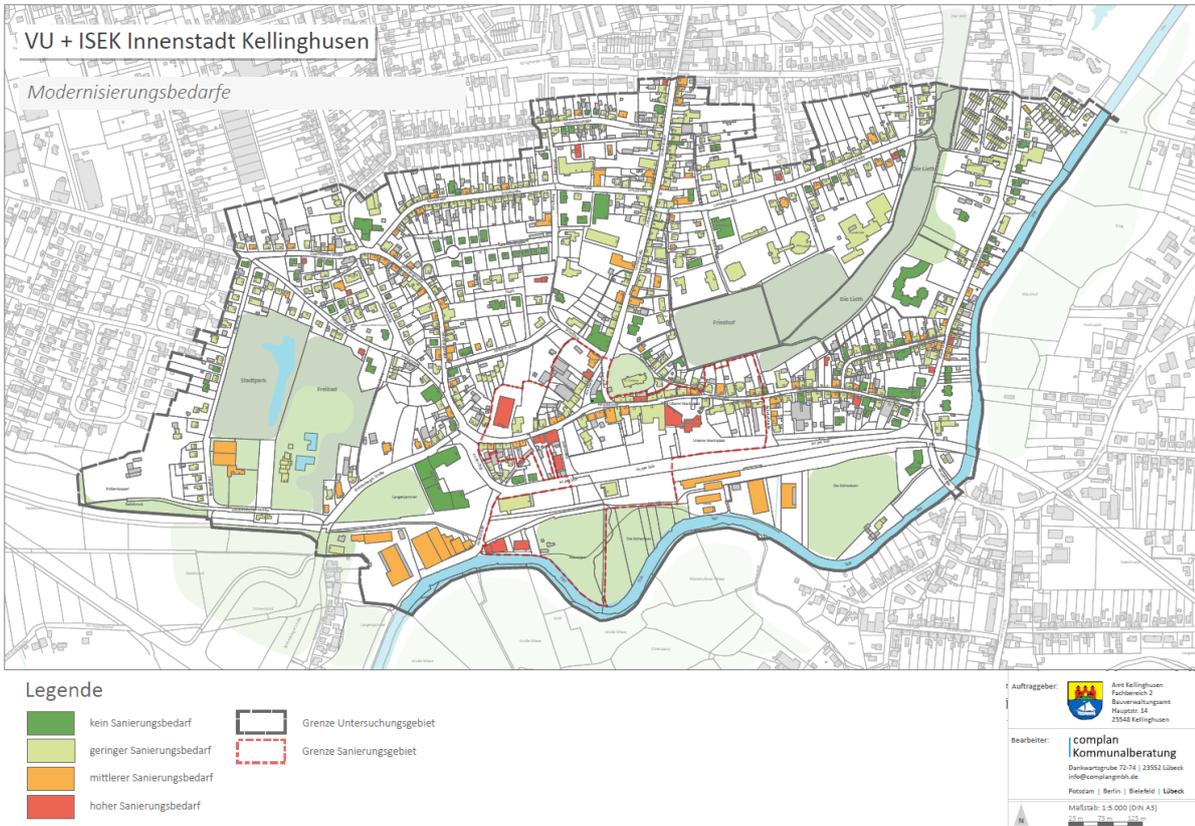


Abb. 103: Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf im Untersuchungsgebiet (Stand Dezember 2022) Plan in Größe A3 in den Anlagen



Abb. 104: Hoher Sanierungsbedarf (Schulberg)

Liegen Schäden an mehreren Bauteilen oder zum Teil bereits gravierende Bauschäden vor, ist mittlerer Modernisierungsbedarf zu attestieren. Dies trifft auf 16 % der Hauptgebäude im Untersuchungsgebiet zu und betrifft vorwiegend die großflächigen Gewerbebauten Am Hafen bzw. an der Straße An der Stör sowie die Gebäude des Tennis Clubs Kellinghusen in der Jakob-Fleischer-Straße. Gebäude mit mittlerem Modernisierungsbedarf sind zudem vermehrt in der Lehmberg- und der Hauptstraße anzutreffen. Bei diesen Gebäuden würde eine weitere Unterlassung von Modernisierungsmaßnahmen dauerhaft zu substanzbedrohenden Schäden führen.



Abb. 105: Der leerstehende Getränkemarkt in der Lehmbergstraße

Nur rund 2 % der Hauptgebäude zeigen bereits so starke Schäden, dass ihr Erhalt gefährdet ist. Eine räumliche Konzentration dieser Gebäude liegt nicht vor. Besonders auffällig ist der leerstehende ehemalige Getränkemarkt in der Lehmbergstraße 16-18, der den westlichen Eingang zur Innenstadt an der Lehmbergstraße / Hauptstraße negativ prägt. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass der überwiegende Teil der Gebäude mit hohem Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf ganz oder teilweise leer steht.

Energetischer Bedarf und Gebäudetechnik

Im Februar 2019 wurden die Eigentümer:innen der 602 Hauptgebäude dazu aufgefordert, mithilfe eines Fragebogens zu Besitzverhältnissen, zu bereits erfolgten und geplanten Arbeiten an ihrem Besitz und ganz allgemein zu ihren Haltungen, Wünschen und Vorstellungen für die Kellinghusener Innenstadt befragt. Mit 299 beantworteten Fragebögen wurde eine recht gute Rücklaufquote von knapp 50% erreicht. Aus der Befragung der Eigentümer:innen im Gebiet kann eine Einschätzung des energetischen Erneuerungsbedarfs abgeleitet werden.

Eigentümer:innen im Gebiet investierten in den vergangenen zehn Jahren vorwiegend in neue Fenster, Außentüren und Dächer, aber auch in Bäder und die technische Ausstattung von Heizung, Elektrik und Warmwasser.

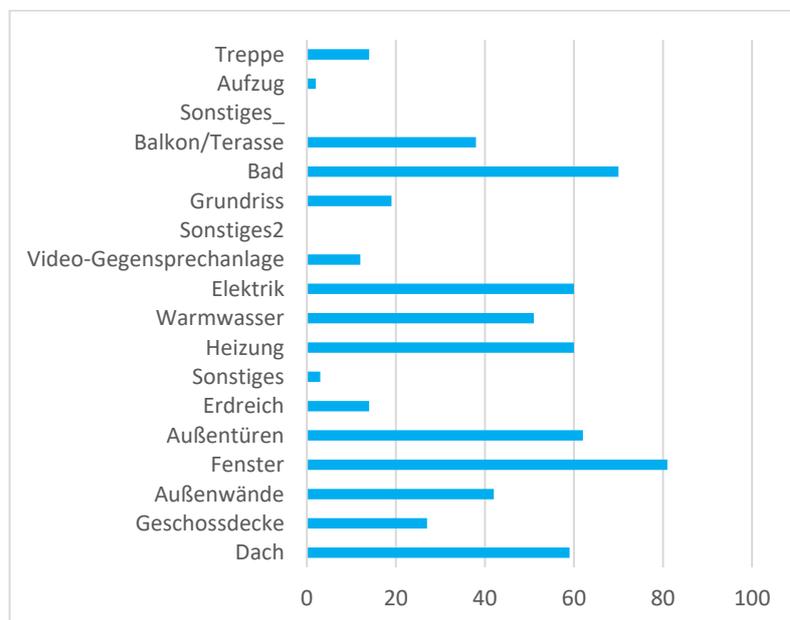


Abb. 106: In den letzten 10 Jahren erfolgte Modernisierungen (Mehrfachantworten möglich)

Investitionen in die Gebäudetechnik werden von den Eigentümer:innen im Untersuchungsgebiet vor allem im Bereich Heizung und Warmwasser geplant. Im Bereich der energetischen Sanierung werden – kurz-, mittel- und langfristig – vor allem Investitionen in das Dach, die Fenster und die Außenwände angestrebt.

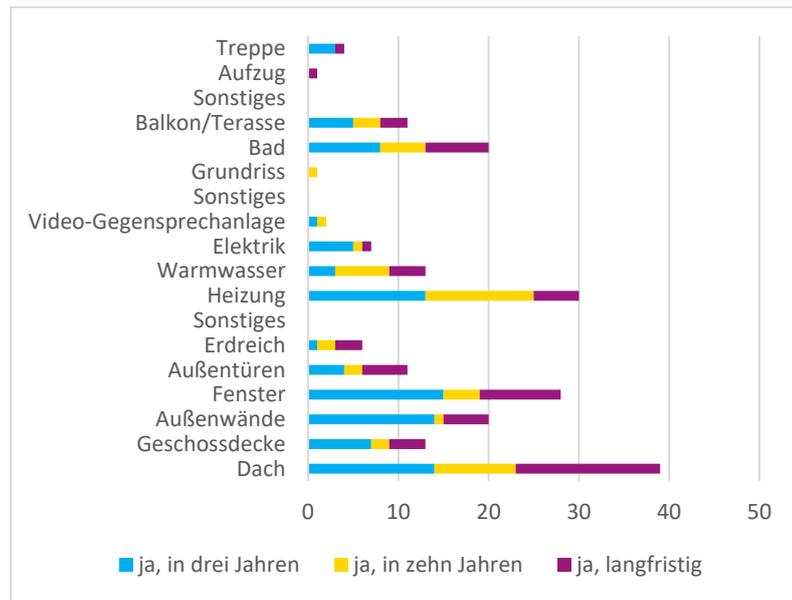


Abb. 107: künftig geplante Modernisierungen (Mehrfachantworten möglich)

Wurde in den vergangenen zehn Jahren keine Modernisierung durchgeführt, wurde hierfür in erster Linie angegeben, dass hierfür keine Erforderlichkeit erkennbar gewesen sei. Andere Eigentümer:innen gaben an, dass die Sanierung mit zu hohen Kosten verbunden sei bzw. der Zugang zu Kapital fehle oder, dass die Sanierung mit zu großem Zeit- und Arbeitsaufwand verbunden sei.

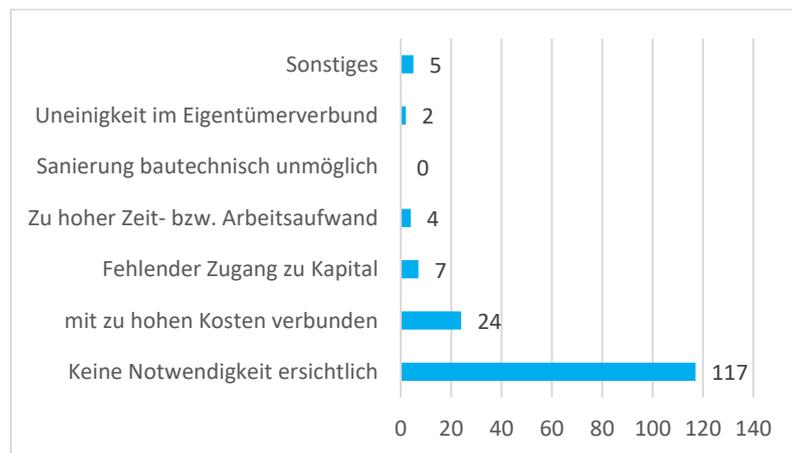


Abb. 108: Gründe, weshalb bislang keine Modernisierung erfolgte (n = 159)

Knapp die Hälfte der antwortenden Eigentümer:innen im Untersuchungsgebiet gibt an, dass ihr Eigentum nicht barrierefrei gestaltet ist. Bei 23 % der Antwortenden ist zumindest der Außenbereich barrierefrei gestaltet, bei 20 % Teile des Gebäudes. 9 % der antwortenden Eigentümer:innen geben an, dass ihr Eigentum vollständig barrierefrei gestaltet ist.

Zu beachten ist, dass es sich beim überwiegenden Teil der Gebäude um Ein- und Zweifamilienhäuser handelt, bei denen zumindest die Erschließung des Erdgeschosses barrierearm gegeben ist.

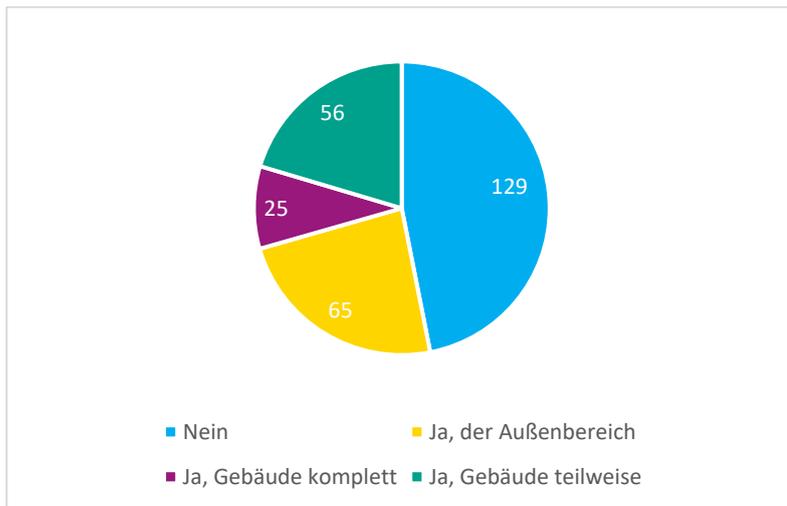


Abb. 109: Barrierefreiheit im Eigentum (n = 275)

Eigentumsstruktur

Deutlich ist, dass mit einem Anteil von über 50 % der überwiegende Teil privater Immobilien auf Einfamilienhäuser entfällt (n = 183), gefolgt von Wohn- und Geschäftshäusern und Mehrfamilienhäusern (n = 45 bzw. 44). Rein gewerblich genutzte Gebäude und einzelne Gewerbeeinheiten kommen dagegen deutlich seltener vor (n = 12 bzw. 7). Mit nur vier Nennungen liegt Eigentum nur in sehr geringem Maße in Form von Eigentumswohnungen vor.

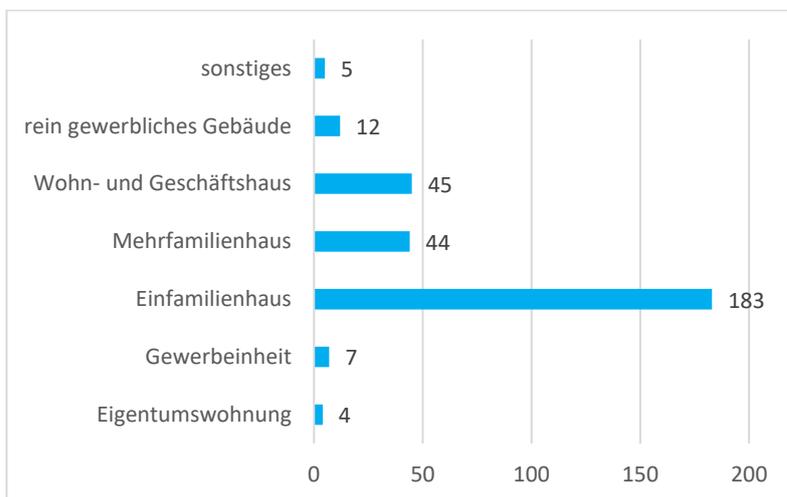


Abb. 110: Art des Eigentums im Untersuchungsgebiet (n = 300)

Aus der Befragung der Eigentümer:innen geht zudem hervor, dass der überwiegende Teil (58 %) der Antwortenden ihr Eigentum selbst nutzt, etwa 11 % der Antwortenden nutzen selbst und vermieten zudem. Etwa 30 % der antwortenden Eigentümer:innen vermieten ihre Immobilien gänzlich.

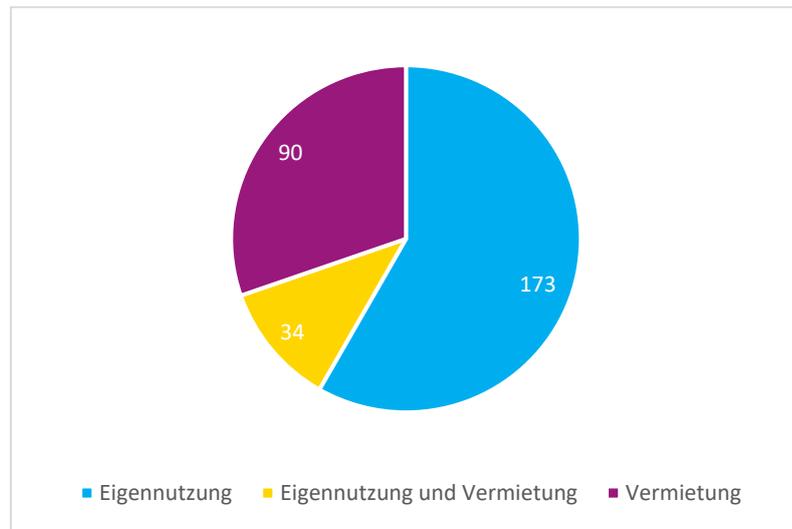


Abb. 111: Nutzung des Eigentums im Untersuchungsgebiet (n = 297)

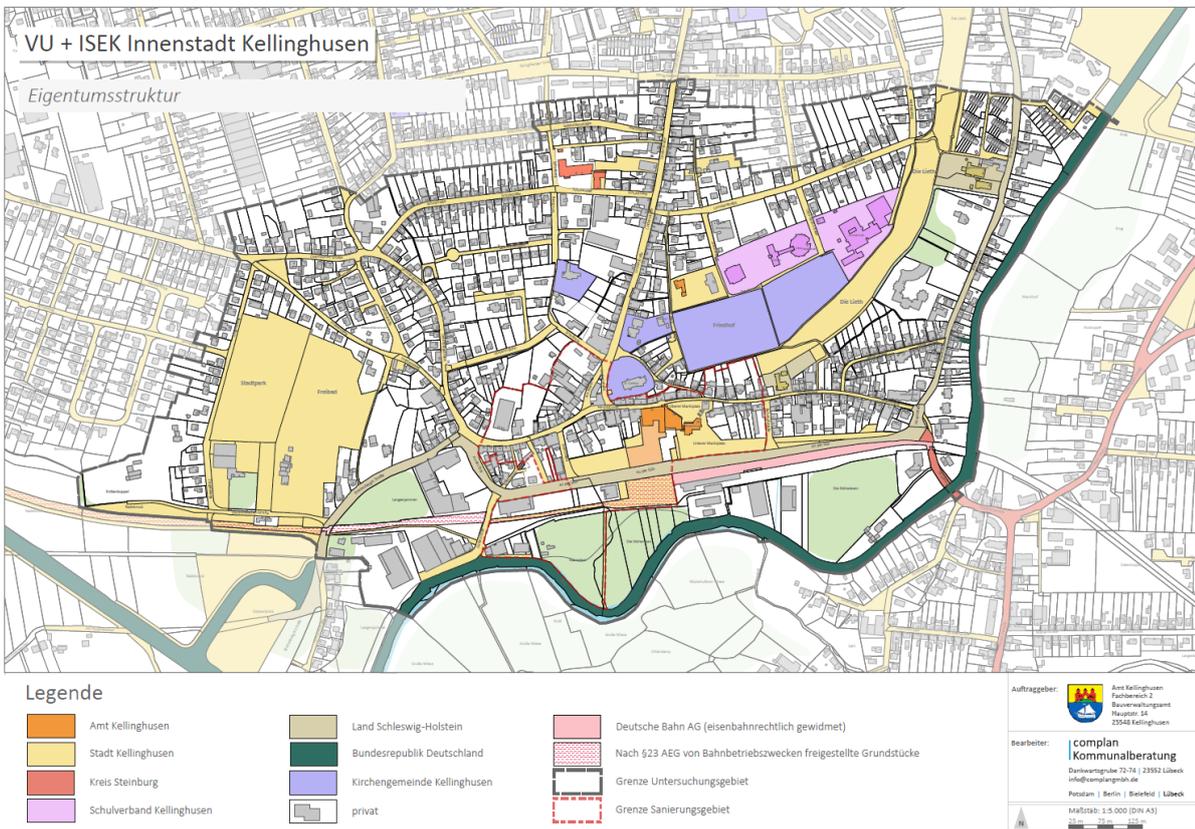


Abb. 112: Eigentumsstruktur im Untersuchungsgebiet. Plandarstellung in Größe A3 in den Anlagen zum Bericht.

Denkmalschutz

Grundlage für die Betrachtung denkmalgeschützter Bausubstanz ist die Denkmalliste des Landesamts für Denkmalpflege Schleswig-Holstein für den Landkreis Steinburg (Stand 18.03.2019) sowie die öffentliche Landesliste über die Denkmäler der Unteren Denkmalschutzbehörde des Landkreises Steinburg (Stand 29.10.2015). Nach ihr können die Denkmale in Kellinghusen in vier Kategorien unterteilt werden (n in Klammern bezogen auf das Untersuchungsgebiet):

- ≡ Sachgesamtheiten (1)
- ≡ Bauliche Anlagen (9)
- ≡ Teile von baulichen Anlagen (1)
- ≡ Gründenkmal (1)

In den meisten Fällen handelt es sich um Alteintragungen der Unteren Denkmalbehörde mit dem Hinweis, dass Aktualisierungen vorgesehen sind. Die Denkmale sind im folgenden Plan verzeichnet.



Abb. 113: Sachgesamtheit Kirche St.-Cyriacus: Kirche, Ehrenmalkapelle und Böschungsmauern aus Granit als Teil des Ensembles

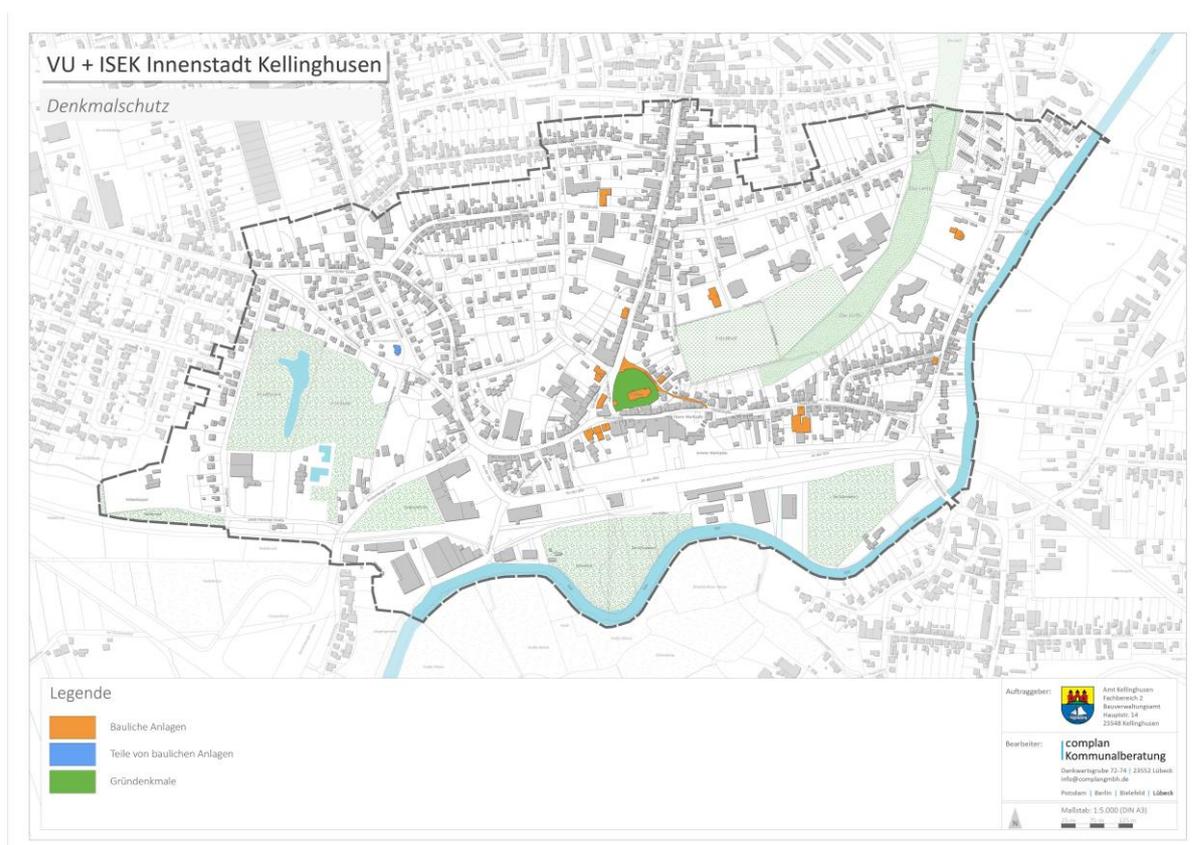


Abb. 114: Plan zur Verzeichnung der Denkmale im Untersuchungsbereich. Plan in Größe A3 in den Anlagen zum Bericht

Sachgesamtheiten

Das Ensemble *Kirche St.-Cyriacus* umfasst die Kirche St.-Cyriacus mit ihrer Ausstattung, dem Kirchhof, der Ehrenmal-Kapelle mit Treppenaufgang, Nebengebäude, den Lindenkranz und die Böschungsmauern



Abb. 115: Denkmal: Bauliche Anlage (Bergstraße 7)



Abb. 116: Denkmal: Teile von baulichen Anlagen (Gartenstraße 1)



Abb. 117: Denkmal: Gründenkmal (Kirchhof)



Abb. 118: Blick in den modern gestalteten Innenraum der Kirche St. Cyriacus

aus Granit. Die Sachgesamtheit Hauptstraße 2-4 umfasst das Wohnhaus und die benachbarte Tonnenscheune mit Stallanbau sowie die zwischen ihnen liegende Pflasterstraße.

Bauliche Anlagen

Insgesamt neun bauliche Anlagen sind im Untersuchungsgebiet als Denkmale geschützt. Davon befinden sich sechs im unmittelbaren Umfeld des historischen Stadtkerns rund um die St.-Cyriacus-Kirche, die selbst als Gesamtobjekt mitsamt ihrer Ausstattung geschützt ist. Die baulichen Anlagen umfassen auch die Straßenpflaster und Vorgärten in der Bergstraße, das Wohnhaus in der Bergstraße 7, das historische Rathaus Am Markt 9 und das Wohnhaus in der Hauptstraße 4 sowie die dazugehörige und direkt danebenstehende Tonnenscheune mit Stallanbau.

Auch das Wohn- und Wirtschaftsgebäude der Lederfabrik Kobel in der Hauptstraße 42 aus dem Jahr 1783, das Wohnhaus in der Lindenstraße 13 und die Villa der Fayence-Manufaktur in der Brauerstraße 25 (zunächst *Villa Westphal*, später Sitz der Fayencen-Manufaktur von-der-Trenck) tragen als bauliche Anlagen Denkmalstatus.

Teile von baulichen Anlagen

Die Wandfliesen des Objektes in der Gartenstraße 1 sind als Teil einer baulichen Anlage geschützt. Der Schutzstatus betrifft hier jedoch das gesamte Objekt.

Gründenkmal

Der Kirchhof der St.-Cyriacus-Gemeinde stellt das einzige Gründenkmal im Untersuchungsgebiet dar. Zum Denkmalensemble zählen der Kirchhof, die westlich angrenzende Ehrenmal-Kapelle mit ihrem Treppenaufgang, ein Nebengebäude, der Lindenkranz und die Böschungsmauern aus Granit. Zur Begründung wird auf die geschichtliche und kulturlandschaftliche Bedeutung der Kirche verwiesen.

Schlüsselgebäude - Fokus Bausubstanz

Aufgrund gestalterischer Merkmale und/oder ihres Sanierungsstands können folgende Gebäude als Schlüsselgebäude für die kommende Entwicklung bezeichnet werden (eine allgemeine Definition des Begriffs *Schlüsselgebäude* wird zu Beginn des Kapitels 4 gegeben):

- ≡ Kirche St.-Cyriacus: kulturhistorisch wertvollste Bausubstanz inkl. der nachkriegsmodernen Innenraumgestaltung, Baudenkmal, Gründenkmal des Kirchhofs
- ≡ Historisches Rathaus: kommunales Eigentum mit Nachnutzungspotenzialen, charakteristischer Turmaufsatz wirkt Identität stiftend, Baudenkmal

- ≡ Bürgerhaus am Oberen Markt mit Bücherei und Museum: charakteristische Architektur in kommunalem Eigentum, Änderungen ohnehin erforderlich
- ≡ Hauptstraße 24: städtebaulich wichtiger Solitär am Oberen Markt mit hoher gestalterischer Qualität
- ≡ Speichergebäude Am Markt: charakteristisches Bauwerk, das auf gewerblich-handwerkliche Traditionen der Stadt verweist

SWOT-Analyse zum Gebäudebestand	
Stärken	Schwächen
Erscheinungsbild	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Vielfältiger Gebäudebestand, teils mit lokalen Bautraditionen 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ teils erheblich störende Schaufenstereinbrüche
Modernisierungsbedarf	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Modernisierungsstand insgesamt gut 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Negatives Erscheinungsbild von Einzelgebäuden (Landhandel, HaGe, ehem. Getränkemarkt u.a.) ≡ Ruinen und erhaltungsgefährdete Gebäude im Gebiet (Hauptstraße, Schulberg, Lindenstr.)
Hochwasser	
	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Substanzschwächen durch Hochwasser (v.a. im Bereich der <i>Stadtmitte</i>)
Kommunale Liegenschaften	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Wichtige Schlüsselgebäude in kommunaler Hand 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Baulicher Zustand ehem. Bauamt und <i>Die Bude</i>
Potenziale	Risiken
Erscheinungsbild	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Unterer Markt mit Flächenpotenzialen (Bahnhof – Stadteingang) 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Durch Topografie: Hochwassergefahr als Entwicklungshemmnis
Modernisierungsbedarf	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Geringe Kreditzinsen begünstigen Modernisierungen und Neubau 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Verfestigung städtebaulicher Missstände ≡ mangelnde Verfügung über private Flächen ≡ steigende Kaufpreise, Planungs-, Bau- und Unterhaltungskosten
Hochwasser	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Flächenpotenziale durch Hochwasserschutz 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Mangelnde Investitionssicherheit durch Hochwassergefahr
Kommunale Liegenschaften	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Nachnutzungspotenziale des historischen Rathauses und des Bürgerhauses 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Verfall bei weiterem Leerstand (Bauamt, historisches Rathaus)

4.3 Gebäudenutzung

Im Zuge der Bestandsaufnahme wurden die Nutzungen aller Gebäude erfasst. Von besonderem Interesse sind dabei die Erdgeschossnutzungen der 602 Hauptgebäude im UG, die Auskunft über die Funktionen einzelner Straßenzüge und Innenstadtbereiche liefern. Sie verteilen sich wie folgt:

Erdgeschossnutzung	Anzahl
Wohnen	437
Einzelhandel	28
Dienstleistung	26
Gastronomie	15
Soziales / Bildung	14
Büro	13
Arztpraxen und Apotheken	11
Öffentliche Einrichtung	5
Handwerk	5
Gewerbe und Industrie	5
Garage und Lager	4
Freizeit und Sport	3
Kirche	2
Kunst und Kultur	1
Hotel und Ferienwohnung	1
Leerstand	33

Tab. 1: Erdgeschossnutzungen im Untersuchungsgebiet (n = 602)

In der Innenstadt: Kleineren und barrierefreien Wohnraum für Ältere schaffen

Es wird mehr barrierefreier Wohnraum gebraucht

Wohnen

Wie obenstehende Tabelle verdeutlicht, ist das Wohnen die deutlich vorherrschende Nutzungsart im Untersuchungsgebiet. Im Rahmen der Analyse wird zunächst der Wohnungsbestand auf Grundlage der Befragung der Eigentümer:innen untersucht, bevor Anforderungen an das Wohnumfeld sowie Neubaupotenziale und Entwicklungshemmnisse benannt werden.

Ergebnisse der Befragung der Eigentümer:innen

Aus der Befragung der Eigentümer:innen im Gebiet können auch Aussagen zum Wohnungsbestand im Untersuchungsgebiet abgeleitet werden.

Abb. 119: Wünsche und Statements zum Thema Wohnen aus der Auftaktveranstaltung am 20.03.2019

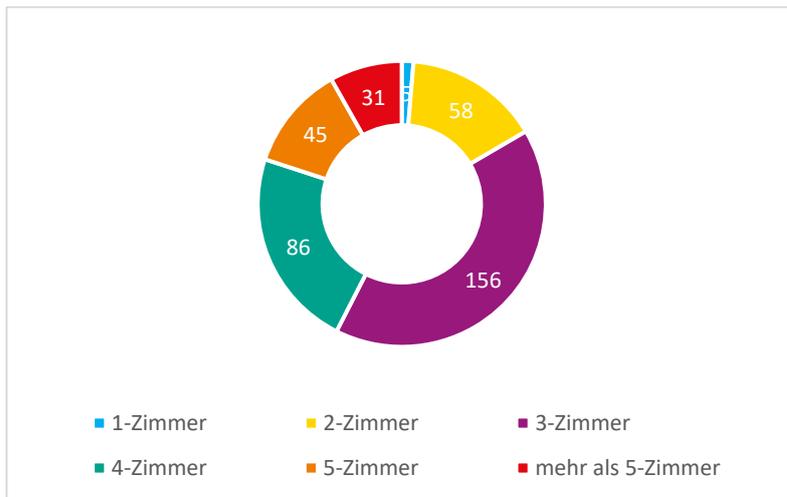


Abb. 120: Anzahl der Wohnungen nach Zimmerzahl (n = 381)

Bei den Wohnungstypen handelt es sich mit über 80 % zum deutlich überwiegenden Teil um Wohnungen mit drei oder mehr Zimmern, was vor allem auf den hohen Anteil von Ein- und Zweifamilienhäusern im Untersuchungsgebiet zurückzuführen ist. Mit etwa 40 % des gesamten Wohnungsbestands nehmen Wohnungen mit drei Zimmern den größten Anteil ein.

Bei der Betrachtung der vorhandenen Wohnungsgrößen wird deutlich, dass über 60 % der Wohnungen über 70 und mehr m² verfügen. Mit reichlich 11 % entfällt nur ein geringer Anteil auf kleinere Wohnungen bis 50 m².

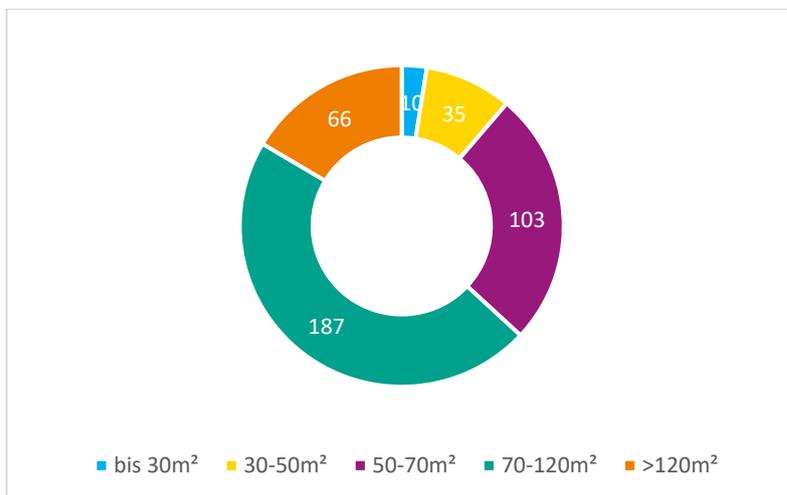


Abb. 121: Anzahl der Wohnungen nach Größe (n = 401)

Insbesondere in den höher gelegenen Bereichen zwischen Lehmberg- und Lindenstraße sowie zwischen Linden- und Brauerstraße stellt das Wohnen die dominante, häufig alleinige Nutzung dar. Doch auch die historischen Geschäftslagen in der Haupt-, Linden- und Lehmbergstraße sind in den Obergeschossen durch Wohnen geprägt. Auch im Bereich der Brauerstraße überwiegt die Wohnnutzung – unterbrochen

von einigen Gewerbebetrieben und den sozialen Projekten und Bildungseinrichtungen der *BiBeKu*. Mit Ausnahme des Wohnhauses auf dem Gelände von Reimers Landhandel und dem solitär an der Stör liegenden Gebäude Hauptstraße 74 finden sich südlich der Straße An der Stör keine Wohngebäude. Eigens für Senior:innen hergestellter Wohnraum findet sich mit den Pflege- und Betreuungseinrichtungen *Am Rosengarten* und *Katharinenhof* im Südosten des Untersuchungsgebiets. Im Rahmen der Befragung wurde zudem eine Einschätzung zur Nachfrage nach Wohnraum im Gebiet erbeten. Knapp 60 % der Antwortenden schätzen diese im Allgemeinen als hoch bis sehr hoch ein. Die Nachfrage nach dem eigenen Wohnraum wird hingegen nur von 51 % der Antwortenden als hoch bis sehr hoch eingeschätzt.

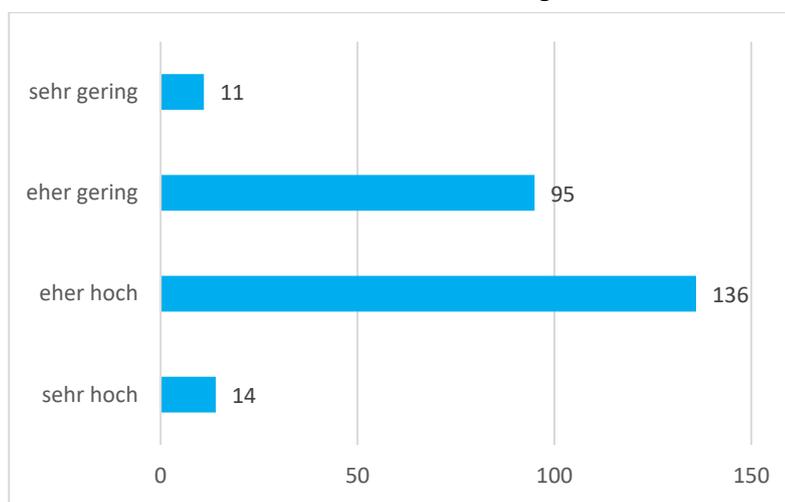


Abb. 122: Einschätzungen zur Wohnungsnachfrage allgemein im Gebiet (n = 256)

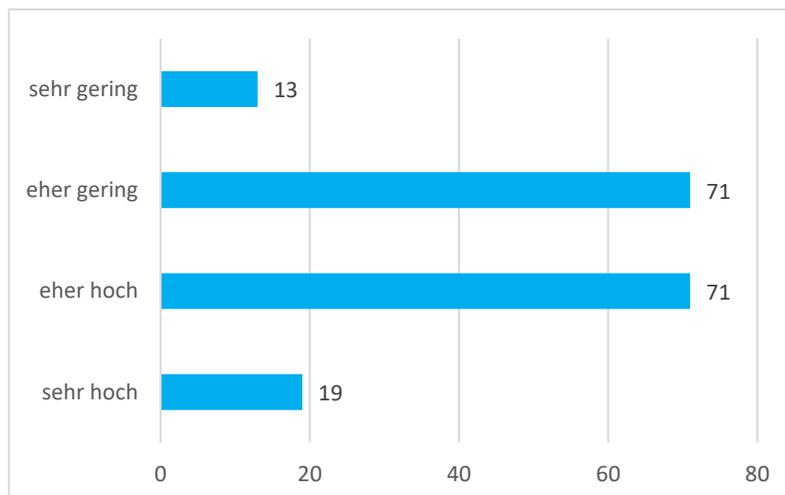


Abb. 123: Einschätzungen zur Nachfrage nach eigener Wohnung / Gewerbefläche (n = 174)

Knapp ein Drittel der 308 Eigentümer:innen, die an der Befragung teilnahmen, beantworteten die Frage nach den erzielten Mieteinnahmen pro Quadratmeter. Aus den Angaben ergibt sich ein durchschnittlicher

Mietpreis von 5,3 bis 5,7 € pro m².¹⁷ Die Frage zur Entwicklung der Miethöhe in den vergangenen fünf Jahren wurde von reichlich 40 % der Antwortenden Eigentümer:innen beantwortet. Knapp drei Viertel von ihnen gab an, dass die Miethöhe in diesem Zeitraum konstant geblieben sei, 22 % bestätigten eine Zunahme der Miethöhe um 5 % und mehr. Sechs der antwortenden Eigentümer:innen bzw. knapp 5 % reduzierten die Miete im Zeitraum hingegen.

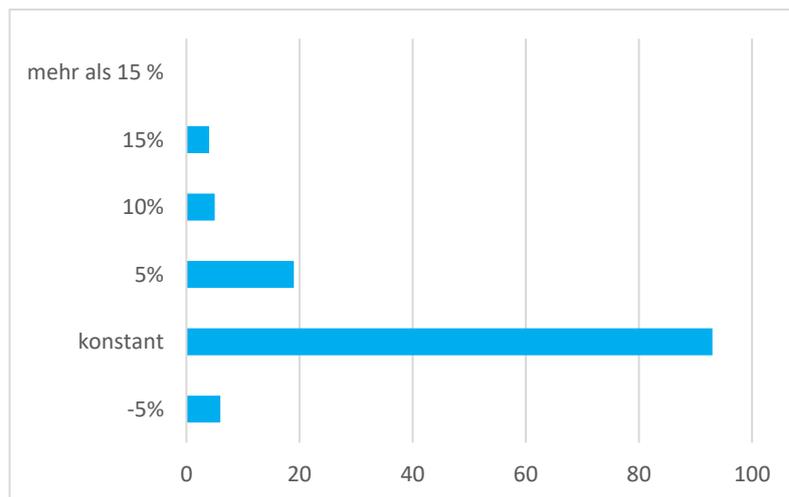


Abb. 124: Entwicklung der Nettokaltmiete gegenüber 2014 (n = 127)

Auch wenn sich eine barrierefreie Erschließung nicht bei allen Gebäuden herstellen lässt, werden die meisten Gebäude im Untersuchungsgebiet Ansprüchen an eine altersgerechte bzw. barrierearme Gestaltung bereits heute gerecht.

Insbesondere im östlichen Teil der Hauptstraße erfolgten in den vergangenen Jahren einige Nutzungsänderungen von Gewerbe zu Wohnen. Im Gespräch bestätigte der Eigentümer die hohe Nachfrage nach Wohnungen im neu errichteten Wohnhaus Hauptstraße 62.

Ansprüche und Anforderungen an das Wohnumfeld

Sowohl in der Befragung der Eigentümer:innen per Fragebogen im Rahmen dieser VU als auch im Workshop *Familienfreundlichkeit* des Stadtmarketings (Termine im März und Juni 2019) wurden Anforderungen an das Wohnumfeld benannt.

¹⁷ Die Varianz ergibt sich aufgrund unterschiedlicher Miethöhen einzelner Eigentümer:innen für verschiedene Wohneinheiten, weshalb der untere und obere Durchschnittswert angegeben wird.

Zentrale Lage, Bahnanschluss, gute Sportmöglichkeiten, Schwimmbad, Stör, viele Grünanlagen, Ärzteangebot, gutes Schulangebot sowie Kindergärten

die Natur rundherum, schnell im Grünen

kurze Wege zum Einkaufen, Schule

Kleinstadt immer besser

ruhige, beschauliche Wohnstadt

trotz Innenstadtnähe ruhiges Wohnen

Abb. 125: Ansprüche an das Wohnumfeld aus der Befragung der Eigentümer:innen im Gebiet (offene Fragen)

Freizeitmöglichkeiten für Jugendliche, besseres ÖPNV-Gesamtkonzept + Schülerbeförderung

Anschlussverbindungen nach Kiel / Hamburg

ÖPNV, HVV, Bahn, Spielplätze, Kultur in der Innenstadt, Zugang zur Stör

Sauberkeit

gut gestaltete, saubere Spielplätze

der Bahnhof (Kellinghusen-Wrist)

mehr Angebote für Jugendliche

ja, die Bahnverbindung

kulturelle Angebote in allen Altersklassen, Bahnhof, günstiges Bauland für junge Menschen

Angebote für junge Leute

es fehlt eine belebte Innenstadt

Bahnanbindung, Café an der Stör

Kulturelle Veranstaltungen

Sanierung der Innenstadt, Leerstand von Gewerbeobjekten beseitigen

Sauberkeit, Gastronomie...

Abb. 126: fehlende Angebote im Gebiet. Ergebnisse der Befragung der Eigentümer:innen (offene Fragen)

Zunächst ermittelte die Befragung der Eigentümer:innen im Gebiet die Zufriedenheit mit unterschiedlichen Aspekten des Wohnumfelds (s. Abb. 127). Deutlich wird, dass die Menschen im Untersuchungsgebiet vor allem mit den Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf und Parkmöglichkeiten zufrieden sind (Durchschnittsnote 2,2 bzw. 2,3). Aber auch die Zufriedenheit mit den Aspekten Fußgängerfreundlichkeit und Barrierefreiheit in öffentlichen Gebäuden, Grünflächen und Bäume, Gesundheitsfürsorge, Sport- und Freizeitangebote für Kinder und Erwachsene sowie Sicherheitsempfinden und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum werden vergleichsweise gute Werte erzielt.

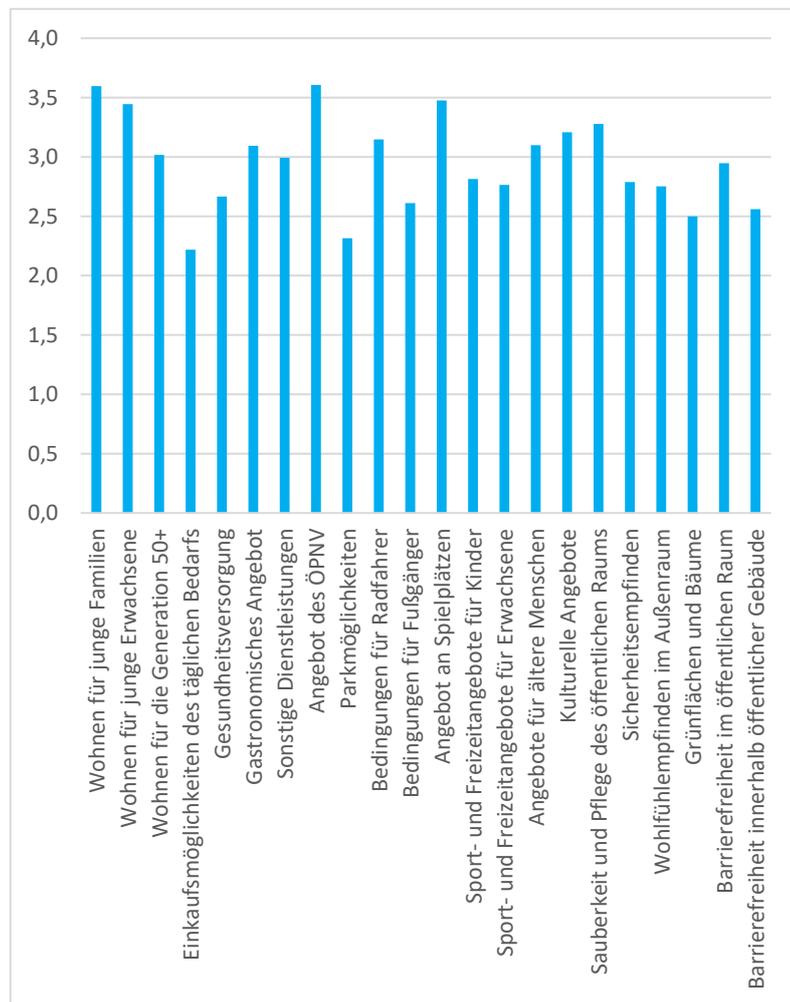


Abb. 127: Bewertung verschiedener Aspekte der Innenstadt nach Schulnoten (1 = sehr gut, 5 = mangelhaft)

Am wenigsten zufrieden zeigen sich die antwortenden Eigentümer:innen mit dem ÖPNV-Angebot und dem Aspekt *Wohnen für junge Familien* (Durchschnittsnote jeweils 3,6), gefolgt vom Angebot an Spielplätzen und Wohnen für junge Erwachsene. Die Sauberkeit und Pflege des öffentlichen Raums und das bestehende Kulturangebot werden als nächstgravierende Mankos gesehen.

In der Beantwortung der offenen Fragen des Fragebogens gab eine Vielzahl der Eigentümer:innen an, dass neben der ruhigen Lage, der kleinstädtischen Atmosphäre und der naturnahen Umgebung vor allem die Angebote der Nahversorgung und der Gesundheitsvorsorge sehr positiv bewertet werden. Weiterhin wurden der Stadtpark und das benachbarte Freibad, der Rensinger See und die Lieth, aber auch das bestehende Bildungs- und Freizeitangebot von einer Vielzahl der Antwortenden als Stärke der Störstadt gewertet. Weiterhin zählen der Marktplatz und das Amtsgebäude zu den beliebtesten Orten.

Mängel im Wohnumfeld liegen nach Auskunft der antwortenden Eigentümer:innen vor allem im Bereich Einzelhandel/Dienstleistungen/Gastronomie sowie im Bereich Kultur/Veranstaltungen. Insbesondere Cafés, Restaurants mit deutscher Küche und Lebensmitteläden sowie Fachgeschäfte werden vermisst. Für viele der Antwortenden ist aber auch das Fehlen des Bahnanschlusses gravierend, andere weisen auf Mängel im bestehenden Freizeitangebot für junge Menschen und fehlende Spielplätze, Treffpunkte und Veranstaltungsräume hin.

Besonders häufig werden der *VfL (Verein für Leibesübungen)* und allgemein die Sportvereine, das Mehrgenerationenhaus *die Bude* und das Freibad als besonders wichtige Institutionen der Stadt genannt, aber auch die bestehenden Kulturangebote und die Märkte (Wochen-, Töpfer- und Geranienmarkt). Konkret genutzt wird Kellinghusens Innenstadt vor allem zum Einkaufen und für andere Besorgungen. Als Besuchsgründe folgen Restaurantbesuche und Eis essen sowie Spazieren gehen und der Besuch kultureller Veranstaltungen. Einige Antwortende geben zudem an, die Innenstadt als Wohnort zu nutzen.

Für den Bereich Einzelhandel / Dienstleistung / Gastronomie gab eine Vielzahl der Antwortenden an, dass vor allem Cafés und Bars fehlen, aber auch Lebensmitteläden und Fachgeschäfte z.B. für Elektronik, Textilien und Schuhe vermisst werden. Im Bereich Gastronomie werden vor allem Cafés mit Außenbereichen und Restaurants mit deutscher bzw. norddeutscher Küche vermisst.

Zuletzt beziehen sich auch die Antworten auf die Frage nach besonderen Wünschen, Anregungen und Befürchtungen in erster Linie auf das Wohnumfeld. Gewünscht wird v.a.:

- ≡ Gute Kinderbetreuung und Spielplätze
- ≡ Herstellung der Bahnanbindung
- ≡ Vielfalt in Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie
- ≡ Beseitigung von Missständen (Ruinen im Untersuchungsgebiet)
- ≡ Eine Öffnung der Hauptstraße für den MIV mit Stellplätzen auf dem Oberen Markt (aber auch: Beibehaltung der heutigen Situation als Fußgängerzone)
- ≡ Sauberkeit und Barrierefreiheit im öffentlichen Raum
- ≡ Wohnraum für kleine und junge Familien



Abb. 128: Was gefällt besonders? Antworten aus der Befragung der Eigentümer:innen im Gebiet (offene Fragen)

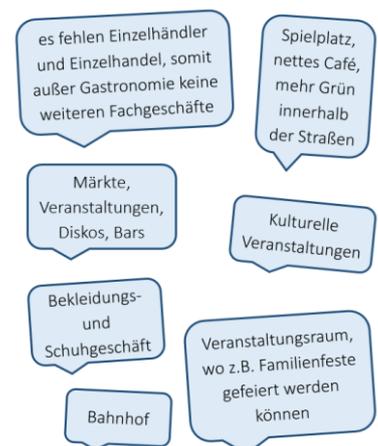


Abb. 129: Fehlt etwas im Gebiet? Antworten aus der Befragung der Eigentümer:innen im Gebiet (offene Fragen)

- ≡ Wohnraum für ältere Menschen
- ≡ Hundefreilauf-Flächen
- ≡ Austausch von Großpflaster durch Asphalt
- ≡ Umnutzung leerstehender Gewerbeeinheiten zu Wohnen

Auch in den Ergebnissen des Workshops des Kellinghusener Stadtmarketings, mit denen das Leitbild *Familienfreundlichkeit* für die kommende Entwicklung der Gesamtstadt festgelegt wurde, findet sich eine Fülle von Zielstellungen, Wünschen und Maßnahmenvorschlägen, die sich auf das Wohnen und das Wohnumfeld beziehen.¹⁸ Im Themenfeld *Wohnen, Leben und Versorgen* selbst sind dies:

- ≡ Ziel 1: *Wohnraum schaffen*: neue Baugebiete erschließen (v.a. Liliencron-Kaserne und nebenan), hierfür Investoren durch einheitliches Konzept akquirieren
- ≡ Ziel 2: *Generationenübergreifendes, anforderungsgerechtes Wohnen / Wohnprojekte fördern / Inklusion*: a) Defekte Bestandsbauten modernisieren oder abreißen b) Inklusion und Generationenübergreifendes ins Stadtprofil aufnehmen
- ≡ Ziel 3: *Naturnahe und nachhaltige Naherholung stärken und attraktiv gestalten* (Stör und Umfeld, Rensinger See und Umfeld): Stadt und Stadtmarketing sprechen Vereine und Initiativen an und akquirieren Fördergelder
- ≡ Ziel 4: *Wohnraumnahe, dezentrale Nahversorgung stärken* (EZH-Standort an der Lindenstraße sowie Störzentrum):
 - a) EZH-Standort Lindenstraße definieren
 - b) Schaffung eines zentralen Vermarktungspunkts für heimische Produkte
- ≡ Ziel 6: *Attraktive Rahmenbedingungen für die Ansiedlung von Fachärzten schaffen und dadurch ärztliche Versorgung (...) sicherstellen* (Lindenstraße, An der Stör, Lornsenstraße). Werbung neuer Ärzte durch attraktive Wohnraumangebote)
- ≡ Ziel 7: *Mobilitätsformen (für diesen Themenkomplex) implementieren*: Fahrradstation und Bahnanschluss herstellen

¹⁸ Stadtmarketing Kellinghusen (o.J.): Entwurf der Dokumentation der Ergebnisse der Leitbildworkshops, Arbeitsstand 12.11.2019, Fertigstellung für Frühjahr 2020 geplant

Im Themenfeld *Stadtentwicklung und Wirtschaft* betreffen folgende Zielstellungen das Wohnen und das Wohnumfeld:

- ≡ Ziel 1: *Ruhe- & Naherholungsbereiche erlebbar machen* (Stör, Hafen, Lieth, Rensinger See, Stadtpark usw.): *Hafen aufmöbeln*, Wanderweg an der Stör, Infotafeln, Gastronomie und Kanuverleih am Hafen, Grillstelle und Fitnessgeräte am See,
- ≡ Ziel 2: *Stadtzentrum um Unteren / Oberen Markt und Straße An der Stör generationenübergreifend attraktiv gestalten*: Spielmöglichkeiten für Kinder etc. (z.B. Wasserspiele), Leerstände beseitigen, Konzentration der städtischen Einrichtungen, Erweiterung Bürgerhaus zum *Haus der Begegnung*
- ≡ Ziel 4: *Verkehr im Stadtzentrum bürger:innenfreundlich gestalten* (Fußgängerzone, gute Fahrradwege, kurze Wege, Bürgerbus): Entfernen der Kopfsteinpflaster, neuen Masterplan zur Verkehrsführung erstellen, Straße an der Stör umgestalten, Radweg, Bahnanschluss nach HH herstellen

Im Themenfeld *Freizeit und Kultur* berühren folgende Zielstellungen Ansprüche an das Wohnumfeld:

- ≡ Ziel 2: *Veranstaltungs- & Begegnungsmöglichkeiten schaffen (innen und außen)*: in Kooperation mit Akteuren PEP, Bürgerhaus, Klappstuhlkultur, Kulturkreis u.a.
- ≡ Ziel 4: *Konzepte für naturnahe Erholung erarbeiten*: Idee *Luftkurort* durch Erschließung der Lieth in Richtung der Gewässer im Umland und der Waldlandschaft im Norden wiederbeleben
- ≡ Ziel 6: *Ruhe- & Naherholungsbereiche auch touristisch erschließen* (Rensinger See, Wald im Norden, Störauen, Lieth, Hafen): Rundweg um inneren Stadtbereich ausbauen, Liethweg und Störstellenweg (barrierefrei im Flussbett), Verbindung zwischen neuem Bahnhof und der Stör mit *Störblickterrasse* etc.

Potenziale als Wohnstandort für junge Familien und für Pendler:innen

In der *Stadtanalyse Kellinghusen* (2018) wurde festgestellt, dass Kellinghusen bereits heute eine Pendler:innenstadt ist (Arbeitsplatz-zentralität von 0,5) und, dass die Preise im Zuge des Wachstums der Metropolenregion Hamburg bereits deutlich gestiegen sind. In der sehr dynamischen Entwicklung Hamburgs sieht die Analyse eine Chance dafür, *sich als Wohnstandort weiter zu etablieren*. Durch gezielte Anwerbung könnten *einkommensstarke Familien nach Kellinghusen gelockt und der Alterung der Bevölkerung entgegenge-wirkt werden*.¹⁹ Die Stadtanalyse benennt folgende Voraussetzungen

¹⁹ S. Stadtanalyse Kellinghusen, 2018, S. 64

zur weiteren Etablierung Kellinghusens als Wohnstandort für junge Familien und in die umgebenden Großräume Pendelnde:

- ≡ Schaffung von attraktivem Wohnraum und Bauland
- ≡ Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt
- ≡ Verbesserung der Verkehrsanbindung, bestenfalls durch einen direkten Bahnanschluss
- ≡ direkte Anwerbung junger Familien aus dem Großraum HH
- ≡ Stärkung des Images als Wohnstandort
- ≡ Anwerbung von Senioren aus dem ländlichen Raum mit Vorteilen einer Kleinstadt (gute Versorgung, Treffpunkte, Sicherheit, Gemeinschaft, ...)
- ≡ Anwerbung kaufkräftiger Bevölkerung und Hochqualifizierter, nicht zuletzt um die finanzielle Situation der Störstadt zu verbessern

In ihrer Stellungnahme zur Fortschreibung des LEP unterstreicht die Stadt Kellinghusen, dass die Reaktivierung der Bahnstrecke die Funktion der Stadt Kellinghusen als Unterzentrum stärken und „die Weiterentwicklung des Orts in Verbindung mit dem Bedarf der Metropolregion Hamburg“ fördern könne.²⁰

Mit dem Baulandkataster ermittelte Potenziale



Abb. 130: Planzeichnung und Legende des Baulandkatasters. *Ingenieurgemeinschaft Reese + Wulff GmbH*



Zur Ermittlung von Potenzialen zur Schaffung neuen Wohnraums ließ die Stadt Kellinghusen im Jahr 2017 ein *Baulandkataster* erstellen (vgl. hierzu Kapitel 3.6). Dieses ermittelte Flächen mit Wohnbaupotenzialen, die sich aufgrund unterschiedlicher Rahmenbedingungen bzw. Entwicklungshemmnisse in vier Kategorien unterscheiden lassen. Mit Blick auf das engere Untersuchungsgebiet dieser VU wurden folgende Potenziale ermittelt:

²⁰ Vgl. Stellungnahme der Stadt Kellinghusen zur Fortschreibung des LEP vom 28.05.2019

- ≡ Kategorie A – Potenzialflächen mit Baurecht: Potenzial für zwei WE, beide an der Laurinatskoppel
- ≡ Kategorie B – Potenzialflächen mit Baurecht und erkennbaren Realisierungshemmnissen: Potenzial für zehn WE im Untersuchungsgebiet, auf dieses verteilt
 - > Für 4 WE auf Grundstücken Am Schulberg
 - > Für eine WE auf dem Grundstück am Abzweig Gartenstraße / Friedensweg
 - > Für 4 WE auf rückwärtigen Grundstücksflächen der Lehmberg- und Hauptstraße zum Parkplatz An der Stör hin
 - > Für jeweils 1 WE in der Lindenstraße (gegenüber der Einmündung der Schulstraße) und in der Brauerstraße (zwischen Haupt- und Neuer Straße)
- ≡ Kategorie C – Potenzialflächen mit Planungserfordernissen bzw. Planungsempfehlungen: Potenzial für acht WE im Untersuchungsgebiet, nordwestlich der Ulmenhofschule
- ≡ Flächen der Kategorie D – Potenzialflächen mit Planungserfordernissen, jedoch erkennbaren Realisierungshemmnissen: Potenzial für 88 WE im Untersuchungsgebiet
 - > vorwiegend südlich der Straße An der Stör – drei Flächen mit Potenzial für 18, 12 und 25 WE (von West nach Ost), von denen die beiden westlich gelegenen teilweise vom ÜSG überlagert werden
 - > Potenzial für 7 WE an der Brauerstraße, auf der Brache nördlich der *Seniorenresidenz An der Lieth* (mit der ersten Änderung des Bebauungsplans 41 wurde hierfür zwischenzeitlich Baurecht geschaffen)
 - > Potenzial für 11 WE auf der Brache des ehemaligen Getränkemarkts zwischen Lehmbergstraße und Hinterm Born

Den im Baulandkataster ermittelten Potenzialflächen der Kategorie B sind auch die Grundstücke Hauptstraße 39 und 41 zuzurechnen. Die Grundstücke wurden zwar zwischenzeitlich, d.h. nach Erstellung des Katasters, von den Ruinen zweier Häuser befreit und könnten nach § 34 BauGB entwickelt werden. Allerdings lässt der Eigentümer keine Investitionsbereitschaft erkennen und das Grundstück bleibt auch weiterhin vermüllt und verwahrlost als ein städtebaulicher Missstand bestehen.



Abb. 131: Statements zu Handlungsbedarfen aus der Auftaktveranstaltung am 20.03.2019

Wohnungsbau: Entwicklungshemmnisse und Gefahren

Wesentliche Hemmnisse bei der Entwicklung der im Baulandkataster ermittelten Potenzialflächen liegen zum einen im mangelnden Zugriff auf die Flächen privater Eigentümer:innen bzw. deren mangelnder Investitionsbereitschaft, zum anderen an fehlenden planungsrechtlichen Voraussetzungen bzw. Ausschlusskriterien wie einer Lage im Außenbereich oder in einem vorläufig gesicherten ÜSG (Überschwemmungsgebiet, hierzu näheres in Kap. 3.5 und 4.7).

Auch die Bestrebungen der Stadt Kellinghusen, im Bereich der Poggenwiese im Südosten des Untersuchungsgebiets über einen Bebauungsplan Baurecht für neuen Wohnraum zu schaffen, wurden aufgrund der langjährigen Aussicht auf die im Dezember 2019 erfolgte Anpassung der Hochwasserlinien bzw. der mit ihr zu erwartenden Festsetzung der Poggenwiese als *vorläufiges ÜSG* nicht verfolgt. Zwischenzeitlich konnte jedoch eine diesbezügliche Änderung des FNP vorgenommen werden. Die Planung soll nach erfolgreicher Vorplanung eines Linienbauwerks zum Hochwasserschutz, die eine Entlassung der Flächen aus dem ÜSG ermöglicht, wiederaufgenommen werden.

Entsprechend vermerkte die Stadt Kellinghusen in ihrer Stellungnahme zur Fortschreibung des LEP vom 28.05.2019, dass die ermittelten Wohnbaupotenziale (im Untersuchungsgebiet v.a. auf der Poggenwiese) *auf Grund fehlender Verfügbarkeit, schwieriger Erschließungssituationen oder auch naturschutzrechtlichen Bedenken begrenzt* sind und, dass sich die Stadt zur Beantwortung der Wohnungsnachfrage zunächst in ihrem Norden – d.h. vorwiegend außerhalb des Untersuchungsgebiets dieser VU – entwickeln wird.²¹

Einzelhandel und Dienstleistung

Nach eigenen Erhebungen und Gesprächen mit Akteuren vor Ort wie dem *Kaufmännischen Verein Kellinghusen* und anderen basieren die nachfolgenden Ausführungen auch auf den Ergebnissen des aktuellen Einzelhandelskonzepts der Stadt Kellinghusen von 2019, das die *CIMA Beratung und Management GmbH* erstellte.

In etwa jedes zehnte Gebäude im Untersuchungsgebiet wird für Einzelhandels- oder Dienstleistungszwecke genutzt. Dies entspricht 28 Einzelhandels- und 26 Dienstleistungsnutzungen in den Erdgeschossen aller Hauptgebäude.

Kellinghusen ist – entsprechend der landesrechtlichen Kategorisierung als Unterzentrum – vor allem als Nahversorgungsstandort bedeutsam. Dies bestätigte auch die telefonische Haushaltsbefragung im Rahmen der Erarbeitung des aktuellen Einzelhandelskonzepts (Stand 2018): 96 % der Befragten aus Kellinghusen und 82 % der Befragten aus dem Umland gaben hier an, Kellinghusen mindestens einmal in der Woche zu

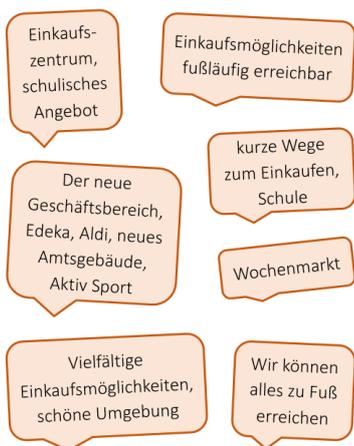


Abb. 132: Was gefällt gut? Statements zum Thema Einzelhandel aus der Befragung der Eigentümer:innen im Untersuchungsgebiet (Auswahl)

²¹ Vgl. Stellungnahme der Stadt Kellinghusen zur Fortschreibung des LEP vom 28.05.2019

besuchen.²² Hauptgrund für die Besuche sind Einkäufe – v.a. in den periodischen Branchen Nahrung, Genussmittel und Drogerieartikel. Im Bereich Nahrung und Genussmittel fließt Kaufkraft aus dem übrigen Marktgebiet zu: die Einzelhandelszentralität von Kellinghusen für dieses Segment liegt bei 153.

Der mit 60 % am häufigsten aufgesuchte Einzelhandelsstandort ist das *Störzentrum*, gefolgt von der Linden- und der Hauptstraße mit jeweils 15 %. Für 94 % der Befragten aus dem Umland Kellinghusens stellt das eigene KFZ das bevorzugte Transportmittel zum Einkaufsort dar, im Stadtgebiet Kellinghusens nutzen hierfür immerhin noch 74 % der Befragten das eigene KFZ.

Insbesondere für die Segmente Nahrung und Genussmittel, Drogeriewaren sowie Baummarktartikel und Gartenbedarf geben viele der Befragten Kellinghusen als Haupteinkaufsort an (90 %, 94 % und 82 % bei den in Kellinghusen Wohnenden sowie 51 %, 77 % und 83 % bei den außerhalb Wohnenden).

Im Rahmen der o.g. telefonischen Haushaltsbefragung der CIMA wurde auch eine Einschätzung des Einzelhandelsstandorts abgefragt. Mit einer Durchschnitts-Schulnote von 2,1 werden die bestehenden Öffnungszeiten am positivsten eingeschätzt, die Angebotsvielfalt mit einer Durchschnittsnote von 3,1 am verbesserungswürdigsten. Auch bei der Beurteilung der Qualität von Service und Beratung sowie der äußeren Erscheinung werden mit einer Durchschnittsnote von jeweils 2,8 deutliche Verbesserungsbedarfe bescheinigt. Von den Befragten werden v.a. Angebote im Bereich Bekleidung / Wäsche / Sportartikel vermisst (n = 112), gefolgt von Elektroartikeln, Schuhen und Lederwaren, Lebensmittel und Glas / Porzellan / Hausrat (n = 31 bis 21). Im Bereich Lebensmittel werden v.a. Bio-Lebensmittel, Fachmärkte für Fisch und Fleisch sowie ein Getränkemarkt vermisst.

Das Konzept ermittelt zudem – auf das gesamte Marktgebiet bezogen – ein Nachfragepotenzial von 72,6 Mio. € pro Jahr. Für Waren des periodischen Bedarfs (Nahrungs- und Genussmittel, Gesundheit und Körperpflege, Zeitschriften, Schnittblumen) wird eine Einzelhandelszentralität von 152 errechnet. Das bedeutet, dass in diesen Segmenten Kaufkraft aus dem Umland zufließt (Wert größer 100). Dies trifft – wenn auch in durchschnittlich deutlich geringerem Maße und mit teils sehr großen branchenspezifischen Unterschieden – auch auf den aperiodischen Bedarf zu (EZH-Zentralität im Durchschnitt bei 113). Hier variiert die Zentralität branchenabhängig zwischen sehr hohen Werten (276 im Bereich Baumarktbedarf und Garten, 196 im Bereich Möbel und 188 im Bereich Zooartikel, was v.a. auf das außerhalb des Untersuchungsgebietes gelegene *Hagebauzentrum Dethlefsen* zurückzuführen ist) und eher niedrigen bis sehr niedrigen Werten (z.B. 61 im Be-



Abb. 133: Die Zufahrt zum Nahversorgungsstandort *Störzentrum* von Südosten gesehen

- In der Innenstadt fehlt Laufkundschaft, nach der Schließung von Rossmann ist es sehr ruhig
- Ich wünsche mir attraktiven Einzelhandel mit kleinen Läden
- Leerstände sollten kostenfrei bzw. -neutral an Projekte, Initiativen und Künstler überlassen werden
- Den Wochenmarkt bitte zum Oberen Markt verlegen!
- Statt Wochenmarkt: am Samstag Markt für landwirtschaftliche Produkte aus der Region
- Die gemeinwohlorientierten Läden in Innenstadt sind häufig geschlossen und bilden Konkurrenz zu herkömmlicher Gastronomie

Abb. 134: Beobachtungen und Wünsche zum Thema Einzelhandel aus der Auftaktveranstaltung am 20.03.2019

²² CIMA Beratung + Management GmbH: Präsentation Lenkungsrunde, 23.01.2019, S. 7.

reich Heimtextilien, 48 im Bereich Schuhe / Lederwaren und 31 im Bereich Sportartikel / Fahrräder). Nur im Segment Musikinstrumente / Waffen / Sammelhobbies zeigt der Wert 0 an, dass überhaupt keine Angebote vorgehalten werden. In der Zusammenschau aller Segmente (periodischer und aperiodischer Bedarf) erzielt Kellinghusen den recht guten Gesamtwert von 132 bei der Einzelhandelszentralität.²³

Eine im Rahmen des Einzelhandelskonzepts von 2019 erstellte Analyse der Kaufkraftströme ermittelte einem Kaufkraftzufluss von 28,9 Mio. €, dem ein Kaufkraftabfluss von 15,9 Mio. € gegenüber steht. Der Einzelhandelsumsatz erreicht derzeit rund 52,9 Mio. €, das einzelhandelsrelevante Nachfragevolumen wird auf ungefähr 40 Mio. € für die Stadt Kellinghusen geschätzt. Kaufkraftzuflüsse sind vor allem im Bereich Nahrungs- und Genussmittel (etwa 10 Mio. €) und Baumarktartikel und Gartenbedarf (6,8 Mio. €) sowie Möbel (4,3 Mio. €) zu verzeichnen. Ein Abfluss von Kaufkraft betrifft v.a. die Bereiche Bekleidung und Wäsche (3,4 Mio. €), Elektroartikel und Unterhaltungselektronik (2,5 Mio. €) und Möbel (2 Mio. €), gefolgt von den Bereichen Nahrungs- und Genussmittel, Fahrräder und Sportartikel, Schuhe und Lederwaren sowie Sanitätsartikel, Optik und Akustik mit jeweils etwa 1,4 bis 1,0 Mio. € in Umland abfließender Kaufkraft pro Jahr. Allgemein ist festzustellen, dass das Angebot im Einzelhandel einer Kleinstadt angemessen ist, allerdings niedrigpreisige und discounterorientierte Filial- und Fachmarktkonzepte (z.B. im Textilbereich) dominieren.²⁴

Für die insgesamt recht gute Versorgung im Untersuchungsgebiet sind vor allem die vier Lebensmittelmärkte verantwortlich. Den eindeutigen Schwerpunkt der Nahversorgung bildet das *Störzentrum* im Südwesten des Untersuchungsgebietes mit *Edeka*, *Aldi*, *Rossmann* und dem direkt benachbarten *Lidl-Markt*.



Abb. 135: Discounter am Nahversorgungsstandort Lindenstraße 21-23

Ein weiterer Nahversorgungsstandort findet sich im mittleren Bereich der Lindenstraße. Hier haben sich ein *Netto Markendiscount*, die Textildiscounter *KIK* und *Ernstings Family* sowie ein Schuhgeschäft an einem Standort gefunden, der Wechselwirkungen mit den Bäckereien und dem kleinteiligen Einzelhandel im nördlich angrenzenden Teil der Lindenstraße zeigt. Im Übrigen konzentrieren sich Einzelhandel und Dienstleistungen auf die historisch gewachsenen bzw. etablierten Geschäftslagen entlang der Haupt- und Linden- sowie der südlichen Lehmsbergstraße.

Das aktuelle Einzelhandelskonzept von 2019 stellt fest, dass Klein- und Mittelstädte wie Kellinghusen *und hier insbesondere Geschäftsflächen in Neben- und in Streulagen, mit ungünstiger verkehrlicher Anbindung, ungeeignetem Zuschnitt oder unzeitgemäßer Flächenausstattung* aufgrund sehr dynamischer Entwicklungen im Einzelhandel von Leer-

²³ Einzelhandelskonzept 2019, Präsentation v. 13.06.2019, S.40 ff.

²⁴ Einzelhandelskonzept 2019, Präsentation v. 13.06.2019, S.53

standsbildungen betroffen sind. Es definiert die traditionell gewachsenen Einkaufslagen entlang der Haupt-, der Linden- und der Lehmbergstraße inklusive des o.g. Nahversorgungsstandorts an der mittleren Lindenstraße und des *Störzentrums* als *zentralen Versorgungsbereich*. Zu diesem zählt auch das unmittelbar südlich an den Lidl-Markt angrenzende Flurstück an der Hafenstraße (vgl. hierzu die Planzeichnung des zentralen Versorgungsbereichs in Kapitel 3.6– Einzelhandelskonzept).

Dass ein aktuelles Konzept zur Entwicklung des Einzelhandels vorliegt, das auf einer umfangreichen Bestands- und Marktanalyse aufbaut, einen Vorschlag zur Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs macht und Sortimentslisten erstellt, die über die textlichen Festsetzungen in die Bauleitplanung übernommen werden können, stellt als Garant für eine geordnete Entwicklung eine wesentliche Stärke dar.

Die im Untersuchungsgebiet verorteten Supermärkte sind dagegen als wesentliches Hemmnis für die Reaktivierung von Leerständen zu benennen. Mit einem Leerstand von etwa 10 % der Ladenlokale hat dieser längst ein Ausmaß erreicht, an dem er auf funktionale Schwächen verweist und so einen schwerwiegenden städtebaulichen Missstand markiert (s.u.).

Die Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs wird zudem durch den immer mittwochs auf dem Unteren Markt gehaltenen Wochenmarkt geleistet. In Ergänzung zum Einzelhandel wird ein breites Spektrum von Dienstleistungen im Untersuchungsgebiet angeboten. Die Bandbreite der Betriebe und Angebote erstreckt sich dabei von einem IT-Service, einer Fahrschule, drei Friseur:innen und einen Optiker über Anwaltskanzleien, Banken, Versicherungsmakler und einem Steuerberatungsbüro bis hin zu einem Auktionshaus für Möbel, einer Textilreinigung, einem Fotografen sowie Vertrieben für e-Zigaretten und für Heizungstechnik. Darüber hinaus finden sich ein Nagelstudio, ein Bestatter und eine Physiotherapie im Untersuchungsgebiet. Das Dienstleistungsangebot stellt sich damit als den Ansprüchen an ein Unterzentrum entsprechend dar.

Die Leerstände von Einzelhandelsflächen sind zum einen auf die Konkurrenz großflächigen Einzelhandels zurückzuführen, zum anderen auf steigende Gewerbemieten, unzureichende Flächengrößen und Modernisierungszustände sowie auf Schwierigkeiten bei der Nachfolge inhabergeführter Geschäften. Zudem führt der bereits bestehende Leerstand zu einer weiteren Abwertung der Geschäftslage bzw. weiterem Qualitätsverlust bei der Zusammensetzung und Qualität der Sortimente (*trading-down-Effekte*).



Abb. 136: Leerstand, der seine Umgebung beeinträchtigt: Hauptstraße 16 (ehem. *Rossmann*) zwischen Bürgerhaus und neuem Amtsgebäude am Oberen Markt



Abb. 137: Facheinzelhandel: der Imkerbedarf *Störstadt-Honig* in der Hauptstraße



Abb. 138: Langjährig leerstehende Ladenfläche am Oberen Markt, Hauptstr. 15



Abb. 139: Second-hand-Keramik im Kaufhaus WiederWert in der Hauptstraße



Abb. 140: Schnellimbiss in der Lindenstr. 8



Abb. 141: Statements und Vorschläge zu Gastronomie aus der Auftaktveranstaltung am 20.03.2019 (Auswahl)

Die größten Risiken für die kommende Entwicklung sind zum einen in der stetigen Zunahme des Onlinehandels zu sehen, zum anderen in der Dominanz großflächiger, leicht mit dem MIV erreichbarer Versorgungsstandorte. Ein weiteres Risiko ist im Anstieg der Gewerbemieten zu sehen, der insbesondere bei der Neugründung von Geschäften ein Risiko darstellt. Überdies birgt jeder weitere entstehende Leerstand in den historischen Geschäftslagen das Risiko, dass sich die Leerstandssituation verfestigt und die Umsätze der umliegenden Geschäfte in Mitleidenschaft gezogen werden.

Gastronomie

Gastronomische Einrichtungen und Betriebe befinden sich überwiegend in der Hauptstraße, im zentralen Bereich der Lindenstraße und im südlichen Bereich der Lehmbergstraße. Folgende gastronomische Betriebe sind im Untersuchungsgebiet vorzufinden:

- ≡ *Adria* (kroatisches Restaurant, Lehmbergstr. 11)
- ≡ *Apollo* (Pizza-Lieferservice, Lindenstr. 51)
- ≡ *Chi Wan* (Chin. Restaurant, Lindenstr. 22)
- ≡ Clubhaus des TCK (Jacob-Fleischer-Str.)
- ≡ *Cortina* (Eiscafé, Hauptstr. 13)
- ≡ *Croques und Salate* (Hauptstr. 60)
- ≡ *Dallmeyers Backhus* (Café, An der Stör 2)
- ≡ *Dembeck* (Bäckerei und Café, Lindenstr. 37)
- ≡ *Dionysos* (griechisches Restaurant, Am Markt 1)
- ≡ *Döner-Pascha* (Lindenstr. 8)
- ≡ *Eine Welt* Laden und Café (Hauptstr. 15)
- ≡ *Europa Döner Palast* (Hauptstr. 8)
- ≡ *Keramos* (Griech. Restaurant, Hauptstr. 24)
- ≡ *Kommodich* (Beherbergung, Lehmbergstr. 60)
- ≡ *Le Rose* (Pizzeria, Hauptstr. 21)
- ≡ Lehrküche der BiBeKu (Brauwerstr. 29a)
- ≡ *Schmidt* (Bäckerei und Café, Lindenstr. 26)
- ≡ *Shalimar* (Indisches Restaurant, Hauptstr. 51)

In den zurückliegenden Jahren war ein deutlicher Rückgang der Anzahl gastronomischer Betriebe zu beobachten, der vor allem das Segment klassischer Restaurants betrifft und so zu einem Überhang niedrigpreisiger Schnellrestaurants bzw. einfacher Bistros im Untersuchungsgebiet führt. Defizite bestehen damit sowohl bei der Quantität als auch bei der Qualität des gastronomischen Angebots. Die Neueröffnung des griechischen Restaurants *Keramos* am Oberen Markt im Dezember 2019 ist vor diesem Hintergrund sehr zu begrüßen und lässt auf positive Impulse für seine Umgebung hoffen.

Der deutliche Rückgang gastronomischer Einrichtungen in den vergangenen Jahren steht u.a. mit dem Verlust der verbliebenen keramischen Betriebe in Verbindung: bis vor wenigen Jahren war Kellinghusen als Destination für organisierte Busreisen dänischer Anbieter:innen mit einem Fokus auf Keramikprodukte etabliert, die zur Versorgung ihrer Gäste häufig auf die Restaurants in der Nähe des Oberen Markts zurückgriffen. Für die Busreisen bot Kellinghusen zum einen mit dem Museum im Bürgerhaus – insbesondere im Rahmen von Führungen – anschauliche Information zur Geschichte und zu Besonderheiten der Fayencen-Technik, zum anderen mit der Manufaktur in der Brauerstraße 25 konkrete Einblicke in deren Produktionsabläufe und die Gelegenheit zum käuflichen Erwerb von Erzeugnissen (näheres hierzu in den Kapiteln 3.4 und 4.6). Insbesondere seit der Schließung der Manufaktur in der Brauerstraße ist dieses touristische Segment fast vollständig eingebrochen, von dem u.a. das griechische Restaurant am Oberen Markt deutlich profitiert habe.

Der Wegfall von Restaurants bzw. der zunehmende Leerstand von Lokalen führt zu einer Beeinträchtigung des städtischen Erscheinungsbilds und erhöht die Gefahr, dass Kellinghusen als Standort für Gastronomie weiter an Bedeutung verliert. Zum anderen verschiebt sich das Angebot zunehmend in den Bereich von Schnellgastronomie – Imbiss – Bistro, während das Angebot für feierliche bzw. gehobene Anlässe weiter zurückgeht.

Die zuletzt stark gestiegenen Gewerbemieten müssen als wesentliches Hemmnis für die Ansiedlung und Etablierung neuer gastronomischer Angebote gelten. Diese wird durch die geringe Kaufkraft in der Region zusätzlich erschwert. Zudem herrscht eine Neigung vor, *zwar ab und zu einmal essen zu gehen, sich dabei jedoch kaum aufzuhalten* und die Nachfrage nach einer Bar bzw. Kneipe sei recht überschaubar. Für die Nutzung gastronomischer Angebote sei zudem entscheidend, ob diese direkt mit dem eigenen KFZ angefahren werden können – bei zu langen Wegen würde häufig anderen Angeboten der Vorzug gegeben.²⁵



Abb. 142: Statements und Wünsche zum Thema Gastronomie aus der Befragung der Eigentümer:innen im Gebiet (Auswahl)



Abb. 143: Leerstand, der wieder beseitigt ist: Wie vor seiner Schließung dient das den Oberen Markt prägende Gebäude Hauptstr. 24 seit dem Dezember 2019 wieder als griechisches Restaurant

²⁵ Aussage von Herrn Wack, Geschäftsführer der BiBeKu, im Gespräch mit cK am 5.3.2019



Abb. 144: Zwischennutzung als Café. *Bi uns to huus* in der Hauptstraße

Für den im Rahmen der Auftaktveranstaltung und in Gesprächen mehrfach geäußerten Wunsch, nach einem zusätzlichen, zeitgemäßen Café ist eine Reihe von Entwicklungshemmnisse zu benennen. Zum einen pendelt ein Großteil der potenziellen Kundschaft tagsüber zur Arbeit aus, zum anderen würden die bestehenden Cafés am Oberen Markt bislang ohnehin nur zu bestimmten Zeiten – in der Regel zu den Markttagen – so stark frequentiert, dass ein kostendeckender Betrieb möglich ist. Zu beachten ist zudem, dass die aus Zwischennutzungen hervorgehenden und eher sozialen Charakter tragenden Einrichtungen *Bi uns tu Huus* und das Café im *EineWelt Shop & Café* als Zwischennutzungen aufgrund vergleichsweise geringer Miet- und Nebenkosten und durch ehrenamtlichen Einsatz recht günstige Preise anbieten können und das Etablieren eines konventionellen Cafébetriebs so deutlich erschweren würden. Betreiberseitig sei man für diesen möglichen Konflikt sensibilisiert und stünde für den Fall, dass ein Café etabliert werden soll, für Absprachen und Anpassungen zur Verfügung.²⁶

Produzierendes Gewerbe

Im Untersuchungsgebiet findet sich eine Reihe von Betrieben, die dem produzierenden Gewerbe zuzuordnen sind. Die Betriebe und ihre Besonderheiten werden im Folgenden nach der Systematik der amtlichen Statistik differenziert dargestellt:

Verarbeitendes Gewerbe

Zum verarbeitenden Gewerbe zählen Betriebe, die Rohstoffe und Zwischenprodukte verarbeiten und Endprodukte erzeugen:

- ≡ *Landhandel Reimer GmbH* (Am Hafen 6): Herstellung von Futtermitteln für Nutztiere
- ≡ Hauptgenossenschaft Nord (*HaGe*) AG, Standort Kellinghusen, Region *HaGe* Schleswig-Holstein (Breitenberger Str. 5): Agrarprodukte, Futtermittel, Gartenbau u.a.



Abb. 145: Anlage der *HaGe* von der Hafensstraße gesehen

²⁶ Aussage von Herrn Wack, Geschäftsführer der BiBeKu, im Gespräch mit cK am 5.3.2019

Produzierendes Handwerk

- ≡ *Lederfabrik Kobel* (Traditionsbetrieb in historischen Bestandsgebäuden in der Hauptstr. 42)
- ≡ *Reimers Autoteile* (Reparatur und Wartung, Lehmburgstr. 22)
- ≡ *Motorradwerkstatt Bernd Lipinski* (Lehmburgstr. 28)
- ≡ *Autowerkstatt Jens W. Mohr* (An der Stör 1)
- ≡ *Malerbetrieb Czekalla* (Lehmburgstr. 25)
- ≡ *Malerbetrieb Hansen* (Inh. Reimer, Hauptstr. 49)
- ≡ *Malerbetreib Hannemann* (Lindenstr. 45)
- ≡ *Sanitär, Haustechnik, Bauklempnerei Ehlert & Langhans OHG* (Lindenstr. 34)
- ≡ *Johannisson Parkett GmbH & Co KG* (Lindenstr. 10)
- ≡ *SHS Gebäudetechnik* (Lindenstr. 44)
- ≡ *Elektrotechnik Carsten Folster* (Schulstr. 29)
- ≡ *Elektriker Gerhard Nötzelmann* (Lehmburgstr. 3)

Betriebe der Energie- und Wasserversorgung

In der Straße Am Wasserwerk unterhält das Wasserwerk Kellinghusen in der Hainnummer 5 seinen Bürostandort. Betriebe des Baugewerbes sind im Untersuchungsgebiet nicht zu finden.

Soziale und kulturelle Infrastruktur, Verwaltung

Kellinghusen ist Amtssitz des 2008 geschaffenen Amts Kellinghusen und verfügt hierfür über ein neues, im Jahr 2017 eröffnetes Verwaltungsgebäude (*neues Amtsgebäude*), das auch für öffentliche Veranstaltungen genutzt wird, sowie über ein Bürgerhaus mit Büros, Stadtbücherei und -Museum. Damit ist die für ein Unterzentrum angeordnete Bündelung von Funktionen bereits ausreichend gegeben.

Gesundheitsfürsorge und Pflegeeinrichtungen

Im Untersuchungsgebiet befinden sich zwei Betreuungs-, Pflege- bzw. Gesundheitseinrichtungen für Seniorinnen: Die Pflegewohnanlage *Im Rosengarten* in der östlichen Hauptstraße bietet 56 Pflegeplätze und verschiedene Arten von Pflege sowie eine Reihe von Therapie- und Serviceangeboten wie einen Wäscheservice, ein Kulturprogramm, einen Friseur und Fußpflege. Die Einrichtung wird vom Pflegewerk Kellinghusen betrieben und ist vor allem für pflegebedürftige Menschen konzipiert. Auch die *Katharinenhof* genannte *Seniorenresidenz an der Lieth* in der Brauerstraße 15 wird vom Pflegewerk Kellinghusen betrieben. Hier werden barrierefreie 1-, 1,5- und 2-Raum-Wohnungen bzw. -Appartements für ältere Menschen sowie ergänzende Dienstleistungen angeboten. Die Anlage verfügt u.a. über einen Gartenbereich und einen Gymnastikraum. Im *Katharinenhof* sind zudem zwei Ärzte ansässig.



Abb. 146: *Reimers Autoteile* in der Lehmburgstraße 22



Abb. 147: *Parkett Johannisson* in der Lindenstraße 10



Abb. 148: Pflegewohnanlage *Am Rosengarten*, Ansicht aus der Hauptstraße



Abb. 149: Seniorenresidenz an der Lieth / Katharinenhof von der Brauerstraße her



Abb. 150: Das Ärztehaus Hauptstraße 70



Abb. 151: Das Ärztehaus Lindenstraße 47-49

genug Einkaufsmöglichkeiten, KITAS vorhanden, Ärzte, Bildung (Grundschule, GMS bis Abi)

Lebensmittelläden, Ärzte-Angebot, Schulen, Ausgangspunkt für Radtouren, Freibad, VHS, PEP

Einkaufszentrum, schulisches Angebot, ärztliches Angebot

Zahnarzt, Allgemeinmediziner, Orthopäde, Augenarzt vor Ort, viele Supermärkte, ruhige Stadt, Rensinger See, Waldgebiete, Restaurantangebot, Haus der Jugend (jetzt Mehrgenerationenhaus)

Abb. 152: Was gefällt besonders? Antworten der Befragung der Eigentümer:innen mit Bezug auf ärztliche Versorgung und Gesundheit

Das Pflege- und Betreuungsangebot wird durch den ambulanten *Pflegeservice Kellinghusen* ergänzt, der seinen Sitz südöstlich des Untersuchungsgebiets in der Friedrichstr. 2 hat. Im südöstlichen Bereich des Untersuchungsgebietes befindet sich in der Hauptstraße 70, nahe der Störbrücke ein Ärztehaus, weitere finden sich in der Lindenstraße 47-49 und in der Lornsenstraße 2.

Grundsätzlich lässt sich feststellen, dass die ärztliche Vielfalt eine besondere Stärke der Stadt Kellinghusen ausmacht. Das Gesundheitsportal *sanego* errechnet die für den ländlich geprägten Raum Schleswig-Holsteins bemerkenswert hohe Quote von 1,7 Ärzt:innen je 1.000 Einwohner:innen, die sich auf folgende Fachdisziplinen aufteilen: Allgemeinmedizin (n = 7), Internistik und Frauenheilkunde (n = jeweils 2), in den Bereichen Hals-Nasen-Ohren-Heilkunde, Augenheilkunde, Kinder- und Jugendmedizin sowie Orthopädie und Sportmedizin findet sich jeweils ein/e Medizinerin im Untersuchungsgebiet. Zudem bieten im Gebiet sieben Zahnärzt:innen ihre Dienste an.

Das ärztliche und das Betreuungsangebot werden durch vier Einrichtungen für Physiotherapie im Untersuchungsgebiet ergänzt. Darüber hinaus stehen im Gebiet zwei Apotheken zur Verfügung: Eine im Ärztehaus in der Hauptstr. 70 (*Stör-Apotheke*), eine in der Lornsenstr. 2 (*Greif-Apotheke*).

Insgesamt ist sowohl die ärztliche Versorgung als gut einzuschätzen, als auch die Versorgung mit Einrichtungen der Altenpflege. Die Bewahrung dieser guten Versorgungslage ist eine zentrale Bedingung für die Entwicklung bzw. Profilierung von Kellinghusen zu einem familienfreundlichen Wohnort. Zu ihrer weiteren Sicherung wird der Neubau eines Ärztehauses im Untersuchungsgebiet empfohlen. Eine weitere Stärkung der bestehenden zentralörtlichen Funktionen lassen die Planungen zur Nachnutzung der außerhalb des Untersuchungsgebiets liegenden, ehemaligen Liliencron-Kaserne durch einen Privatinvestor erwarten. Insbesondere im Falle einer vorgesehenen Kooperation mit dem Krankenhaus in Itzehoe könnte Kellinghusen so als Gesundheitsstandort etabliert werden.

Risiken in der Versorgungslage birgt v.a. der demografische Wandel: während ältere Menschen häufiger zum Arzt gehen und die Nachfrage zunimmt, stehen viele der niedergelassenen Mediziner:innen vor dem altersbedingten Ruhestand und die Nachfolge ist bei vielen Praxen ungeklärt.

Kinderbetreuung

Im Untersuchungsgebiet befinden sich folgende Einrichtungen zur Betreuung von Kindern:

- ≡ Kindertagespflegestelle *Zwergenhöhle* (Brauerstr. 1)
- ≡ Ev.-luth. Kinderkrippe *kleine Arche* (Lindenstr. 2)
- ≡ Evangelischer Kindergarten (Am Schulberg 18, Erweiterung wird derzeit vorbereitet)
- ≡ Kindergarten Kastanienallee (Betrieben vom Verein für Gemeindepflege Kellinghusen)



Abb. 153: Außenanlagen des evangelischen Kindergartens Am Schulberg

Schulen und weiterführende Bildungseinrichtungen

Im Untersuchungsgebiet befinden sich folgende Schulen:

- ≡ Grundschule Kellinghusen (Otto-Ralfs-Str. 2a)
- ≡ Ulmenhofschule Förderschule (Otto-Ralfs-Str. 1a)

Neben diesen Schulen befindet sich nördlich des Untersuchungsgebiets die *Gemeinschaftsschule*, die alle Bildungsabschlüsse bis zum Abitur anbietet und deren Neubau voraussichtlich 2023 fertiggestellt wird. In der Ulmenhofschule eine Außenstelle hat die Gemeinschaftsschule eine Außenstelle. Überdies verfügt Kellinghusen – ebenfalls außerhalb des Untersuchungsgebiets in der Danziger Straße gelegen – über eine Volkshochschule mit vielfältigem Kursangebot.

Neben den Schulen spielt der langjährig etablierte Bildungsträger *BiBeKu* (Gesellschaft für Bildung Beruf Kultur mbH) eine besondere Rolle: Die Einrichtung leistet berufliche Bildung und Jugendberufshilfe im Kreis Steinburg. Im Untersuchungsgebiet ist sie gleich mehrfach vertreten:

- ≡ *Haus Clausthal* (Hotel-/Gaststättengewerbe, Garten-/Landschaftsbau, Landwirtschaft/Imkerei in der Brauerstr. 29a)
- ≡ Projekt *WiederWert* im Bürgermeisterhaus (Beschäftigung, Einzelcoaching, Tafelbetrieb, Sozialkaufhaus in der Hauptstr. 27)
- ≡ *Eine Welt Shop & Café* (Hauptstraße 15)
- ≡ Brauerstraße 42 (früheres Amtsgebäude, Felder: Büro, Recht, Verwaltung, Mediengestaltung, Friseur, Kosmetik, Gesundheit, Pflege, Erziehung, Landwirtschaft, Imkerei)

Für Kellinghusen ist die *BiBeKu* nicht nur als Bildungsträgerin relevant: mit Zwischennutzungs-Projekten wie dem *Eine-Welt-Laden* und dem Kaufhaus *WiederWert* ist die Gesellschaft längst als Akteurin der Stadtentwicklung etabliert. Aufgrund ihrer Abhängigkeit von einer Vielzahl unterschiedlicher Förderprogramme und -Töpfe und der entsprechend geforderten hohen Flexibilität ist die *BiBeKu* eine sehr dynamische Institution.



Abb. 154: Grundschule Kellinghusen



Abb. 155: Ulmenhofschule



Abb. 157: Haus Clausthal, Bauerstr. 29a



Abb. 158: Gemeindehaus der St.-Cyriacus-Gemeinde in der Lindenstraße 2



Abb. 159: Blick durch den Eingangsbereich des Freibads



Abb. 160: Freianlagen des Tennis-Club Kellinghusen von 1928 e.V. (TCK)



Abb. 161: Das Mehrgenerationenhaus (MGH) *die Bude* in der Schulstraße

Kirchliche Einrichtungen

Zentral im Untersuchungsgebiet befindet sich neben der stadtbildprägenden St.-Cyriacus-Kirche mit ihrem aufwändig gestalteten Kirchhof in der Lindenstr. 2 das Gemeindehaus der gleichnamigen Kirchengemeinde. Dieses erfährt derzeit eine bauliche Erweiterung.

Einrichtungen für Freizeit und Sport

Im Untersuchungsgebiet finden sich mit der *Emil-Firla-Halle* und der Halle der Grundschule Kellinghusen zwei Sporthallen, die außerhalb des Schulbetriebs stark von Vereinen genutzt werden. Zudem hinaus bietet das städtische Freibad Kellinghusen südlich des Stadtparks ein auf 23 Grad geheiztes Becken, ein Baby- und Nichtschwimmerbecken, eine 25m-Sportbahn, eine Sprunganlage, eine Wasserrutsche, Freisitze, einen Kiosk, Spielgeräte, einen Ballsportplatz und eine große Liegewiese. Das Freibad hat in der Regel von Mitte Mai bis Mitte September geöffnet und wurde 2013 umfassend modernisiert.

Etwa 50m weiter westlich liegt das Gelände des privaten *Tennis-Club Kellinghusen von 1928 e. V (TCK)*. Hier befinden sich zwei Hallenplätze, sieben Außenplätze (Asche), ein Clubhaus mit separatem Jugendraum, ein Grillhaus und eine Open-Air-Bar. Das Clubhaus ist öffentliche Gaststätte und kann auch für private Veranstaltungen und Feiern mit bis zu 40 Personen gebucht werden.

Freizeitangebote werden zudem rund ums Jahr im Jugend- und Kulturhaus *Die Bude* in der Schulstraße vorgehalten, das auch als Familienzentrum und Mehrgenerationenhaus zertifiziert ist.

Im Untersuchungsgebiet stehen keine klassischen Spielplätze bereit, Jugendlichen steht nur der Skatepark südlich der Straße An der Stör zur Verfügung. Zudem hat sich bei Jugendlichen das sog. Rondell hinter dem historischen Rathaus als Treffpunkt etabliert.

Weitere Einrichtungen sozialer Infrastruktur

Das Jugend- und Kulturhaus *Die Bude* in der Schulstr. 4 wurde im Jahr 2012 als Mehrgenerationenhaus (MGH) und im Jahr 2014 zudem als Familienzentrum zertifiziert. Es erfüllt entsprechend vielfältige Funktionen eines Begegnungszentrums mit Familienberatung, Jugendclub, Probenräumen für Musik u.v.m. und wird von der Stadtjugendpflege getragen, die ihren Sitz derzeit im historischen Rathaus hat. Aufgrund der hohen Auslastung (baulich-räumliche Kapazität) und des schlechten Erhaltungszustands des Gebäudes wird ein Ausweichstandort für seine Funktionen gesucht.

Im Bearbeitungszeitraum dieser VU wurde zum einen eine Vorstudie erstellt, die einen Umbau des Trafogebäudes hinter dem historischen Rathaus zum Kulturtrafo mit einem multifunktional nutzbaren Raum, einem Lager, einer Teeküche und Sanitäranlagen vorsieht (vgl. hierzu S. 41). Zum anderen wurde im Jahr 2021 im Auftrag der

Stadt eine Machbarkeitsstudie zum Umbau und zur Erweiterung des Bürgerhauses am Oberen Markt zum *Haus der Begegnungen* erarbeitet (vgl. hierzu S. 40).

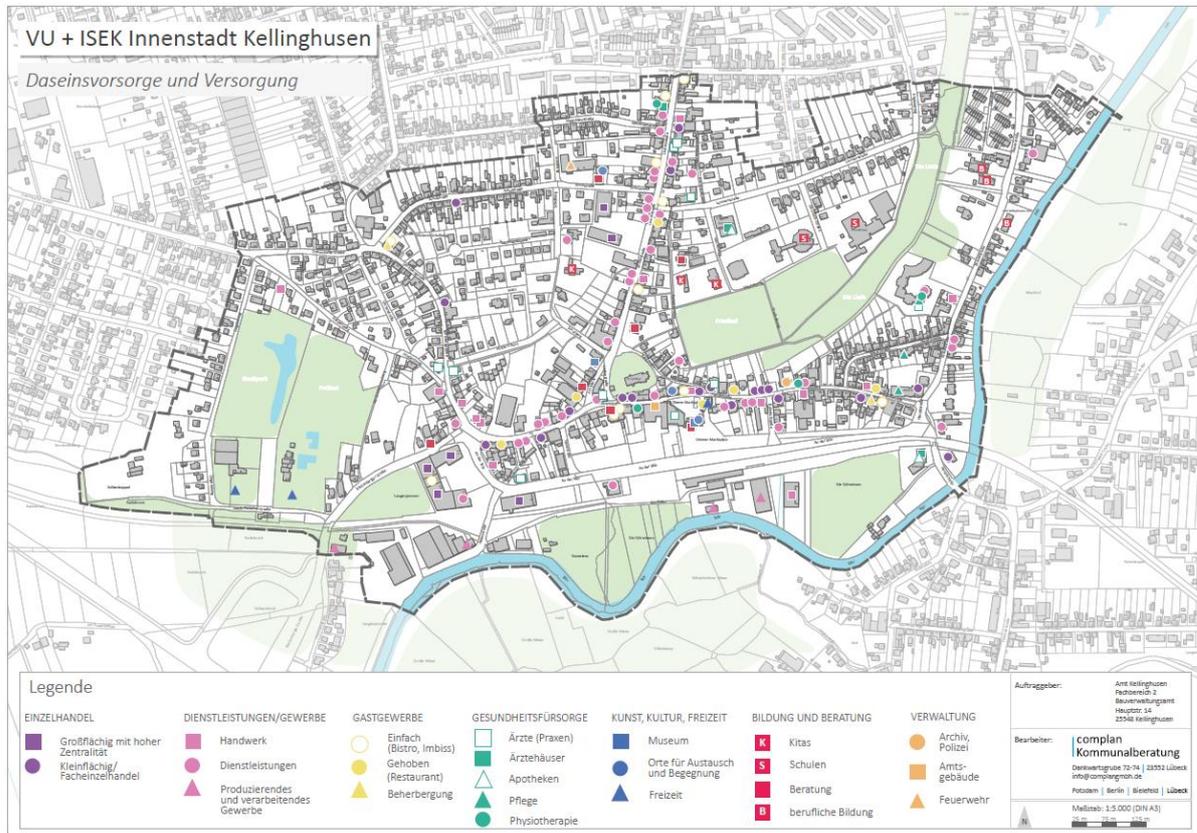


Abb. 162: Plan zur Verzeichnung der Einrichtungen der Daseinsfürsorge. Plan in Größe A3 in den Anlagen zum Bericht

Einrichtungen für Kunst und Kultur

Das Bürgerhaus am Oberen Markt vereint gleich fünf städtische Einrichtungen:

- ≡ Museum mit Fokus auf die Fayencen und übrigen keramischen Traditionen der Stadt (251m² Ausstellung und Depot, 52m² Büro – aber: Depot größtenteils außer Haus)
- ≡ Stadtbücherei (im UG, 240m²) – an sechs Tagen in der Woche geöffnet. Hier fehlen Büros und Aufenthaltsbereiche
- ≡ Büro des Stadtmarketings (21m²) ohne Publikumsverkehr – „Stabsstelle, die im Rathaus sinnvoller untergebracht wäre“
- ≡ Stadtinformation in der Ausstellungsfläche des Museums eingerichtet, was für Synergien sorgt



Abb. 163: Stadtmuseum im Bürgerhaus



Abb. 164: Lesecke für Kinder in der Stadtbücherei



Abb. 165: Ergebnisse eines Schülerprojekts des KCK an der Fassade des Kulturhofs zur Straße An der Stör hin

- ≡ Bürgersaal (182m²), der grundsätzlich allen öffentlichen wie privaten Veranstaltungen zur Verfügung steht²⁷

Der Bürgersaal ist für gemeinnützige Akteure kostenfrei nutzbar, für nicht-gemeinnützige Vereine für 30 € und für gewerbliche Nutzer:innen für 170 € pro Veranstaltungstag nutzbar. Die Nutzung des Saales ist derzeit stärker nachgefragt als möglich ist. Zur Ermittlung von Flächen- und Anpassungs- bzw. Erweiterungsbedarfen für eine Nachnutzung des Bürgerhauses als *Haus der Begegnungen* beschloss die Ratsversammlung Kellinghusen am 24.09.2019 die Erstellung einer Machbarkeitsstudie (s.u.). Die Studie liegt seit dem September 2021 vor und sieht eine Modernisierung des Bestandsgebäudes und eine Erweiterung desselben auf den Unteren Markt vor (vgl. S. 40).

Mit dem *Keramik Centrum Kellinghusen (KCK)* bzw. seinem Kulturhof an der Ecke Steinstr. / An der Stör befindet sich eine Einrichtung im Gebiet, die sich der Pflege bzw. einer Wiederbelebung der keramischen Traditionen der Störstadt widmet. Sie ist an der Schnittstelle zwischen der Vermittlung künstlerisch-kreativer Techniken und der Bewahrung historischer Traditionen verortet und wird im Wesentlichen von ehrenamtlichen Strukturen getragen. Der Kulturhof soll Keramiker:innen ohne eigene Werkstatt Möglichkeiten zur Arbeit bieten. Das KCK ist zudem Trägerin des alljährlich im August stattfindenden, überregional ausstrahlenden Töpfermarkts.

Zusammenfassung soziale und kulturelle Einrichtungen

Mit dem Mehrgenerationenhaus *Die Bude* in der Schulstraße und dem Bürgerhaus am Oberen Markt finden sich zwei städtische Einrichtungen im Gebiet, die eine Vielzahl unterschiedlicher Funktionen aufnehmen und dabei eine beträchtliche Auslastung erreichen. Die Multifunktionalität beider Häuser und die hohe Nachfrage nach ihren Angeboten stellen ihre wesentliche Stärke dar und machen diese zu alltäglichen Orten für Austausch und Begegnung. Hinzu kommt, dass sich beide Häuser in kommunaler Hand befinden und ihre Entwicklung somit direkt von der Kommune gesteuert werden kann.

Defizite im Bereich sozialer und kultureller Infrastruktur bestehen vorwiegend im Bereich der Gebäudesubstanz, genauer: bei den für Funktionen verfügbaren Flächen und ihrer Ausstattung. So zeigt der bauliche Zustand des Mehrgenerationenhauses *die Bude* in der Schulstraße schwerwiegende Defizite. Zudem ist das Haus so stark und vielfältig ausgelastet, dass Nutzungen (Familienberatung, Jugendclub, Probenräume etc.) mitunter in Konflikt zueinander geraten. Zum Fortbestand der Funktion des Mehrgenerationenhauses ist damit eine Modernisierung des Hauses in der Schulstraße oder der Umzug in ein anderes Gebäude unabdingbar.



Abb. 166: Statements und Wünsche zum Themenfeld *soziale Infrastruktur – Angebote für junge Menschen* aus der Auftaktveranstaltung am 20.03.2019

²⁷ Alle Infos und Einschätzungen: Museumskonzept Kellinghusen, *complizen Planungsbüro Berlin*, 2016

Unter funktionalen Defiziten leiden auch die beiden Hauptnutzungen des Bürgerhauses am Oberen Markt: Sowohl für das Stadtmuseum im OG als auch die Bücherei im UG stehen keine Räume für eine Erweiterung und Weiterentwicklung zur Verfügung – die Nutzer:innen- bzw. Besucher:innenzahlen beider Einrichtungen stagnieren. Für die Bücherei wird von einem zusätzlichen Flächenbedarf von etwa 400 m² ausgegangen. Darüber hinaus wird zusätzlicher Bedarf für kleinere Räume als den Bürgersaal gesehen, die von Externen unbürokratisch und flexibel für Kurse, Treffen und Veranstaltungen angemietet werden können.²⁸

Das historische Rathaus am Südennde der Lindenstraße und das Bürgerhaus am Oberen Markt stellen wesentliche Potenziale für die weitere Stadtentwicklung Kellinghusens dar: mit ihnen verfügt die Stadt über zwei Gebäude in zentraler Lage, das sich zum einen in einem recht guten baulichen Zustand befinden und zum anderen neuen Nutzungen zugeführt werden können. Für das aufgrund seines Modernisierungsstands ohnehin akut von Schließung gefährdete Mehrgenerationenhaus *die Bude* ist vorgesehen, das Gebäude abzureißen und die gewonnene Fläche für Stellplätze der benachbarten Feuerwache zu verwenden.

Im September 2019 bestätigte die Ratsversammlung der Stadt Kellinghusen eine Vorlage der Stadt, die einerseits ein Bekenntnis zum Umbau des Bürgerhauses zum zentralen *Haus der Begegnungen* darstellt und hierfür andererseits die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie vorsieht. Vorgesehen sind folgende Nutzungen

- ≡ Erweiterung der Bücherei (Bestandsnutzung)
- ≡ Bürgersaal (Bestandsnutzung)
- ≡ Mehrgenerationenhaus (MGH – neue Nutzung)
- ≡ Familienzentrum (neue Nutzung)
- ≡ Jugend- und Kulturhaus *die Bude* (neue Nutzung)

Leerstände

In den zurückliegenden zehn Jahren nahm die Zahl gewerblicher Leerstände in der Kellinghusener Innenstadt kontinuierlich zu. Entlang der Hauptstraße und der südlichen Lehmbergstraße hat er ein Ausmaß erreicht, das die Attraktivität der einst gefragten Geschäftslagen deutlich mindert und für die verbliebenen Geschäfte zur Bedrohung wird.

Die Zunahme der Leerstände ist auf eine Reihe von Gründen zurückzuführen. Zum einen ist überregional und allgemein ein „Aussterben“ inhaber:innengeführter Geschäfte zu beobachten, das u.a. mit dem



Abb. 167: Bürgersaal im Bürgerhaus



Abb. 168: Das historische Rathaus als Ort der Möglichkeiten



Abb. 169: verfestigter Leerstand, Hauptstr. 52

²⁸ Vgl. Stadtanalyse 2018, S.37

wachsenden Onlinehandel in Verbindung steht. Umsätze im klassischen Einzelhandel gehen teils so stark zurück, dass das Gewerbe kaum noch lukrativ ist – womit es für Geschäftsinhaber:innen zugleich immer schwieriger wird, geeignete Nachfolger:innen zu finden. Zum anderen sind in den vergangenen Jahren einige Ankermieter:innen wie z.B. *Rossmann* am Oberen Markt verlorengegangen, deren Betrieb den umliegenden Läden und Geschäften zusätzliche Laufkundschaft bescherte. Zudem ist auch in Kellinghusen ein deutlicher Anstieg der Gewerbemieten zu beobachten, obwohl sich der Ausstattungsstandard der Gewerbeflächen nicht wesentlich verbessert – bei vielen von ihnen sind die Elektro- und Sanitärinstallationen nicht mehr auf der Höhe der Zeit, bei einigen sind gravierende Baumängel festzustellen.

Als Hemmnis für eine Neuvermietung von Ladenlokalen in der Innenstadt wirkt zum einen, dass für Einzelhandel heutzutage deutlich größere Flächen nachgefragt werden als im Bestand angeboten werden können, zum anderen, dass die Investitions- bzw. Modernisierungsbereitschaft der privaten Eigentümer:innen nur sehr begrenzt ist, wenn für diese unklar ist, ob sie auch Gewerbemieter:innen finden um ihre Investitionen zu refinanzieren.

In der sogenannten *Stadtmitte* im Südosten des Untersuchungsgebiets (südliche Brauerstraße, Neue Straße und östliche Hauptstraße) führten zudem Hochwasser der letzten Jahre zu teils erheblichen Substanzschwächen bzw. erhöhten Sanierungsbedarfen und damit zur Aufgabe von Betrieben.

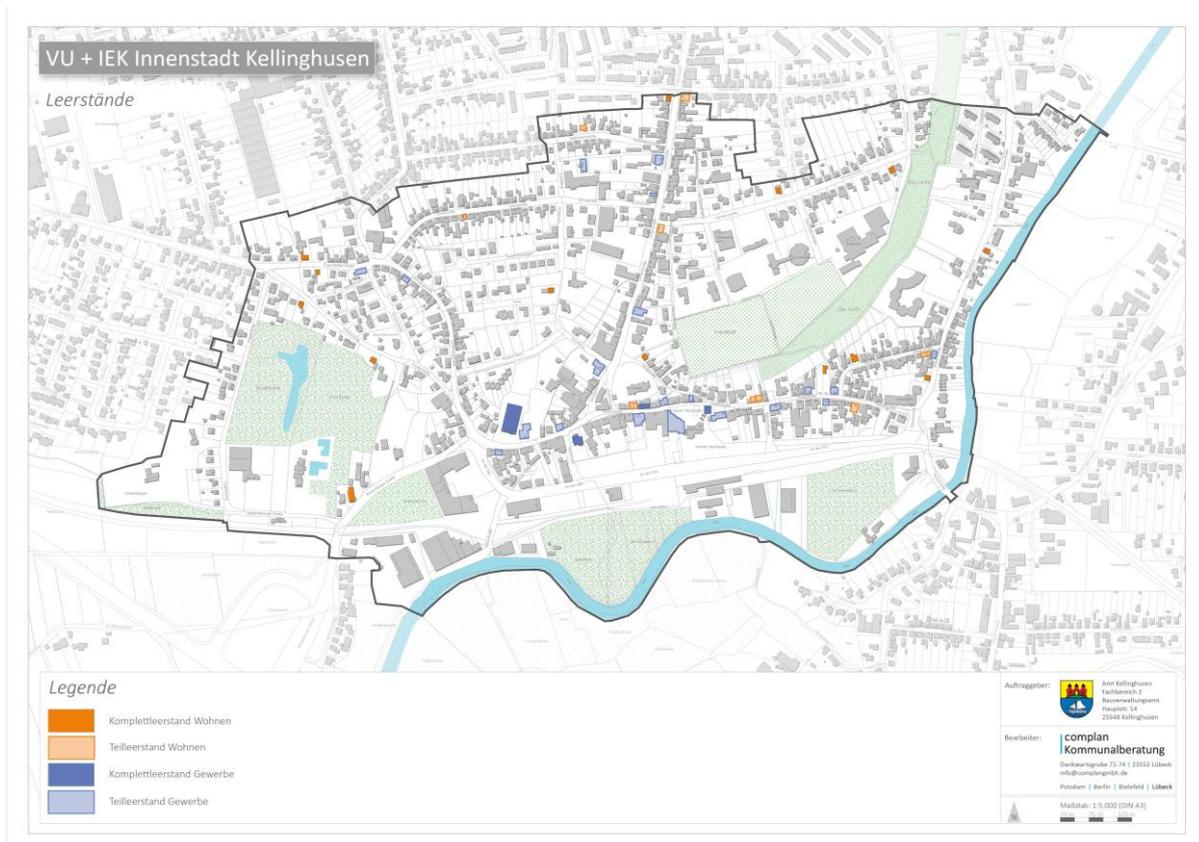


Abb. 170: Leerstände im Untersuchungsbereich der VU, Stand November 2019. Plan in Größe A3 in den Anlagen zum Bericht

Größtes Risiko für die Innenstadt von Kellinghusen ist, dass der bestehende Leerstand sich weiter verfestigt und um sich greift: Die früheren Geschäftslagen würden weitere Funktionsverluste erleiden, die wiederum eine Refinanzierung von Modernisierungen erschweren und so auch weitere Substanzschwächen nach sich ziehen. Potenziale bietet der in Aussicht stehende Wiederanschluss Kellinghusens an das Schienennetz der DB: Einzelhandel, Dienstleistung und Gewerbe können einerseits von der besseren Erreichbarkeit der Störstadt profitieren, andererseits können mit einem neuen Bahnhof auch neue Verbindungen in die historischen Geschäftslagen hergestellt werden.



Abb. 171: Aufgegebene Bäckerei Brauerstraße / Neue Straße (derzeit erfolgt Umbau zu Wohnraum)



Abb. 172: verfestigter Leerstand in der Hauptstraße 38

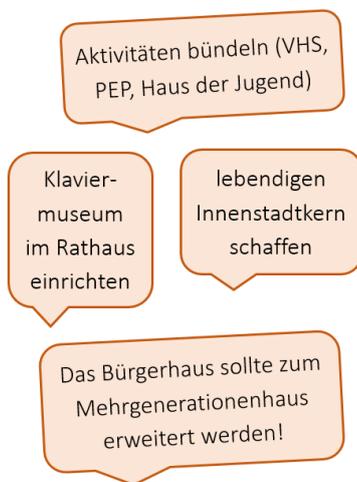


Abb. 173: Statements und Wünsche aus der Auftaktveranstaltung am 20.03.2019 mit Bezug zu kommunalen Liegenschaften

Schlüsselgebäude – Fokus Gebäudenutzung

Folgende Objekte können aufgrund ihrer derzeitigen Funktion bzw. aufgrund von Nachnutzungspotenzialen als Schlüsselgebäude für die kommende Entwicklung definiert werden:

- ≡ historisches Rathaus: zeigt durch seinen Leerstand Handlungsbedarf. Potenziale zur Nachnutzung als städtisches Museum *Ton in Ton* (Kellinghusener Musikkultur) wurden bereits in Machbarkeitsstudien geprüft und die Umnutzung wird mit Mitteln der *Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes* (GAK) gefördert
- ≡ Bürgerhaus mit Museum am Oberen Markt: hier sind Spielräume für Veränderungen sehr begrenzt und der Zugriff auf Räume für die Stadtgesellschaft ist begrenzt. Eine Machbarkeitsstudie zur Nachnutzung und Erweiterung des Gebäudes zum Haus der Begegnungen wurde zwischenzeitlich erarbeitet (vgl. S. 40)
- ≡ Mehrgenerationenhaus *Die Bude* (Schulstr. 4): der erhebliche Auslastungsgrad und der schlechte bauliche Zustand machen eine Erweiterung oder einen Umzug notwendig
- ≡ Gewerbebau Hauptstraße 16: prägt seine nähere Umgebung mit seinem Leerstand erheblich, trägt maßgeblich zum bisweilen verlassenem Charakter des Oberen Markts bei. Das Gebäude wurde im Jahr 2021 durch Grunderwerb für die Aufnahme von Funktionen des benachbarten Bürgerhauses verfügbar gemacht
- ≡ Hauptstraße 24: städtebaulich herausgehobener Solitär, der den Oberen Markt auf der Ostseite begrenzt und durch die Wiederaufnahme seiner Nutzung als griechisches Restaurant Impulse für seine nähere Umgebung erwarten lässt.
- ≡ Speichergebäude Am Markt: der als Wohnhaus und keramische Werkstatt genutzte Solitär zeigt touristisches und gewerbliches Potenzial

SWOT-Analyse zur Gebäudenutzung	
Stärken	Schwächen
Wohnen, Wohnumfeld und Wohnbaupotenziale	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Ruhige Wohngebiete ≡ Nachfrage nach Wohnraum steigt 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Kaum Wohnraumangebote ≡ Spielplätze und Treffpunkte fehlen – Defizite im Wohnumfeld
Einzelhandel und Gewerbe / Leerstand	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Gute innenstadtnahe Nahversorgung – hohe Zentralität des EZH ≡ Aktuelles Einzelhandelskonzept liegt vor ≡ Traditionsbetriebe, Fachhandel ≡ Traditioneller Handwerksstandort, einige Betriebe verblieben 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Kaufkraft fährt auf B206 am Ort vorbei ≡ Hohe Anzahl gewerblicher Leerstände (insb. Ladenlokale im Zentrum)
Gastronomie	
	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Mangel an hochwertiger Gastronomie ≡ Wenig Übernachtungsmöglichkeiten
Soziale und kulturelle Infrastruktur	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Nachnutzung Bürgerhaus und historisches Rathaus vorgedacht und gefördert ≡ Freizeitangebote im MGH <i>Die Bude</i> ≡ Freibad in gutem Zustand 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Überauslastung und baulicher Zustand des MGH ≡ Funktionen im Bürgerhaus ohne Möglichkeiten zur Erweiterung
Potenziale	Risiken
Wohnen, Wohnumfeld und Wohnbaupotenziale	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Schaffung neuer Baurechte, Umnutzungen und Umbau ≡ Umnutzung von Gewerbe zu Wohnraum ≡ Neuer Zuzug durch Bahnanschluss 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Neue ÜSG im Süden und Osten untersagen bauliche Entwicklung ≡ Überalterung der Bevölkerung
Einzelhandel und Gewerbe / Leerstand	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Erfahrungen mit Zwischennutzungen ≡ Impulse durch Bahnhof ≡ Handwerkstradition als Alleinstellungsmerkmal ≡ Anknüpfen an Keramiktradition möglich 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Hochwassergefahr mindert Investitionsbereitschaft ≡ Verfestigung der Leerstände (trading-down) ≡ Zunahme Onlinehandel
Gastronomie	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Interesse an deutscher Küche wiederholt geäußert 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Regional geringes Interesse an Gastronomie
Soziale und kulturelle Infrastruktur	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ historisches Rathaus als Flächenreserve während des Umbaus des Bürgerhauses ≡ Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch weitere Zentralisierung 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Substanzschwächen der <i>Bude</i> machen plötzliche Schließung erforderlich

4.4 Öffentlicher Raum



Abb. 174: Bergstraße mit St. Cyriacus

Wie in Kapitel 4.1 zur Stadtstruktur festgestellt, verfügt die Stadt Kellinghusen über historische Stadträume mit kleinstädtischem Charme, die von Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg und in seiner Folge weitestgehend verschont blieben. Mit dem baulichen Bestand mehrerer Jahrhunderte blieb damit zugleich auch die charakteristische Topografie der Stadt in drei Ebenen über die Entwicklung der vergangenen Jahrhunderte hinweg erlebbar.

Plätze und Freiräume



Abb. 175: Blick auf den Oberen Markt

Die Innenstadt Kellinghusens wird maßgeblich von ihren Platzstrukturen und den von ihnen ausgehenden, charakteristischen und teils mehrfach gekrümmten Ausfallstraßen geprägt. Wie bereits in Kapitel 4.1 dargestellt, nehmen der Obere Markt und Am Markt (Südende der Lindenstraße) als wichtigste Plätze der Stadt Schlüsselpositionen ein, die durch die westliche Hauptstraße als Fußgängerzone verbunden sind. Zum platzartigen Charakter der Aufweitung am Südende der Lindenstraße / Am Markt trägt auch der offene, landschaftliche Charakter des St.-Cyriacus-Kirchhofs auf dem östlich benachbarten Hügel bzw. Ausläufer der Lieth und die diesen Stadtraum begrenzende Bebauung der Bergstraße bei.



Abb. 176: Platzartige Aufweitungen Am Markt am Westende der Hauptstraße

Weitere städtebauliche Schlüsselbereiche stellen die Kreuzungen Lehmbergstraße / An der Stör und Haupt- / Brauerstraße dar: die Straßenräume der aus Norden einfallenden Lehmberg- und der aus Südosten einfallenden Hauptstraße sind im jeweiligen Kreuzungsbereich aufgeweitet und baulich so gefasst, dass jeweils die Situation eines Stadteinganges entsteht. Eine vergleichbare Situation besteht an der Kreuzung Lehmberg- / Schul- / Hermann- / Gartenstr.: Von der hier nach Süden gekrümmten Lehmbergstraße zweigen Anliegerstraße ab, Häuser wie das Eckhaus Lehmbergstraße 60 erhalten so eine städtebaulich herausgehobene Stellung.



Abb. 177: Das Rondell hinter dem historischen Rathaus

Eine Art Platzsituation besteht auch hinter dem historischen Rathaus: hier, am Fuße des Schulbergs finden sich weitestgehend verwilderte Reste einer parkartigen Gestaltung aus der Entstehungszeit des Rathauses in der Disposition eines kleinen Amphitheaters mit drei Ebenen und einem Rondell, die von üppigen Rhododendronbüschen überwuchert werden. Beschädigte Müllbehälter und Sitzgelegenheiten unterstreichen den verwahrlosten bzw. ungepflegten Eindruck des Ortes.

Eine Sonderstellung kommt dem im Zuge der Stadtsanierung der 1980er Jahre entstandenen Unteren Markt zu: der lang gestreckte Stadtraum ist dreigeteilt und wird in erster Linie als Stellfläche für Kraftfahrzeuge genutzt; die Nutzung als Wochenmarkt erfolgt nur zeitweise und bleibt auf den Teilbereich südlich des Bürgerhauses bzw. der Bücherei beschränkt. Nicht zuletzt aufgrund einer fehlenden baulichen Fassung bzw. Bebauungskante sowie frequenzbringender Nutzungen

wirkt der Untere Markt weniger als städtischer Raum bzw. Platz, sondern erscheint vielmehr als pragmatisch gefüllte Restfläche nachkriegsmoderner Verkehrsinfrastruktur.

Der Bereich wirkt hier insbesondere für Fußgänger:innen als unwirtliche stadträumliche Zäsur; für das Überqueren des Unteren Markts auf dem Weg zur Bushaltestelle auf der anderen Seite der Straße An der Stör werden keine Hilfen bereitgestellt, der Stadtraum wird vom fließenden und ruhenden Verkehr dominiert. Westlich des Bürgerhauses sind die Flächen weitestgehend mit einer Oberfläche aus Asphalt versiegelt und lassen gestalterische Absichten jenseits gepflanzter Hecken gänzlich vermissen, südlich des Bürgerhauses erhielt der Untere Markt dagegen eine anspruchsvollere Gestaltung mit Oberflächen aus rotem Klinker und den Raum fassende Hecken. Östlich davon trägt die parallel zur Straße An der Stör geführte Bahnhofspromenade erneut den Charakter eines pragmatisch mit Stellplätzen gefüllten Restraums, der kaum Gestaltungswillen erkennen lässt.

Sonderfälle von Freiräumen in der Stadt stellen zum einen der von historischen Speichergebäuden geprägte Stadthafen am Ende der Hafestraße dar und zum anderen die großzügigen privaten Parkplätze der Nahversorger im *Störzentrum* sowie an der Lindenstraße.

Wegeverbindungen

Zusätzlich zu den straßenbegleitenden Gehwegen führt eine Reihe von Pfaden und Stiegen durch das Gebiet. Sie führen u.a. von der östlichen Hauptstraße nach Nordosten zum Fuße der bzw. auf die Lieth, an und auf ihr entlang, vom Oberen Markt zur oberhalb von ihm liegenden Bergstraße und sie führen von der Lehbergstraße zur Laurinatskoppel, über den Schulberg sowie durch den Stadtpark und von dort weiter über den ehemaligen Bahndamm nach Westen in Richtung Itzehoe. Wegeverbindungen entlang der (kultur-)landschaftlich reizvollen Stör bzw. durch ihre Auwiesen fehlen – mit Ausnahme der Fußgängerbrücke von Am Tonhafen nach Vorbrügge – gänzlich.

Möglichkeiten zur Herstellung eines Rundwegs, der die naturräumliche Umgebung insbesondere der Stör erfahrbar macht, werden in der Stadtpolitik und -Öffentlichkeit inklusive möglicher Varianten seit Jahren diskutiert. Entsprechend wurde der Wunsch nach einem solchen Rundweg in allen Beteiligungsformaten prominent platziert.



Abb. 178: Der Untere Markt als Parkplatz



Abb. 179: Straße An der Stör, rechts im Bild die Bahnhofspromenade



Abb. 180: Wegeverbindung von der Hauptstraße zur Lieth



Abb. 181: Die Stör ist heute nur am Hafen und von Brücken aus erlebbar. Hier der Blick von der Brücke an der Hauptstraße

In den Beteiligungsformaten wurde zudem mehrfach auf Substanzschwächen bei den Fußwegen bzw. Treppenanlagen zwischen dem Oberen Markt und der Bergstraße sowie auf bestehende Defizite im Radverkehrsnetz und auf Schwächen in der Fußwegweisung hingewiesen. Sie betreffen das Nebeneinander verschiedener Systeme, Lücken in der Wegweisung sowie ein mangelndes Monitoring für Pflege und Unterhaltung und betreffen auch den Bereich der Radwegweisung, der in Schleswig-Holstein zwar einheitlich geregelt ist, aber noch kein Monitoring erfährt.²⁹ Das Verkehrskonzept Innenstadt empfiehlt, im Zusammenhang mit der Aufwertung von Fuß- und Radverkehrsverbindungen mittelfristig die Entwicklung und Umsetzung eines modernen und schlüssigen Leitsystems als Bestandteil des Stadtmarketings. Dieses solle sich auch stufenweise, also in Jahresthemen umsetzen und sollte folgende Komponenten aufweisen:

- ≡ Fußwegweisung für den Bereich Innenstadt und ggf. weitere wichtige Ziele und Wegeverbindungen
- ≡ Ergänzung der kreisweiten Radwegweisung durch städtische Verkehrsziele
- ≡ Eine optimierte StVO-Zielwegweisung im Straßennetz

Aufenthaltsqualität

Bereits mit dem Blick auf die städtebauliche Struktur (Kap. 4.1) und den Gebäudebestand (Kap. 4.2) im Untersuchungsgebiet konnten Aussagen zur Aufenthaltsqualität einiger Orte getroffen werden.

Der Obere Markt erhält durch seine städtebauliche Lage, die den Platzraum gestaltenden Hausfassaden und seine Gestaltung mit einer Platane, der Plastik *Tellerturm* und einer halbrunden, steinernen Sitzbank besondere Aufenthaltsqualität. Mit dem Bürger- und dem Amtshaus sind hier zudem zentrale Kultur- und Verwaltungseinrichtungen angesiedelt, die Takt und Frequenz in den Bereich bringen. Das von Gehwegen aus rotem Klinker gesäumte Pflaster aus Granit trägt zur hohen gestalterischen Qualität bei. Der signifikante Leerstand von Geschäfts- und Gastronomieeinheiten mindert die Aufenthaltsqualität im Bereich jedoch erheblich bzw. trägt zu einem zumindest zeitweilig verlassenem Eindruck des Stadtbereichs bei. Dem Oberen Markt sind zudem Flächenreserven zur Unterbringung zusätzlichen Stadtmobiliars für den Aufenthalt sowie von Spielgeräten für Kleinkinder zu attestieren. Eine erneute Freigabe der Fußgängerzone für den Autoverkehr bzw. die Herstellung einiger weniger Stellplätze auf dem Oberen Markt wird in der Stadtpolitik bereits seit längerem diskutiert und wurde im Zuge von Abstimmungen zwischen der Stadtpolitik und den Verfasser:innen der vorbereitenden Untersuchung sowie des Verkehrskonzepts zugunsten



Abb. 182: der Obere Markt von SO, im Hintergrund der Turm von St. Cyriacus



Abb. 183: das Bürgerhaus am Oberen Markt von NW gesehen

²⁹ Zur Bewertung der bestehenden Wegweisung siehe auch: urbanus GbR (2020): Verkehrskonzept Innenstadt Kellinghusen, S.56

eines insgesamt dreijährigen Modellversuchs für eine erneute Freigabe für den KFZ-Verkehr entschieden.

Der Bereich der südlichen Lindenstraße mit der Aufweitung Am Markt und dem St.-Cyriacus-Kirchhof verfügt ebenso über hohe Aufenthaltsqualität: die landschaftlich reizvolle Gestaltung des Umfelds der Kirche auf der Anhöhe schafft in Verbindung mit dem strengen, charakteristischen Hochspeicher Am Markt und der pittoresken Bebauung der Bergstraße einen einladend-idyllischen Raumeindruck. Möglichkeiten zum Aufenthalt bieten hier jedoch nur Bänke auf dem Grundstück des Kirchhofs, im öffentlichen Raum fehlen sie. Die Aufenthaltsqualität im Bereich ist zudem durch Abrollgeräusche des Autoverkehrs auf dem historischen Pflaster beeinträchtigt.

Besondere stadträumliche bzw. Aufenthaltsqualität ist auch dem Bereich des früheren Stadthafens an der Hafenstraße zu bescheinigen: mit seinen historischen, identitätsstiftenden Speicheranlagen und seiner Ruhe lädt der Ort am Wasser trotz seines technischen Charakters zum Aufenthalt ein, hierfür steht ein Tisch mit vier Bänken zur Verfügung. Defizite bestehen hier durch schlechten Zustand der Oberflächen, den Leerstand des Schrottplatzes, auf dem zudem Altlasten zu vermuten sind und die schlechte stadträumliche Anbindung des Bereichs.



Abb. 184: Kirchhof von St.-Cyriacus



Abb. 185: Am Stadthafen



Abb. 186: Statements und Wünsche zum Thema Aufenthaltsqualität aus der Auftaktveranstaltung am 20.03.2019 (Auswahl)

Als Treffpunkt und Aufenthaltsort für Jugendliche hat sich auch der im Jahr 2000 eingerichtete Skatepark südlich der Straße An der Stör und östlich des Logistikzentrums der Deutschen Post etabliert: er funktioniert grundsätzlich, wird von den Jugendlichen gut angenommen und zeigt Potenzial für eine Erweiterung und Verdichtung – möglichst im Dialog mit den Nutzer:innen.

Weiterhin verfügen die Grün- und Freiräume der Lieth und im Stadtpark über hohe Aufenthaltsqualität und besondere Freiraumqualitäten (vgl. auch Kap. 4.1).



Abb. 187: Skatepark An der Stör



Abb. 188: Parkplätze am Unterem Markt

Gravierende Mängel in Bezug auf die Aufenthaltsqualität sind vor allem dem Unterem Markt bzw. den Flächen parallel zur Straße An der Stör zu attestieren. Der in Ost-West-Richtung lang gezogene Stadtraum zwischen der Landesstraße und der rückwärtigen Bebauung auf der Südseite der Hauptstraße entstand mit dem Bau der innerörtlichen Umgehungsstraße An der Stör als Stellfläche für KFZ aber auch als Platz für Märkte und Veranstaltungen (s.o., Platzstrukturen). Der Bereich ist von einem hohen Versiegelungsgrad und einem Mangel an Möglichkeiten zum Aufenthalt gekennzeichnet.

Zudem bestehen im gesamten Gebiet in unterschiedlicher Intensität Mängel bei der Aufenthaltsqualität, die durch eine Vielzahl unterschiedlicher Materialien und Oberflächen sowie unklare Wegeführungen hervorgerufen werden.

Auch dem Rondell bzw. der Freifläche hinter dem historischen Rathaus sind schwere funktionelle und gestalterische Mängel zu attestieren: der Bereich wirkt ungepflegt, verwildert und damit wenig einladend, zudem fehlt es an Spielangeboten und Sitzmöglichkeiten (vgl. Abb. 177, S. 96).

Eine Gefahr für die Aufenthaltsqualität am Oberen Markt ist der Umstand, dass das bestehende Durchfahrverbot der Hauptstraße derzeit kaum kontrolliert bzw. durchgesetzt wird, womit sich der Obere Markt als inoffizieller Parkplatz etabliert.

Ein großes allgemeines Defizit besteht darin, dass insbesondere jungen Menschen bis auf den Skatepark südlich der Straße An der Stör keine attraktiven Treffpunkte im öffentlichen Raum angeboten werden. Während der Skatepark bei älteren Jugendlichen als Treffpunkt etabliert ist, fehlen geschützte Orte für Kinder und junge Jugendliche im öffentlichen Raum des Untersuchungsgebiets ganz.

mehr Gastronomie auf dem Marktplatz belebt Leerstand, Baulücken lassen die Innenstadt tot aussehen

Der Schandfleck (Abrisshaus) in der Hauptstraße muss unbedingt weg!

vermüllte Wege, schlechter Straßenzustand, viele Leerstände, wenig öffentliche Mülleimer im Wohngebiet

Treffpunkt für jung und alt, kindergerechte Angebote, Park schöner gestalten, Entsorgungsmöglichkeiten (für Hundetüten)

Abb. 189: Statements und Wünsche zum Thema Aufenthaltsqualität aus der Befragung der Eigentümer:innen (Auswahl)

Die Aufenthalts- und Gestaltqualität des öffentlichen Raums wird zudem an einigen Stellen durch verwahrloste bzw. vermüllte Liegenschaften wie beim Grundstück Hauptstraße 39/41 oder dem abgebrannten Haus am Schulberg erheblich beeinträchtigt; die genannte Liegenschaft bzw. das genannte Objekt stellen damit gravierende städtebauliche Missstände dar, deren Beseitigung im Rahmen der Beteiligungsformate vermehrt eingefordert wurde.

Größtes Risiko für den öffentlichen Raum ist, dass sich die *trading-down-Tendenzen* im Bereich von Gastronomie und Einzelhandel weiter fortsetzen und es so zu einer Dualität zwischen den (auch überörtlich) stark nachgefragten und frequentierten Nahversorgungsstandorten (v.a. *Störzentrum*) und einem zunehmend verlassenen Altstadt kern kommt. Eine in der östlichen Hauptstraße bereits zu beobachtende Umwandlung schwer vermietbarer Laden- und Gewerbeeinheiten zu Wohnraum könnte jedoch neue Belebung bringen.

Barrieren und Hindernisse

Barrieren und Hindernisse finden sich im Untersuchungsgebiet in zweierlei Hinsicht. Zum einen mit stadträumlichen Barrieren bzw. Brüchen und Hindernissen in Wegeverbindungen, wie sie einem beispielsweise im Bereich des früheren Bahndamms bzw. den südlich an diesen grenzenden Privatgrundstücken zwischen dem Unteren Markt und der Stör begegnen. Zum anderen bestehen Barrieren und Gefahrenstellen durch unebene Oberflächen auf Gehwegen (Belagswechsel, Fugen, Risse und Absenkungen) sowie durch Kanten und Höhenversprünge bei Überwegen, die vor allem für mobilitätseingeschränkte Menschen große Herausforderungen darstellen und eine alleinige Nutzung verunmöglichen können. Weitere Herausforderungen stellen sich insbesondere den Nutzer:innen von Rollstühlen, Kinderwagen oder Rollatoren, wenn auf ohnehin engen Gehwegen Einbauten, Verengungen und abrupte Verschwenkungen auftreten. Auch wenn Radwege durch Treppenanlagen unterbrochen oder in Kopfsteinpflaster ausgeführt sind, ist ihre Funktion durch Barrieren eingeschränkt. Auch Umlaufsperrern an Geh- und Radwegen sind als Barrieren zu bewerten, da sie nicht nur für Radfahrende, sondern auch für Menschen mit Kinderwägen, Rollatoren oder Rollstühlen vermeidbare Hindernisse darstellen.

Besondere Konfliktlagen bestehen im Spannungsfeld zwischen Denkmalschutz und Barrierefreiheit: Das denkmalgeschützte, in hohem Maße die Identität der Stadt mitbestimmende historische Lesepflaster in der Bergstraße schreckt Radfahrende ab und ließe sich – nicht zuletzt auch mit Blick auf das hier bestehende, deutliche Gefälle – auch bei einer Neuverlegung nicht barrierearm herstellen.



Abb. 190: Verwahrloste Brache, Hauptstr. 39-41



Abb. 191: Leerstand in der Hauptstraße

Instandhaltungsdefizite zeigen auch die Treppen der beiden fußläufigen Aufgänge zwischen dem Oberen Markt und der Bergstraße erhebliche Substanzschwächen. Zudem führen Nässe und Frost auf gepflasterten Flächen zu Glätte.

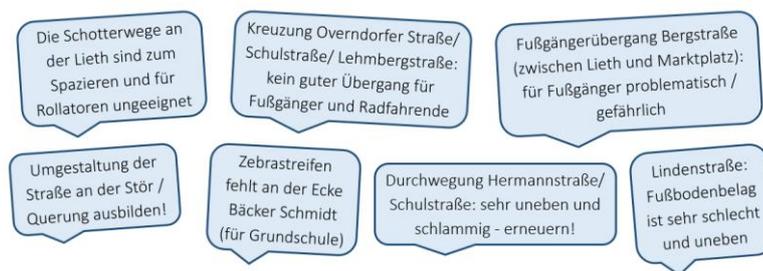


Abb. 192: Statements und Wünsche zum Thema Barrieren und Barrierefreiheit aus der Auftaktveranstaltung am 20.03.2019 (Auswahl)



Abb. 193 Klinker-Mosaikpflaster im Durchgang vom Unteren Markt zur Hauptstraße

Zudem ist im gesamten Untersuchungsgebiet ein Mangel an Einrichtungen für sinnes- und mobilitätseingeschränkte Menschen festzustellen. An Überquerungsstellen an Haltestellen und auf den wichtigsten fußläufigen Wegeverbindungen (Lindenstraße, Hauptstraße) fehlen taktile Leitsysteme. Ein solches wurde mit dem Bau des neuen Amtsgebäudes zwar von diesem ausgehend über den Unteren Markt angelegt, bleibt dort aber ohne Ziel und Fortführung und entspricht auch nicht heutigen Anforderungen.³⁰



Abb. 194: Treppenaufgang an der Lieth

Positiv hervorzuheben sind die in rotem Klinker ausgeführten Gehwege: bei gutem Pflegezustand verfügen sie über dauerhaft glatte Oberflächen mit guten Rolleigenschaften und einer identitätsstiftenden Optik. Allerdings wird ihnen eine Neigung zur Bildung besonderer Glätte bei Kälte und Feuchte attestiert. Auch den Wegen und Treppenaufgängen an und auf der Lieth ist grundsätzlich ein recht guter Pflege- und Instandhaltungsstand zu attestieren. Die Auf- und Abgänge an der Lieth wurden als hölzerne Treppen, die mit Granitpflaster ausgefacht sind, barrierearm mit Geländern ausgeführt. Die stadträumliche Barrierewirkung der Lieth wird so teils kompensiert – statt einer Trennung wird die Lieth zum grünen Verbindungsraum. Der Pflegezustand der Wege an der Lieth wurde jedoch sowohl in der Befragung der Eigentümer:innen als auch in der Auftaktveranstaltung mehrfach bemängelt. Insgesamt ist für das Themenfeld Barrierefreiheit festzuhalten, dass eher kleinteilige, ortsspezifische Hindernisse und Problemlagen bestehen, die sukzessive abzarbeiten sind – die Innenstadt aber im Allgemeinen auch für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen erreichbar und weitestgehend ohne Fremdhilfe nutzbar ist. Neben den allgemein eher kurzen Wegen trägt hierzu auch bei, dass für schwierige Stellen häufig alternative, barriereärmere Führungen bestehen. Im Zuge der kommenden Stadtsanierung gilt es, diese stärker sichtbar zu

³⁰ Vgl. urbanus GbR (2020): Verkehrskonzept Innenstadt Kellinghusen, S.51

machen und Aspekte von Barrierefreiheit fortlaufend bei der Maßnahmenplanung zu beachten.³¹

Schlüsselgebäude – Fokus öffentlicher Raum

Auch mit Blick auf den öffentlichen Raum kann eine Reihe von Gebäuden als Schlüsselgebäude für die kommende Entwicklung der Kellinghusener Innenstadt identifiziert werden:

- ≡ Bürgerhaus am Oberen Markt (Hauptstraße 18): Mit einer Front zum Oberen Markt (Eingang Bürgerhaus und Museum) und einer zum Unteren Markt (Eingang Bücherei) prägt das Gebäude beide Stadtplätze und ist als Frequenzbringer von entscheidender Bedeutung für den Stadtbereich
- ≡ Historisches Rathaus (Am Markt 9): Die beabsichtigte Nachnutzung des leerstehenden Gebäudes als Museum würde eine neue Ankerfunktion bedeuten, die Frequenz in den Bereich bringt

Die Leistungen für die Modernisierung und bauliche Anpassung des Gebäudes sind bereits vergeben, derzeit laufen die Trockenbauarbeiten (Stand Mai 2022).

³¹ Siehe auch: urbanus GbR (2020): Verkehrskonzept Innenstadt Kellinghusen, S.51

SWOT-Analyse zum öffentlichen Raum	
Stärken	Schwächen
Erscheinungsbild und Aufenthaltsqualität	
<ul style="list-style-type: none"> Historischer Stadtraum mit kleinstädtischem Charakter Als historischer Kern erkennbar: oberer Markt, Hauptstr., Bergstr. und Umfeld St.-Cyriacus 	<ul style="list-style-type: none"> Qualitätsverluste durch Leerstand, Brachen und Sanierungsstau Gestaltung des Unteren Markts, Leerstand am Oberen Markt und in der Hauptstraße
Treffpunkte, Spiel- und Sportplätze	
<ul style="list-style-type: none"> Skatepark gut angenommen Hafen mit Tisch, Bänken und Blick in die Landschaft 	<ul style="list-style-type: none"> Wenig Treffpunkte für junge Menschen im öffentlichen Raum Keine Spielplätze im Untersuchungsgebiet Schadhafte Oberflächen und schlechte Anbindung des Kanuanlegers am Hafen
Bezüge und Verbindungen zur Umgebung	
<ul style="list-style-type: none"> Einladende Wege auf und entlang der Lieth am Friedhof Blicke von der Lieth auf die Stadt und Störniederung Fußwegenetz mit klarer Hierarchie 	<ul style="list-style-type: none"> Stör ist im Untersuchungsgebiet kaum erlebbar
Barrieren und Hindernisse	
<ul style="list-style-type: none"> Gehwege in Klinker: hochwertig, lokal und barrierearm 	<ul style="list-style-type: none"> Großpflaster der Straßen wirkt teils als Barriere Zustand der Treppen zwischen dem Oberen Markt und der Bergstraße Mangelnder Überweg zur Haltestelle An der Stör
Wegweisung / Marketing	
<ul style="list-style-type: none"> keramische Traditionen mit Pflanzgefäßen des Verschönerungsvereins sichtbar 	<ul style="list-style-type: none"> Mangelnde Ausschilderung möglicher Ziele
Potenziale	Risiken
Erscheinungsbild und Aufenthaltsqualität	
<ul style="list-style-type: none"> Rondell hinter historischem Rathaus Flächenreserven auf dem Oberen Markt Verfügbare Flächen am Unteren Markt 	<ul style="list-style-type: none"> Zunahme von Modernisierungs- und Instandhaltungsstau auf öffentlichen Wegen
Treffpunkte, Spiel- und Sportplätze	
<ul style="list-style-type: none"> Erweiterungspotenziale im Skatepark Umnutzungspotenzial des Rondells hinter dem historischem Rathaus zum Treffpunkt 	
Bezüge und Verbindungen zur Umgebung	
<ul style="list-style-type: none"> Verbindung Maßnahmen Hochwasserschutz mit Rundweg auf/an Stör 	
Barrieren und Hindernisse	
<ul style="list-style-type: none"> 	<ul style="list-style-type: none">

4.5 Mobilität und Verkehr

Die Stadt Kellinghusen ließ für das Untersuchungsgebiet Innenstadt parallel zur Erarbeitung dieser vorbereitenden Untersuchungen auch ein Verkehrskonzept erstellen, das die Ausgangslage und Erfordernisse für alle Mobilitätsformen ermittelt und bewertet und konkrete Empfehlungen für die künftige Gestaltung von Mobilität und Verkehr im Untersuchungsraum mit den Komponenten fließender und ruhender MIV, Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Gestaltung der Verkehrsräume umfasst. Zentrale Zielstellung des Verkehrskonzepts ist, im Interesse einer zukunftsorientierten Stadt- und Verkehrsentwicklung die Dominanz des MIV zu brechen und mehr Aufenthaltsqualität und bessere Bedingungen für Fußgänger:innen und Radfahrende zu schaffen.

Verkehrskonzept Innenstadt parallel erstellt

Im Rahmen eines Nachtrags zum Verkehrskonzept Innenstadt ließ die Stadt Kellinghusen im Jahr 2021 Möglichkeiten zur Anordnung einer Einbahnstraßenregelung in der unteren bzw. östlichen Lehmbergstraße prüfen. Die Prüfung kommt zum Ergebnis, dass eine solche Lösung mit Fahrtrichtung nach Osten möglich ist, wenn der in Richtung Westen fließende Verkehr über die Steinstraße und die Straße An der Stör umgeleitet wird.

Im Jahr 2021 erteilte die Stadt Kellinghusen zudem einen Auftrag zur Erarbeitung eines Radverkehrskonzepts, zu dem im April 2022 erste Ergebnisse im Bauausschuss vorgestellt wurden. Die wesentlichen Inhalte wurden in Kap. 3.6, S. 43 zusammengefasst.

Die folgende Ermittlung und Bewertung mobilitätsbezogener Funktions- und Substanzschwächen im Untersuchungsgebiet erfolgt im Abgleich mit den Ergebnissen der Bestandsbewertung des Verkehrskonzepts, dass auf Grundlage eigener Erhebungen (Kordonenerhebung, manuelle Zählungen, Verkehrsbeobachtungen) erstellt wurde. Die Maßnahmen des Verkehrskonzepts werden zudem soweit sie über die Städtebauförderung zuwendungsfähig sind in das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept übernommen. Das Verkehrskonzept Innenstadt finden Sie als Anlage zu diesem Bericht.

Allgemeine Einschätzung zu Mobilität und Verkehr

Der Bereich Mobilität und Verkehr ist für die künftige Entwicklung der Stadt Kellinghusen von zentraler Bedeutung: Die Attraktivität der Innenstadt als Wohn- und Gewerbestandort ist maßgeblich von ihrer Erreichbarkeit auch mit dem ÖPNV und den Qualitäten ihres öffentlichen Raums abhängig. Damit erweist sich neben Fragen von Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und der Gestaltung des Wohnumfelds für die künftige Entwicklung auch bestimmend, ob die in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Schleswig-Holstein vorgesehene Reaktivierung

der Bahnstrecke Kellinghusen-Wrist in den kommenden Jahren tatsächlich umgesetzt und mit ihr eine Stärkung des sog. Umweltverbunds (zu Fuß, mit dem Rad und dem ÖPNV) erreicht wird.

Die Analyse der Verkehrsarten und die Ermittlung von Handlungserfordernissen erfolgt zunächst nach Sektoren bzw. Verkehrsarten getrennt, bevor Abhängigkeiten und Wechselwirkungen das Unterkapitel abschließend gemeinsam betrachtet werden.

Fuß- und Radverkehr

Der sog. Nahmobilität per Fuß- und Radverkehr kommt in Kellinghusen große Bedeutung und ein hohes Nutzungspotenzial zu, da sich nahezu alle Wege im Stadtgebiet zu Fuß und/oder mit dem Rad bewältigen lassen – Kellinghusen ist bereits heute *Stadt der kurzen Wege*. Dabei lässt sich – nicht zuletzt mit dem Blick auf die wachsende Zahl älterer Menschen in der Stadt und ihre Bedürfnisse – allgemein wachsender Bedarf für barrierefreie bzw. zumindest barrierearme fußläufige Verbindungen feststellen.

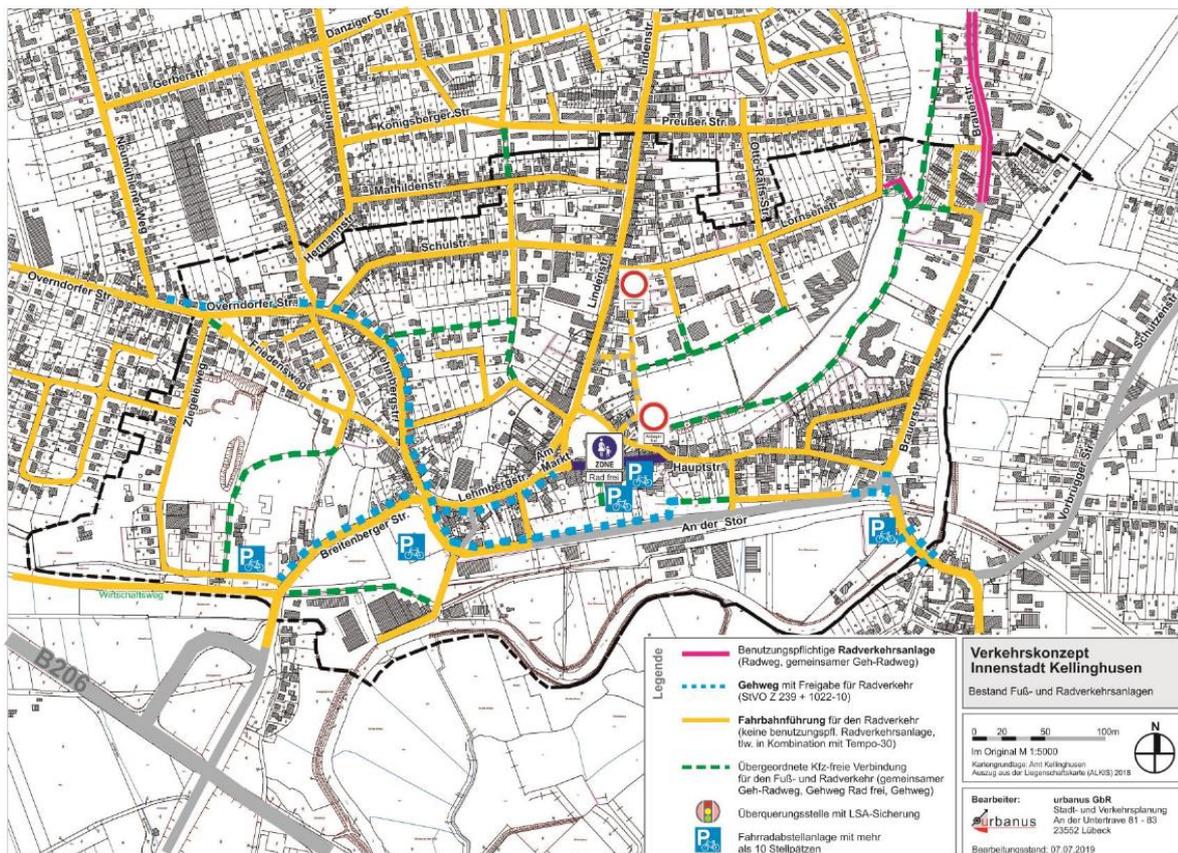


Abb. 195: Bestand der Fuß- und Radverkehrsanlagen im Untersuchungsgebiet. Urbanus GbR (2022): Verkehrskonzept Innenstadt Kellinghusen, S.50

Das Verkehrskonzept muss jedoch feststellen, dass das Verkehrsmittel Fahrrad bislang nur eine untergeordnete Rolle spielt. Neben der gerin-

gen Attraktivität der bestehenden Radverkehrsanlagen und allgemeinen Schwächen als Transportmittel wird hierfür auch das bestehende (Über-)Angebot an kostenlosen Parkplätzen im Gebiet als Ursache erachtet. Hinzukommen ein für den ländlichen Raum typischerweise recht hoher Motorisierungsgrad und die Abwesenheit von Restriktionen für den KFZ-Verkehr.³²

Festzuhalten ist, dass die Straßenräume im Gebiet in der Regel gemeinsame Geh- und Radwege aufweisen, deren Breiten deutlich unterhalb der heute geltenden Richtwerte liegen und an denen Konflikte durch zunehmendes Verkehrsaufkommen und höhere Geschwindigkeitsunterschiede zunehmen. Während die schmalen Geh- und Radwege den autogerechten Planungsidealen der 1960er und 70er Jahre entsprechend in der Regel zugunsten breiterer Fahrbahnen realisiert wurden, bestehen z.B. mit der oberen Lehmsbergstraße auch Straßen, deren Fahrbahn trotz schmaler Gehwege nur der heute geltenden Mindestbreite entspricht. Entsprechend begrenzt gestalten sich hier die Spielräume für eine Neuordnung des Straßenprofils.

Vor allem aus dem begrenzten Querschnitt herrührende Konflikte zwischen dem Fuß- und dem Radverkehr konnten in den vergangenen Jahren auch durch eine Aufhebung der Benutzungspflicht für heute nicht mehr regelkonform breite Radwege und gemeinsame Rad- und Fußwege nicht gelöst werden. Teils, da eine Nutzungsfreigabe anstelle der Pflicht trat, teils aus Gewohnheit und Unwissenheit oder weil die Benutzung der Fahrbahn gefährlich erscheint. Die Defizite umfassen bei Radwegen und gemeinsamen Geh- und Radwegen vor allem

- ≡ (zu) geringe Nutzungsbreiten, insbesondere in Kombination mit Einbauten (Müllbehälter, Erschließungen, Stadtmöblierung u.a.)
- ≡ unübersichtliche, kurvige und umwegige Führungen
- ≡ wechselnde und unebene Beläge und
- ≡ Aufenthaltsflächen mit geringer Aufenthaltsqualität

Wie bereits in Kapitel 4.4 zum öffentlichen Raum dargestellt, kommt dabei selbstständig, d.h. abseits des bestehenden Straßennetzes geführten Geh- und Radwegen besondere Bedeutung zu – einerseits, da diese das bestehende Erschließungsnetz ergänzen und verdichten, andererseits, da diese Verbindungen ohne Konflikte mit dem KFZ-Verkehr ermöglichen und so insbesondere für Kinder und Jugendliche, aber auch für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen attraktiv sind. Dabei ist die Nutzbarkeit der eigenständig geführten Verbindungen jedoch häufig durch unebene Oberflächen (Kopfsteinpflaster mit Sanierungsbedarfen), unübersichtliche Führungen und Grünbewuchs, mangelnde oder fehlende Beleuchtung, Höhenunterschiede, Steigungen und Gefälle sowie fehlende Wegweisung und Information eingeschränkt. Das Verkehrskonzept empfiehlt entsprechend die Abstellung

Problemstellungen durch enge Straßenprofile

Konflikte und Defizite im Geh- und Radwegenetz

Eigenständig geführte Geh- und Radwege

³² Vgl. urbanus GbR (2020): Verkehrskonzept Innenstadt Kellinghusen, S.42

Qualitätsverluste durch Vielfalt der Oberflächen

dieser Defizite und hebt die Bedeutung der Wegeverbindungen Schulberg, An der Lieth, die Verbindung westliche Hauptstraße – An der Stör, die Verbindung von der Hafen- zur Breitenberger Straße und die Verbindung Am Tonhafen – Störweg besonders hervor.³³

Die an vielen Stellen im Gebiet festzustellende Vielfalt an Oberflächen und Belägen mindert nicht nur die straßenräumliche Qualität und schränkt durch Kanten, Risse und Belagswechsel die Barrierefreiheit ein, sondern erschwert Fußgänger:innen und Radfahrenden zudem insbesondere im Bereich von Knotenpunkten die Orientierung. Im Verkehrskonzept wird empfohlen, der Gefahr eines vernachlässigten Gesamteindrucks ggf. mit einer Leitlinie zur Gestaltung des öffentlichen Raums zu begegnen.

Eine vertiefte Aufnahme und Bewertung der bestehenden Barrieren und Hindernisse erfolgte im Unterkapitel *Barrieren und Hindernisse* zu Kapitel 4.4 zum öffentlichen Raum (S. 101ff.).

Querungsstellen

Für die Qualität des Fuß- und Radverkehrs weist das Verkehrskonzept Innenstadt zudem auf die hohe Bedeutung von Querungsstellen hin und, dass ihre „Anordnung und Gestaltung [...] die Gesamtqualität des Fuß- und Radwegesystems [maßgeblich] beeinflusst“.³⁴ Als Beleg hierfür wird die statistisch höhere Unfallgefahr an Knotenpunkten angeführt. Für die Innenstadt von Kellinghusen wird Handlungsbedarf erkannt, obwohl die Situation durch eine umfangreiche Ausweisung von Tempo 30 und die allgemein recht geringe Verkehrsbelegung vergleichsweise entschärft sei. Vermerkt wird aber auch, dass es keinen vollsignalisierten Knotenpunkt im Gebiet gibt und dass kein Knoten im Gebiet fuß- und radverkehrsfreundlich gestaltet sei. Das Konzept empfiehlt die Einrichtung von per LSA oder mit baulichen Maßnahmen gesicherter Querungsstellen für folgende Standorte:

- ≡ L115 / An der Stör auf Höhe der Haltestelle Kellinghusen-Mitte
- ≡ L115 / Breitenberger Straße südlich der Jacob-Fleischer-Straße
- ≡ Brauerstraße auf Höhe der Straße Am Tonhafen
- ≡ Lehmbergstraße / Hinterm Born

Mit Blick auf die Baulastträgerschaft des Landes bei den Landesstraßen wird der Stadt Kellinghusen empfohlen, sich auch hier für Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV) einzusetzen – auch wenn die Landesstraßen außerhalb der verkehrsrechtlichen Zuständigkeit der Stadt liegen und ungeachtet einer eventuell anderweitig bestehenden Prioritätensetzung beim Land.³⁵

Fußgängerzone

Aufgrund ihrer besonderen Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr ist die Fußgängerzone in der westlichen Hauptstraße besonders her-

³³ Vgl. urbanus GbR (2020): Verkehrskonzept Innenstadt Kellinghusen, S.43 und 77f.

³⁴ Urbanus GbR (2020): Verkehrskonzept Innenstadt Kellinghusen, S. 49

³⁵ Vgl. urbanus GbR (2020): Verkehrskonzept Innenstadt Kellinghusen, S.49

vorzuheben. Die hier bestehenden Freiräume wurden im Zuge der Innenstadtsanierung der 1980er Jahre hochwertig neugestaltet und zeigen sich – zumindest an ihrer heutigen Nutzungsintensität gemessen als sehr großzügig dimensioniert. Mit Blick auf die hier im Zusammenhang mit den Gewerbeleerständen bestehenden Herausforderungen stellt sich hier jedoch die Frage nach einer angemessenen Dimensionierung und Nutzung der bestehenden Bewegungs- und Aufenthaltsflächen sowie nach der Möglichkeit und Verträglichkeit einer erneuten, eingeschränkten Öffnung des Bereichs für den KFZ-Verkehr.

Im Verkehrskonzept wird der Bedarf unterstrichen, die ausgeprägten Defizite im Fuß- und Radwegenetz sukzessive und soweit es die engen Gestaltungsspielräume zulassen abzubauen, um die Nahmobilität bei der Verkehrsmittelwahl zu stärken. Mit Blick auf besondere Handlungsbedarfe empfiehlt das Verkehrskonzept Verbesserungen für den Fußverkehr für

- ≡ die Lindenstraße im Bereich der Geschäftslagen,
- ≡ die Lehmbergstraße im gesamten Verlauf,
- ≡ die südliche Brauerstraße und
- ≡ die Hauptstraße zwischen Bahnhof- und Brauerstraße

durch Neuordnungen des Straßenprofils, weich separierende Gestaltungen oder Mischverkehrsflächen oder Neuordnungen durch Einbahnstraßenregelungen.³⁶

Mit Blick auf die besonderen Anforderungen des Radverkehrs ist darauf hinzuweisen, dass bestehende Nutzungskonflikte mit der Aufhebung der Benutzungspflicht von Gehwegen für den Radverkehr mangels der Herstellung von Alternativen nicht verringert wurden. Die häufig nicht transparent und nur unzureichend markierten Führungen stellen wie der Mangel einer systematischen Radverkehrsförderung in Kellinghusen schwerwiegende Funktionsschwächen dar. Ein gesamtstädtisches Konzept zur Förderung des Radverkehrs wurde jedoch zwischenzeitlich seitens der Stadt Kellinghusen beauftragt, erste Ergebnisse wurden im April 2022 im Bauausschuss präsentiert. Das Verkehrskonzept Innenstadt vermerkt jedoch bereits die wichtigsten Lösungsmöglichkeiten, die voraussichtlich zur Anwendung kommen sollen:

- ≡ Ertüchtigung von eigenständig geführten Wegeverbindungen
- ≡ Sicherung der Radführung in der Fahrbahn mit Schutzstreifen, und/oder Piktogrammspur (Brauerstraße, Breitenburger Straße und Overndorfer Straße)
- ≡ Schaffung einer Radverkehrsanlage im Straßenzug An der Stör
- ≡ Prüfung von Fahrradstraßen für Friedensweg, Hinterm Born und Schulberg

Empfehlungen für den Fußverkehr

Empfehlungen für den Radverkehr

³⁶ Vgl. urbanus GbR (2020): Verkehrskonzept Innenstadt Kellinghusen, S.51 und 76f.

Fahrradparken

Mängel bestehen zudem vielerorts beim Fahrradparken. Während im Gebiet einige gute, privat finanzierte Abstellmöglichkeiten wie z.B. am *Störzentrum* bestehen, besteht an wichtigen Zielen der Daseinsfürsorge und des Einzelhandels ein Mangel an guten, d.h. über die bis heute weit verbreiteten Vorderradklemmen hinausgehenden Abstellmöglichkeiten. Das Verkehrskonzept sieht zudem Bedarf für sog. Komfortangebote (überdacht und gesichert) und für ein regelmäßiges Monitoring der bestehenden Anlagen (Auslastung, Pflegezustand, Fahrradleichen), zudem empfiehlt es den Abbau nicht benötigter bzw. die Umsetzung falsch verorteter Anlagen. Bei der Planung von Abstellmöglichkeiten sollen die Bereiche Oberer Markt / Bürgerhaus, Hauptstraße / Bahnhofstraße, Am Markt, Geschäftsbereich der Lindenstraße und das Umfeld der Haltestelle Kellinghusen-Mitte bzw. der hier geplanten Mobilitätsstation im Vordergrund stehen und Aufwertungen an Schulen, Geschosswohnungsbauten und Versorgungsstandorten anzuregen.³⁷

Öffentlicher Personennahverkehr, Bürgerbus und Mobilitätsstation

Bewertung der Ausgangslage

Mit Blick auf die Stadtgröße und des damit verbundene Nachfragepotenzial ist die Anbindung und Erreichbarkeit Kellinghusens im ÖPNV allgemein als gut zu bewerten. Der Bestandsanalyse des Verkehrskonzepts nach trägt hierzu zum einen die zentralörtliche Funktion und die Lage der Stadt an der Verkehrsachse Itzehoe – Bad Bramstedt – Bad Segeberg bei, die vor allem durch die zeitweise vertaktete und mit weiteren Fahrten verdichtete Regionalverkehrslinie 15 getragen wird. Diese verkehrt zumindest Wochentags bis 20 Uhr regelmäßig und bindet Kellinghusen in ca. 35 Minuten an Itzehoe und über den Bahnhof in Wrist in etwa 60 Minuten an Hamburg an.

Zum anderen sorgt die insgesamt recht gute interne Erschließungssituation für eine gute Anbindung und Erreichbarkeit: die bestehenden ÖPNV-Haltestellen decken mit einem 300m-Einzugsbereich fast die gesamte Innenstadt ab. Ein größeres Defizit besteht hier nur im Umfeld der Lehmbergstraße, die aufgrund ihres beengten Zuschnitts bislang als für die Aufnahme einer Haltestelle ungeeignet erachtet wurde.³⁸

Mit der Umsetzung des Fahrplankonzepts zur „Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots für den Kreis Steinburg“ zum 01.01.2022 erfolgte eine Anpassung der Fahrpläne und Linienverläufe im Kreis Steinburg. Mit dieser erfolgte eine Fahrplanausweitung auch außerhalb des Schülerverkehrs und in Tagesrandzeiten und es wurde eine bessere Verknüpfung zwischen Bus und Bahn erreicht. Mit dem Beitritt des Kreises zum Hamburger Verkehrsverbund (HVV) haben sich Liniennummern und teilweise auch Haltestellennamen geändert.

³⁷ Vgl. urbanus GbR (2020): Verkehrskonzept Innenstadt Kellinghusen, S.80

³⁸ Vgl. urbanus GbR (2020): Verkehrskonzept Innenstadt Kellinghusen, S.37

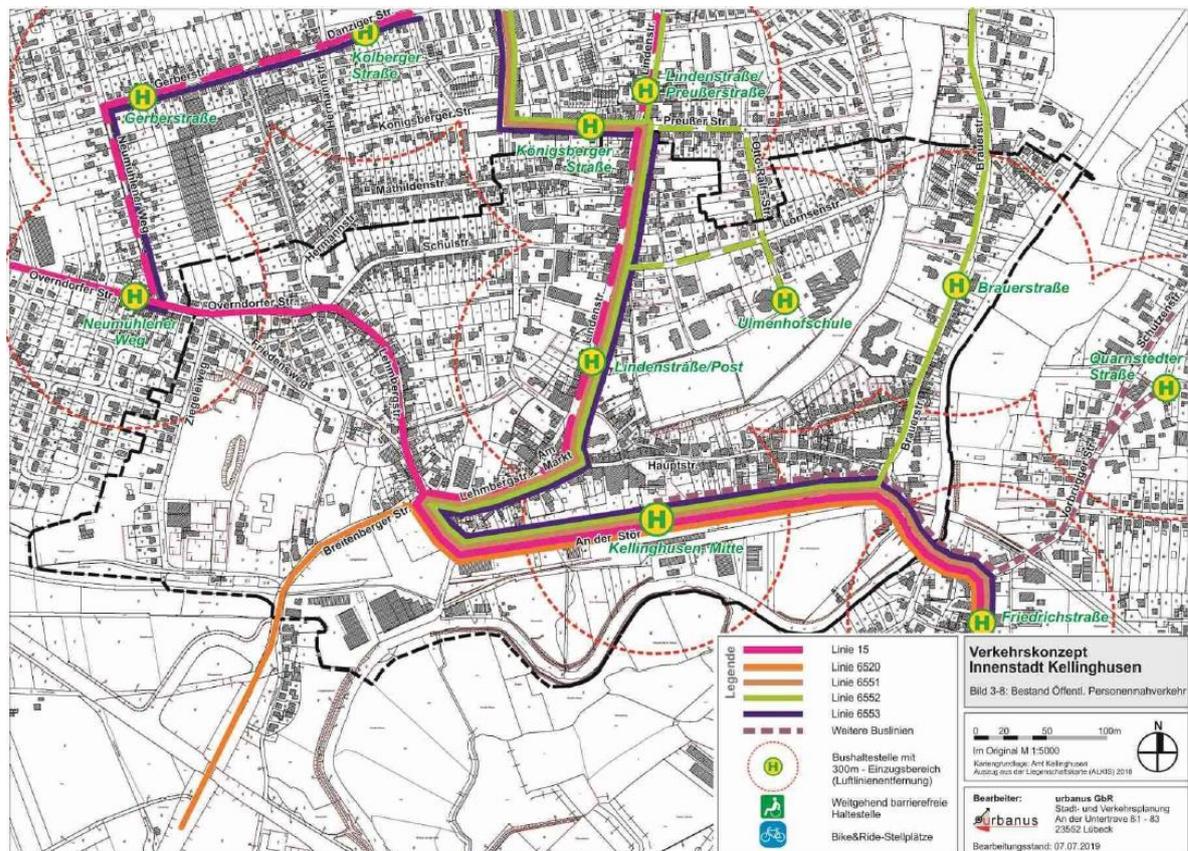


Abb. 196: Bestand der Buslinien und Haltestellen im Untersuchungsgebiet. *Urbanus GbR (2020): Verkehrskonzept Innenstadt Kellinghusen, S.41*

In der mittelfristigen Planung der Stadt Kellinghusen ist für 2022/23 vorgesehen, die Haltestelle in der Lindenstraße barrierefrei auszubauen. Hier ist zusätzlich ein Unterstand geplant. Die Förderung des Vorhabens erfolgt über die Nahverkehrsförderung des Kreises Steinburg.

Der seit 2018 für das Amt Kellinghusen eingerichtete, ehrenamtlich verwaltete und betriebene Bürgerbus mit neun Sitzplätzen ergänzt das bestehende ÖPNV-Angebot dienstags und freitags von 8 bis 18 Uhr sowie mittwochs von 8 bis 13 Uhr bei telefonischer Vorbestellung der Fahrt. Anders als bei den von Fuhrunternehmern betriebenen Rufbus-Systemen im übrigen Schleswig-Holstein, werden hier sowohl die Zeit- und Streckenplanung als auch das Fahren im Ehrenamt geleistet. Die Nutzung erfolgt damit entgeltfrei, allerdings nutzen viele Nutzer:innen die im Fahrzeug angebrachte Spendendose. Der Dienst werde sehr gut angenommen. Derzeit steht nur ein Fahrzeug zur Verfügung, sodass bereits heute mit einem Vorlauf von etwa drei Wochen geplant werden muss. Der Seniorenbeirat erkennt – bezogen auf das gesamte Amt Kellinghusen – Bedarf für insgesamt sechs Busse.³⁹ Die Bedeutung des

Bürgerbus

³⁹ Herr Kypke vom Seniorenbeirat im Gespräch am 11.12.2018

Optimierung des Nahverkehrsplans des Kreises

Bürgerbusses wird trotz individuell teils hoher Bedeutung im Verkehrskonzept Innenstadt als allgemein untergeordnet bewertet, da die Stadt bereits durch den Linienverkehr vergleichsweise gut angebunden sei.⁴⁰

Weitere Optimierungen des ÖPNV-Angebots wurden mit der Umsetzung des Fahrplankonzepts für den Kreis Steinburg (basierend auf dem 4. Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) zum 01.01.2022 erreicht. Diese betreffen u.a. die Häufigkeit der Fahrten auch in Randzeiten und bessere Verknüpfungen zwischen Bus und Bahn), die im Jahr 2020 umgesetzt wurden. Nach Auslaufen des 4. RNVP wird derzeit der 5. RNVP für den Zeitraum 2022 – 2026 erarbeitet.

Neuer Bahnanschluss – Chancen und Risiken

Bislang größte Schwäche Kellinghusens im Themenfeld Mobilität und Verkehr ist das Fehlen eines eigenen Bahnanschlusses. Dass eine Unterstützungszusage des Landes für die Reaktivierung der Strecke nach Wrist vorliegt, kann als erster Erfolg gelten und das Vorhaben bietet die Chance, als Motor der kommenden Entwicklung zu wirken. Im Ende 2021 beschlossenen 5. Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) bis 2027 ist die Streckenreaktivierung von Wrist nach Kellinghusen als umzusetzende Maßnahme bis 2026 aufgeführt. Um die städtebaulich-funktionale Einbindung des kommenden Bahnhalts im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung des Unteren Markts vorzuplanen bedarf es jedoch weiterer Planungssicherheit.

Handlungsbedarf bei den Haltestellen

Im bestehenden ÖPNV sind Defizite weniger bei der Fahrzeugflotte als vielmehr beim Bestand der Haltestellen nachzuweisen. Dies betrifft bei der Gestaltung neben Fragen der Barrierefreiheit auch teils mangelhafte Unterhaltung sowie die Fahrgastinformation. Hervorzuheben ist die wegen der Anbindung an den Schienenverkehr in Wrist hohe Bedeutung der Haltestelle Kellinghusen-Mitte. Auch wenn hier mit einem Unterstand und Abstellanlagen für Fahrräder ein vergleichsweise gutes Angebot besteht, ist die Haltestelle nicht barrierefrei gestaltet und von Unterhaltungsdefiziten geprägt. Verbesserungen in der Erreichbarkeit werden kurzfristig empfohlen, auch wenn der Haltepunkt im Zusammenhang mit dem Neubau des Bahnanschlusses mittelfristig neu herzustellen und einzubinden ist.⁴¹

Der in Aussicht stehende Neubau eines Bahnhalts südlich der Straße An der Stör macht umfangreiche verkehrliche Änderungen notwendig, da u.a. eine Anbindung für den MIV und eine Verlegung der bestehenden Haltestelle Kellinghusen notwendig würde. Im Konzept *Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots für den Kreis Steinburg* ist für den Bereich die Einrichtung einer Mobilitätsstation vorgesehen, die unterschiedliche Verkehrsmittel verknüpfen und so eine nachhaltige Mobilität unterstützen soll. Diese wäre optimal mit solchen baulichen Änderungen zu verbinden.⁴² Eine Maßnahmenempfehlung für die Einrichtung einer

⁴⁰ Vgl. urbanus GbR (2020): Verkehrskonzept Innenstadt Kellinghusen, S.38

⁴¹ Vgl. urbanus GbR (2020): Verkehrskonzept Innenstadt Kellinghusen, S.38

⁴² Vgl. urbanus GbR (2020): Verkehrskonzept Innenstadt Kellinghusen, S.84

Mobilitätsstation wurde auch in den derzeit in Aufstellung befindlichen 5. RNVP für den Zeitraum 2022 – 2026 aufgenommen.

Fließender und ruhender motorisierter Individualverkehr

Wie bereits in Kapitel 3.1 zur stadträumlichen Lage und Einbindung festgestellt, ist die Innenstadt über die außerhalb des Untersuchungsgebiets verlaufende B206 an die BAB 7 und 23 angeschlossen und zudem über die Landesstraßen 115 und 123 sowie die Kreisstraßen 1 und 2 regional und großräumig angebunden. Die entsprechend gute äußere Anbindung ist wichtiger Standortfaktor, der sich auch in den hohen Zentralitätswerten der EZH-Standorte spiegelt (siehe auch S. 78ff.).

Für die Aufenthaltsqualität im Stadtkern ist dabei von Vorteil, dass die Stadt zum einen durch die Ortsumgehung der B206 von Durchgangsverkehren entlastet wird, zum anderen durch die innerstädtische Umgehung des historischen Stadtkerns durch die südlich an ihm vorbei geführte Straße An der Stör (L115). Während neben den Landesstraßen auch die Linden- und die Lehmbergstraße zum übergeordneten Straßennetz gehören, finden sich im Übrigen nur gemeindliche Wohn- und Quartiersstraßen im Gebiet, deren Qualität das Wohnumfeld maßgeblich beeinflusst und die – gleichwohl die Stadt Kellinghusen bereits größtenteils eine Verkehrsberuhigung mit Tempo-30-Zonen umgesetzt hat – teilweise als Schleichwege zur Umgehung von Hauptverkehrsstraßen genutzt werden. Aber auch auf größeren Abschnitten der Linden-, der Lehmberg- und der Brauerstraße ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt. Auf der *Störbrücke* der K65 besteht eine Gewichtsbeschränkung von max. 60 to.

Eine Besonderheit Kellinghusens sind die historischen, eher kleinteilig bebauten Straßenräume von Lehmberg-, Linden-, Brauer- und Overndorfer Straße. Hier lassen die engen Querschnitte kaum Veränderungen der Flächenaufteilung zu – insbesondere, wenn im Begegnungsverkehr auch (landwirtschaftliche) Schwerlast- und Busverkehre mit ihren Begegnungen zu berücksichtigen sind. Hier, aber auch in den Quartiersstraßen erhöht die Anordnung von Tempo 30 die Sicherheit Radfahrender, da sie Geschwindigkeitsunterschiede reduziert. Zudem gewinnt das Wohnumfeld durch geringere Lärmemissionen an Qualität. Ein Manko ist hingegen, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30 nur selten von den Straßenraum gestaltenden Maßnahmen flankiert werden und das Wohnumfeld so häufig von den Anforderungen des KFZ-Verkehrs dominiert bleibt. Größere Spielräume für den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) wesentlich stärkende, auch bauliche Veränderungen bieten sich nur im Umfeld der L115 / Straße An der Stör. Zu beachten ist hier, dass die Landesstraße

Beurteilung der Lage und Anbindung

Entlastungen im Gebiet

Herausforderungen durch enge Straßenprofile

Spielräume durch relativ geringe Verkehrsbelastungen

in der Baulast des Landesbetriebs Straßen und Verkehr steht und Veränderungen entsprechend nur in Kooperation mit diesem erreichbar sind.

Fazit der Auswertung der Erhebungen des Verkehrskonzepts zum MIV ist, dass die KFZ-Belegung des Straßennetzes in Kellinghusen sich in einem moderaten Rahmen bewegt und die Verkehrsaufkommen und – Abläufe weitestgehend verträglich abgewickelt werden können. Lediglich die Lindenstraße zeigt häufige Konflikte zwischen ruhendem und fließendem MIV sowie zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Selbst die u.a. durch die an ihr bestehenden EZH-Standorte am stärksten verkehrsbelastete Straße im Untersuchungsgebiet, die L115 / An der Stör, ist an Normalwerktagen mit nur wenig mehr als 10.000 KFZ belegt; die übrigen Hauptverkehrsstraßen dagegen nur mit 5.000 oder deutlich weniger Fahrzeugen. Unter normalen Umständen zeigen sich im Untersuchungsgebiet üblicherweise so keine Störungen. Alle Straßen im Gebiet weisen noch Kapazitätsreserven auf, was – insbesondere mit Blick auf eine subjektiv häufig stärker wahrgenommene Verkehrsbelastung und deutliche Defizite im Fuß-, Rad und Nahverkehr – gewisse Spielräume für eine Anpassung der Fahrbahnlflächen und die Umgestaltung von Straßenräumen birgt.

Reserven im ruhenden Verkehr

Auch für den ruhenden Verkehr ist festzustellen, dass die bestehenden Anlagen nicht voll ausgelastet sind. Dies betrifft insbesondere die eher großräumigen öffentlichen Stellplatzanlagen im Bereich des Unteren Markts: hier besteht auch während der Markttag ein deutliches Überangebot. Defizite im ruhenden Verkehr bestehen zudem einerseits durch eine mangelnde Differenzierung öffentlicher und privater Stellplätze am Westende der Fußgängerzone sowie durch das Straßenrandparken in Kurvenlagen der südlichen Brauerstraße.⁴³

Mit Blick auf die bestehenden Kapazitätsreserven ergeben sich Defizite und Konflikte im fließenden und ruhenden Verkehr vorwiegend aufgrund städtebaulicher, stadträumlicher und gestalterischer Aspekte.⁴⁴ Grundsätzlich ist festzuhalten, dass der MIV im Vergleich zum sog. Umweltverbund (Fuß-, Rad- und Nahverkehr) bislang deutlich im Vorteil ist.

Empfehlungen des Verkehrskonzepts

Folgende Maßnahmen für den fließenden und ruhenden Verkehr werden im Verkehrskonzept Innenstadt empfohlen und werden als für die kommende Entwicklung gesetzt betrachtet:

- ≡ Umbau des Knotens L115 / Breitenberger Straße zum Kreisverkehr (mit Verbesserung der Verkehrsabläufe und der Orientierung und Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr)

⁴³ Vgl. urbanus GbR (2020): Verkehrskonzept Innenstadt Kellinghusen, S.35

⁴⁴ urbanus GbR (2020): Verkehrskonzept Innenstadt Kellinghusen, S.30.

- ≡ Umbau des Knotens L115 / Hauptstraße / Brauerstraße (Verbesserung der Radverkehrsführung, ggf. in Zusammenhang mit Umbauten im Zuge der Reaktivierung der Bahn umzusetzen)
- ≡ Umkehrung der Einbahnstraßenregelung in der Steinstraße (zur Verkürzung von Rettungswegen und mit beidseitiger Freigabe für den Radverkehr) sowie Anordnung einer Einbahnstraße in Fahrtrichtung Ost in der unteren bzw. östlichen Lehmbergstraße
- ≡ Öffnung der westlichen Hauptstraße für den KFZ-Verkehr als Modellversuch (aufgrund der Funktionsverluste und für eine bessere Erreichbarkeit, als verkehrsberuhigter Bereich oder Shared Space mit Einbahnstraßenregelung, Prüfung von drei Varianten in jeweils einjährigem Modellversuch)⁴⁵

Fazit zu Mobilität und Verkehr

Allgemein ist damit festzuhalten, dass Kellinghusen zwar zentral in Schleswig-Holstein liegt, jedoch nur mit dem eigenen KFZ wirklich gut erreichbar ist. Dies gilt auch, obwohl die Stadt mit der Regionalbuslinie 15 im regionalen Vergleich relativ gut mit dem öffentlichen Nahverkehr angebunden ist und durch die Stadt der kurzen Wege eigentlich gute Voraussetzungen für die Nutzung des Umweltverbunds (Bus, Bahn, Fahrrad und zu Fuß) bestehen.

Neben dem Fehlen eines eigenen Bahnanschlusses und den Unwägbarkeiten bei der Reaktivierung der Strecke nach Wrist sind dem ÖPNV v.a. bei der Ausstattung, dem Pflegezustand und teils bei der räumlichen Lage der Haltestellen im Untersuchungsgebiet gravierende Schwächen zu attestieren. Die Anbindung durch den ÖPNV selbst bewegt sich laut Verkehrskonzept Innenstadt jedoch auf einem regional recht hohen Niveau, insbesondere durch die Anbindung an Itzehoe und an den Bahnhof in Wrist.⁴⁶

Wesentliche Schwächen im Gebiet bestehen mit dem Fehlen von Radwegen und den häufig nur sehr schmal ausgeführten fahrbahnbegleitenden Gehwegen im Gebiet, die einer verstärkten Nutzung der Nahmobilität (zu Fuß und mit dem Rad) bislang entgegenstehen. Das Fehlen eines einheitlich gestalteten Systems zur Fußwegweisung stellt ein weiteres Defizit dar (vgl. hierzu die Ausführungen im Abschnitt zu Wegeverbindungen in Kap. 4.4, S. 97f.).

Gute Voraussetzungen für Nahmobilität, aber Mängel im Nahverkehr



Abb. 197: Der ehemalige Bahndamm von der Straße Am Hafen gesehen. Blick nach Osten

Gravierende Schwächen im Fuß- und Radwegenetz

⁴⁵ Weitere Vorgaben für die Planung: siehe urbanus GbR (2020): Verkehrskonzept Innenstadt Kellinghusen, S.90

⁴⁶ Vgl. hierzu urbanus GbR (2020): Verkehrskonzept Innenstadt Kellinghusen, S.58

Dominanz des MIV



Abb. 198: Auf Autofahrer:innen orientiert – Parkplatz des Störzentrums

Enge Querschnitte benötigen integriertes Vorgehen



Abb. 199: Nur selten voll ausgelastet – Parkplatz am Unteren Markt



Abb. 200: Koordinierungsbüro für den Bürgerbus der AWO in der Hauptstraße

Potenziale und Risiken

Die bestehende Dominanz des MIV wirkt sich als wesentliches Entwicklungshemmnis für das Gebiet aus: er begünstigt u.a. die weitere Abwanderung von Umsätzen aus den früheren Geschäftslagen in die Nahversorgungszentren bzw. an andere Standorte der Region und führt zu einer Benachteiligung anderer Mobilitätsformen bzw. Verkehrsteilnehmer:innen. Auch wenn der Dominanz der MIV in den vergangenen Jahren bereits in weiten Teilen des Untersuchungsgebiets mit der Anordnung von Tempo 30 begegnete, fehlt es den Straßenräumen in aller Regel an einer diesem Umstand entsprechenden, „entschleunigten“ bzw. den Fuß- und Radverkehr stärkenden Gestaltung. Insbesondere mit dem Blick auf die bereits zu beobachtende (Über-)Alterung der Bevölkerung und die entsprechend größere Abhängigkeit von Hilfeleistungen im Bereich Mobilität ist großer Bedarf für Verbesserungen im Bereich der Nahmobilität (zu Fuß, mit dem Rad und dem ÖPNV) zu erkennen.

Die in der Regel baulich beschränkten Straßenquerschnitte, die ein regelkonformes Profil mit seitlichen Gehwegen nicht zulassen, unzureichende Querungsmöglichkeiten und mangelnde Aufenthaltsqualität stehen dem bislang entgegen. Während restriktive Eingriffe in das Verkehrssystem durch die begrenzten Querschnitte nahezu ausgeschlossen sind, erkennt das Verkehrskonzept Potenzial für ein Ineinandergreifen städtebaulich-gestalterischer und verkehrlicher Maßnahmen.

Eine Stärke der bestehenden Situation ist hingegen, dass das Hauptverkehrsnetz Kellinghusens nur selten überlastet ist und Besucher:innen insbesondere im Bereich des Unteren Markts ausreichend Stellplätze kostenlos zur Verfügung stehen.

Der regional großen Abhängigkeit vom eigenen KFZ wird zudem mit einer Reihe von Vorhaben und Projekten begegnet, die bereits heute als Stärken zu werten sind: Zum einen wurde im September 2018 das Angebot eines ehrenamtlich betriebenen *Bürgerbusses* mit neun Sitzplätzen etabliert (s. Unterkapitel zum ÖPNV oben, S. 110ff.). Zum anderen ist mit dem auf Privatinitiative gegründeten *Dörpsmobil Carsharing Kellinghusen e.V.* im Januar 2019 eine weitere innovative Mobilitätslösung hinzugekommen, welche sich jedoch auf ein Fahrzeug und eine relativ kleine Zahl von Mitgliedern im Umfeld der Brauerstraße und der Straße Sonnenfeld beschränkt. Das Angebot basiert auf einer Webseite mit App, über welche das Fahrzeug verbindlich gebucht werden kann. Am Unteren Markt stehen zudem zwei Ladestationen für Elektrofahrzeuge zur Verfügung.

Diese neu entstandenen Mobilitätsformen können – nicht zuletzt, wenn es gelingt, sie sinnvoll untereinander und mit dem bestehenden ÖPNV zu verknüpfen – als großes Potenzial zu Erreichung einer nach-

haltigen und sozial verbindenden Mobilität gesehen werden. Das wesentliche Potenzial für die kommende Entwicklung stellen jedoch die Planungen zur Reaktivierung der Bahnstrecke dar: eine Schienenverbindung würde bedeuten, dass Kellinghusen faktisch an Hamburg heranrückt und der Bewegungsradius der Kellinghusener ohne eigenes KFZ würde allgemein erheblich vergrößert. Zudem würde die zwischenzeitlich seitens der Landesregierung bestätigten Reaktivierung der Bahnstrecke in Verbindung mit dem Bau eines neuen Bahnhofs die Ausbildung eines neuen Stadteinganges bzw. eine gestalterische Neuordnung des Unteren Markts begünstigen und kann neben einem Beitrag für klimafreundliche Mobilität so auch Impulse für Stadtbild, Einzelhandel und Gewerbe bieten. Die Gefahr, dass die *NAH.SH GmbH* ihr Vorhaben einer Reaktivierung der Bahnstrecke erst in ferner Zukunft umsetzt, stellt für die Entwicklung der Innenstadt ein gewisses Risiko dar. Die in der gesamten Region ohnehin sehr große Abhängigkeit vom MIV würde sich für Kellinghusen für weitere Jahre verfestigen.⁴⁷

Darüber hinaus bergen die derzeitigen Unwägbarkeiten bei der Reaktivierung der Bahnstrecke auch Risiken für die Herstellung zwingend benötigter HWS-Anlagen: der erforderliche Neubau einer Bahnbrücke wird ggf. Auswirkungen auf das Strömungsprofil der Stör im Hochwasserfall zeigen; solange die Trasse nicht endgültig per Planfeststellung gesichert ist, fehlt es der Stadt Kellinghusen an Planungssicherheit für den HWS.⁴⁸

Ein weiteres Risiko besteht darin, dass das Angebot des Bürgerbusses nicht ausgeweitet und professionalisiert wird: zum einen werden Ermüdungserscheinungen und damit Ausfälle der ehrenamtlich Aktiven bei steigender Arbeitsbelastung wahrscheinlicher, zum anderen verliert das System seine Flexibilität und damit Attraktivität, wenn der zeitliche Vorlauf einer Fahrt ständig zunimmt.

Mit Blick auf die bestehenden komplexen Problemstellungen insbesondere in historisch geprägten Straßenzügen empfiehlt das Verkehrskonzept Innenstadt für folgende Bereiche eine den Verkehr beruhigende und die Belange des Fuß- und Radverkehrs fördernde straßenräumliche Neugestaltung:

- ≡ Lehmbergstraße (weiche Separation der Verkehrsflächen, Tempo 30 und Geschwindigkeitsanzeige, Querungsstellen, Umbau des Knotens mit der Breitenberger Straße)⁴⁹
- ≡ Lindenstraße (weiche Separierung oder Shared Space mit Qualität für Aufenthalt und ruhenden Verkehr sowie Querungsmöglichkeiten zur Stärkung als Geschäftsstraße)

Festlegungen im Verkehrskonzept

⁴⁷ vgl. Stellungnahme der Stadt Kellinghusen zur Fortschreibung des LEP vom 28.05.2019

⁴⁸ vgl. Stellungnahme der Stadt Kellinghusen zur Fortschreibung des LEP vom 28.05.2019

⁴⁹ Näheres siehe urbanus GbR (2020): Verkehrskonzept Innenstadt Kellinghusen, S.94

Im Zuge der Sitzung des Bauausschusses am 18.05.2022 wurde eine Festlegung getroffen, dass die Problemlagen in der Lindenstraße und der oberen Lehmburgstraße von der Politik als weniger gravierend als im Verkehrskonzept Innenstadt dargestellt bewertet werden. Anstelle grundlegender Erneuerungen sind hier nunmehr kleinteilige Maßnahmen zur Verbesserung der jeweiligen Situation vorgesehen.

- ≡ An der Stör / L115 (Neogestaltung im Zusammenhang mit der Schaffung einer Mobilitätsstation und des Bahnhofs, für verbesserte Querung und Beruhigung, ggf. mit Fahrbahnteiler⁵⁰

Zur Erreichung einer barrierefreien Gestaltung von Verkehrsanlagen (Bedarfe siehe Kap. 4.4, S. 101ff) empfiehlt das Verkehrskonzept Innenstadt zudem die Erstellung eines im Rahmen von Ortsbegehungen entwickelten räumlich-konkreten Konzepts *barrierefreies Kellinghusen*.

SWOT-Analyse zu Mobilität und Verkehr	
Stärken	Schwächen
Bahnanschluss	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Reaktivierung Bahnstrecke im Nahverkehrsplan verankert / Vorplanung erstellt 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Fehlende Anbindung über die Schiene ≡ Abhängigkeit von Planungsprozess der DB
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Aktuelles Verkehrskonzept für die Innenstadt liegt vor 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Erreichbarkeit und Zustand einiger Haltestellen (An der Stör) schlecht
Radverkehr	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Radverkehrskonzept wurde 2020 beauftragt 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Keine Radwege im Untersuchungsgebiet
Neue Mobilitätsformen	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Neue Modelle und Mobilitätsangebote: Bürgerbus und <i>Dörpsmobil</i>-Carsharing ≡ Ladestation für e-KFZ am Amtshaus 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Unklare Verantwortung bei Infrastruktur für Elektromobilität
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Gute Anbindung per MIV, kaum Überlastung des Straßennetzes ≡ Eine Vielzahl kostenloser Stellplätze ≡ Wenig Durchgangsverkehr im Stadtkern durch Ortsumfahrung der B206 und An der Stör 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ regional große Abhängigkeit vom MIV ≡ Nahversorgungsstandorte <i>Störzentrum</i> und <i>Lindenallee</i> auf KFZ orientiert ≡ Kaufkraft fährt auf B206 an Ort vorbei

⁵⁰ Näheres siehe urbanus GbR (2020): Verkehrskonzept Innenstadt Kellinghusen, S.96

Potenziale	Risiken
Bahnanschluss	
<ul style="list-style-type: none"> Reaktivierung der Bahn entlastet Verkehrsnetz und verbessert Verbindung nach Hamburg 	<ul style="list-style-type: none"> Unwägbarkeiten beim Zeitplan für den Bahnanschluss
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	
<ul style="list-style-type: none"> Verdichtung des ÖPNV-Angebots 	<ul style="list-style-type: none"> Weitere Abstriche im Nahverkehr
Neue Mobilitätsformen	
<ul style="list-style-type: none"> Verbindung unterschiedlicher Mobilitätsangebote durch Mobilitätsstation Kellinghusen-Mitte 	<ul style="list-style-type: none"> Steigende Nachfrage beim Bürgerbus ehrenamtlich kaum zu leisten
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	
<ul style="list-style-type: none"> Stagnation und leichter Rückgang des Verkehrsaufkommens 	<ul style="list-style-type: none"> Autofreundlichkeit macht Nutzung des Umweltverbunds (Fuß, Rad und ÖPNV) unattraktiv

4.6 Natur- und Erlebnisraum / Tourismus

Natur- und Erlebnisraum

In ihrer historischen Ansicht von der Stör bzw. von Süden her zeigt sich die Stadt Kellinghusen bis heute stark von topografischen Besonderheiten und den umgebenden Landschaftsräumen geprägt. Für die Ansicht der Stadt ist charakteristisch, dass sich der bewaldete Höhenzug der Lieth bis weit in die Innenstadt zieht. Mit ihr ist der historische Aufbau der Stadt in drei Ebenen (Marsch – Innenstadt – Geest bzw. Lieth) bis heute erlebbar geblieben (vgl. Kap. 4.1 zur Stadtstruktur). Während die bewaldete Lieth als Hinweis auf die forstwirtschaftlichen Traditionen der Störstadt gelesen werden kann, bleiben die keramischen Traditionen des Ortes mit den früheren Tongruben des Rensinger Sees und im Stadtpark erfahrbar.

Kellinghusen ist ergo von geologisch und kulturhistorisch interessanten Landschaftsräumen umgeben, die teils (fluvio-)glazialen, teils anthropogenen Ursprung haben. Eine wesentliche Stärke ist, dass diese Landschaftsräume weithin sichtbar sowie frei zugänglich und damit im allgemeinen Erleben sehr präsent sind. Insbesondere im Bereich der Lieth zeigen sich besondere Qualitäten: an ihrer oberen Geländekante und ihrem Fuß wurden Ende des 19. Jahrhunderts Spazierwege angelegt, die durch befestigte Aufgänge mit Geländern verbunden sind. Kontinuierliche Pflege und Instandhaltung durch den städtischen Bauhof halten die hölzernen Stufen und Geländer in einem guten Zustand, was Aufenthaltsqualität, Sauberkeit und (Tritt-)Sicherheit im Bereich erhöht. Gleichwohl wurde der Pflegezustand der Wege und Aufgänge in den Beteiligungsformaten mehrfach kritisiert. Nach Nordosten hin läuft die Lieth sanft aus, das buchenbestandene hügelige Terrain leitet hier zum Rensinger See (nordöstlich außerhalb des Untersuchungsgebiets) über.



Abb. 201: Naturnahe Bereiche an der Lieth



Abb. 202: Radebrook - Weg entlang des früheren Bahndamms



Abb. 203: Weg entlang der Lieth am Friedhof



Abb. 204: Blick auf die Wasserfläche im Stadtpark



Abb. 205: Kanuanleger am Hafen an der Stör



Abb. 206: Naturdenkmal am früheren Bahndamm (Radebrook)



Abb. 207: Blick über die Stör zur Brücke an der Friedrichstraße



Abb. 208: Statements und Wünsche zum Themenfeld Natur- und Erlebnisraum aus der Auftaktveranstaltung am 20.03.2019 (Auswahl)

Im Westen des Untersuchungsgebietes liegen der Stadtpark des 19. Jahrhunderts – eine ehemalige Tongrube, deren Topografie zum zentral gelegenen Teich hin teils steil abfällt – sowie die Anlagen des Kellinghusener Tennisclubs und das Freibad. Südlich dieser Anlagen schließt der ost-west-gerichtete Bahndamm der einstigen Strecke nach Itzehoe an und lädt zu Spaziergängen in Richtung Mühlenbarbek und Hohenlockstedt ein. Einen besonderen Blick auf die Stör und ihre Auwiesen bekommen Kellinghusener:innen und ihre Gäste am Hafen in der Hafenstraße im Südwesten des Untersuchungsgebietes geboten: der Fluss fließt hier in einem großen Bogen von Südosten kommend am Kai entlang und dann nach Süden hin ab.

Eine besondere Qualität der Lage an Stör und Lieth sind zudem günstige klimatische Bedingungen: der Fluss und der Höhenzug bremsen den Westwind und sorgen so im regionalen Vergleich für relativ mildes Wetter. Zudem ist der umgebende Landschaftsraum weniger als andernorts in Schleswig-Holstein durch intensive Landwirtschaft geprägt. Vergleichsweise geringe Gewässer- und Umweltbelastungen durch Düngemittel und Viehwirtschaft sind die Folge. Dass die Stör und ihre Nebengewässer bereits heute als *Kanurevier* erschlossen sind, stellt eine weitere Stärke dar. Über die nur sanft fließenden Gewässer sind Verbindungen nach Glücksstadt, Itzehoe, Bad Bramstedt und Neumünster gegeben. Kellinghusen grenzt zudem unmittelbar südlich an den *Naturpark Aukrug*, der naturräumlich von großer Bedeutung ist.

Ein großes Manko ist, dass die Stör im Innenstadtbereich lediglich an zwei bzw. drei Punkten sicht- und erlebbar ist: zum einen von der Störbrücke an der Hauptstraße, zum anderen im Bereich des Hafens hinter dem *Störzentrum*. Auch von der Fußgängerbrücke zwischen den Straßen Am Tonhafen und Störweg ist der Fluss erfahrbar, die Wegeverbindung wird jedoch nur von wenigem Menschen genutzt. Im übrigen Bereich sorgen vor allem die Straße An der Stör und die südlich an sie grenzenden privaten Liegenschaften bzw. die Privatgrundstücke östlich der Brauerstraße dafür, dass der Fluss kaum im Stadtbild präsent ist.

Als Missstand erweist sich zudem, dass Ausflugsziele in der näheren Umgebung wie der Luisenberger Turm und die Rensinger Seen nicht ausgeschildert sind.

Natur- und Landschaftsschutz

Beiderseits der Stör liegen Flächen im Eigentum der *Stiftung Naturschutz*, die der Umsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dienen. Drei dieser Flächen befinden sich im Untersuchungsgebiet; sie umfassen die sogenannten Störwiesen westlich des Grundstücks des Landhandels (Straße Am Hafen). Im Untersuchungsgebiet ist zudem der Lauf der Stör als FFH-Gebiet (Flora-Fauna-Habitats) geschützt, nordöstlich des Untersuchungsgebiets der Rensinger See und östlich angrenzende Bereiche.

Kellinghusen liegt recht zentral in der biogeografischen Region *Schleswig-Holsteinische Geest*, dem nord-süd-gerichtete Mittelrücken Schleswig-Holsteins zwischen der Marsch im Westen und dem östlichen Hügelland, der die Ansicht und Topografie Kellinghusens – hier als Lieth bezeichnet – entscheidend prägt. Unmittelbar nördlich des Untersuchungsgebiets beginnt der aus verschiedenen Natur- und Landschaftsschutzgebieten bestehende *Naturpark Aukrug* – eine eisenzeitlich geprägte Landschaft mit einem vielfältigen Bild aus sanften Hügeln und weiten Talräumen, die immer wieder freie Blicke über das Land ermöglichen, sowie naturnahen Wäldern, Quellen und Fließgewässern.



Abb. 209: Blick von der Brauerstraße zur Lieth

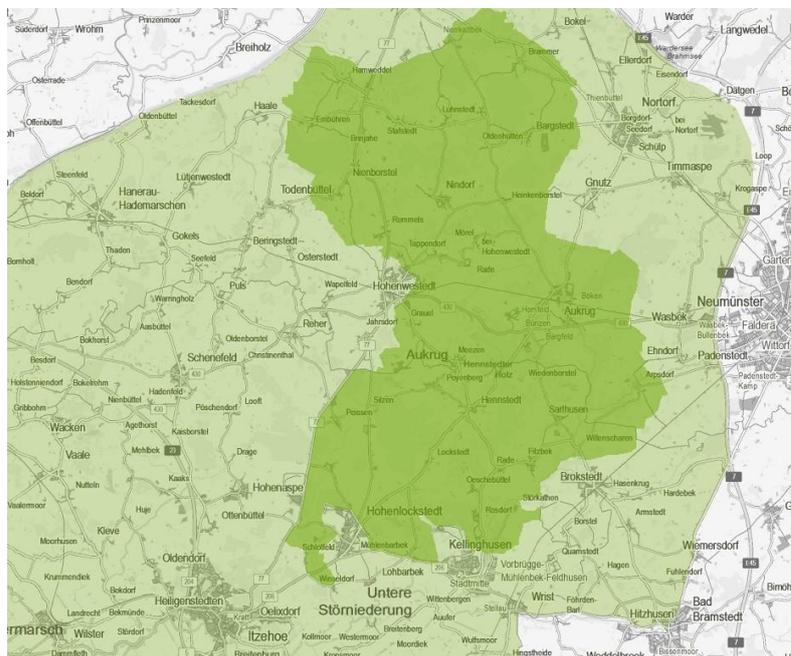


Abb. 211: Naturpark Aukrug. Dunkelgrün das Kerngebiet, hellgrün das Beratungsgebiet Aukrug. Die Innenstadt von Kellinghusen grenzt südlich an die Kernzone © <https://www.schrobach-stiftung.de> auf Kartengrundlage WebAtlas.de

Aufgabe der eigenverantwortlich handelnden Verwaltung des Naturparks ist, den Naturschutz und die nachhaltige Entwicklung der Kulturlandschaft und ihrer Region gemeinsam mit Angeboten der Umweltbildung und naturnahem und nachhaltigem Tourismus voranzubringen. Hierfür steht ihm ein eigenes Fördermittelbudget zur Verfügung, das



Abb. 210: Was gefällt besonders? Die naturräumliche Umgebung wird in der Befragung der Eigentümer:innen sehr positiv gewertet

die kooperierenden Gemeinden gemeinsam verwalten. Etwa drei Kilometer nordöstlich des Untersuchungsgebiets liegt das etwa 16ha große Naturschutzgebiet *Heideflächen bei Kellinghusen*, das Teil des Naturparks Aukrug ist. Nördlich und südlich dieses NSG schließen Landschaftsschutzgebiete an.

Tourismus und Fremdenverkehr



Abb. 212: Blick in die Bergstraße von oben

Mit ihrer heiteren, zeitgenössisch-modernen Innenausstattung von Dr. Hans Kock verfügt die städtebaulich herausgehobene Kirche St.-Cyriacus (s. Kap. 4.1 zur Stadtstruktur sowie Kap. 4.2, S. 65f. zu Denkmalschutz) über Alleinstellungsmerkmale, die zu einem Besuch der Störstadt einladen. Die Kirche zählt so auch zu den beliebtesten Veranstaltungsorten im Rahmen der *Musikfestspiele Schleswig-Holstein*. Eine weitere Qualität ist, dass Kellinghusen kaum von Fluglärm, Staus und nächtlicher Lichtverschmutzung betroffen ist und ein Aufenthalt Erholungssuchenden so einen willkommenen Kontrast zu den turbulenten Metropolenregionen bietet.

Sowohl über die Stör als auch über den Radwanderweg *Mönchsweg* ist Kellinghusen in übergeordnete touristische Routen eingebunden: Der Mönchsweg macht als thematischer Radfernweg die Schleswig-Holsteinische Kirchengeschichte erfahrbar. Mit ihm folgt man den Spuren der Christianisierung im Osten Schleswig-Holsteins – entlang der Route befinden sich Kirchen, Klöster, Burgplätze und Ähnliches von touristischer Bedeutung. Er führt von Bremen kommend bei Glücksstadt über die Elbe, von dort weiter durch den Kreis Steinburg in Richtung Bad Segeberg und von dort weiter nach Fehmarn und schließlich nach Roskilde in Dänemark. Die St.-Cyriacus-Kirche ist eine seiner Stationen, ihre Gemeinde richtete 2018/19 eine Mobilitätsstation für Radwandernde auf ihrem Kirchhof ein. In der östlichen Hauptstraße steht für Reisende auf dem Mönchsweg zudem eine Pilgerherberge bereit.

Da die Stör kaum mit Motorbooten befahren wird – was oberhalb des Hafens an der Hafenstraße zudem verboten ist – wird sie zunehmend zum Naturraum und somit für Entschleunigung und Ruhe suchende Urlauber interessant. Aufgrund ihrer geringen Fließgeschwindigkeit ist sie sehr gut für Familien mit kleinen Kindern bzw. für Anfänger:innen geeignet. Die Fördermöglichkeiten des Naturparks Aukrug bieten auch der Stadt Kellinghusen Potenzial, sich Investitionen in Einrichtungen des Fremdenverkehrs kofinanzieren zu lassen.



Abb. 213: Wort-Bild-Marke des Mönchswegs
www.moenchsweg.de, Zugriff 17.10.2019



- das Freibad ist eine Stärke
- Klaviermuseum im Rathaus einrichten
- Nutzung der Stör für Kanu und Tourismus
- Die Stör und den Hafenbereich beleben
- Anleger für Kanufahren am Hafen verbessern
- Es gibt zu wenig Fremdenzimmer
- Idee: ein Schiff als Restaurant auf der Stör
- Rad- und Wanderwege als Verbindungswege zu Nachbargemeinden an der Stör entlang einrichten

Abb. 214: Statements und Wünsche zum Thema Tourismus und Fremdenverkehr aus der Auftaktveranstaltung am 20.03.2019

Abb. 215: Karte des Kanureviers am Stadthafen

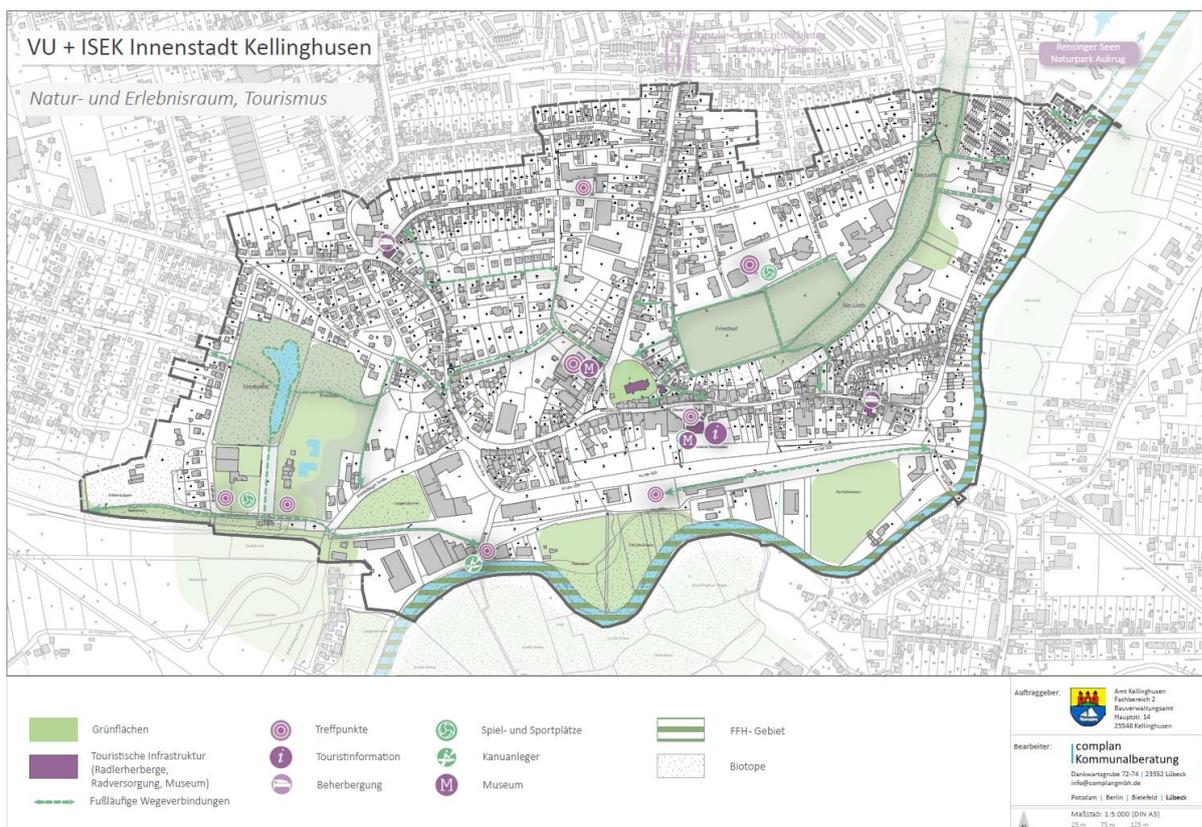


Abb. 216: Plan zum Grün und Erlebnisraum. Plandarstellung in Größe A3 in den Anlagen zum Bericht.

Als durchweg positiv zu bewerten ist, dass die Touristinformation im Bürgerhaus an zentraler Stelle und gut auffindbar ist. Zudem ergeben sich Synergien mit dem Museum: Die Touristinformation profitiert von



Abb. 217: Fayencen-Handwerk ist heute nur noch im Museum erfahrbar

dessen Öffnungszeiten und kann direkt auf das Museumsangebot verweisen.

Wesentliche Schwächen liegen zum einen in der mangelhaften Anbindung durch den öffentlichen Nahverkehr und einer entsprechend hohen Abhängigkeit vom MIV, zum anderen in der Lage zwischen den touristisch weit bedeutsameren Regionen an Nord- und Ostsee. Hinzu kommt, dass ein Großteil potenzieller Tagesgäste mit der Ortsumfahrung der B206 keine Notiz von den Qualitäten der Stadt nimmt. Während die keramischen Traditionen u.a. mit den Ateliers *LiSt (Lieschner-Stabenow)*, *Ehmling* und *Cap Son Wang* (Speicher Am Markt), dem jährlich stattfindenden *Töpfermarkt* sowie mit den Pflanzgefäßen des Verschönerungsvereins noch präsent sind, ist das einst prägende Fayencenhandwerk – bis vor wenigen Jahren noch Besuchsgrund für Reisegruppen aus Dänemark – seit der Schließung der letzten verbliebenen Manufaktur (*von-der-Trenck*) in der Brauerstraße heute nur noch im musealen Kontext des Bürgerhauses erlebbar. Als Manko muss hier benannt werden, dass das Museum heutigen museumspädagogischen Ansprüchen nicht gerecht wird und im Bestandsgebäude keine Potenziale für eine flächenmäßige Erweiterung zur Verfügung stehen.

Das Fehlen einer attraktiven ÖPNV-Anbindung über die Schiene stellt eine weitere Schwäche mit Blick auf die touristische Entwicklung dar, die u.a. durch einen erhöhten MIV-Anteil am *modal split* auch negative Auswirkungen auf Umwelt und Klima zeigt.



Abb. 218: Der Rensinger See ist trotz hohen Naherholungswerts kein Badegewässer

Funktionale Schwächen im Gastgewerbe zeigen sich darin, dass das gastronomische Angebot zurückgeht und qualitätsvolle Unterkünfte kaum vorhanden sind: Mit dem Betrieb *Kommodich* und der *Radlerherberge am Mönchsweg* stehen lediglich einfache Unterkünfte zur Verfügung, das Hotel *Taba* auf dem Gelände der ehemaligen Liliencron-Kaserne bedient außerhalb des Untersuchungsgebietes jedoch höhere Ansprüche. Eine weitere Schwäche im Kontext von Tourismus und Fremdenverkehr ist, dass der in direkter Nachbarschaft des Untersuchungsgebiets gelegene Rensinger See trotz guter Wasserqualität nicht zum Baden geeignet ist: er ist mit Schrott und anderen Altlasten aus seiner Zeit als Lehmgrube belastet.

Für die Menschen des Versorgungsbereichs wie für Tagesgäste mangelt es im Umfeld des Oberen Markts an einem attraktiven Café und einer Versorgungsmöglichkeit. Mit Blick auf die Potenziale des Wassertourismus mangelt es am Hafen zudem an einer einladenden Ansprache und einem attraktiven Aufenthaltsbereich.

SWOT-Analyse zu Natur- und Erlebnisraum / Tourismus	
Stärken	Schwächen
Natur- und Erlebnisraum	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Mit der Lieth, Störniederung und Rensinger Seen Teil der Kulturlandschaft <i>Holsteiner Auenland</i> ≡ Historischer Stadtkern mit malerischen Qualitäten, um St.-Cyriacus und die Bergstraße 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Potenzielle Besucher:innen umfahren die Stadt auf B206 ≡ Mangelhafte ÖPNV-Anbindung
Stadt und Landschaft	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Grünräume ziehen sich bis in Stadt (Lieth, Stör) und prägen ihre Ansicht 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Stör im Stadtbild und im allgemeinen Erleben nicht präsent
Keramische Tradition	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Keramische Traditionen im Stadtbild sichtbar (Pflanzgefäße Verschönerungsverein) 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Keine Fayencen produzierenden Betriebe verblieben
Kulturorte	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Museum im Bürgerhaus mit Touristinformation 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Museum hat kein Erweiterungspotenzial im Haus
Tourismus	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Einbindung in die Netzwerke (Kanurevier Stör – Holsteiner Auenland und Mönchsweg) ≡ Naturräume in der Umgebung (Lieth, Rensinger See, Naturpark Aukrug) ≡ Geringe Licht- und (Flug-)Lärmimmissionen ≡ Modernes Freibad und öffentliche Sportgeräte 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Lage abseits der touristischen Schwerpunkte ≡ Rensinger See kein Badegewässer ≡ Stör nicht im Stadtbild erlebbar ≡ Kanuanleger am Hafen unattraktiv
Potenziale	Risiken
Natur- und Erlebnisraum	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Förderung von Projekten durch Mittel Holsteiner Auenland / Naturpark Aukrug möglich 	
Stadt und Landschaft	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Erforderlichkeit, HWS-Anlagen herzustellen bietet Potenzial für neue Wege an die Stör 	
Keramische Tradition	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Verbindung unterschiedlicher Mobilitätsangebote 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Steigende Nachfrage beim Bürgerbus ehrenamtlich kaum zu leisten
Kulturorte	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Neustart des Museums im historischen Rathaus Ton in Ton ≡ Stärkung des kulturellen Angebots durch Umbau Bürgerhaus zum Haus der Begegnungen 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Museum Ton in Ton benötigt weitere Förderung
Tourismus	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Bahnanschluss macht Kellinghusen erreichbar ≡ Etablierung als Destination für Ruhe- und Erholung-Suchende ≡ Fördermöglichkeiten des Naturparks Aukrug 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ weitere Verluste im Bereich Gastronomie und Einzelhandel gehen auch zulasten der Attraktivität für Gäste

4.7 Hochwasserschutz

Wie bereits in den Ausführungen zu aktuellen Entwicklungen in Kap. 3.5 festgestellt, waren Teile des Untersuchungsgebiets in den vergangenen häufig von Hochwasserereignissen betroffen. In der Regel traf es hier den tiefer liegenden Bereich der sog. *Stadtmitte* mit dem östlichen Abschnitt der Hauptstraße, der Neuen Straße und dem südlichen Ende der Brauerstraße.

Festlegung einer neuen Hochwasserlinie und bisherige Maßnahmen der Stadt

Mit einer Gesetzesänderung des Landeswassergesetzes liegen seit dem 22.12.2019 aktualisierte Karten für die Bewertung der HQ100-Hochwassergefahren, die per Landesverordnung auch der vorläufigen Sicherung von Überschwemmungsgebieten (ÜSG) dienen. Diese vergrößern sich mit der Gesetzesänderung deutlich: Mit der Festsetzung der neuen Hochwasserlinie der Stör bei 3,85 m ü. NHN werden die Risikogebiete eines 100-jährigen Hochwasserereignisses (HQ100) als vorläufig als ÜSG gesichert, in denen der Hochwasserschutz entsprechend der wasserbaurechtlichen Regelungen zu beachten ist. Vorläufig gesichert bedeutet, dass den Kommunen und sonstigen Betroffenen zehn Jahre Zeit bleiben, um für die betroffenen Gebiete geeignete Schutzmaßnahmen umzusetzen und so eine neue Hochwasserlinie festzulegen; andernfalls erfolgt ihre dauerhafte Festsetzung, die eine bauliche Nutzung weitestgehend untersagt.

Die Umsetzung konkreter Maßnahmen zum Hochwasserschutz liegt während der vorläufigen Sicherung – d.h. bis zur dauerhaften Festsetzung von ÜSG per Landesverordnung – in kommunaler Hoheit. Für ihre Umsetzung gelten gewisse Spielräume, die ein *Arbeitskreis (AK) Hochwasser* festlegt. Zur Beratung und Abstimmung aller mit dem Thema Hochwasserschutz verbundener Maßnahmen wurde bereits im November 2012 ein *Ausschuss für Landschafts-, Gewässer-, Grundwasser- und Hochwasserschutz* eingerichtet. Seit dem Jahr 2014 ist dieser umbenannt in *Ausschuss für Hochwasser- und Umweltschutz*.

Im Jahr 2017 wurde im Auftrag der Stadt Kellinghusen ein Hochwasserschutzkonzept durch die *E&N Wasser und Plan GmbH* erstellt, das eine Kombination unterschiedlicher Varianten des Hochwasserschutzes empfiehlt. Es stellt fest, dass für den Binnenhochwasserschutz des städtischen Flusslaufs der Stör geeignete Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung und ihrer Werte realisiert werden können.

In einem weiteren Schritt trat die Stadt Kellinghusen dem *Bearbeitungsgebietsverband Mittellauf Stör* bei, der den Planungs- und Umsetzungsprozess professionell steuert, begleitet und als Verband Fördermittel erhalten kann. Seitens des Landes liegt der Stadt eine Zusage des Landes für eine Unterstützung von Maßnahmen vor. Im weiteren

Vorgehen wird ein Ingenieurbüro beauftragt, die bestehenden Lösungsansätze des HWS-Konzepts in einer Realisierungsplanung zu konkretisieren. Bei der Realisierung ist es der Stadt Kellinghusen dann möglich, die im Hochwasserschutzkonzept von 2017 genannten Maßnahmen auch abschnittsweise umzusetzen. Abhängig von der schlussendlich gefundenen, konkreten Linienführung der HWS-Anlagen können diese nach ihrer Realisierung im Verfahren zur dauerhaften Festsetzung der seit 2020 vorläufig als Überschwemmungsgebiet gesicherten Bereiche nach Landesverordnung berücksichtigt werden.

Mit der Herstellung von HWS-Anlagen strebt die Stadt Kellinghusen die Festschreibung von Entwicklungsflächen im Stadtgebiet an, die weiterhin unter dem Vorbehalt des Hochwasserrisikos stehen.⁵¹

Referenzen und Lösungsansätze

Eine wichtige Referenz für Flächen, die trotz ihrer Festlegung als ÜSG vielfältigen Nutzungen offenstehen, bietet die Elbstadt Lauenburg: Dort sind die Elbwiesen durch Tourismus und Veranstaltungen sehr beliebt und entsprechend stark im Alltag verankert. Überlegungen zur Herstellung einer Festwiese an der Stör mit mobilem Pavillon werden neben den rechtlichen Rahmenbedingungen im Kontext der ÜSG auch durch die Festlegung des Umfelds der Stör als Flora-Fauna-Habitat (FFH-Gebiet) limitiert. Einen neuen Impuls in der Diskussion über die Perspektiven zur Herstellung eines Rundwegs an der Stör bringt der Gedanke, Maßnahmen des Hochwasserschutzes mit landschaftsplanerischen Fragen zu verbinden, z.B. indem Wege auf Deichanlagen geboten werden.

Im Winter 2020/21 soll die europaweite Ausschreibung der Planungsleistungen für den erforderlichen erweiterten Hochwasserschutz erfolgen. Die *Lenkungsgruppe Hochwasserschutz* tagte zuletzt am 16.10.2019 und legte die weitere Vorgehensweise fest.

Entwicklungshemmnisse und Potenziale

Mit Blick auf die umfangreichen Restriktionen, die im Zusammenhang mit Fragen des Hochwasserschutzes bzw. mit der Festsetzung von ÜSG entstehen, zeigt sich die Herstellung geeigneter HWS-Anlagen als kritische Determinante der kommenden Entwicklung: erst wenn eine Variante der möglichen HWS-Linien verbindlich ausgewählt wurde, besteht erneut Planungs- und Investitionssicherheit im Gebiet, von der auch Zuwendungen aus den Programmen der Städtebauförderung abhängig sind. Die Wahl der konkreten Linienführung der HWS-Anlagen hängt dabei maßgeblich von der Kooperations- und Kompromissbereitschaft von etwa 70 privaten Eigentümer:innen als direkten Anlieger:innen der Stör ab. Die bauliche Umsetzung der konkreten HWS-

⁵¹ Vgl. Stellungnahme der Stadt Kellinghusen zum Entwurf der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans vom 28.05.2019

Maßnahmen ist so nicht vor 2026 zu erwarten. Weitere Unwägbarkeiten gehen von der seitens der NAH.SH und der Landesplanung beabsichtigten Reaktivierung der Bahnstrecke Kellinghusen – Wrist und einem in diesem Zusammenhang notwendigem neuen Brückenbauwerk über die Stör aus. Dieses würde das Strömungsprofil der Stör verändern, was im Zuge der Erstellung des Hochwasserschutzkonzepts berücksichtigt werden muss.

SWOT-Analyse zu Hochwassergefahr und Hochwasserschutz	
Stärken	Schwächen
Hochwassergefahr	
	<ul style="list-style-type: none"> häufige Hochwasserereignisse in den letzten Jahren
Aktualisierung der Hochwassergefahrenkarten per Landesgesetz (22.12.2019)	
	<ul style="list-style-type: none"> Mit der Festlegung einer neuen Hochwasserlinie (HQ100) ist die Entwicklung in Teilen des Untersuchungsgebiets erschwert Die Bereiche Stadtmitte bis zur Hauptstraße und der Unterer Markt / An der Stör werden nach § 74 Abs. 5 LWG vorläufig als ÜSG gesichert
Umsetzung von Hochwasserschutz-Maßnahmen	
<ul style="list-style-type: none"> Erste Voruntersuchungen zum Hochwasserschutz abgeschlossen – Nachweis der Wirksamkeit mögl. Maßnahmen ist bereits erbracht Beitritt zu <i>Bearbeitungsgebietsverband Mittellauf Stör</i> bereits erfolgt Lokale Gremien sind eingerichtet 	<ul style="list-style-type: none"> Zeitlicher Vorlauf bis zur Umsetzung Hochwasserschutz-Anlagen Privatgrundstücke als Hemmnis für die Umsetzung des Hochwasserschutzes
Potenziale	Risiken
Hochwassergefahr	
	<ul style="list-style-type: none"> Hochwassergefahr und Schäden verringern Investitionsbereitschaft
Aktualisierung der Hochwasserkarten per Landesgesetz (22.12.2019)	
	<ul style="list-style-type: none"> Bauvorhaben im ÜSG benötigen Ausnahmegenehmigung der unteren Wasserbehörde Zeitlicher Vorlauf / Dauer der Genehmigungs- und Ausführungsplanungen
Umsetzung von Hochwasserschutz-Maßnahmen	
<ul style="list-style-type: none"> Verbindung Maßnahmen des Hochwasserschutzes mit Stör-Uferweg Vorläufig gesicherte ÜSG können durch geeignete HWS-Maßnahmen angepasst werden – schafft Planungssicherheit und neue Baurechte 	<ul style="list-style-type: none"> Linienführung der HWS-Anlagen muss mit Eigentümer:innen konsensual abgestimmt werden Linienführung des Hochwasserschutzes mit über 70 privaten Eigentümer:innen abzustimmen

4.8 Technische Infrastruktur

Die technische Infrastruktur für die Strom- und Gasversorgung liegt im Untersuchungsgebiet in der Verantwortung der *Schleswig-Holstein Netz AG*.

Betriebsmittel Gas

Für die Verteilung des Betriebsmittels Gas sind im Gebiet 13.325 m Mitteldruckleitungen und 10.102 m Hausanschlussleitungen verlegt. Während aktuell der Werkstoff PE für Rohrleitungen eingesetzt wird, ist auch die vorhergehende Leitungsgeneration aus dem Werkstoff PVC im Betrieb unauffällig. Da kritische Materialien wie Stahl und Grauguss nicht im Bestand sind, können die Gasleitungen im Untersuchungsgebiet nach dem heutigen Stand der bestehenden Regeln weiter betrieben werden. Insgesamt bestehen 617 Netzanschlüsse für Gas im Gebiet.

Betriebsmittel Strom

Die SH-Netz AG betreibt im Gebiet eine Schaltanlage und ein Dutzend Ortsnetzstationen für Strom und hält für dessen Verteilung hier 12.042 m Mittelspannungskabel und 25.807 m Niederspannungskabel vor. Insgesamt bestehen hier 892 Netzanschlüsse.

Während die in der Niederspannung eingesetzten Leitermaterialien Kupfer und Aluminium jeweils nach dem aktuellen Stand der Technik verlegt wurden und unauffällig sind, erweisen sich Kabel des Typs NKBA als störungsanfällig. Die verbliebenen 243 m Niederspannungsleitung dieses Typs befinden sich in der Hauptstraße zwischen Brauer- und Neuer Straße sowie am Südende der Lindenstraße; ihr Austausch ist für 2021 und in offener Bauweise vorgesehen.

Von den 12.042 m im Gebiet liegenden Mittelspannungskabeln erweist sich mit 4.872 m ein deutlich höherer Anteil als störanfällig. Mit Ausnahme der in der Brauer-, Otto-Rahlf's- und Overndorfer Straße sowie der Beselerallee und dem Stechelsweg liegenden, sind alle übrigen im Untersuchungsgebiet liegenden Mittelspannungsleitungen zumindest in Teilen störanfällig.

Betriebsmittel Strom Mittelspannungskabel	Einheit	Unkritisch	Störanfällig
	12.043 m	7.170 m	4.873 m
An der Stör	680 m	310 m	370 m
Bergstraße	496 m	0 m	496 m
Beselerallee	232 m	232 m	0 m
Brauerstraße	322 m	322 m	0 m
Breitenberger Straße	3.110 m	2.014 m	1.096 m
Hauptstraße	984 m	677 m	307 m
Hermannstraße	303 m	0 m	303 m
Jakob Fleischer Straße	858 m	0 m	858 m
Lehmbergstraße	393 m	0 m	393 m
Lindenstraße	2.489 m	2.439 m	50 m
Otto Rahlfs Straße	236 m	236 m	0 m
Overndorfer Straße	665 m	665 m	0 m
Schulberg	248 m	15 m	233 m
Stechelsweg	260 m	260 m	0 m
Ziegeleiweg	767 m	0 m	767 m

Abb. 219: Übersicht zur Störanfälligkeit im Gebiet verlegter Mittelspannungsleitungen.
Darstellung: Schleswig-Holstein Netz AG

Während der Erarbeitung dieser VU wurden Leitungen in der Hermannstraße und am Schulberg bereits im Horizontalbohr-Spülverfahren (HBS) neu verlegt und Maßnahmen zur Neuverlegung in der Breitenberger, der Lehmberg-, der Stein- und der Bahnhofstraße sowie in den Straßen Hinterm Born, am Schulberg, Am Markt und An der Stör umgesetzt. Weiterhin wurden im Jahr 2021 in der Straße An der Stör, in der Jacob-Fleischer-Straße und im Ziegeleiweg insgesamt knapp 2.000 m störanfälliges Mittelspannungskabel im Gebiet, ausgetauscht.



Abb. 220: im Gebiet erfolgte und für 2020 geplante Auswechslung von Mittelspannungsleitungen (gelb). Darstellung: Schleswig-Holstein Netz AG

Von den zwölf im Untersuchungsgebiet betriebenen Ortsnetzstationen sollen die in der Breitenberger Straße (gegenüber der Einmündung der Jacob-Fleischer-Straße), die am ehemaligen Amtsgericht in der Hauptstraße und die an der Brauerstraße (ehemaliges Amtsgebäude) in den Jahren 2022 und 2023 altersbedingt ausgewechselt werden.

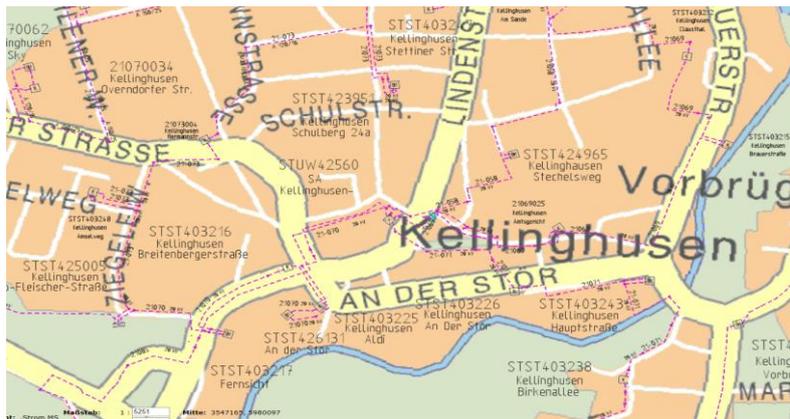


Abb. 221: Verzeichnung der Ortsnetzstationen. Darstellung: Schleswig-Holstein Netz AG

4.9 Bürgerschaftliches Engagement und Akteur:innen

Im Rahmen der VU fließen die Ergebnisse zahlreicher Beteiligungsprozesse zusammen: insbesondere die Leitbild-Workshops des Kreises Steinburg und des Stadtmarketings der Stadt zeigten, dass nicht nur allgemeines Interesse an der kommenden Entwicklung der Stadt und ihrer Region besteht, sondern auch, dass die Menschen eigene Ideen und Vorstellungen haben und bereits sind, selbst Verantwortung zu übernehmen. Stadt und Kreis können hier im Sinne einer Prozess- und Planungskultur positive Ergebnisse vorweisen, auf die im kommenden Prozess aufgebaut werden kann.

Das gesellschaftliche, wirtschaftliche, politische und kulturelle Leben in Kellinghusen profitiert von einer Vielzahl recht unterschiedlicher Akteure und Institutionen, die zum Teil auf lange Traditionslinien zurückblicken können. So bestanden seit dem Mittelalter Gilden, die wie bspw. die *Schützengilde von 1762* – zum Teil bis heute Bestand haben. Im neunzehnten Jahrhundert entstand zudem eine Vielzahl von Vereinen. Hervorzuheben sind die *Liedertafel von 1853*, eine Art Gesangsverein, der auch Kostüm- und Trachtenfeste veranstaltete, oder auch der VfL, der *Verein für Leibesübungen*, der 1936 durch Zusammenlegung bzw. Gleichschaltung der Sportvereine *Gut Heil* und *Kellinghusener Sportverein* entstand und bis heute besteht.

Heute lässt sich ehrenamtliches Engagement im Wesentlichen folgenden Themen- bzw. Handlungsfeldern zuordnen:

- ≡ Soziales und Nachbarschaftliches (*Die Bude*, AWO mit Flüchtlingshilfe, Bürgerbus, Projekt *Bi uns tu Huus*, MHG, Verein für Gemeindepflege, ggf. St.-Cyriacus-Gemeinde)
- ≡ Kulturelles (*Klappstuhlkultur* e.V., *PEP* e.V., VHS Kellinghusen, ggf. St.-Cyriacus-Gemeinde)

- ≡ Wirtschaft und Gewerbe (*Kaufmännischer Verein, Keramik Centrum Kellinghusen e.V. und Kellinghusener Kulturhof, Verschönerungsverein*)
- ≡ Tradition und Brauchtumpflege (*Landfrauenverein u.a.*)
- ≡ Politisch-zivilgesellschaftlich, Selbstverwaltung (Kinder-und-Jugend-Parlament, Seniorenbeirat, Freiwillige Feuerwehr)
- ≡ Sport und Freizeit (u.a. *VfL Kellinghusen, TCK Tennisclub Kellinghusen, KSG-Ran e.V., Kellinghusener Schützenverein*)
- ≡ Nachhaltig-ökologisch (*Kaufhaus WiederWert, Eine-Welt-Laden und -Café; Zwischennutzungen der BiBeKu sowie Dörpsmobil-Car-sharing und Bürgerbus*)

Für die anstehende Innenstadtsanierung Kellinghusens kann so auf ein Netzwerk etablierter Strukturen gebaut werden, die untereinander teils in regem Austausch stehen und Erfahrungen in den Bereichen Kunst und Kultur, Zwischennutzungen und Gewerbe sowie Zivilgesellschaft und Nachhaltigkeit/Ökologie in sich vereinen. Dass in Kellinghusen durchaus ein Klima besteht, in dem neu Hinzukommende offen und freundlich begrüßt bzw. aktiv in die Gemeinschaft aufgenommen werden, bezeugt u.a. die große Hilfsbereitschaft der Kellinghusener:innen im sog. *Summer of Migration* im Jahr 2015, welche die Gründung des ehrenamtlich betriebenen Cafés *Bi uns tu Huus* als Ort der Begegnung nach sich zog.

Für ehrenamtliche Aktive ist von Vorteil, dass mit dem *Mehrgenerationenhaus die Bude*, dem Bürgersaal im Bürgerhaus und in Teilen dem historischen Rathaus eine Reihe von preisgünstig oder unentgeltlichen nutzbaren Räumen für die Arbeit ehrenamtlich Aktiver zur Verfügung steht. Auch die St.-Cyriacus-Gemeinde erweitert hierfür derzeit die Kapazitäten in ihrem Gemeindezentrum. Mit den Angeboten des *Klappstuhlkultur Kellinghusen e.V.* oder mit dem Kaufhaus *WiederWert* sind zudem Institutionen entstanden, die Fragen von Nachhaltigkeit, lokaler Identität und globaler Verantwortung mit dem Wunsch nach einem vielseitigen kulturellen Erleben und gesellschaftlicher Teilhabe verbinden.

Zugleich zeigt sich, dass Gemeinden wie Kellinghusen bei der Aufgabe, langfristig eine attraktive Versorgungsfunktion für ihre Region zu sichern, zunehmend auf unentgeltliches ehrenamtliches Engagement angewiesen sind – anders könnte u.a. das Angebot des Bürgerbusses nicht bestehen bleiben. Hier gilt es zum einen, die Arbeitsbelastungen für die einzelnen ehrenamtlich Aktiven zu begrenzen; zum anderen, ihnen durch Beratung, Weiterbildung, Honorare und/oder die Bereitstellung von Arbeitsräumen praktische Hilfestellungen zu geben. Eine weitere Herausforderung ist, dass nur wenige Räume für nachbarschaftliche Zwecke zur Verfügung stehen: das Mehrgenerationenhaus *Die Bude* in der Schulstraße ist bereits heute an den Grenzen des baulich-räumlich und auch organisatorisch Machbaren angekommen: zum einen durch anhaltenden Modernisierungstau, zum anderen durch die beständig große Nachfrage nach den hier verorteten soziokulturellen Angeboten. Ähnliches gilt für den Veranstaltungssaal im Bürgerhaus am Oberen Markt: auch dieser ist durch regelmäßige wie einmalige Veranstaltungen und Kurse bereits so stark ausgelastet, dass hier kaum weitere Angebote verorten lassen. Zudem fehlen hier mittelgroße Räume für Seminar- und Kursarbeit.

Risiken für die kommende Entwicklung birgt vor allem der fortschreitende demografische Wandel - die Bevölkerung altert zunehmend. Sie benötigt daher nicht nur mehr Versorgungs-, Pflege- und Betreuungsangebote, sondern auch allgemein neue Angebote für Austausch und Begegnung, die grundsätzlich von immer weniger Berufstätigen zu leisten sind. Bereits heute ist damit erkennbar, dass Angebote einer praktischen, gegenseitigen Nachbarschaftshilfe (z.B. für Einkauf, Putzen und Pflege) insbesondere für einkommensschwache Menschen unverzichtbar für den Erhalt gewohnter Lebens- und Versorgungsqualität geworden sind. Als problematisch erweist sich zudem, Nachfolger:innen für die Vereinsarbeit und damit für ehrenamtlich ermöglichte Freizeitangebote zu finden – bei der Freiwilligen Feuerwehr fehlt bereits heute Personal.

Eine weitere Herausforderung besteht darin, langfristig Räume für zivilgesellschaftliches Engagement sowie kulturelle und soziale Zwecke zur Verfügung zu stellen. Hierfür ist zum einen wichtig, nicht durch zu hohe Nutzungsentgelte Barrieren entstehen zu lassen, zum anderen, eine flexible Buchungs- bzw. Verwaltungspraxis zu etablieren, die auch kurzfristig den Zugriff auf Räume ermöglicht.



Abb. 222: Statements und Wünsche im Themenfeld Engagement aus der Auftakt-Veranstaltung am 20.03.2019



Abb. 223: Antworten auf die Fragen *Was gefällt besonders?* (rot) / *Fehlt etwas im Gebiet?* (blau) aus der Befragung der Eigentümer:innen

SWOT-Analyse zu bürgerschaftlichem Engagement und Akteuren	
Stärken	Schwächen
Ausgangslage – Tradition und Bewusstsein im Ehrenamt	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Vielfältiges Vereinsangebot, Vereine mit teils langen Traditionslinien ≡ Netzwerk bestehender Akteure mit vielfältigen Erfahrungen ≡ Zielgerichtete Interessenvertretung durch Kinder- & Jugendparlament und Seniorenbeirat 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ steigende Nachfrage nach altersgerechten Angeboten bei geringerem Angebot
Räume und Treffpunkte	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Räume für nachbarschaftlich-zivilgesellschaftliches Engagement grundsätzlich gegeben 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Überauslastung von Bürgerhaus und MGH ≡ Fehlen mittelgroßer Räume für Seminar- und Vereinsarbeit ≡ Fehlende Treffpunkte für Kinder und jüngere Jugendliche im öffentlichen Raum
Bürgerhaus am Oberen Markt	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Veranstaltungssaal ist grundsätzlich öffentlich nutzbar 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Zeitlicher Vorlauf und Einschränkungen der Nutzbarkeit des Veranstaltungssaals im BGH
Mehrgenerationenhaus (MGH) <i>Die Bude</i>	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ als Mehrgenerationenhaus und Familienzentrum zertifiziert 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Hohe Auslastung und baulicher Zustand des MGH
Potenziale	Risiken
Ausgangslage – Tradition und Bewusstsein im Ehrenamt	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Mitwirkungsbereitschaft, Empathie und Verantwortungsbewusstsein in Bevölkerung ≡ Akteure sind u.a. mit dem Leitbildprozess des Stadtmarketings aktiviert/sensibilisiert 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Überalterung der Funktionsträger:innen in Verbänden, Vereinen und Selbstverwaltung ≡ Überforderung ehrenamtlich Aktiver beim Bürgerbus
Räume und Treffpunkte	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ St.-Cyriacus-Gemeinde erweitert derzeit ihr Gemeindezentrum ≡ Verbindung von sozialen Angeboten mit kulturellem (Er-)Leben und Teilhabe ≡ Bürgerhaus und historisches Rathaus 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Hürden durch Kosten, zeitlichen Vorlauf und Verwaltungsaufwand bei Vermietung von Räumen
Bürgerhaus am Oberen Markt	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Machbarkeitsstudie für Umbau des Bürgerhauses zum <i>Haus der Begegnungen</i> ist beschlossen ≡ Bauliche Erweiterung Bürgerhaus/Bücherei auf Unterem Markt 	
Mehrgenerationenhaus <i>Die Bude</i>	
	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Baupolizeiliche Schließung vor Schaffung eines Ersatzstandorts droht

5 | Zusammenfassende Bewertung

Die durchgeführte Bestandsanalyse lässt deutlich erkennen, dass in der Innenstadt von Kellinghusen teils erhebliche städtebauliche Missstände im Sinne des § 136 BauGB bestehen, zu deren Behebung die Durchführung städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen erforderlich ist. Dabei konnten sowohl Funktions- als auch Substanzschwächen identifiziert werden.

Die Beseitigung der städtebaulichen Missstände ist erforderlich, um die Innenstadt von Kellinghusen vor weiteren Funktionsverlusten – d.h. vor allem vor weiterem Leerstand und Modernisierungstau – zu bewahren und als Standort für Wohnen, Leben und Arbeiten zu entwickeln.

5.1 Qualitäten und Potenziale

Die Stadt Kellinghusen erfüllt als Verwaltungssitz des gleichnamigen Amtes und als Einzelhandelsstandort eine wichtige Versorgungsfunktion für ihre Region. Die Entwicklung wurde maßgeblich von ihrer Lage am Höhenzug der Lieth und am Fluss Stör beeinflusst: beide prägen die historische Ansicht der Stadt gemeinsam mit den Türmen des historischen Rathauses und der St.-Cyriacus-Kirche sowie dem Luisenberger Turm.

Die Innenstadt von Kellinghusen besticht durch einen kleinteiligen historischen Stadtkern mit Bausubstanz aus verschiedenen Jahrhunderten und einer sich an der Topografie orientierenden Bebauung mit kleinstädtischem Charme. Insbesondere den mehrfach gekrümmten Stadträumen entlang der Hauptstraße, der Lehmsberg- und der Lindenstraße ist – trotz teils erheblichen Leerstands – hohe städtebauliche Qualität anzuerkennen. Zu ihr tragen auch die markanten Aus- und Durchsichten auf die städtebaulich herausgehobenen Bauten der St.-Cyriacus-Kirche, des historischen Rathauses und des zwischen ihnen stehenden Speichergebäudes maßgeblich bei.

Mit der St.-Cyriacus-Kirche, den spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Fachwerkhäusern an der Bergstraße sowie den stattlichen Wohn- und Geschäftshäusern der Gründerzeit vereint Kellinghusen sehr vielfältige Bautypen. Insbesondere das Ensemble denkmalgeschützter Gebäude Am Markt – die Kirche St.-Cyriacus mit ihrem Kirchhof und Nebenanlagen, das benachbarte historische Rathaus mit seinem Turm und der Gebäudebestand der Bergstraße – prägt das Stadtbild und stiftet lokale Identität.

Der bauliche Zustand des Gebäudebestands ist dabei insgesamt als gut zu bewerten: 82 % der 602 Hauptgebäude im Untersuchungsgebiet zeigen keinen oder nur geringen Modernisierungsbedarf. Zudem haben sich die Gebäude in der Innenstadt Kellinghusens insbesondere

entlang der Hauptstraße sowie im südlichen Bereich der Linden- und der Lehmbergstraße ihren historischen Charakter und teils hohe gestalterische Qualität bewahrt und auch der Zustand der Wege, Straßen und Plätze ist als insgesamt gut zu bewerten.

Mit den Grünanlagen und dem Friedhof auf bzw. an der Lieth sowie dem Stadtpark und den westlich angrenzenden Grünbereichen ist die Innenstadt von Kellinghusen maßgeblich von ihren umgebenden Grünräumen geprägt. Aufgrund kontinuierlicher Pflege der Wege und Treppenanlagen durch den städtischen Bauhof bieten sie komfortable und einladende Wege.

In den vergangenen Jahren konnte sich die Bevölkerungsentwicklung weitestgehend stabilisieren – Kellinghusen etabliert sich als ruhiger Wohnstandort im Grünen und wird für Menschen, die in den Großräumen Hamburg oder Kiel arbeiten, attraktiv. Ein Potenzial zur Beantwortung der wachsenden Nachfrage nach Wohnraum bietet die Umwandlung von Gewerbeflächen in Wohnraum, wie sie u.a. in der östlichen Hauptstraße bereits bei Einzelgebäuden erfolgte. Weitere Potenzialflächen für Wohnungsneubau ermittelte ein 2017 im Auftrag der Stadt Kellinghusen erstelltes Baulandkatasster (s. hierzu Kap. 3.6, S.36f. und Kap. 4.3, S. 68).

Mit dem *Störzentrum* im Südwesten des Untersuchungsgebiets und dem Nahversorgungsstandort an der Lindenstraße erreicht Kellinghusen als Einzelhandelsstandort insbesondere bei den Waren des täglichen Bedarfs hohe Zentralität. Hierzu trägt bei, dass Kellinghusen insbesondere mit Blick auf den MIV über eine gute Anbindung verfügt: die Bundesstraße 206 führt südlich an der Stadt vorbei und verbindet die jeweils etwa 15 km entfernt liegenden, nord-südgerichteten Autobahnen 7 und 23. Der Bereich am Hafen bietet für die gewerbliche Entwicklung der Störstadt Flächenreserven.

Mit dem weitestgehend leerstehenden historischen Rathaus, dem Bürgerhaus am Oberen Markt und dem benachbarten Gewerbebau Hauptstr. 16 verfügt die Stadt Kellinghusen über zwei Gebäude, denen eine Schlüsselfunktion für die kommende Entwicklung bzw. der Sicherung der Versorgungsfunktion Kellinghusens für kommende Generationen zukommt.

Für die Innenstadt Kellinghusens gilt es, das Ergebnis des Leitbildprozesses des Stadtmarketings für den gesamten Kreis Steinburg *Familienfreundlichkeit* mit Leben zu füllen: hier finden sich die wichtigsten Funktionen und Einrichtungen des Unterzentrums. Für die kommende Entwicklung ist von Vorteil, dass sich die Schlüsselgebäude, die in den kommenden Jahren neuen Funktionen zugeführt werden können, größtenteils in kommunalem Eigentum befinden (Bürgerhaus, Mehrgenerationenhaus, historisches Rathaus). Insbesondere in der Verbindung des historischen Stadtkerns mit der topografisch geprägten Stadtansicht wirkt die Kellinghusener Innenstadt für den gesamten

Kreis identitätsstiftend. Mit dem Bürgersaal, der Bücherei und dem Museum im Bürgerhaus, aber auch mit dem Mehrgenerationenhaus *Die Bude* und dem Freibad finden sich hier bedeutsame Freizeiteinrichtungen. Diese sollen mit dem Umbau des Trafogebäudes hinter dem historischen Rathaus zum Kulturtrafo durch einen weiteren Ort ergänzt werden.

Ein großes Potenzial ist, dass für alle relevanten Aspekte einer integrierten Stadtentwicklung aktuelle Gutachten, Konzepte und Planungen vorliegen bzw. derzeit abgeschlossen werden. Dies betrifft zum einen die Themenfelder Hochwasserschutz und Reaktivierung der Bahnstrecke, die als harte Determinanten zu sehen sind: von der Umsetzung von HWS hängt insbesondere die Entwicklung im südlichen Teil des Untersuchungsgebiets ab, von der Reaktivierung der Bahnstrecke die Entwicklung der Stadt im Ganzen. Zum anderen wurden mit einem Einzelhandels- und einem Verkehrskonzept in den Jahren 2018-2022 aktuelle sektorale Konzepte erarbeitet, die auch für die Innenstadtentwicklung verbindlich sind. Ein 2021 beauftragtes Radverkehrskonzept dient der weiteren Förderung des sog. Umweltverbunds.

Eine Rückbesinnung auf die handwerklich-gewerblichen Traditionen der Störstadt bietet wesentliches Potenzial für eine Reaktivierung der Leerstände in den klassischen Einzelhandelslagen: Zum einen besteht mit dem *Keramik Centrum Kellinghusen e.V. (KCK)* eine langjährig etablierte Akteurin, die sich der Wiederbelebung der keramischen Traditionen (hier: insbesondere der Fayencen) verschrieben hat. Zum anderen bieten die bereits vorhandenen Fachhändler:innen in der Hauptstraße Potenzial, den Bereich als kleinteiligen Standort für (Fach-) Einzelhandel, Dienstleistungen und Gewerbe zu profilieren. Angebote für Co-Working-Spaces mit flexibel anmietbaren, möblierten Arbeitsplätzen für Selbstständige und Firmen könnten dieses Angebot sinnvoll ergänzen und zusätzliche Belebung generieren.

Sowohl für die Behebung der Leerstände als auch für Fragen von Teilhabe und Mobilität erweist sich das bestehende bürgerschaftliche Engagement mit seinen etablierten Akteursstrukturen als bedeutsames Potenzial. Bereits heute gelingt es, mit Angeboten wie dem 2018 eingerichteten Bürgerbus oder dem Anfang 2019 begründeten *Dörpsmobil-Carsharing e.V.* bestehende Schwächen im Bereich von Mobilität und Verkehr teilweise zu kompensieren. Die erkennbar große Bereitschaft zu ehrenamtlichem Engagement, wie sie u.a. im Einsatz der Kellinghusener:innen für Geflüchtete im sog. *Summer of Migration* 2015 zum Ausdruck kam, ist unabdingbare Voraussetzung dafür, dass Orte für Austausch und Begegnung tatsächlich mit Angeboten und Leben gefüllt werden. Hervorzuheben ist, dass das bürgerschaftliche Engagement in der Regel alle Aspekte von Nachhaltigkeit berührt: es verbindet Fragen von Mobilität und Nachhaltigkeit mit solchen von Teilhabe oder Generationen-Gerechtigkeit. Wertvoll ist zudem, dass eine Reihe von Akteuren (z.B. *Klappstuhlkultur e.V.*, *BiBeKu* etc.) auf in den

vergangenen Jahren gesammelte Erfahrungen mit Zwischennutzungen und auf Kontakte zu potenziellen Sponsor:innen aus der regionalen Wirtschaft bauen kann.

Die gute Erreichbarkeit der Kellinghusener Innenstadt mit dem eigenen KFZ – das Straßennetz ist nur selten überlastet – und die Fülle kostenloser Stellplätze insbesondere im Bereich des Unteren Markts sind als Stärken zu werten. Das Überangebot von Flächen für den ruhenden Verkehr im Bereich des Unteren Markts bietet jedoch großes Potenzial, einen kommenden Bahnhof städtebaulich mit der Stadt – genauer: dem Oberen Markt und der Hauptstraße – zu verbinden und hierbei ergänzende Funktionen zu verorten.

Mit dem Denkmalensemble aus St.-Cyriacus-Kirche, Kirchhof und Bergstraße sowie historischem Rathaus, mit der Einbindung in die touristischen Netzwerke des *Mönchswegs* und das *Kanurevier Stör* und die Nachbarschaft zum *Naturpark Aukrug* verfügt Kellinghusen über einiges touristisches Potenzial. Als Stadt ohne Fluglärm und Lichtverschmutzung kann Kellinghusen als Destination für Ruhe und Entschleunigung Suchende profiliert und etabliert werden.

Im Bearbeitungszeitraum dieser VU konnte die Stadt Kellinghusen das dem Bürgerhaus benachbarte Gewerbegebäude Hauptstraße 16 erwerben. Dieses soll die bislang im Bürgerhaus verortete Stadtbücherei aufnehmen. Das Bürgerhaus steht damit für eine Nachnutzung als Haus der Begegnungen zur Verfügung. Hierfür wurden im Jahr 2021 die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie vorgestellt. Diese sieht eine barrierefreie Modernisierung des Bestandsgebäudes und die Errichtung eines Erweiterungsbaus auf dem Unteren Markt vor (vgl. Kap. 3.6, S. 40)

Das historische Rathaus Am Markt, das Bürgerhaus am Oberen Markt und der benachbarte Gewerbebau Hauptstr. 16 lassen als Schlüsselgebäude in kommunalem Besitz großes Potenzial dafür erkennen, städtische Einrichtungen wie das Stadtmuseum oder die im gleichen Gebäude verortete Bücherei neu aufzustellen. Hierfür wurde in den Jahren 2018 und 2019 im Rahmen verwaltungsinterner Werkstatttermine eine Konzeption erarbeitet, die vorsieht, das historische Rathaus als Museum *Ton in Ton* nachzunutzen. Die Umsetzung des Vorhabens wurde im Jahr 2022 begonnen.

Bereits mit dem Blick auf Einzelaspekte der Bestandsanalyse wie Stadtstruktur, Gebäudezustand oder –Funktion konnte eine Reihe von Schlüsselgebäuden die kommende Entwicklung identifiziert werden. Die im Rahmen der kommenden Entwicklung bedeutsamen Stärken und Potenziale werden im Folgenden tabellarisch zusammengefasst, bevor die im Untersuchungsgebiet gegebenen Substanz- und Funktionschwächen näher beleuchtet werden.

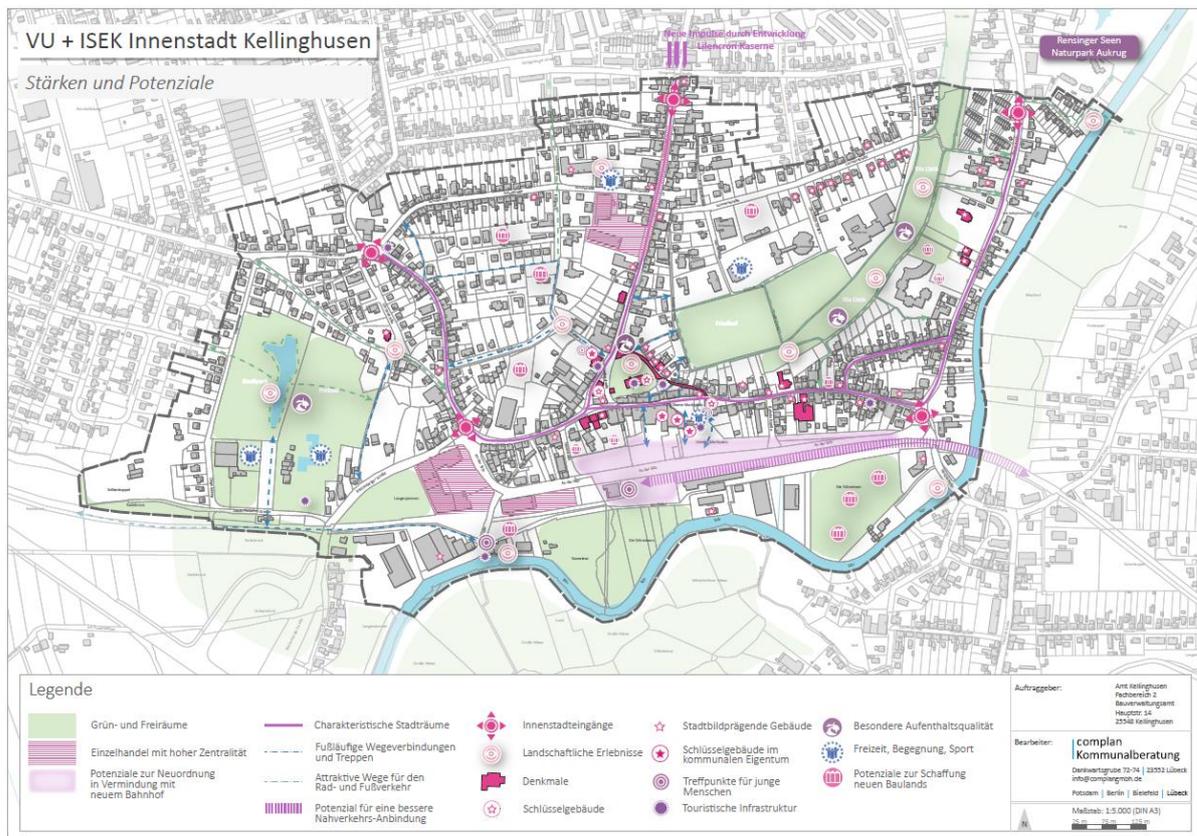


Abb. 224: Darstellung der Stärken und Potenziale im Untersuchungsraum. Plan in Größe A3 in den Anlagen des Berichts.

Zusammenfassung der Qualitäten und Potenziale im Untersuchungsgebiet	
Stärken	Potenziale
Stadtstruktur	
<ul style="list-style-type: none"> historischer Stadtkern mit kleinstädtischem Charme und Bausubstanz aus verschiedenen Jahrhunderten und von Topografie geprägt Höhenzug der Lieth zieht sich prominent bis in die Stadt – Ausbildung einer charakteristischen Stadtansicht 	<ul style="list-style-type: none"> Flächenpotenziale im Bereich Unterer Markt, um dem kommenden Bahnhof städtebaulich mit der Stadt zu verbinden und ergänzende Funktionen zu verorten (Mobilitätszentrum u.a.)
Gebäudebestand	
<ul style="list-style-type: none"> Privatgebäude: guter allgemeiner Modernisierungsstand historisches Rathaus und Bürgerhaus: kommunale Liegenschaften mit stadtbildprägender Qualität Konzepte für die Nachnutzung von Bürgerhaus und historischem Rathaus liegen vor Freibad und bauliche Anlagen in gutem Zustand neues Amtsgebäude vielseitig nutzbar 	<ul style="list-style-type: none"> wachsende Nachfrage nach Wohnraum erhöht Investitionsbereitschaft Historisches Rathaus und Bürgerhaus mit Nach- bzw. Umnutzungspotenzialen in Schlüsselfunktion für die zukünftige Entwicklung Flächenentwicklungspotenziale durch Hochwasserschutzmaßnahmen

Zusammenfassung der Qualitäten und Potenziale im Untersuchungsgebiet (Fortsetzung)	
Stärken	Potenziale
Stadtfunktion und Nutzung	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ ruhiger Wohnstandort im Grünen, für Familien attraktiv ≡ wichtige Versorgungsfunktion für die Region, Nahversorgungsstandort mit hoher Zentralität ≡ aktuelle Konzepte für Verkehr und für Einzelhandel liegen vor ≡ gute ärztliche Versorgung, gutes Pflegeangebot ≡ Angebote im Mehrgenerationenhaus stark nachgefragt und etabliert 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ steigende Nachfrage nach Wohnraum ≡ Umnutzungspotenziale leerstehender Gewerbeflächen zu Wohnraum ≡ Neuordnungspotenziale am Unteren Markt ≡ Traditionen und historische Qualitäten, an die im Sinne einer Profilierung als Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort angeknüpft werden kann: kleinteiliges Handwerk, Keramik inkl. Akteuren (KCK u.a.)
Öffentlicher Raum	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ allgemein guter Zustand der Wege, Straßen und Plätze ≡ Gehwege mit Klinker identitätsstiftend und barrierearm gestaltet 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Entwicklungspotenziale im Bereich des Unteren Markts sowie südlich der Straße An der Stör (Hafenbereich und Einbindung neuer Bahnhof)
Mobilität und Verkehr	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ <i>Bürgerbus</i> als neues Mobilitätsangebot, Bahnanschluss zugesagt ≡ gute Anbindung per PKW, reichlich kostenlose Stellplätze und Straßen nicht überlastet 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Reaktivierung der Bahnstrecke mit positiven Impulsen für die gesamte Stadt
Natur- und Erlebnisraum / Tourismus	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Naturräume in der Innenstadt und ihrer Umgebung (Stadtpark, Lieth, Stör und Rensinger See) ≡ Einbindung in touristische Netzwerke (Mönchsweg und Kanurevier Stör) ≡ Synergien zwischen Museum und Touristinfo ≡ Kirche St. Cyriacus mit Alleinstellung durch moderne Ausgestaltung + Radstation auf Kirchhof ≡ geringe Licht- und Luftverschmutzung sowie Lärmbelastungen 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Verbindung von Hochwasserschutzmaßnahmen mit der Herstellung eines Ufer- oder Rundwegs an der Stör
Hochwasserschutz	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Wirkungsanalyse Hochwasser weist grundsätzliche Wirksamkeit von Schutzmaßnahmen nach ≡ Beitritt zu Zweckgebietsverband Mittellauf Stör bereits erfolgt, Projektkoordinator beauftragt 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Umsetzung von Hochwasserschutzmaßnahmen verringert Umfang der ÜSG und zieht damit Flächenentwicklungspotenzial nach sich ≡ Verbindung von Hochwasserschutzmaßnahmen mit der Herstellung eines Ufer- oder Rundwegs an der Stör
Technische Infrastruktur	

Zusammenfassung der Qualitäten und Potenziale im Untersuchungsgebiet (Fortsetzung)	
Stärken	Potenziale
Bürgerschaftliches Engagement und Akteuren	
<ul style="list-style-type: none"> ≡ Aktive und engagierte Einwohnerschaft ≡ Akteure mit Erfahrungen im Kontext von Zwischennutzungen und Aktivierung (<i>Klappstuhlkultur</i> e.V., PEP e.V., BiBeKu etc.) ≡ <i>Familienfreundlichkeit</i> als Leitbild für Kellinghusen und <i>Raum für Zukunft</i> für den Kreis ≡ <i>Bürgerbus</i> und geplantes <i>Dörpsmobil-Carsharing</i>: Angebote von Kellinghusener:innen für Kellinghusener:innen 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Bereitschaft in der Gesellschaft, neues auszuprobieren ≡ Verfügbare Räume begünstigen neue Angebote

5.2 Funktions- und Substanzschwächen

Definition

Bevor die Substanz- und Funktionsschwächen in der Kellinghusener Innenstadt zusammenfassend betrachtet und bewertet werden, sollen die Begriffe zunächst nach § 136 BauGB definiert werden.

Funktionsschwächen

Funktionsschwächen liegen nach § 136 Abs. 3 Punkt 2 vor, wenn das Untersuchungsgebiet in der Erfüllung der Aufgaben *erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen*. Beispielhaft sind die nachfolgenden Aufgaben aufgezählt, deren Erfüllung der Funktionsfähigkeit beeinträchtigt sein kann:

- a. der fließende und ruhende Verkehr,
- b. die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Untersuchungsgebietes unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich,
- c. die infrastrukturelle Erschließung des Gebietes, seine Ausstattung mit Grünflächen, Spiel- und Sportflächen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs; insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben des Untersuchungsgebietes im Verflechtungsbereich.

Substanzschwächen

In Bezug auf Substanzschwächen sind folgende Kriterien nach § 136 Abs. 3 Punkt 1 BauGB bei der Beurteilung städtebaulicher Missstände zu berücksichtigen:

- a. die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten,
- b. die bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten,
- c. die Zugänglichkeit der Grundstücke,

- d. die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten,
- e. die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand,
- f. die Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen; insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen,
- g. die vorhandene Erschließung. Maßgebend ist im Untersuchungsgebiet die vorhandene Bebauung oder die sonstige, nicht durch Bebauung geprägte Beschaffenheit (z.B. Nutzungen ohne Bebauung, Verkehrsanlagen, Grünanlagen, Altlasten).

Textliche Zusammenfassung



Abb. 225: verfestigter Leerstand in der Hauptstraße



Abb. 226: die verfallenen Grundstücke in der Hauptstraße 39 / 41

Der Innenstadt von Kellinghusen ist eine Reihe schwerwiegender Defizite in Funktion und Substanz zu bescheinigen: Die Innenstadt erfuhr zuletzt in den 1980er Jahren im Rahmen einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme eine Aufwertung und Sanierung. In ihrem Zug wurde die westliche Hauptstraße zur Fußgängerzone umgewidmet und in ihrer Folge das Bürgerhaus am Oberen Markt errichtet. Insbesondere in diesem Bereich hat der Leerstand von Gewerbeflächen in den vergangenen Jahren um sich gegriffen und ein Maß erreicht, welches die Aufenthaltsqualität erheblich beeinträchtigt und zulasten und der Umsätze der verbliebenen Dienstleister:innen und Händler:innen geht.

Obwohl sich der Sanierungsstand im Gebiet allgemein als gut darstellt, wird das Stadtbild durch einige verfallene und verfallende Bauten (z.B. Brandruine am Schulberg, Ruine Ecke Königsberger- /Lindenstraße, Ruine in der Brauerstraße 3) aber auch durch verfallene bzw. vermüllte Grundstücke wie in der Hauptstraße 39/41 beeinträchtigt. Erhöhter Sanierungsbedarf zeigt sich auch im *Stadtmitte* genannten Bereich im Südosten des Untersuchungsgebietes. Hier führten die Hochwasserereignisse der letzten zehn Jahre zu nachhaltigen Schädigungen der Bausubstanz.

Auch die landwirtschaftlichen Gewerbebetriebe südlich der Straße An der Stör zeigen sich von Substanzschwächen gekennzeichnet. Durch seinen technischen Charakter und unansehnlich gewordene Fassadenanstriche wirkt insbesondere das hochaufragende Silogebäude mit seiner Aufschrift *Störkraft* als städtebaulicher Missstand. Die hier befindlichen Gewerbebetriebe erschweren als Privatbesitz zudem die Erreichung des Ziels, die Stadt stärker mit den Naturräumen der Stör zu verbinden.

Weiterhin bestehen im Untersuchungsgebiet Defizite durch die Kleinteiligkeit und den häufig schlechten Modernisierungsstand bei der technischen Ausstattung von Flächen für Einzelhandel und Gewerbe. Einerseits sind die Flächen kleiner als i.d.R. nachgefragt, andererseits durch veraltete Haustechnik teilweise nicht ohne weiteres nutzbar. Aufgrund der schwer einschätzbaren Nachfrage und der Konkurrenz der Nahe liegenden Einzelhandelsstandorte werden Modernisierungen für Eigentümer:innen zum Risiko: Es bleibt offen, ob Investitionen tatsächlich durch langfristige Mieteinnahmen refinanziert werden können. In einigen Fällen stellen in den 1960er und 70er Jahren erfolgte Einbrüche für Schaufenster selbst gravierende gestalterische Mängel dar.

Weitere städtebauliche Missstände bestehen aufgrund von Sanierungsbedarfen des historischen Rathauses und des benachbarten ehemaligen Bauamts. Während ersteres mit Ausnahme des von großer Feuchte betroffenen Untergeschosses in einem baulich recht gutem Zustand ist, ist letzteres akut von weiterem Verfall bedroht. Für ersteres ist eine Nachnutzung als Museum *Ton+Ton* fixiert worden, für letzteres ist nunmehr der Abbruch vorgesehen.

In seiner heutigen Gestalt bildet auch der Untere Markt einen städtebaulichen Missstand: zum einen sind die Flächen für den ruhenden Verkehr überdimensioniert und ungegliedert, zum anderen fehlt eine Strukturierung der Stadträume durch Raumkanten und Funktionen. Insbesondere mit Blick auf die Ein- und Anbindung des geplanten Bahnhofs werden gestalterische und funktionale Anpassungen erforderlich, das Fehlen einer ablesbaren Stadtkante zur Straße An der Stör ist als städtebaulicher Missstand zu werten.

Die Trennung der Stadt Kellinghusen vom umgebenden Landschaftsraum der Stör stellt einen weiteren schweren städtebaulichen Missstand dar. Die Straße An der Stör bildet eine ausgeprägte stadträumliche Barriere und ist Quelle erheblicher Lärm- und Schadstoffemissionen. Nicht weniger schwer wiegt, dass sich – mit Ausnahme des Skateparks südlich der Straße An der Stör – keine Spielplätze und Treffpunkte für Jugendliche im Untersuchungsgebiet finden. Zwar finden sich zwei städtische Sporthallen im Gebiet, diese stehen jedoch nur dem Schul- und Vereinsbetrieb Verfügung. Weitere Sportanlagen fin-



Abb. 227: Gewerbebauten südlich der Straße An der Stör (*Reimer Landhandel*)



Abb. 228: gestalterische Defizite und Substanzschwächen: Gewerbebläche in der unteren Lehmburgstraße



Abb. 229: Unterer Markt / Parkplatz An der Stör



Abb. 230: Substanzschäden am Haus Brauerstraße 14



Abb. 231: noch vom letzten Starkregen: Sandsäcke auf einem Grundstück in der Lehmbergstraße

den sich mit Ausnahme des Freibads und des privaten Tennisclubs sowie des Skateparks nicht im Gebiet. Eine weitere funktionale Schwäche zeigt sich in der mangelhaften Ausschilderung touristischer Ziele. Das Erscheinungsbild des Kanuanlegers am Hafen und der Leerstand des benachbarten ehemaligen Schrottplatzes wirken als weitere Defizite im touristischen Kontext.

Neben anhaltendem Leerstand und aus verschiedenen Gründen unterlassenen Modernisierungsarbeiten führten Hochwasserereignisse der vergangenen Jahre zu Substanzschäden in der östlichen Hauptstraße (sog. *Stadtmitte*). Mit der Aktualisierung der HQ100-Hochwassergefahrenkarten und des Landeswassergesetzes werden dieser Bereich und der Untere Markt mit seinem Umfeld mit Beginn des Jahres 2020 zunächst vorläufig als ÜSG gesichert. Werden innerhalb von zehn Jahren keine geeigneten Maßnahmen zum Hochwasserschutz dieser Bereiche durchgeführt, sind bauliche Änderungen und Entwicklungen in ihnen nur noch sehr eingeschränkt zulässig. Zudem mindert die mangelnde Investitionssicherheit die Bereitschaft zu notwendigen Instandsetzungsarbeiten erheblich und verstärkt die bereits heute bestehenden Missstände so zusätzlich.

Funktionale Defizite bestehen zudem bei der verkehrstechnischen Einbindung der Stadt: sie erfolgt einseitig auf den MIV orientiert, eine attraktive ÖPNV-Anbindung über die Schiene ist bis heute nicht gegeben. Zur mangelnden Attraktivität des ÖPNV trägt neben seiner Orientierung auf die Erforderlichkeiten des Schulverkehrs bei, dass Haltestellen zum Teil einen schlechten Bau- bzw. Pflegezustand aufweisen und wie an der Straße An Der Stör ungünstig verortet sind. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass der für die Mobilität vor Ort wichtige Bürgerbus auf ehrenamtliches Engagement angewiesen ist. Überdies besteht ein Mangel an Radwegen und Abstellanlagen im Gebiet und die Barrierefreiheit ist aufgrund unebener bzw. schadhafter Oberflächen erheblich eingeschränkt.

Die Fußgängerzone im westlichen Bereich der Hauptstraße weist funktionale Schwächen auf: zum einen ist mit umgreifendem Leerstand ein verlassener Charakter entstanden, zum anderen wird das Durchfahrts- und Parkverbot derzeit nicht oder nur sehr selten kontrolliert und so von einem wachsenden Teil der regionalen Bevölkerung missachtet. Dies geht auch zulasten der Aufenthaltsqualität und der Sicherheit spielender Kinder. Nach Diskussion unterschiedlicher Entwicklungsvarianten für den Bereich fiel im Jahr 2020 die Entscheidung, eine erneute Öffnung der westlichen Hauptstraße bis zur Bahnhofstraße als verkehrsberuhigtem Bereich oder Shared Space mit Einbahnstraßenregelung in einem insgesamt dreijährigen Modellversuch zu prüfen.

Auch in der Versorgungsfunktion der Kellinghusener Innenstadt zeigen sich gravierende Mängel. Während Einrichtungen der Gesundheits- und Daseinsfürsorge (wie Altenheime, KiTas, Praxen und Schulen) zumindest noch in ausreichenden Maß gegeben sind, haben das Mehrgenerationenhaus *Die Bude* und das Bürgerhaus mit seinem Bürgersaal am Oberen Markt – beides stark nachgefragte Orte für gesellschaftliche Teilhabe, Austausch und Begegnung – eine Auslastung an der Grenze des baulich Möglichen erreicht. Zudem weist das Mehrgenerationenhaus erhebliche Mängel im baulichen Zustand auf. Zur Verstärkung der hier gebotenen Funktionen erscheint ihre Neuordnung in den kommunalen Gebäuden inkl. Modernisierung und Umbau bzw. Erweiterung unabdingbar. Zur Sicherung der ärztlichen Versorgungslage wird zudem der Neubau eines Gesundheitszentrums bzw. Ärztehauses im Untersuchungsgebiet empfohlen und auf Bedarf für weitere Kita-Betreuungsplätze verwiesen.

Funktionale Defizite sind neben dem Einzelhandel auch dem Bereich von Gastronomie und Beherbergung zu attestieren: das gastronomische Angebot ist in den vergangenen Jahren immer weiter zurückgegangen. Vor allem Gastronomie für höhere Ansprüche fehlt so weitestgehend. Gleiches gilt für das Beherbergungsgewerbe: mit Ausnahme der *Radlerherberge am Mönchsweg* (Hauptstraße), des *Kommodich* in der Lehmbergstraße und einiger Ferienwohnungen werden im VU-Gebiet keine Übernachtungsmöglichkeiten angeboten, im gehobenen Segment fehlen sie ganz. Mit der Nachnutzung der Liliencron-Kaserne als Hotelstandort werden jedoch nahe des Gebiets neue Kapazitäten im Gastgewerbe geschaffen. Funktionale Mängel sind auch dem Wohnungsbestand zu bescheinigen: es fehlt preiswerter Wohnraum für Familien und ältere Menschen im Gebiet.

Die größten Risiken für die kommende Entwicklung bestehen einerseits beim Hochwasserschutz. Es können Baurechte im südöstlichen, tieferliegenden Teil des Untersuchungsgebiets verwehrt bleiben, wenn nicht rechtzeitig Schutzmaßnahmen ergriffen werden. Andererseits bestehen Risiken durch die Abhängigkeit von den Planungen der Deutschen Bahn zur Reaktivierung der Bahnstrecke Kellinghusen – Wrist. Ob es gelingt, eine direkte Anbindung an Hamburg herzustellen, wird



Abb. 232: Blick in die Hauptstraße nach Osten



Abb. 233: stark nachgefragt und modernisierungsbedürftig: das MGH *die Bude*



Abb. 234: vorherrschendes Segment in der Gastronomie: preiswerte Schnellimbisse



Abb. 235: die Nachnutzung der ehem. Detlev-Liliencron-Kaserne birgt Potenzial für die gesamte Stadt

maßgeblichen Einfluss auf die wirtschaftliche und die Bevölkerungsentwicklung der Störstadt zeigen.

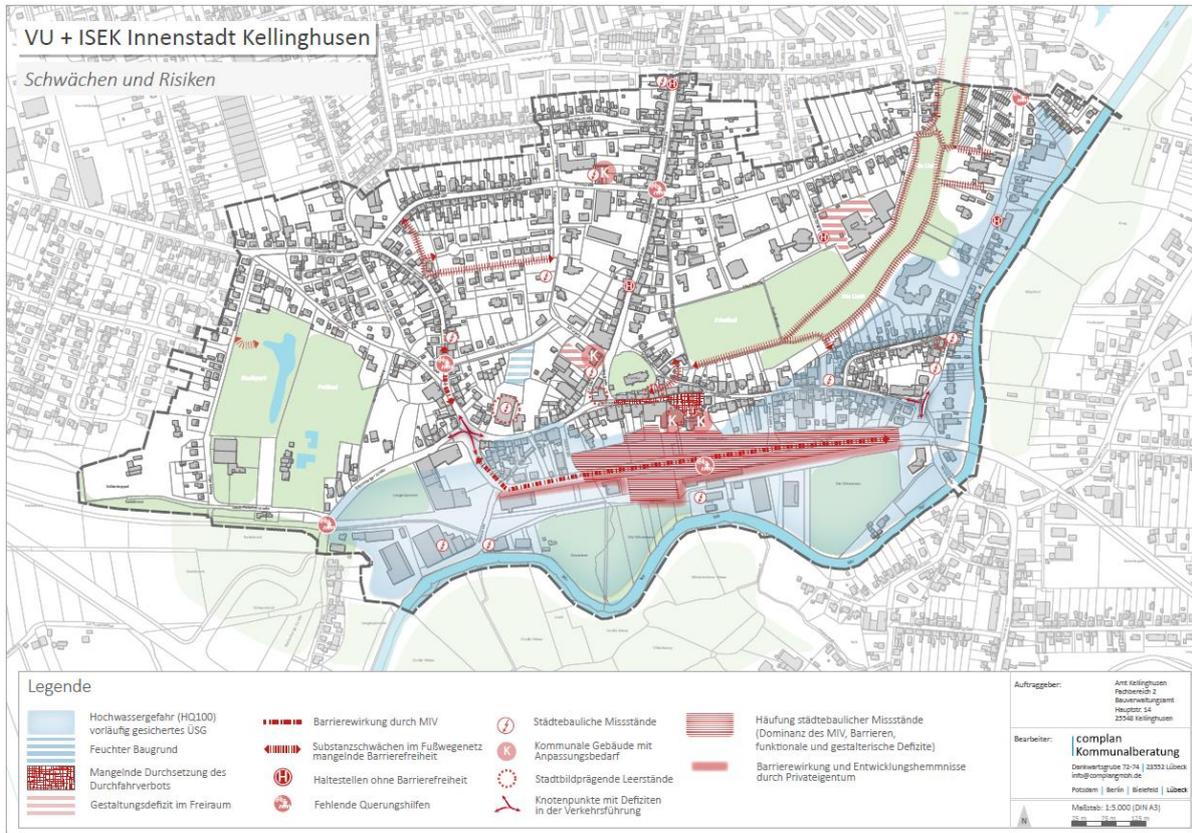


Abb. 236: Darstellung der Schwächen und Risiken im Untersuchungsraum. Plan in Größe A3 in den Anlagen des Berichts.

Funktions- und Substanzschwächen im Untersuchungsgebiet

- ≡ Funktionale und gestalterische Defizite im Bereich des Unteren Marktes (u.a. mangelnde Gliederung, Zustand und Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen, fehlende Raum- bzw. Bebauungskanten)
- ≡ Qualitätsverluste im öffentlichen Raum durch Leerstand, Brachen und Sanierungsstau
- ≡ Schlüsselgebäude mit gestalterischen Defiziten, Leerstand und Modernisierungsbedarf
- ≡ Defizite hinsichtlich Barrierefreiheit/-armut in öffentlichen Gebäuden (MGH, historisches Rathaus)
- ≡ Straßen und Gehwege teils in mangelhaftem baulichem Zustand; Barrierefreiheit ist aufgrund unebener bzw. schadhafter Oberflächen eingeschränkt
- ≡ Mangel an preiswertem familien- und altersgerechtem Wohnraum

Zusammenfassung der Schwächen und Risiken im Untersuchungsgebiet	
Schwächen	Risiken
Stadtstruktur	
<p>Funktionsschwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ Trennung von Stadt und Stör, mangelnde Zugänge zu den Störwiesen ≡ Straße An der Stör: ausgeprägte stadträumliche Barriere und Quelle von Lärm- und Schadstoffemissionen ≡ Privatgrundstücke südlich An der Stör erschweren die Entwicklung von Verbindungen zum Wasser ≡ Kaufkraft fährt auf B206 am Ort vorbei 	<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ Hochwassergefahr als Entwicklungshemmnis, insbesondere im Südosten des Untersuchungsgebiets ≡ Verstärkung der Dualität zwischen den historischen Geschäftslagen (Lehmberg-, Linden- und westliche Hauptstraße) und den Einzelhandelsstandorten (Störzentrum und Lindenstraße)
Gebäudebestand	
<p>Funktionsschwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ Überauslastung des Mehrgenerationenhauses ≡ Fläche des Bürgerhauses zu gering, um Bestandsnutzungen (Bücherei und Keramikmuseum) erweitern bzw. weiterentwickeln zu können ≡ Bürgersaal im Bürgerhaus stark ausgelastet, kein Raum für weitere (soziokulturelle) Angebote <p>Substanzschwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ Schädigung von Bausubstanz durch Hochwasserereignisse der letzten Jahre (v.a. im Bereich Brauerstraße / Neue Straße / östl. Hauptstraße) ≡ Verfallene und verfallende Bausubstanz (v.a. abgebranntes Haus am Schulberg, Ruine an der Ecke Linden-/Königsberger Straße., Hauptstr. 56, ehem. Bauamt, Getränkemarkt Lehmbergstraße16-18) und verwahrloste Grundstücke (Hauptstr. 39/41, Brauerstraße 3) ≡ Negatives Erscheinungsbild des Landhandels (Am Hafen) ≡ Schlechter baulicher Zustand des MGH ≡ Gestalterische Defizite durch Schaufenstereinbrüche und Instandhaltungsstau (untere Lehmbergstraße) ≡ Ehemaliges Bauamt in desolaten Zustand 	<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ Refinanzierbarkeit von Modernisierungsmaßnahmen nicht gewiss ≡ Weitere Substanzschäden bei unterlassener Instandhaltung ≡ Steigende Planungs-, Bau und Unterhaltungskosten
Stadtfunktion und Gebäudenutzung	
<p>Funktionsschwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ Leerstände insb. in der Hauptstraße, Dualität der Geschäftslagen und der Nahversorgungsstandorte ≡ Spielplätze und Treffpunkte fehlen ≡ Mängel in der Zusammensetzung des Sortiments und Konkurrenz der EZH-Standorte mit den historischen Geschäftslagen ≡ Unzureichendes Angebot im Bereich Gastronomie und Beherbergung 	<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ Überalterung der Bevölkerung und Verschlechterung der (ärztlichen) Versorgungslage ≡ weiterer Funktionsverlust in Geschäftslagen und wachsende Konkurrenz durch online-Handel, Verfestigung des Leerstands und <i>trading-down-Effekte</i>

Zusammenfassung der Schwächen und Risiken im Untersuchungsgebiet (Fortsetzung)	
Schwächen	Risiken
Stadtfunktion und Gebäudenutzung	
<p>Funktionsschwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ Nur wenige Angebote auf den Wohnungsmarkt ≡ Sporthallen sind nur mit Vereinen nutzbar, Unterversorgung mit Mehrfachhallen ≡ jenseits des Freibads, des privaten Tennisclubs und des Skateparks keine Sportanlagen im Freien <p>Substanzschwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ Veraltete Gebäudetechnik und unzureichende Flächengrößen bei leerstehenden Gewerbeflächen 	
Öffentlicher Raum	
<p>Funktionsschwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ Spielplätze und Treffpunkte im öffentlichen Raum fehlen ≡ Stör ist nicht im Stadtbild präsent ≡ Dominanz des MIV entlang der Straße An der Stör ≡ Fläche hinter historischem Rathaus ungepflegt ≡ Fehlende Stadtkante zur Straße An der Stör <p>Substanzschwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ Gestalterische Defizite am Unteren Markt ≡ Unebenheiten und Barrieren auf Fußwegen ≡ gehäufter Leerstand beeinträchtigt das Stadtbild 	<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ unklare Situation am Oberen Markt / mangelnde Durchsetzung der Fußgängerzone führt zu Einschränkungen der Aufenthaltsqualität ≡ Verfestigung der Dominanz des MIV
Mobilität und Verkehr	
<p>Funktionsschwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ Anbindung über die Schiene fehlt ≡ Mobilität vor Ort benötigt ehrenamtlichen Einsatz (Bürgerbus) ≡ hohe Abhängigkeit vom MIV, Lücken im ÖPNV ≡ Isolierte Lage und Zustand einiger Haltestellen <p>Substanzschwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ Zustand der Bushaltestellen an der Straße An der Stör ≡ Mangel an Radwegen und Radabstellanlagen 	<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ Abhängigkeit vom Planungsprozess der NAH-SH bei der Reaktivierung des Bahnanschlusses ≡ Weitere Abstriche im Nahverkehr ≡ Überforderung ehrenamtlich Aktiver beim Bürgerbus
Natur- und Erlebnisraum / Tourismus	
<p>Funktionsschwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ Lage außerhalb der touristischen Schwerpunktbereiche ≡ Defizite in Gastronomie und Beherbergung ≡ Ausschilderung touristischer Ziele mangelhaft ≡ Trennung von Stadt und Stör, mangelnde Erlebbarkeit des Flusses ≡ Museum derzeit nicht mehr zeitgemäß ≡ Keine keramischen Betriebe mehr 	<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ Abhängigkeit der Gastronomie vom Tourismus ≡ Weitere Stärkung der Küstenregionen

Zusammenfassung der Schwächen und Risiken im Untersuchungsgebiet (Fortsetzung)	
Schwächen	Risiken
Natur- und Erlebnisraum / Tourismus	
<p>Funktionsschwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ Außerhalb: Rensinger See ist nicht von Altlasten befreit – Schrott und Gefahrgut aus Zeit des Lehmabbaus – damit kein Badegewässer <p>Substanzschwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ Ausschilderung touristischer Ziele mangelhaft 	
Hochwasserschutz	
<p>Funktionsschwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ Häufige Hochwasserereignisse im letzten Jahrzehnt – bestehender HWS ungenügend ≡ Vorläufige Sicherung von ÜSG per Landesverordnung verhindert neue Baugebiete im Süden und Osten des Gebiets <p>Substanzschwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ Substanzschwächen durch vergangene Hochwasser ≡ Hochwassergefahr verringert Investitionsbereitschaft privater Akteure 	<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ zeitlicher Vorlauf der Genehmigungs- und Ausführungsplanungen bremsen Entwicklung ≡ HWS-Anlagen von Einigkeit mit zahlreichen privaten Anlieger:innen notwendig, ggf. auch von Bereitschaft zum Verkauf ≡ Bauvorhaben in ÜSG bedürfen einer Ausnahmegenehmigung der unteren Wasserbehörde
Technische Infrastruktur	
Bürgerschaftliches Engagement und Akteure	
<p>Substanzschwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ≡ schlechter baulicher Zustand des MGH ≡ Erweiterungspotenziale des Bürgerhauses derzeit erschöpft 	<ul style="list-style-type: none"> ≡ Schließung des MGH vor Herstellung eines Ersatzstandorts

5.3 Schlüsselgebäude

Im Rahmen der Bestandsanalyse konnten sieben Schlüsselgebäude (Definition s. Vorbemerkung zu Kap. 4) für die kommende Entwicklung identifiziert werden, die nachfolgend vorgestellt werden:

Bürgerhaus und Museum am Oberen Markt (Hauptstraße 18)

- ≡ Art der Schlüsselfunktion: städtebaulich, gestalterisch, funktional und identitätsstiftend
- ≡ Begründung: Im Zuge der Stadtsanierung der 1980er Jahre als Bürgerhaus mit Bücherei im Untergeschoss als gesellschaftlicher Mittelpunkt der Stadt erreicht. Vermittelt städtebaulich zwischen den Niveaus des Oberen und des Unteren Markts und knüpft – trotz postmoderner Gestaltung – mit regionaltypischer Klinkerfassade an lokale Bautraditionen an. Ende der 1980er erfolgte die Einrichtung des Stadtmuseums mit dem Fokus auf die keramischen Traditionen bzw. Fayencen-Produktion

Neues Amtsgebäude (Hauptstraße 14)

- ≡ Art der Schlüsselfunktion: städtebaulich, gestalterisch, funktional, Identität prägend
- ≡ Begründung: im Jahr 2017 neu eröffnete Amtsverwaltung mit hoher Nutzungsfrequenz. Vermittelt mit seinen drei Stockwerken zwischen dem Niveau des Oberen und des Unteren Markts

Kirche und Kirchhof St.-Cyriacus

- ≡ Art der Schlüsselfunktion: städtebaulich, gestalterisch, historisch, funktional, Identität prägend
- ≡ Begründung: Kirchenbau am westlichen Ende der Lieth markiert das Zentrum der Stadt Kellinghusen mit dem weithin sichtbaren Turm. Die Kirche ist mitsamt ihrem Kirchhof und der Ehrenkapelle bedeutendes Baudenkmal, zum Ensemble zählt auch die moderne Ausgestaltung der 1970er Jahre des Künstlers Hans Kock, die in den 1990er Jahren vollendet wurde

Historisches Rathaus (Am Markt 9)

- ≡ Art der Schlüsselfunktion: städtebaulich, gestalterisch, historisch, funktional, Identität prägend
- ≡ Begründung: das Rathaus wurde zu Beginn des 20. Jahrhunderts mithilfe von Spenden errichtet. Durch seine Gestaltung mit Elementen von Jugendstil und Historismus sowie den charakteristischen Turmaufsatz städtebaulich und gestalterisch bedeutsam

Speichergebäude Am Markt (ohne Hausnummer)

- ≡ Art der Schlüsselfunktion: städtebaulich, gestalterisch, historisch, Identität prägend
- ≡ Begründung: der hoch aufragende Speicher besetzt die Insellage zwischen Hauptstraße und Am Markt und prägt das historische Zentrum entscheidend mit. Der Gewerbebau des 19. Jahrhunderts verweist auf die handwerklich-gewerblichen Traditionen der Stadt

Gewerbebau Hauptstr. 16

- ≡ Art der Schlüsselfunktion: städtebaulich-funktional, gestalterisch
- ≡ Begründung: der Gewerbebau mit klinkerroter Fassade vermittelt dergestalt zwischen dem Bürgerhaus und dem Amtshaus, dass der Eindruck eines Ensembles entsteht. Zudem vermittelt auch er zwischen den unterschiedlichen Höhenniveaus des Oberen und des Unteren Markts. Mit dem Leerstand der Gewerbeflächen im EG derzeit beeinträchtigende Wirkung auf seine nähere Umgebung.

Das Gebäude konnte im Jahr 2021 mit Mitteln der Städtebauförderung durch die Stadt Kellinghusen erworben werden und soll als Bücherei nachgenutzt werden.

Hauptstraße 24 (ehem. griechisches Restaurant):

- ≡ Art der Schlüsselfunktion: städtebaulich, gestalterisch
- ≡ Begründung: Der zweigeschossige Solitär begrenzt den Oberen Markt auf der Ostseite und trennt die Hauptstraße so in einen

westlichen und östlichen Abschnitt. Die im Dezember 2019 erfolgte Neueröffnung eines griechischen Restaurants bietet für die nähere Umgebung positive Impulse

6 | Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

6.1 Leitbild und Entwicklungsziele

Die Formulierung eines Leitbilds mit Entwicklungszielen und Handlungsschwerpunkten basiert auf den Ergebnissen der VU und der beiden Leitbild-Workshops *Raum für Zukunft* und *Familienfreundlichkeit* von 2018 sowie auf den parallel zur VU-Erstellung verfassten Konzepten zur Einzelhandelsentwicklung und zum Verkehr. Hinzu kommen Ziele und Maßnahmen, die sich durch gestiegene Anforderungen und Handlungsdruck im Hochwasser- und Klimaschutz sowie mit Blick auf die vorgesehene Reaktivierung der Bahnanbindung nach Wrist/Hamburg und den mit ihr verbundenen Potenzialen zur Ausbildung eines neuen Stadteingangs ergeben. Daraus abgeleitet soll das Leitbild:

wohnen – leben – verbinden

als Orientierung für die kommende Entwicklung der Innenstadt von Kellinghusen dienen.

Die Stadt Kellinghusen liegt landschaftlich malerisch eingebettet am Höhenzug der Lieth und am Fluss Stör. Die Türme des historischen Rathauses und der Kirche St. Cyriacus prägen die Stadtansicht gemeinsam mit dem außerhalb der Innenstadt liegenden Luisenberger Turm. Der kleinteilige historische Stadtkern mit Bausubstanz aus verschiedenen Jahrhunderten und einer sich an der Topografie orientierenden Bebauung sorgt für kleinstädtischen Charme.

Als Verwaltungssitz des gleichnamigen Amtes, als Einzelhandelsstandort besonders für die Nahversorgung und als Standort mit kulturellen und sozialen Angeboten hat die Stadt Kellinghusen wichtige Versorgungsfunktionen für ihre Region inne. Die vorhandenen Stadtstrukturen und Gebäude bieten das Potenzial, die Innenstadt nachhaltig zum gesellschaftlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Mittelpunkt der Stadt zu machen. Innerstädtische Freizeiteinrichtungen, gepaart mit Freizeitmöglichkeiten in den umgebenden Natur- und Landschaftsräumen runden das Angebot ab. Die Innenstadt ist so vielfältig mit den umgebenden Wohnquartieren und Landschaftsräumen verbunden.

Kellinghusen hat sich als ruhiger Wohnstandort im Grünen etabliert und wird für Menschen aus der Region und aus dem Großraum Hamburg attraktiv. In den vergangenen Jahren konnte sich die Bevölkerungsentwicklung bereits weitestgehend stabilisieren. Der Bedarf an Wohnraum bzw. nach Bauland ist entsprechend hoch. In Kellinghusen fühlen sich die Bewohner:innen zu Hause, entwickeln Heimatgefühle und identifizieren sich mit der Stadt. Sie setzen sich für die Verbesserung ihrer Lebensqualität ein. Kellinghusen ist eine familienfreundliche

Stadt. Sie besitzt bereits heute Orte des Wohnens mit hoher Qualität und bietet Potenziale zur Schaffung neuen Wohnraums. Die Funktionsbereiche **Wohnen** und **Leben** müssen gestärkt werden, um die Wohn- und Lebensqualität weiter zu verbessern, die Verweildauer der Bewohner zu erhöhen und für weiteren Zuzug zu sorgen.

Die in den letzten Jahren verzeichnete Zunahme der Nutzungen im MGH *die Bude* macht den wachsenden Bedarf nach Orten für die Stadtgesellschaft, für Austausch, Miteinander und Begegnung deutlich. Bei den bestehenden Defiziten in den Bereichen Einzelhandel bzw. Leerstand, Verkehr und Mobilität, Versorgung und Teilhabe gilt es, neue Wege zu gehen. Im städtischen Eigentum befindliche wertvolle Schlüsselgebäude bieten Raum dafür, Funktions- und Nutzungsvakanzen zu minimieren. Der Mangel an preiswertem familien- und altersgerechten Wohnraum, funktionale, bauliche und gestalterische Mängel an Gebäuden, im Frei- und im öffentlichen Raum und im Bereich von Verkehr und Mobilität sind genauso erkannt wie die Potenziale zur Verringerung von Leerständen z.B. durch Umnutzung.

Bei der kommenden Entwicklung kann die Stadt Kellinghusen auf die vielfältigen Erfahrungen der Akteure in den Vereinen, Initiativen und Institutionen bauen. Kellinghusen soll ein Ort des Miteinanders und der Möglichkeiten werden, der zum Ausprobieren und Mitgestalten einlädt. Handlungsbedarfe und Potenziale brauchen Mut zu neuen Ansätzen, Lösungen und Kooperation. **Verbinden** heißt neben der Stärkung und Aufwertung von Wege- und Sichtbeziehungen auch, gemeinsam stark und nachhaltig zu werden, Mut zu neuen Ansätzen und Lösungen zu beweisen, viel persönlichen Einsatz zu investieren und neue Kooperationen einzugehen, damit die negative Entwicklung der letzten Jahre umgekehrt wird. Es soll ein Rahmen für experimentelle Formen des Wohnens, des Lebens, des Arbeitens und des Fortbewegens geschaffen werden. *Räume verbinden* heißt im integrierten Sinne auch, Optionen für die Zukunft zu schaffen: Die Stadt denkt (Möglichkeits-)räume vor und nutzt gemeinsam die Kraft des bürgerschaftlichen Engagements und seiner etablierten Akteursstrukturen für mehr Nachhaltigkeit in der Stadt.

In der Summe der beschriebenen Qualitäten für Kellinghusen großes Potenzial. Wichtigstes Ziel der kommenden Entwicklung ist, die Kellinghusener Innenstadt zu einem lebenswerten, attraktiven und lebendigen Ort zu machen, der vielfältige Möglichkeiten bietet, Impulse setzt und nachhaltig ist. Es gilt, **wohnen** und **leben**. zu **verbinden** und damit die familienfreundliche Stadt mit *Raum für Zukunft*⁵² als Marke weiter auszubauen.

Die Einzelaspekte des Leitbildes werden im Folgenden als thematische Handlungsschwerpunkte differenzierter dargestellt.

⁵² Ergebnis des Leitbildprozesses für den Kreis Steinburg im Jahr 2018

6.2 Thematische Handlungsschwerpunkte

Wohnen: den Wohnstandort stärken und familienfreundlich gestalten

Kellinghusen erfreut sich als Wohnstandort am Rande der Metropolregion Hamburg zunehmender Beliebtheit. Der wachsenden Nachfrage nach Wohnraum kann neben der Schaffung neuen Baulands auch durch die Umwandlung von Gewerbeflächen in Wohnraum begegnet werden, wie sie u.a. in der östlichen Hauptstraße bereits bei Einzelgebäuden erfolgte. Weitere Potenzialflächen für Wohnungsneubau identifizierte ein 2017 im Auftrag der Stadt Kellinghusen erstelltes Baulandkataster (s. hierzu Kap. 3.6, S. 36f. und Kap. 4.3, S. 68). Mit Blick auf die gegebenen Planungserfordernisse und Entwicklungshemmnisse wird die Entwicklung folgender Potenzialflächen mit Vorrang empfohlen:

- ≡ Poggenwiese – für die Entwicklung ist die Herstellung von HWS-Anlagen bzw. die verbindliche Festlegung auf eine Realisierungsvariante sowie die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich (Potenzial für 18, 12 und 25 WE)
- ≡ Flächen beiderseits der Steinstraße – Potenzialflächen im rückwärtigen Bereich von Grundstücken in der Lehmberg- und der Hauptstraße mit Potenzial zur Ausbildung einer neuen Stadtkante zum Parkplatz An der Stör hin (4 WE)
- ≡ DRK-Gelände an der Lornsenstraße, nordwestlich der Ulmenhofschule: Potenzial für 8 WE
- ≡ Lehmbergstraße 16-18 (ehemaliger Getränkemarkt): Potenzial für Wohnungsbau im rückwärtigen Bereich. Hierbei sind umfangreiche Vorbereitungen des Baugrunds vorzunehmen.

Aufgrund der großen Zahl potenziell realisierbarer Wohneinheiten und mit Blick auf die Potenziale zur Schaffung eines neuen Stadteinganges in Verbindung mit der Wiederanlage der Bahnstrecke Kellinghusen – Wrist genießt das Vorhaben Poggenwiese höchste Priorität. Gleiches gilt für die Entwicklung der Potenzialflächen beiderseits der Steinstraße – insbesondere mit Blick auf das Potenzial zur Ausbildung einer neuen Stadtkante zur Straße An der Stör hin.

Wohnen: Entwicklungsziele und Sanierungsmaßnahmen

Übergeordnet

- ≡ den Wohnstandort stärken und familienfreundlich gestalten
- ≡ Kellinghusen soll familienfreundlich werden und *Raum für Zukunft* bieten

Stadtstruktur

- ≡ Nachverdichtung der bestehenden Stadtstruktur und Stärkung des Wohnumfelds
- ≡ Entwicklung der Poggenwiese und anderer Potenzialflächen

Gebäudebestand

- ≡ private und öffentliche Bausubstanz für Wohnzwecke qualifizieren
- ≡ Umnutzungspotenziale von leerstehender Gewerbefläche für Wohnen ermitteln und Anreize schaffen (Östliche Hauptstraße zw. Oberem Markt und Brauerstraße)
- ≡ Wohnbauliche Entwicklung von Flächen beiderseits der Steinstraße (rückwärtiger Bereich von Grundstücken der Lehmberg- und der Hauptstraße) sowie des DRK-Gelände an der Lornsenstraße (nordwestlich der Ulmenhofschule)
- ≡ Private wohnbauliche und gewerbliche Entwicklung des ehem. Getränkemarkts in der Lehmbergstraße 16-18
- ≡ Verbesserung des Wohnumfelds durch Beseitigung städtebaulicher Missstände (Abriss von Ruinen und Beräumung verwahrloster Grundstücke)

Stadtfunktion und Nutzung

- ≡ den Wohnstandort qualifizieren und attraktivieren, familienfreundlichen und altersgerechten Wohnraum schaffen
- ≡ Neue Wohnmodelle fördern (Mehrgenerationenwohnen etc.)

Öffentlicher Raum

- ≡ Wohnumfeld, Wegeverbindungen und Blickbezüge verbessern
- ≡ Wohnbaupotenziale südlich An der Stör mit Mehrwert für die ganze Stadt gestalten – die Stör erlebbar machen
- ≡ Stärkung des Wohnumfeldes durch zusätzliche Aufenthaltsbereiche und Spielmöglichkeiten – am Unteren Markt und andernorts

Hochwasserschutz

- ≡ Neues Bauland und Planungssicherheit durch Schutzanlagen

Leben: neue Angebote und Funktionen stärken die Lebensqualität

Mit der Zielstellung, Leben in die Innenstadt (zurück) zu holen, soll eine Vielfalt möglicher Nutzungen und Funktionen in der Innenstadt verortet und diese insgesamt gestärkt werden: Neben dem Wohnen soll sie dem Arbeiten und der Versorgung dienen und zudem Orte und Gelegenheiten für Aufenthalt, Austausch, Aktivitäten und Feste sowie für zufällige Begegnungen bieten.

Der wachsende Leerstand und der Funktionsverlust in den historischen Geschäftslagen der Haupt-, Linden- und Lehmbergstraße führen dazu, dass es derzeit wenig Anreize gibt, in die Innenstadt zu gehen. Ein wesentlicher Grund hierfür ist, dass es zu einer Dualität bzw. Konkurrenz zwischen den historisch gewachsenen Geschäftslagen der Innenstadt und dem neuen Nahversorgungszentrum *Stör-Zentrum* gekommen ist. Insbesondere die regional hohe Abhängigkeit vom eigenen KFZ, aber

auch die zeitgemäß deutlich größeren Verkaufsflächen verhelfen letzterem zu Vorteilen im Wettbewerb. Hinzu kommen übergeordnete Trends wie die stetigen Zuwächse des online-Handels.

Die historischen Geschäftslagen sind Teil des 2019 mithilfe eines Einzelhandelsentwicklungskonzeptes förmlich festgelegten *zentralen Versorgungsbereiches*. In diesem kann die Stadt Kellinghusen die weitere Entwicklung durch die Festlegung von Sortimentslisten – d.h. durch den Ausschluss bestimmter Warengruppen – steuern. Der Bereich am Hafen bietet hierbei Potenzial für die Erweiterung der bestehenden Einzelhandelslagen.

In den vergangenen Jahren konnten zudem bereits Erfahrungen mit Zwischennutzungen gesammelt werden. Hierdurch erhöht sich bei den Eigentümer:innen und Akteure die Bereitschaft zum Experimentieren und Ausprobieren. Nutzungen wie das Kaufhaus *WiederWert*, das Café *bi uns tu Huus*, das *EineWelt Laden & Café* oder die künstlerische Zwischennutzung *Magazin* an der Ecke Haupt-/Bahnhofstraße stellen weitestgehend verstetigte Zwischennutzungen dar.

Eine weitere mögliche Strategie im Umgang mit Leerstand ist die Umwandlung leerstehender Ladenlokale in Wohnraum, wie sie bereits bei einigen Häusern in der östlichen Hälfte der Hauptstraße erfolgte (z.B. Hauptstraße 44). Im Interesse einer attraktiven Innenstadt sollte dies jedoch nicht flächendeckend erfolgen, sondern auf einzelne Bereiche begrenzt bleiben, bei denen die Wohnfunktion ohnehin im Vordergrund steht. Weiterhin bietet auch eine zumindest teilweise Wiederöffnung der Fußgängerzone in der Hauptstraße für den MIV das Potenzial, wieder höhere Frequenz und damit Nachfrage in diesen Bereich zu bringen. Überlegungen, die Geschäftslage mit einer zumindest teilweisen Öffnung der Fußgängerzone für den Autoverkehr wieder zu beleben, werden in Kellinghusen schon seit längerem diskutiert; als Referenz wird u.a. die Straße Feldschmiede in Itzehoe genannt.

Das Haus Hauptstraße 24 ist als ein Schlüsselgebäude für die touristische Entwicklung zu sehen: Die Ende 2019 wiederaufgenommene gastronomische Nutzung lässt eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität und zusätzliche Frequenz am Oberen Markt erwarten.

Überlegungen der vergangenen Jahre zur Wiederbelebung der keramischen Traditionen (sowohl künstlerische Töpferei als auch Fayencen, s. Infokasten in Kap. 3.4) und des kleinteiligen Gewerbes lieferten erste Ansatzpunkte für eine Profilierung als Stadt von Handwerk und Gewerbe. Mit den Pflanzbehältern des Verschönerungsvereins, Informationstafeln und dem Museum im Bürgerhaus ist die keramische Tradition im Stadtbild punktuell sichtbar. Darüber hinaus halten der Geranien-, der Töpfer- und der Weihnachtsmarkt Traditionelles lebendig und ziehen ein überregionales Publikum an. Ladenleerstände können so als Verkaufsfläche, aber auch als Ateliers bzw. Produktionsstätten

oder als Orte für Austausch und Begegnung – auch in Kombination der vorgenannten Funktionen – Zwischennutzungen aufnehmen.

Zudem kann auf die praktischen Erfahrungen, die Einsatzbereitschaft und Flexibilität einiger Akteure gebaut werden, die wie der Bildungsträger *BiBeKu* in den vergangenen Jahren bereits – teils in übergreifenden Kooperationen – vielfältige Erfahrungen mit Zwischennutzungen gemacht haben und über entsprechend gute Kontakte verfügen. Eine Rückbesinnung auf die handwerklich-gewerblichen Traditionen der Störstadt bietet – insbesondere bei einer Verbindung mit kleinteiligen, regionalen und nachhaltigen Ansätzen - einiges Potenzial für eine Reaktivierung der Leerstände in den klassischen Einzelhandelslagen. Mit dem *Keramik Centrum Kellinghusen e.V. (KCK)* besteht eine langjährig etablierte Akteurin, die sich der Wiederbelebung der keramischen Traditionen (hier: insbesondere der Fayencen) verschrieben hat. Bereits vorhandene Fachhändler:innen in der Hauptstraße bieten das Potenzial, den Bereich als kleinteiligen Standort für (Fach-) Einzelhandel, Dienstleistungen, Handwerk und Gewerbe zu profilieren. Angebote für Co-Working-Spaces mit flexibel anmietbaren, möblierten Arbeitsplätzen für Selbstständige und Firmen könnten dieses Angebot sinnvoll ergänzen und zusätzliche Belebung generieren. Die Kompaktheit des kleinstädtischen Stadtraums und die eher kleinteiligen Zuschnitte der verfügbaren Gewerbeflächen bieten dabei Potenzial für Kooperationen und Synergien.

Die im kommunalen Eigentum befindlichen Schlüsselgebäude Bürgerhaus und historisches Rathaus sollen neuen Nutzungen zugeführt werden. Hierfür wurde 2018 und 2019 im Rahmen verwaltungsinterner Werkstatttermine eine vierteilige Konzeption erarbeitet:

1. Das Bürgerhaus wird zum *Haus der Begegnungen*

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurde im Jahr 2021 konkretisiert, wie das Gebäude für Funktionen der Stadtgesellschaft, insbesondere für Austausch und Begegnung und soziale Angebote genutzt werden kann. Hierfür wird das Bestandsgebäude modernisiert und mit einem Ergänzungsneubau auf den Unteren Markt erweitert.

2. Das historische Rathaus wird als Museum *Ton in Ton* mit Schwerpunkt auf die keramischen Traditionen der Stadt und historische Tasteninstrumente umgenutzt. Für die Planung und Realisierung konnten zwischenzeitlich Mittel der *Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes (GAK)* akquiriert werden

3. Das MGH *die Bude* in der Schulstraße

wird entgegen früherer Überlegungen auch weiterhin genutzt, auch wenn die Bausubstanz des Hauses in einem schlechten baulichen Zustand ist. Es wird jedoch nach einem Ausweichstandort für die Funktion gesucht

4. Das Amtshaus öffnet seine Räumlichkeiten noch stärker für öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen

Bürgerhaus, historisches Rathaus und Amtshaus erhalten damit die Ankerfunktionen, die zur Belebung der Innenstadt beitragen und für Multiplikator-Effekte im näheren und weiteren Umfeld sorgen sollen: im näheren Umfeld soll der öffentliche Raum am Oberen Markt aufgewertet und u.a. als Marktplatz für den Wochen- und Weihnachtsmarkt mit neuen Funktionen genutzt werden. Im weiteren Umfeld gilt es, die Flächenpotenziale am Unteren Markt mit dem Angebot am Oberen Markt sowie dem Bahnhofsumfeld (Bahnhofstraße - Straße An der Stör) zu verknüpfen und für eine bessere Durchwegung dieser Wegeverbindung zu sorgen. Hierfür soll sich das Bürgerhaus mit einem Erweiterungsbau stärker als bislang zum Unteren Markt hin öffnen.

An der Straße An der Stör und am Unteren Markt ist erhöhter Handlungsbedarf erkennbar: der Bereich ist einseitig auf Belange des MIV orientiert: der fließende Verkehr belastet diesen Bereich sehr und stellt eine bisweilen nur schwer überwindbare Barriere dar. Zudem fehlt bislang ein Überweg zur Bushaltestelle in Fahrtrichtung Wrist und die Flächen für den ruhenden Verkehr sind überdimensioniert. Auch das Fehlen einer Raumkante auf der Nordseite der Straße wirkt als städtebaulicher Missstand. Mit Blick auf die an der Stör befindlichen Freiflächen und die Bestrebungen zur Reaktivierung der Bahnstrecke bietet der Bereich jedoch zugleich großes Potenzial für die Ausbildung eines neuen Stadteingangs, der Stadt und Bahnhof bzw. Stadt und Stör verbindet und für die Verortung weiterer Funktionen in ergänzendem Neubau genutzt werden kann. Durch Neuordnung und Nachverdichtung beiderseits der Steinstraße (*Stör-Kante*) und die Herstellung eines neuen Stadteingangs im Bereich Unterer Markt/Bahnhofstraße kann hier eine neue Stadtkante geschaffen werden. Die Freiflächen sollen zur Schaffung von Räumen zum Aneignen und Mitgestalten genutzt werden.

Mit dem Denkmalensemble aus St.-Cyriacus-Kirche, Kirchhof und Bergstraße sowie historischem Rathaus, mit der Einbindung in die touristischen Netzwerke des *Mönchswegs* und das *Kanurevier Stör* und die Nachbarschaft zum *Naturpark Aukrug* verfügt Kellinghusen über touristisches Potenzial. Die bereits erfolgte Einbindung Kellinghusens in das *Kanurevier Stör* und den Radwanderweg *Mönchsweg* bietet weiteres Potenzial dafür, zusätzliche Gäste zu akquirieren. Der historische Hafen am Ende der Hafestraße ist einer der wenigen Punkte in der Stadt, von dem aus die Stör und ihre Umgebung ungestört erfahren werden können. Ihn gilt es, als Schwerpunkt für Naherholung zu qualifizieren. Mit dem Kanuanleger und der Wasserwanderkarte finden sich hierfür erste Anknüpfungspunkte. Hier besteht zudem Potenzial für eine Aufwertung und ergänzende touristische und gastronomische Nutzungen, die dem Kanuanleger zugeordnet werden können und an

die historische Identität Kellinghusens als Stadt von Schifffahrt und Handel, Handwerk und Gewerbe knüpfen.

Mit den Grünanlagen und dem Friedhof auf bzw. an der Lieth sowie dem Stadtpark und den westlich angrenzenden Grünbereichen ist die Innenstadt von Kellinghusen maßgeblich von ihren umgebenden Grünräumen geprägt. Aufgrund kontinuierlicher Pflege der Wege und Treppenanlagen durch den städtischen Bauhof bieten sie komfortable und einladende Wege. Mit den Grünbereichen sowie als Stadt ohne Fluglärm und Lichtverschmutzung kann Kellinghusen als Destination für Ruhe und Entschleunigung Suchende profiliert und etabliert werden.

Leben: Entwicklungsziele und Sanierungsmaßnahmen

Übergeordnet

- ≡ neue Angebote und Funktionen stärken die Lebensqualität
- ≡ Kellinghusen soll familienfreundlich werden und Raum für Zukunft bieten

Stadtstruktur

- ≡ Neue Angebote und Funktionen verbinden Oberen Markt, Unteren Markt, Bahnhof und Stör
- ≡ Herstellung eines neuen Zugangs zur Innenstadt im Bereich Unterer Markt in Verbindung mit dem neuen Bahnhof – mit verschiedenen Mobilitätsangeboten und als Gelenk zwischen unterschiedlichen Stadträumen
- ≡ Neuordnung und Nachverdichtung beiderseits der Steinstraße durch Schaffung von Raumkanten im rückwärtigen Bereich von Grundstücken der Lehmberg- und Hauptstraße (Stör-Kante)

Gebäudebestand

- ≡ Anpassung und Aufwertung der Schlüsselgebäude historisches Rathaus, Bürgerhaus und Hauptstraße 16 für soziale und kulturelle Infrastruktur
- ≡ Schaffung eines Aufenthaltsbereichs am Wasser und neuer Verbindungen zwischen der Stör und der Innenstadt durch Neuordnungen im Bereich der Hafenstraße
- ≡ Herstellung von Barrierefreiheit in öffentlichen Gebäuden und im öffentlichen Raum

Stadtfunktion und -Nutzung

- ≡ Leben in die Innenstadt zurückholen, Kellinghusen als Unterzentrum für Kreis und Region stärken
- ≡ Sicherung, Weiterentwicklung und Qualifizierung der bestehenden Versorgungsfunktion – Einkaufen, Dienstleistungen und Gesundheitsfürsorge, Verwaltung, Bildung und Kultur
 - > durch Neugestaltung der historischen Geschäftslagen in der Hauptstraße

- > durch Erprobung neuer Strategien gegen Leerstand: Kooperation und Management, Umnutzung und Umbau, Co-Working
- > durch Schaffung von Orten für gesellschaftliche Innovation
- > durch Verbesserung des gastronomischen Angebots
- > durch Profilierung des Einzelhandelsstandortes: kleinteiliges Handwerk, Fachhandel und Kunsthandwerk sowie Pflege der Traditionen und der historischen Qualitäten (insb. Keramik inklusive Akteur:innen (KCK u.a.))
- > durch Verbesserung der Angebotspalette: Die Region in die Stadt holen – mit regionalen Produkten, Gastronomie und Märkten
- > durch Schaffung neuer Treffpunkte für Kinder und Jugendliche - innen und außen

Öffentlicher Raum

- ≡ Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt (Oberer Markt, Unterer Markt, Bahnhofsumfeld)
- ≡ Prüfung von Verkehrsvarianten für die Fußgängerzone und Aufwertung
- ≡ Stärkung der Nahmobilität durch barrierearm gestaltete Rad- und Fußwege, eigenständige Wegeverbindungen und mehr Aufenthaltsqualität
- ≡ Stärkung des Wohnumfelds durch Angebote für Freizeit und Sport: Spielplätze und Aufenthaltsbereiche schaffen,
- ≡ Wege in Natur- und Grünräume qualifizieren: im Stadtpark, an der Lieth und im Friedhofsumfeld sowie am Kanuanleger / Hafen
- ≡ Orientierung durch ein einheitliches und ansprechendes System zur Wegweisung

Mobilität und Verkehr

- ≡ Einspurige, verkehrsberuhigte Öffnung der Fußgängerzone für den MIV im Modellversuch
- ≡ Barrierewirkung der Straße An der Stör vermindern
- ≡ Mit dem Bahnhof ein Mobilitätszentrum schaffen, das unterschiedliche Verkehrsformen sowie Unteren und Oberen Markt verbindet

Verbinden: Gemeinsam stark und nachhaltig - Räume für temporäre und langfristige Entwicklung schaffen

Kellinghusen bietet vielfältige Stadt- und Landschaftsräume, die in der kommenden Entwicklung stärker miteinander, aber auch mit bestehenden Angeboten und Akteuren zu verbinden sind. Fuß- und Radverkehrsverbindungen profitieren von einer klaren und Barrieren minimierenden Gestaltung und liefern so wichtige Impulse zur Stärkung der Nahmobilität. Wege in die umgebenden Stadt- und Landschaftsräume

stärken das Wohnumfeld und erhöhen so die Wohnqualität der Stadt im Ganzen. Blickbezüge machen die Struktur der Stadt erfahrbar und verbinden Nachbarschaften miteinander und mit Zielen der Naherholung. Moderne Ansätze für Verkehrsführungen und Straßenprofile entschleunigen den Verkehr, verbessern die Bedingungen für Fuß- und Radverkehr und vermindern so Konflikte zwischen den Verkehrsarten. Zugleich gilt es auch, die Akteur:innen von Institutionen, Initiativen und Vereinen untereinander und mit weiteren Interessierten zu verbinden: Stadtverwaltung und bürgerschaftliche Akteure verknüpfen in ihren Projekten Fragen von Nachhaltigkeit, Ressourcenschonung und Mobilität mit solchen von Teilhabe und Generationengerechtigkeit. Sie bündeln ihre Kräfte und schaffen Synergien. Akteur:innen wie der *Klappstuhlkultur e.V.* oder die *BiBeKu* konnten in den vergangenen Jahren bereits vielfältige Erfahrungen mit Zwischennutzungen sammeln. Angebote wie der 2018 eingerichtete, ehrenamtlich betriebene *Bürgerbus* oder der Anfang 2019 begründete *Dörpsmobil-Carsharing e.V.* zeigen Potenzial, die bestehenden Schwächen im Bereich von Mobilität und Verkehr zumindest teilweise zu kompensieren. Die erkennbar große Bereitschaft zu ehrenamtlichem Engagement ist die unabdingbare Voraussetzung dafür, dass neue Orte für Austausch und Begegnung tatsächlich mit Angeboten und Leben gefüllt werden. Stadt und Bürger:innen können hierbei auf ihre Erfahrungen und Kontakte z.B. zu potenziellen Sponsor:innen aus der regionalen Wirtschaft zurückgreifen.

Die Stadt entwickelt Freiräume als Möglichkeitsräume und hält zudem neue, sozial verbindende Räume im Inneren vor. Sie denkt die Aussagen aktueller Gutachten, Konzepte und Planungen zum Verkehr und zum Einzelhandel, zur Wohnraumentwicklung, zum Hochwasserschutz und zur Reaktivierung der Bahnstrecke zusammen und lotet frühzeitig Möglichkeiten dafür aus, ohnehin notwendige Maßnahmen mit Mehrwert für die gesamte Stadtgesellschaft und in bestmöglicher Gestaltung umzusetzen. Dies betrifft zum einen die kommende städtebaulich-funktionale Ein- und Anbindung des in Aussicht stehenden Bahnhalts, bei der nicht nur der Bahnhof und das Stadtzentrum, Unterer und Oberer Markt sowie Stadt und Stör neu aufeinander bezogen werden können, sondern auch ergänzende Funktionen und neue Angebote wie die Mobilitätsstation verortet werden können und ein neuer Zugang zur Innenstadt entsteht. Die Grundlagen hierfür sollen in einem Werkstattverfahren mit Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der NAH.SH und der DB ermittelt werden. Zum anderen begünstigt ein verbindendes Vorgehen auch Möglichkeiten, ohnehin notwendige Maßnahmen im Hochwasserschutz mit solchen für eine verbesserte Erreich- und Erlebbarkeit der Landschaftsräume an der Stör zu verbinden. Der ehemalige Schrottplatz am Hafen soll hierbei als Ort für Sport, Freizeit und Aufenthalt sowie als Ort für landschaftliche Erlebnisse einer neuen Nutzung zugeführt werden. Im Fall der Poggenwiese gilt es

zudem, neu entstehende Stadtquartiere mit dem historischen Stadtkern zu verbinden.

Verbinden: Entwicklungsziele und Sanierungsmaßnahmen

Übergeordnet

- ≡ Gemeinsam stark und nachhaltig - Räume für die temporäre und langfristige Entwicklung schaffen
- ≡ Kellinghusen soll familienfreundlich werden und *Raum für Zukunft* bieten

Stadtstruktur

- ≡ Räume vernetzen, Barrieren und Hindernisse abbauen
- ≡ Stör und Stadt neu aufeinander beziehen – am Hafen und an der Poggenwiese
- ≡ fit für die Zukunft sein: mit schnellem Netz und Bahnanschluss, sicherer Daseinsfürsorge, klimafreundlich und innovativ
- ≡ Schaffung neuer Angebote und eines neuen Stadteingangs durch gelungene Einbindung des neuen Bahnhofs
- ≡ An umgebende Quartiere und Landschaftsräume anbinden – mit Wegeverbindungen und neuen Blickbezügen

Öffentlicher Raum

- ≡ Stadträume sind generationenübergreifend attraktiv: einladend, barrierefrei und kinderfreundlich
- ≡ Bessere Orientierung und Sichtbarkeit durch Wegweisung und Information
- ≡ Aufenthaltsqualität, Stadtmobiliar und Veranstaltungen – am Hafen, am Oberen und am Unteren Markt
- ≡ Treffpunkte für junge Menschen im Freien und in Gebäuden, Orte zum Aneignen und Mitgestalten

Mobilität und Verkehr

- ≡ Den Bahnanschluss einfordern und vordenken
- ≡ Lücken im ÖPNV minimieren, Haltestellen barrierefrei und erreichbar gestalten
- ≡ Unterschiedliche Mobilitätsformen verbinden – mit der Mobilitätsstation am Bahnhof und vor der Haustür im Quartier
- ≡ Innovationen der Bürger:innen fördern und verstetigen – *Bürgerbus* und *Dörpsmobil-Carsharing* langfristig sichern

Natur- und Erlebnisraum, Tourismus

- ≡ Stör und Störwiesen: vom Risiko- zum Erlebnisraum wandeln – neuen Hochwasserschutz begehrbar gestalten, die Stör erlebbar machen
- ≡ Die Stadt touristisch weiterentwickeln – entschleunigt und nachhaltig, mit dem Museum *Ton in Ton* und dem Kanuanleger, den Veranstaltungen und den Festen

Hochwasserschutz

- ≡ neue Baurechte, Planungs- und Investitionssicherheit schaffen – Hochwasserschutz zügig umsetzen

Bürgerschaftliches Engagement

- ≡ Akteur:innen vernetzen und Kooperationen stützen
- ≡ Engagement stärken und sichtbar machen – bürgerschaftliches Engagement sorgt für Innovation und Nachhaltigkeit
- ≡ Mitgestalten schafft Verantwortung – insbesondere junge Menschen gestalten Orte und Prozesse aktiv mit
- ≡ nachbarschaftliche, soziale und kulturelle Initiativen fördern

6.3 Räumliche Handlungsschwerpunkte

Bevor eine Auflistung der in der Innenstadt vorgesehenen Einzelmaßnahmen gegeben wird, erfolgt eine zusammenfassende Darstellung der Zielstellungen für Teilräume des Untersuchungsgebiets in Form von Steckbriefen. Dies dient der übergreifenden Formulierung von Zielen für die Einzelmaßnahmen aus Kap. 7.2 und dem Vermerk von Entwicklungshemmnissen und Vorbedingungen.

A: Westliche Hauptstraße über Oberen Markt bis zur Bahnhofstraße

Die Hauptstraße zwischen Am Markt bzw. Lindenstraße im Westen und der Bahnhofstraße im Osten bildet das städtebauliche Zentrum der Stadt Kellinghusen. Der von Leerständen und funktionalen Schwächen gekennzeichnete Stadtbereich soll umgestaltet und mit neuen Nutzungen aufgewertet werden.

Ziele für den Bereich sind die Schaffung ergänzender sozialer Infrastruktur, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Bürgerhaus und Amtsgebäude, eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität am Oberen Markt (Schaffung zusätzlicher Sitz- und Spielmöglichkeiten und zusätzlichen Stadtgrüns) und die Nutzbarkeit des Oberen Markts für Märkte und Veranstaltungen (Herstellung Leitungen und Anschlüsse, Marktbeschickung, Öffnung des Bürgerhauses bei Veranstaltungen).

Im Interesse einer besseren Erreichbarkeit der bestehenden Einrichtungen, Dienstleistungen, gastronomischen Betriebe und Gewerbe für in Ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen ist die bestehende Fußgängerzone in der Hauptstraße durch einen verkehrsberuhigten Bereich mit Einbahnstraßenregelung zu ersetzen. Insbesondere das bestehende, von großen Fugen und Unebenheiten gekennzeichnete Großpflaster auf dem Oberen Markt ist durch ein Pflaster mit besseren Rolleigenschaften zu ersetzen (z.B. gesägtes Pflaster, ggf. unter Verwendung des Bestandsmaterials).

Für die Anweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs in der Hauptstraße ist eine den Verkehr beruhigende Neugestaltung notwendig, die

zugleich einer gestalterischen Aufwertung (zusätzliches Stadtgrün und –Mobiliar) dienen soll. Im Bereich des Bürgerhauses / Oberer Markt sind einerseits drei KFZ-Stellplätze für Menschen mit Behinderungen vorgesehen, andererseits Anschlüsse für den Marktbetrieb, Veranstaltungen und Feste.

Mit der Neugestaltung sollen die bestehenden und geplanten Funktionen Amtshaus und erweitertes Bürgerhaus, der verbliebene Einzelhandel und die Gastronomie gestärkt sowie die Umwandlung leerstehender Gewerbeflächen zu Wohnzwecken begünstigt werden. Die Entwicklung zum gesellschaftlichen Zentrum der Stadt wird durch die geplante Nachnutzung des historischen Rathauses als Museum *Ton in Ton* unterstützt

Weiter westlich soll zum einen die untere bzw. östliche Lehmbergstraße einseitig vom Verkehr entlastet und hierfür neugestaltet werden. Hiermit sollen eine höhere Aufenthaltsqualität und bessere Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr entstehen. Das Grundstück Lehmbergstraße 16-18 mit dem stadtbildprägenden Leerstand eines ehem. Getränkemarkts soll einer neuen gewerblichen Nutzung zugeführt werden.

Die Entwicklung des Bereichs stärkt die Daseinsfürsorge in Kellinghusen, stellt ergänzende soziale und kulturelle Infrastruktur bereit und dient der Verbesserung der Erreichbarkeit des Stadtzentrums sowie der Herstellung von Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Spielmöglichkeiten. Zudem begünstigt sie Nutzungsänderungen leerstehender Gewerbeeinheiten zu Wohnen.

Folgende Maßnahmen und Zielstellungen sind mit dem Bereich verbunden:

- ≡ Machbarkeitsprüfung zur Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs / Spielstraße
- ≡ Machbarkeitsuntersuchung zur Erweiterung des Bürgerhauses (Öffnung des Hauses zum Oberen Markt, Erweiterung auf den Unteren Markt)
- ≡ Neugestaltung der Hauptstraße und des Markts entsprechend der Ergebnisse der Machbarkeitsprüfung/Verkehrsuntersuchung
- ≡ Umgestaltung der unteren Lehmbergstraße zu einer Einbahnstraße in Fahrtrichtung Ost, für den Radverkehr beidseitig geöffnet
- ≡ Der Erwerb von Grundstücken (Hauptstr. 16 und 12)
- ≡ Modernisierung der Hauptstr. 12
- ≡ Einrichtung eines Verfügungsfonds
- ≡ stärkere Öffnung von Amtsgebäude und Bürgerhaus
- ≡ Einrichtung des Museums *Ton in Ton* im historischen Rathaus als Anker und Magnet im Westen

- ≡ Nachnutzung des Grundstücks Lehmburgstraße 16-18 für gewerbliche Zwecke, ggf. inkl. (Zwischen-)Erwerb von Grundstücken und Durchführung sonstiger Ordnungsmaßnahmen (insb. Beseitigung besonderer Gründungsschwierigkeiten)

B: Städtebauliche Neuordnung des Unteren Markts und des Bereichs am Hafen

Der Bereich zwischen der Straße An der Stör im Süden, der Steinstraße im Westen, der Lehmburg- und der Hauptstraße im Norden und der Bahnhofstraße im Osten ist von erheblichen städtebaulichen Missständen und Funktionsschwächen gekennzeichnet. (vgl. Kap. 5.2 zu Funktions- und Substanzschwächen). Gleiches trifft für die südwestlich angrenzenden Bereiche zwischen der Straße An der Stör und der Stör selbst zu (ehem. Schrottplatz und Stauwiesen). Hier besteht Potenzial, die Stadt und den Fluss neu aufeinander zu beziehen und neue Aufenthaltsqualitäten zu schaffen.

Insbesondere die in Aussicht stehende Reaktivierung der Bahnstrecke Kellinghusen – Wrist – Hamburg und die seitens der Stadt vorgesehene Erweiterung des Bürgerhauses lässt neue Funktionen, Raumqualitäten und Nutzer:innen für den Stadtraum erwarten und birgt Potenziale für die Ausbildung eines neuen Zugangs zur Innenstadt.

Ziele der Entwicklung im Bereich sind

- ≡ Eine Modernisierung und eine bauliche Erweiterung des Bürgerhauses auf den Unteren Markt inkl. ihrer freiraumgestalterischen Einbindung
- ≡ Schaffung einer neuen Raumkante und Bildung einer Sicht- und Wegeachse zwischen dem in Aussicht stehenden Bahnhof und dem historischen Zentrum mit dem Oberen Markt und den Türmen des historischen Rathauses und von St. Cyriacus
- ≡ Reduzierung und Neugestaltung der KFZ-Stellanlagen
- ≡ die Stärkung fußläufiger Wegeverbindungen und nachhaltiger Mobilitätsformen (inkl. Prüfung der Unterbringung des laut Verkehrskonzept vorgesehenen ZOB mit Mobilitätsstation)
- ≡ Schaffung neuer Bauflächen für Wohnungsbau mit ergänzendem Gewerbe- bzw. Dienstleistungsanteil
- ≡ Zuführung der im Bereich ansässigen Werkstätten des KCK zu einer dauerhaften und städtebaulich prominenten Lösung
- ≡ Sicherstellung der Nutzbarkeit des Unteren Markts für Marktzwecke (Wochenmarkt sowie Töpfer- und Geranienmarkt)
- ≡ Schaffung von dem Bürgerhaus bzw. der Bibliothek zugeordneten Aufenthaltsbereichen im Freien, die sich einer Aneignung und Ausgestaltung durch die Stadtgesellschaft anbieten

Die Erarbeitung unterschiedlicher Entwicklungsszenarien inkl. einer Vorzugsvariante soll im Rahmen eines kooperativen Werkstattverfahrens mit Öffentlichkeitsbeteiligung für die Entwicklung der Flächen beiderseits der L115 (Straße An der Stör) erfolgen.

Die Entwicklung im Bereich dient neben einer baulichen Erweiterung des Bürgerhauses auch der An- und Einbindung des in Aussicht stehenden Bahnhofs sowie ggf. des ZOB und einer Mobilitätsstation, einer Reduktion der Flächen für den ruhenden Verkehr und der städtebaulichen Arrondierung durch Ausbildung einer Raumkante. Neben einer Aufwertung des Bereichs entstehen mit dieser auch Flächen für neuen Wohnungsbau und Einzelhandel.

Im derzeit brachliegenden Bereich östlich der Hafenstraße (ehem. Schrotthandel) sind neben der Herstellung erforderlicher HWS-Anlagen die Entwicklung eines multifunktional für Sport und Freizeit nutzbaren Bereichs und eine Aufwertung des bestehenden Kanuanlegers vorgesehen (Aufenthalt, Sport, Freizeitnutzungen und ggf. touristische Information). Für den östlich daran angrenzenden Bereich der Störwiesen ist die Herstellung von Freizeitwegen an die Stör, ggf. inkl. einer Aussichtsplattform, sowie von Wegeverbindungen zwischen dem Freizeitbereich am Hafen und dem in Aussicht stehenden Bahnhof beabsichtigt.

Die Konkretisierung der Vorgaben für den gesamten Bereich erfolgt mithilfe eines kooperativen Werkstattverfahrens mit Öffentlichkeitsbeteiligung zur Gestaltung der Flächen beiderseits der L115 (Straße An der Stör).

Von der Entwicklung ist die Herstellung von Anlagen für den Hochwasserschutz und mit ihnen von Planungssicherheit für den Bereich abhängig. Sie dient der städtebaulichen Einbindung des neuen Bahnhofs mit ZOB und ergänzender Infrastruktur und der Schaffung neuer Flächen für Wohnungsbau und Einzelhandel sowie der Herstellung von Wegen an die Stör und von Treffpunkten für Jung und Alt. Sie stärkt die nachhaltige Mobilität, das Wohnumfeld und den Tourismus in Kellinghusen.

Folgende Maßnahmen sind im Bereich vorgesehen:

- ≡ Machbarkeitsstudie zur Nachnutzung und Erweiterung des Bürgerhauses
- ≡ Durchführung eines kooperativen Werkstattverfahrens mit Öffentlichkeitsbeteiligung für die Entwicklung der Flächen beiderseits der L115 / Straße An der Stör
- ≡ Aufstellung eines Bebauungsplans oder ggf. jeweils eines Plans für den östlichen und den westlichen Bereich
- ≡ Realisierungsplanung für Umbau und Erweiterung Bürgerhaus inkl. einer Freiraumplanung auf Grundlage der Ergebnisse des kooperativen Werkstattverfahrens

- ≡ Barrierefreier Umbau und Erweiterung des Bürgerhauses zum *Haus der Begegnungen*
- ≡ Umzug der Bücherei in die Hauptstr 16
- ≡ Neugestaltung des Unteren Markts – veranstaltungs- und marktauglich, zum Spielen und zum Aufenthalt einladend
- ≡ Bildung einer Achse zwischen dem Bahnhof und dem Stadtzentrum als Blickbezug und Wegeverbindung
- ≡ Ankauf des ehem. Schrottplatzes und Entwicklung für Freizeit, Sport und Aufenthalt
- ≡ Schaffung von Wegen an die Stör und Erlebbarkeit der Stör. Nach Möglichkeit durch Herstellung öffentlich begehbarer HWS-Anlagen
- ≡ Die Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen im Bereich der Poggenwiese, für den Bau des P+R-Parkplatzes und eines Busbahnhofs
- ≡ Unterbringung ergänzender Infrastruktur für den Bahnhof (P+R-Parkplatz sowie ggf. Dienstleistungen, Mobilitätszentrum und ZOB)

Vorbedingung einer Entwicklung im Bereich ist das Vorliegen einer Realisierungsplanung für den HWS, da der Bereich weitestgehend im vorläufig gesicherten ÜSG liegt. Eine weitere Vorbedingung der Entwicklung ist, dass eine Einigung mit Landesbetrieb Verkehr zu Veränderungen im Bereich der L115 erzielt werden kann, die in Zusammenhang mit der Schaffung eines neuen Bahnhofs und ergänzender ÖPNV-Infrastruktur stehen. Die Entwicklung erfolgt teils durch die Stadt Kellinghusen, teils durch private Vorhabenträger:innen.

7 | Umsetzungsconcept

Das folgende Umsetzungsconcept dient der Darstellung aller im Rahmen der Gesamtmaßnahme umzusetzenden Einzelmaßnahmen.

Die Sortierung und Darstellung der Maßnahmen folgt dabei der Systematik der Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung vom 01.01.2015 (StBauFR SH 2015) in *Maßnahmen der Vorbereitung*, *Maßnahmen der Umsetzung* und *sonstige Maßnahmen der Durchführung*. Das Umsetzungsconcept führt zudem auch Maßnahmen ohne den Einsatz von Städtebauförderung auf. Hiermit ist gewährleistet, dass auch nicht über die Städtebauförderung finanzierbare Maßnahmen dargestellt werden, die zur Zielerreichung notwendig erachtet werden oder die Gesamtmaßnahmen stützen. Ziel ist ein integriertes Entwicklungskonzept, d.h. es behandelt alle Aspekte der Stadtentwicklung (Bevölkerungsstruktur, Wirtschaft, Verkehr, Städtebau, etc.) und vereint dabei unterschiedliche Ansätze, Strategien und Förderwege.

7.1 Maßnahmenübersicht

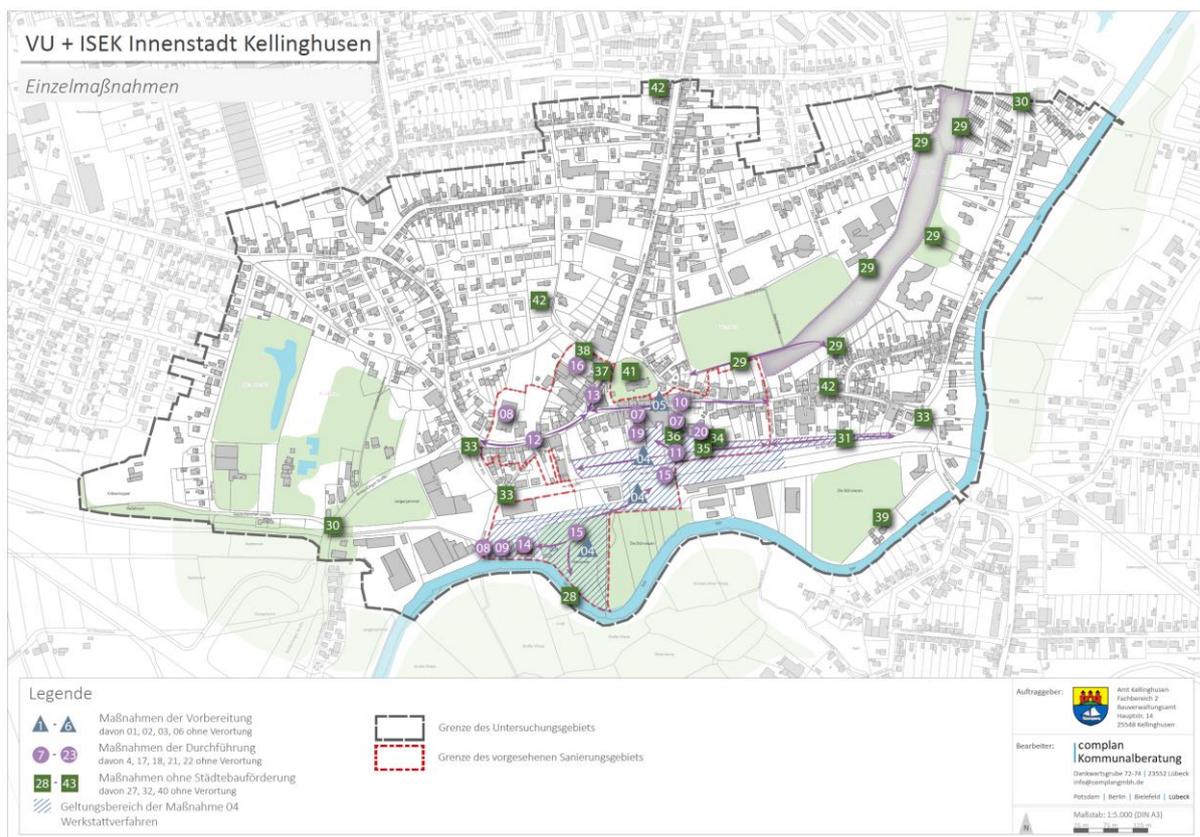


Abb. 237: Maßnahmenplan. Plan in Größe A3 in den Anlagen zum Bericht.

Maßnahmen der Städtebauförderung

B 1 – Maßnahmen der Vorbereitung

B 1.1 – Maßnahmen nach § 140 BauGB

- (01) Aufstellung und Änderung von Bebauungsplänen
- (02) Erstellung VU und ISEK

- (03) Planungsleistungen (Konzepte für Einzelhandel und Verkehr)
- (04) Partizipatives Werkstattverfahren für Bereiche beiderseits L115 / An der Stör
- (05) Machbarkeitsuntersuchung mit Verkehrsversuch zur Neuordnung und Umgestaltung von Oberem Markt und westlicher Hauptstraße
- (06) Zwischenevaluierung der Gesamtmaßnahme und Fortschreibung des ISEK

B 2 – Maßnahmen der Durchführung

B 2.1 – Ordnungsmaßnahmen

B 2.1.1 – Erwerb von Grundstücken

- (07) Erwerb von Grundstücken zur Sicherung der Daseinsfürsorge
- (08) Erwerb von Grundstücken zur Beseitigung städtebaulicher Missstände

B 2.1.2 – Sonstige Maßnahmen der Bodenordnung

- (09) Neuordnung von Grundstücken

B 2.1.6 – Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen

- (10) Umgestaltung Oberer Markt und westliche Hauptstraße
- (11) Neugestaltung Unterer Markt und Umfeld
- (12) Straßenräumliche Neuordnung untere (östliche) Lehmsbergstraße
- (13) Erneuerung Am Markt / südliche Lindenstraße
- (14) Einrichtung eines Bereichs für Sport, Freizeit und Aufenthalt am Hafen
- (15) Herstellung von Wegen an die Stör
- (16) Neugestaltung der Außenanlagen des historischen Rathauses / Museum Ton + Ton

B 2.2 – Baumaßnahmen

B 2.2.1 – Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter

- (17) Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen mit mittlerem Sanierungsbedarf im Eigentum Dritter (14 Gebäude)
- (18) Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen mit hohem Sanierungsbedarf im Eigentum Dritter (8 Gebäude)

B 2.2.2 – Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen der Gemeinde

- (19) Modernisierung privat nutzbarer baulicher Anlagen der Gemeinde (zur Sicherung der medizinischen Grundversorgung)

B 2.2.5 – Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen

- (20) Umbau des Bürgerhauses zum Haus der Begegnungen (Modernisierung Altbau)
- (21) Nachnutzung des Gebäudes Hauptstr. 16 als Stadtbücherei

B 2.3 – sonstige Maßnahmen der Durchführung

B 2.3.3 – Bewirtschaftung von Grundstücken

- (22) Bewirtschaftung von Grundstücken

B 2.3.4 – Verfügungsfonds

- (23) Verfügungsfonds (zur Reaktivierung von Leerständen)

B 3 – Maßnahmen der Abwicklung

B 3.1 – Sanierungs- und Entwicklungsträger/innen gem. § 157 BauGB

- (24) Fachliche Begleitung für das Vergabeverfahren zur Sanierungsträgerschaft
- (25) Einsatz eines Sanierungsträgers gem. § 157ff. BauGB

B 3.5 – Öffentlichkeitsarbeit

- (26) Öffentlichkeitsarbeit

B 3.7 – sonstige Maßnahmen der Abwicklung

(27) Führung des Sonderkontos

Maßnahmen ohne Einsatz von Städtebauförderung

- (28) Abbau von Barrieren im Fußwegenetz
- (29) Wege an der Stör - Verbindung nach Tewestannen
- (30) Neugestaltung von Wegen und Treppen auf und an der Lieth
- (31) Einrichtung von Querungshilfen (außerhalb des Sanierungsgebiets)
- (32) Umgestaltung der Bahnhofspromenade
- (33) Markierung von Radführungen und kleinteilige Maßnahmen im Radverkehr
- (34) Umbau von Knotenpunkten mit Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr
- (35) Machbarkeitsstudie zum Umbau des Bürgerhauses zum Haus der Begegnungen
- (36) Erweiterung des Bürgerhauses zum Haus der Begegnungen
- (37) Umbau des historischen Rathauses zum Museum Ton in Ton
- (38) Umbau des Trafogebäudes am historischen Rathaus (Kulturtrafo)
- (39) Erwerb und Freilegung von Grundstücken zur Vorbereitung von HWS-Maßnahmen
- (40) Herstellung von Anlagen zum Hochwasserschutz inklusive Konzepterstellung
- (41) Modernisierung des Kirchhofs von St.-Cyriacus
- (42) Erlass städtebaulicher Gebote zur Beseitigung städtebaulicher Missstände

7.2 Maßnahmenkatalog

B 1 – Maßnahmen der Vorbereitung

Aufstellung und Änderung von Bebauungsplänen	
Maßnahmennr.	01
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 1.1 – Maßnahmen nach § 140 BauGB
Maßnahmenbeschreibung	Im Verlauf der Sanierungstätigkeit wird teilweise eine Anpassung bestehender Bebauungspläne oder die Aufstellung neuer erforderlich. Die Aufstellung oder Änderung von Bebauungsplänen dient der Sicherung der mit der Sanierung beabsichtigten Ziele, aber auch der planerischen Festsetzung der Aussagen des HWS-Konzepts sowie der Sicherung von Funktionen der Daseinsfürsorge und der Schaffung neuer Baurechte für Wohnungsbau. Sie erfolgt im Namen und Interesse der Stadt, sofern nicht private Eigentümer:innen eine Entwicklung anstreben
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin)
Kosten	ca. 80.000 €
Zeitraum	2023 bis zum Ende des Sanierungsverfahrens

Erstellung VU und ISEK	
Maßnahmennr.	02
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 1.1 – Maßnahmen nach § 140 BauGB
Maßnahmenbeschreibung	Die Erstellung vorbereitender Untersuchungen und die Bestimmung der Ziele und Zwecke der Sanierung im Rahmen des ISEK wird von der Stadt Kellinghusen an eine externe Dienstleisterin vergeben
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin)
Kosten	ca. 71.000 €
Zeitraum	2018 – 2022

Planungsleistungen (Konzepte für Einzelhandel und Verkehr)	
Maßnahmennr.	03
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 1.1 – Maßnahmen nach § 140 BauGB
Maßnahmenbeschreibung	Zur Bestimmung der Ziele und Zwecke der Sanierungsmaßnahme ist die Erstellung von Konzepten für die Entwicklung des Einzelhandels sowie für Verkehr und Mobilität erforderlich.
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin)
Kosten	Ca. 62.000 €
Zeitraum	2018 – 2022 (EZH-Konzept, CIMA) 2018 – 2022 (Innenstadtverkehrskonzept, URBANUS)

Partizipatives Werkstattverfahren für Bereiche beiderseits L115 / An der Stör	
Maßnahmennr.	04
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 1.1 – Maßnahmen nach § 140 BauGB
Maßnahmenbeschreibung	<p>Kooperatives Werkstattverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung zur Konkretisierung der Zielstellungen der Neuordnung der Bereiche beiderseits der Straße An der Stör:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unterer Markt inkl. Freiflächen zwischen Stein- und Bahnhofsstraße - Bahnhofspromenade und Bereich für den Bahnhof sowie - Bereich am Hafen und Störwiesen. <p>Im kooperativen Verfahren entwickeln Bürger:innen der Stadt gemeinsam mit Planungsbüros und in Zusammenarbeit mit Vertreter:innen von Politik und Verwaltung (3 bis 5 zusammengesetzte Teams) Vorstellungen für:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die freiraumplanerische Einbindung der Erweiterung des Bürgerhauses auf den Unteren Markt und des kommenden Bahnhofs sowie ihm zugeordneter Infrastruktur (Erschließung, P+R-Parkplatz, ZOB, Mobilitätsstation) - die Entwicklung eines multifunktional für Sport, Freizeit und Aufenthalt nutzbaren Bereichs östlich der Hafenstraße

	<ul style="list-style-type: none"> - Wege und Aufenthaltsbereiche an der Stör im Bereich der Störwiesen südwestlich des geplanten Bahnhofs - die Verortung eines Spielplatzes sowie von Aufenthaltsbereichen, zusätzlichen Spielmöglichkeiten und - die Schaffung attraktiver Verbindungen im Rad- und Fußverkehr inkl. Überlegungen für Wegweisung und erleichterte Orientierung im Innenstadtbereich <p>Es wird eine durchgängige Barrierefreiheit angestrebt. Mögliche Wegeverbindungen zwischen dem Unterem Markt, der Stör und dem Freizeitbereich am Hafen sind nach Bedarf und Möglichkeit auch als Stelzenwege oder als begehbare HWS-Anlagen zu führen und mit größeren Plattformen für Aussicht, Naturbeobachtung und Aufenthalt zu kombinieren. Hierfür ist vorab die Durchführbarkeit im Bereich der im Rahmen von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen renaturierten, privaten Fläche <i>Störwiesen</i> zu prüfen und zu ermitteln, ob im Bereich ohnehin herzustellende HWS-Anlagen für die Öffentlichkeit begehrbar ausgeführt werden können.</p> <p>Im Rahmen des Werkstattverfahrens sind auch Grundlagen für die Einrichtung von Spielplätzen, Aufenthaltsbereichen und ggf. eines Skateparks im Bereich Unterer Markt und/oder am Hafen zu ermitteln (Zielgruppen, Umfang, Gestaltungswünsche). Gegenstand des Werkstattverfahrens ist auch die Wegführung übergeordneter Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr inkl. einer Achsenbildung und die Ermittlung, welche Komponenten die nach dem Verkehrskonzept Innenstadt für den Bereich vorgesehene <i>Mobilitätsstation</i> umfassen soll (Maßnahme 6.4 des Verkehrskonzepts).</p> <p>Im Werkstattverfahren sollen unterschiedliche Ansätze zur Entwicklung des gesamten Bereichs südlich des Bürgerhauses formuliert und ausgearbeitet werden. Hierbei sind insbesondere auch Kinder und Jugendliche einzubeziehen. Aufgabenstellung, Beteiligte und Umfang des Verfahrens (Zahl der Planungsbüros und Sitzungen) werden vorab unter Einbezug des Kinder- und Jugend- sowie Seniorenbeirats konkretisiert.</p>
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin). Kinder- und Jugendparlament, AK Hochwasser und untere Wasserbehörde, NAH.SH, DB AG, LBV sowie ggf. Seniorenbeirat, Verschönerungsverein, BiBeKu, Kaufmännischer Verein etc.
Kosten	ca. 150.000 €
Zeitraum	2023

Machbarkeitsuntersuchung mit Verkehrsversuch zur Neuordnung und Umgestaltung von Oberem Markt und westlicher Hauptstraße	
Maßnahmennr.	05
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 1.1 – Maßnahmen nach § 140 BauGB
Maßnahmenbeschreibung	<p>Die Untersuchung soll ermitteln, welche gestalterischen Anforderungen an die Umgestaltung des Oberen Markts und der westlichen Hauptstraße zwischen Am Markt und der Bahnhofstraße zu einem verkehrsberuhigten Bereich (oder <i>Shared Space</i>) mit Öffnung für den Kfz-Verkehr gestellt werden. Hiermit wird der Rahmen für die Ausarbeitung einer konkreten Ausführungsplanung (Straßenbau, Freiflächen) definiert.</p> <p>Zielstellung ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit der vorhandenen öffentlichen Einrichtungen (Amtshaus und Bürgerhaus) und der Gastronomie sowie der verbliebenen Einzelhandelsbetriebe insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen bei gleichzeitiger Gewährleistung der Sicherheit für Fußgänger:innen und spielende Kinder. Bestandteile sind: Begrünung und Stadtmöblierung zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Ausweisung von Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen und ggf. auch weiterer, temporärer Stellplatzangebote sowie die Erforderlichkeit von Anschlüssen für den Marktbetrieb im Bereich Oberer Markt und die Verbesserung der Rolleigenschaften (Prüfung geeigneter Beläge). Die Öffnung für den Kfz-Verkehr soll im Rahmen eines Verkehrsversuches in Varianten vorab erprobt werden. Die Maßnahme wurde in Übereinstimmung mit dem Verkehrskonzept Innenstadt entwickelt</p>
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin)
Kosten	ca. 40.000 € -
Zeitraum	2023ff.

Zwischenevaluierung der Gesamtmaßnahme und Fortschreibung des ISEK	
Maßnahmennr.	06
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 1.1 – Maßnahmen nach § 140 BauGB
Maßnahmenbeschreibung	<p>Nach A 5.6.4 (2) der StBauFR SH 2015 ist die Aktualität der städtebaulichen Planung für die Gesamtmaßnahme fortlaufend sicherzustellen. Hierfür ist die städtebauliche Planung mindestens aller fünf Jahre unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer Zwischenevaluierung zu überprüfen und bei Bedarf unter Beteiligung der Betroffenen fortzuschreiben.</p> <p>Das in A 5.6.4 (1) der StBauFR SH 2015 zur Steuerung der Umsetzung, zur Überprüfung der Zielerreichung der Gesamtmaßnahme und als Grundlage für die Fortschreibung der städtebaulichen Planung (ISEK) aufzubauende Monitoring bildet die Grundlage dieser Bewertung. Das Monitoring ist bereits Teil des ISEK-Entwurfs und wird mit diesem mit dem MIKWS abgestimmt. Es ist mit der Fortschreibung der städtebaulichen Planung ebenfalls fortzuschreiben.</p>

Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin)
Kosten	Ca. 25.000 €
Zeitraum	2028

B 2 – Maßnahmen der Durchführung

B 2.1 – Ordnungsmaßnahmen

B 2.1.1 – Erwerb von Grundstücken

Erwerb von Grundstücken zur Sicherung der Daseinsfürsorge	
Maßnahmennr.	07
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.1.1 – Erwerb von Grundstücken
Maßnahmenbeschreibung	<p>Im Laufe des Sanierungsverfahrens ist der Erwerb von Grundstücken zur Sicherung der Daseinsfürsorge – vor allem zur Sicherung einer medizinischen Grundversorgung sowie sozialer Infrastruktur – erforderlich. Zugleich dient die Maßnahme der Beseitigung von Leerständen in den historischen Geschäftslagen (Hauptstr. 16, 12 und möglicherweise andere).</p> <p>Sollte der Erwerb noch vor dem Satzungsbeschluss für ein Sanierungsgebiet erfolgen sollen, ist B 2.1.1 Absatz (4) der StBauFR SH 2015 zu beachten: Zustimmung des MILI und die Erstellung eines Gutachtes zum sanierungsunbeeinflussten Grundstückswert (s. Punkt B 3.3 private Sachverständige für gutachterliche Wertermittlungen) sind erforderlich.</p>
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin)
Kosten	ca. 1.020.000 € (643.535,00 € für Hauptstr. 16 + Kosten für Erwerb Hauptstr. 12 (Kostenschätzung 380.000 €, Ermittlung durch Stadt / Gutachter))
Zeitraum	2021 – 2028

Erwerb von Grundstücken zur Beseitigung städtebaulicher Missstände	
Maßnahmennr.	08
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.1.1 – Erwerb von Grundstücken
Maßnahmenbeschreibung	Zur Erreichung der Ziele und Zwecke der Sanierung (Beseitigung städtebaulicher Missstände) wird ggf. die Übernahme oder gar Enteignung von Grundstücken zur anschließenden Beräumung und weiteren baulichen Nutzung erforderlich. Die Maßnahme bezieht sich vordringlich auf den ehemaligen Schrottplatz östlich der Hafestraße. Die untere Naturschutzbehörde empfiehlt eine Vorprüfung, ob Bedarf für die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) besteht.
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin)
Kosten	260.000 €
Zeitraum	2023ff.

B 2.1.2 – Sonstige Maßnahmen der Bodenordnung

Neuordnung von Grundstücken	
Maßnahmennr.	09
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.1.2 – Sonstige Maßnahmen der Bodenordnung
Maßnahmenbeschreibung	Gegebenenfalls ist im Sanierungsverfahren nach dem Erwerb von Grundstücken zur Sicherung der Daseinsfürsorge oder zur Beseitigung städtebaulicher Missstände eine Neuordnung der erworbenen Grundstücke erforderlich. Die untere Naturschutzbehörde empfiehlt eine Vorprüfung, ob Bedarf für die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) besteht.
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin)
Kosten	10.000 €
Zeitraum	2021 – 2028

B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen

Umgestaltung Oberer Markt und westliche Hauptstraße (entspr. Verkehrsversuch)	
Maßnahmennr.	10
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.1.6 – Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	Die Zieldefinition für die Ausführungsplanung erfolgt im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung und des Verkehrsversuchs für den Bereich (Maßnahme 05) zwischen dem südlichen Ende der Lindenstraße / Am Markt im Westen und der Bahnhofstraße im Osten. Ziel ist eine aufwertende Umgestaltung der

	<p>westlichen Hauptstraße zwischen Am Markt und der Bahnhofstraße zum verkehrsberuhigten Bereich oder <i>Shared Space</i> mit Einbahnstraßenregelung für den KFZ-Verkehr. Hiermit sollen die vorhandenen öffentlichen Einrichtungen (Amtshaus und Bürgerhaus), die gastronomischen Betriebe sowie die verbliebenen Einzelhandelsbetriebe insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen besser angebunden werden. Bestandteile sind: Begrünung und Stadtmöblierung, Ausweisung von Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen evtl. auch weiterer temporär nutzbarer Stellplätze sowie die Herstellung von Anschlüssen für den Marktbetrieb im Bereich Oberer Markt.</p> <p>Gemeinsam mit den Leistungen der vorbereitenden Maßnahmen für den Bereich (Machbarkeitsstudie und Verkehrsversuch, Maßnahme 05) entspricht die Maßnahme der Maßnahme 7.2 <i>Umgestaltung / verkehrliche Neuordnung westl. Hauptstr. / Markt / Bahnhofstr.</i> des Verkehrskonzepts Innenstadt</p>
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin)
Kosten	Ca. 1.100.000 €
Zeitraum	2026f.

Neugestaltung Unterer Markt und Umfeld	
Maßnahmennr.	11
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.1.6 – Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	<p>Der Untere Markt und die benachbarten Flächen zwischen der Steinstraße, der L115 / An der Stör und der Bahnhofsstraße sind von erheblichen funktionalen und substanziellen Schwächen betroffen. Ziele und Anforderungen der Neugestaltung sind in der Beschreibung des räumlichen Handlungsschwerpunkts B des ISEK benannt und werden im Rahmen der Machbarkeitsstudie für den Umbau des Bürgerhauses zum Haus der Begegnungen (Maßnahme 34) sowie des Werkstattverfahrens mit Öffentlichkeitsbeteiligung konkretisiert (Maßnahme 04). Letzteres konkretisiert u.a. die mögliche Verortung des Skateparks und von Spielmöglichkeiten, die Führung einer von der L115 / An der Stör getrennten Radverbindung, die gewünschten Komponenten der nach Verkehrskonzept Innenstadt vorgesehenen zentralen Mobilitätsstation). Die konkrete Umsetzung wird im Rahmen eines städtebaulichen Realisierungswettbewerbs festgelegt.</p>
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin) und ausgewählte Akteur:innen des Werkstattverfahrens (Maßnahme 04). Ggf. LSV SH für Gehwege im Bereich. Referat Städtebauförderung und Architekten- und Ingenieurkammer (AIK) SH für Vorbereitung des Realisierungswettbewerbs
Kosten	ca. 2.750.000 € inkl. Realisierungswettbewerb. Anspruch und Kosten der Mobilitätsstation werden im Werkstattverfahren – Maßnahme 04 ermittelt
Zeitraum	2023f.

Straßenräumliche Neuordnung untere (östliche) Lehmbergstraße (entsprechend Verkehrskonzept Innenstadt)	
Maßnahmennr.	12
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.1.6 – Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	Die Lehmbergstraße stellt östlich ihres Knotenpunkts mit der Breitenberger Straße und An der Stör einen engen Straßenraum dar und ist durch die angrenzende Wohnnutzung mit gewerblicher Durchmischung geprägt. Der schlechte Zustand des Großpflasters und der Asphaltstrecke beeinträchtigt neben der Aufenthaltsqualität im Bereich auch die Funktion als wichtiges Bindeglied zwischen der Ortsdurchfahrt An der Stör, dem historischen Bereich Am Markt und dem Geschäftsbereich in der Lindenstraße sowie den nördlich angrenzenden Wohngebieten. Als Hauptroute für den Radverkehr ist eine straßenräumliche Neuordnung mit Anordnung einer Einbahnstraßenregelung in Fahrtrichtung Ost und beidseitigem Radverkehr vorgesehen
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin)
Kosten	200.000 € - im Rahmen des Verkehrskonzepts Innenstadt ermittelt
Zeitraum	2025f.

Erneuerung Am Markt / südliche Lindenstraße (entspr. Verkehrskonzept Innenstadt)	
Maßnahmennr.	13
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.1.6 – Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	Der Bereich Am Markt ist durch die Nachbarschaft der Kirche St. Cyriacus und das historische Rathaus geprägt. Das historische Großpflaster zeigt große Unebenheiten und belastet umgebende Bereiche mit einem entsprechend hohen Lärmpegel der Abrollgeräusche. Auch für den Radverkehr weist dieser Abschnitt hohe Defizite und Konfliktpotenziale auf. Eine grundhafte Sanierung der Straße mit verbesserten Fahrbedingungen für den Radverkehr stärkt Querverbindungen im Fuß- und Radverkehr, erhöht die straßenräumliche Qualität und vermindert Lärmbelastungen.
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin)
Kosten	700.000 € - im Rahmen des Verkehrskonzepts Innenstadt ermittelt
Zeitraum	2025f.

Einrichtung eines Bereichs für Aufenthalt, Freizeit und Sport am Hafen	
Maßnahmennr.	14
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.1.6 – Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	<p>Der ehemalige Schrottplatz in der Hafenstraße 1 soll entsprechend der im räumlichen Handlungsschwerpunkt B des ISEK benannten Ziele und Anforderungen zu einem multifunktional für Aufenthalt, Freizeit und Sport nutzbaren Bereich umgestaltet werden, der auch Bezug auf den bestehenden Kanuanleger nimmt (Aufenthalt, Sport und Freizeitnutzungen sowie ggf. touristische Information).</p> <p>Die konkreten Bedarfe und Vorstellungen für den Bereich sind unter Beteiligung von Kindern und Jugendlichen im Werkstattverfahren (Maßnahme 04) zu ermitteln. Hierbei ist auch zu klären, ob ein Café oder weitere Infrastruktur im Bereich benötigt wird (z.B. Kanu- und/oder Fahrradverleih) und welche Anforderungen an diese gestellt werden. Die Planung und Umsetzung der Maßnahme erfolgt unter Berücksichtigung der Hochwasserschutzmaßnahmen und des vorläufig gesicherten ÜSG. Die untere Naturschutzbehörde empfiehlt eine Vorprüfung, ob Bedarf für die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) besteht.</p> <p>Gegenstand der Maßnahme ist auch eine zumindest teilweise Freilegung des Grundstücks. In der Kostenschätzung sind die hierfür geschätzten Kosten (ca. 220.000 €) bereits enthalten.</p>
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin), untere Wasserbehörde
Kosten	Ca. 580.000 €
Zeitraum	2024ff.

Herstellung von Wegen an die Stör	
Maßnahmennr.	15
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.1.6 – Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	<p>Im Bereich zwischen dem Unteren Markt und dem Hafen sind Wege so herzustellen, dass eine innerstädtische Anbindung an die Stör und den Bereich am Hafen sowie eine Erlebbarkeit des Flusses gegeben ist. Die Idee zur Herstellung von Wegen an die Stör sind im Rahmen des kooperativen Werkstattverfahrens zu konkretisieren (Maßnahme 04). Die Planung und Umsetzung der Maßnahme erfolgt unter Berücksichtigung der Hochwasserschutzmaßnahmen und des vorläufig gesicherten ÜSG.</p> <p>Die untere Naturschutzbehörde empfiehlt eine Vorprüfung, ob Bedarf für die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) besteht.</p>
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin), untere Wasserbehörde
Kosten	Ca. 50.000 €
Zeitraum	2024ff.

Neugestaltung der Außenanlagen des hist. Rathauses / Museum <i>Ton in Ton</i>	
Maßnahmennr.	16
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.1.6 – Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	Den Außenanlagen im rückwärtigen Bereich des historischen Rathauses wirken ungeordnet und ungestaltet. Im Zuge der Nachnutzung des Rathauses als Museum <i>Ton in Ton</i> und des ehem. Trafohäuschens als <i>Kulturtrafo</i> wird eine Neugestaltung erforderlich.
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin)
Kosten	Ca. 400.000 €
Zeitraum	2023ff.

B 2.2 – Baumaßnahmen

B 2.2.1 Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter

Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen mit mittlerem Sanierungsbedarf im Eigentum Dritter (15 Gebäude)	
Maßnahmennr.	17
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.2.1 – Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter
Maßnahmenbeschreibung	<p>Die Maßnahme dient der Beseitigung im Rahmen der VU festgestellter Missstände und Mängel an baulichen Anlagen Dritter. Hierfür informiert und berät die Gemeinde (bzw. eine ggf. ihrerseits nach §157ff BauGB eingesetzte Sanierungsträgerin) die Eigentümer:innen betreffender Gebäude über Förderermöglichkeiten und schließt Modernisierungs- und Instandsetzungsvereinbarungen.</p> <p>Bedingung für eine Förderung ist, dass an den betreffenden Anlagen im Rahmen der VU Missstände und Mängel festgestellt wurden und, dass die Gemeinde alle deren Eigentümer:innen gleichermaßen über die Möglichkeiten des Einsatzes von Städtebaufördermitteln zur Anteilsfinanzierung hingewiesen hat und zu den Förderbedingungen informierte.</p>
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> - nur nach vorheriger Zustimmung der IB.SH zuwendungsfähig (Einzelfall) - Mängel / Missstände wurden im Rahmen der VU erkannt - Anlage soll laut Planung erhalten bleiben - Missstände / Mängel können durch Modernisierung oder Instandsetzung behoben werden - Angemessenheit der Kosten gegenüber einem Neubau (70%, 120% bei Denkmalen) - Modernisierungs- und Instandsetzungsgebot nach § 177 BauGB wurde erlassen oder eine Modernisierungs- und Instandsetzungsvereinbarung getroffen - 10% Eigenmittel werden eingebracht und eine Zweckbindungsvereinbarung

	wird getroffen - Kostenerstattungsbetrag wird gemäß Anlage 13 ermittelt (bei Ermittlung 5% pauschal für unterlassene Mod.-/Instandsetzungsarbeiten abgezogen) - Maßnahmen an Außenanlagen sind förderfähig, wenn durch die Baumaßnahme bedingt oder aufgrund der städtebaulichen Planung erforderlich
Akteur:innen	Private Vorhabenträger:innen in Kooperation mit der Stadt Kellinghusen
Kosten	Ca. 675.000 €
Zeitraum	2023 bis zum Ende des Sanierungsverfahrens

Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen mit hohem Sanierungsbedarf im Eigentum Dritter (8 Gebäude)	
Maßnahmennr.	18
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.2.1 – Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient der Beseitigung im Rahmen der VU festgestellter Missstände und Mängel an baulichen Anlagen Dritter. Hierfür informiert und berät die Gemeinde (bzw. eine ggf. ihrerseits nach §157ff BauGB eingesetzte Sanierungsträgerin) die Eigentümer:innen betreffender Gebäude über Fördermöglichkeiten und schließt Modernisierungs- und Instandsetzungsvereinbarungen (weitere Bedingungen s. Maßnahme 23)
Voraussetzungen	s. Maßnahme 17
Akteur:innen	Private Vorhabenträger:innen in Kooperation mit der Stadt Kellinghusen
Kosten	Ca. 520.000 €
Zeitraum	2023 bis zum Ende des Sanierungsverfahrens

B 2.2.2 – Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen der Gemeinde

Modernisierung baulicher Anlagen der Gemeinde zur Sicherung der Daseinsvorsorge	
Maßnahmennr.	19
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.2.2 – Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen der Gemeinde
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient dem Auffang von Kosten, die der Gemeinde durch die Modernisierung und Instandsetzung privat nutzbarer baulicher Anlagen in ihrem Eigentum entstehen. Ziel ist die Sicherung der Daseinsfürsorge, insbesondere im Bereich der medizinischen Grundversorgung. Hierfür soll Mediziner:innen, Therapieangeboten und zugeordnetem Einzelhandel geeigneter Raum in fußläufig erreichbaren Lagen und barrierefrei zugänglichen Gebäuden angeboten werden. Die Anlagen sind nach einer dieser Zielstellung entsprechenden Modernisie-

	rung ggf. zu veräußern. Hierbei ist der Zweck für eine Dauer von mind. 10 Jahren vertraglich zu sichern. Die Maßnahme bezieht sich in erster Linie auf im Rahmen der Gesamtmaßnahme erworbene Immobilien (Hauptstraße 12 u.a.).
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin)
Kosten	Ca. 125.000 €
Zeitraum	2023ff.

B 2.2.5 – Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen

Umbau des Bürgerhauses zum <i>Haus der Begegnungen</i> (Modernisierung Altbau)	
Maßnahmennr.	20
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.2.5 – Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen
Maßnahmenbeschreibung	Das Bürgerhaus zwischen Oberem und Unterem Markt ist entsprechend der Vorzugsvariante der Machbarkeitsstudie (s. Maßnahme Nr. 34) insbesondere mit dem Blick auf Anforderungen der Barrierefreiheit umzubauen und mit einem Erweiterungsbau auf dem Unteren Markt zu verbinden. Dabei sind auch Erneuerungs- und Anpassungsbedarfe im Bereich der öffentlichen Toiletten zu beantworten. Der mit der Machbarkeitsstudie geprüfte Erweiterungsbau auf dem Unteren Markt wird mit Einsatz anderer Fördermöglichkeiten errichtet, die Maßnahme bezieht sich auf die Modernisierung des Altbaus.
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin)
Kosten	1.600.000 € (Anteil für Altbau nach Kostenermittlung der Machbarkeitsstudie Wuttke Architekten – Studio 42 vom 26.10.2021)
Zeitraum	2023ff.

Nachnutzung des Gebäudes Hauptstr. 16 als Stadtbücherei	
Maßnahmennr.	21
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.2.5 – Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient Nachnutzung des im Zuge vorbereitender Ordnungsmaßnahmen erworbenen Gebäudes Hauptstraße 16 als Stadtbücherei. Für das Vorhaben wurde im Jahr 2021 eine Vorplanung erarbeitet, die den Nachweis der erforderlichen Flächen und Funktionen erbringt.
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen
Kosten	Ca. 960.000 € - davon max. 50 % aus Mitteln der Städtebauförderung (entsprechend B 2.2.5 Abs.3 Punkt 3 der StBauFR SH 2015). Kommunale Eigenanteile können aus Mitteln des städtebaulichen Sondervermögens vor- und zwischenfinanziert werden.
Zeitraum	2023ff.

B 2.3 – sonstige Maßnahmen der Durchführung

B 2.3.3 – Bewirtschaftung von Grundstücken

Bewirtschaftung von Grundstücken	
Maßnahmennr.	22
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.3.3 Bewirtschaftung von Grundstücken
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient dem Auffangen von Kosten, die der Stadt Kellinghusen durch die Bewirtschaftung von entsprechend B.2.2.1 (zwischen-)erworbenen Grundstücken entstehen.
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen
Kosten	Ca. 50.000 €
Zeitraum	2023ff.

B 2.3.4 – Verfügungsfonds

Verfügungsfonds (zur Reaktivierung von Leerständen)	
Maßnahmennr.	23
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.3.4 – Verfügungsfonds
Maßnahmenbeschreibung	Instrument zur unbürokratischen Förderung kleinteiliger Maßnahmen, die über keine andere Förderung unterstützt werden können. Erhöht die Handlungsfähigkeit der Sanierungsbetroffenen und unterstützt die Verstetigung von Engagement. Die Einrichtung eines lokalen Gremiums von überwiegend von der Sanierungsmaßnahme Betroffenen ist erforderlich. Vorab hat die Gemeinde verbindliche Grundsätze für die Mittelvergabe zu entwerfen und mit dem MIKWS abzustimmen. Mindestens 50% der Mittel sind von Dritten aufzubringen (Partner:innen aus der Wirtschaft, Standortmanagement etc.). Zu beachten: der aus Städtebaufördermitteln finanzierte Anteil ist auf investive und investitionsvorbereitende Maßnahmen zu beschränken. Jährlich dürfen max. 30.000 € aus der Städtebauförderung verwendet werden und die Mittelverwaltung darf nicht über das städtebauliche Sondervermögen erfolgen. Die Grundsätze des Verfügungsfonds sind in Zusammenarbeit mit interessierten Sanierungsbetroffenen und der Interessenvertretung der Handel- und Gewerbetreibenden zu erarbeiten.
Akteur:innen	Private bzw. Dritte (Wirtschaft, Immobilien- und Standortgemeinschaften) und Stadt Kellinghusen (Formulierung von Grundsätzen, ggf. Koordination und Verwaltung der Mittel)
Kosten	Ca. 20.000 € / Jahr (Anteil aus der Städtebauförderung, abhängig von der erzielten Höhe der Einlagen Dritter)
Zeitraum	2023 bis zum Ende des Sanierungsverfahrens

B 3 – Maßnahmen der Abwicklung

B 3.1 – Sanierungs- und Entwicklungsträgerinnen und –Träger

Fachliche Begleitung für das Vergabeverfahren zur Sanierungsträgerschaft	
Maßnahmennr.	24
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 3.1 – Sanierungs- und Entwicklungsträgerinnen und –Träger
Maßnahmenbeschreibung	Das Vergabeverfahren zur Auswahl eines Sanierungsträgers soll extern fachlich begleitet werden, um Aufgabenbereiche passgenau zu definieren, eine rechtskonforme Ausschreibung zu gewährleisten und die kommunalen Verwaltung zu entlasten.
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin) MIKWS-SH (Beteiligung bei der Erstellung der Leistungsbeschreibung)
Kosten	Ca. 30.000 €
Zu beachten	Maßnahmen nach B 3 StBauFR SH 2015 können nur zu 50 % aus Mitteln der Städtebauförderung gefördert werden
Zeitraum	2022f.

Einsatz eines Sanierungsträgers gem. § 157ff. BauGB	
Maßnahmennr.	25
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 3.1 – Sanierungs- und Entwicklungsträgerinnen und –Träger
Maßnahmenbeschreibung	Mit Blick auf die bestehenden Personalressourcen bei der Stadt Kellinghusen wird die Beauftragung eines externen, geeigneten Sanierungsträgers gemäß § 157ff. BauGB empfohlen. Gegenstand der Sanierungsträgertätigkeit ist auch eine Beratung von Eigentümer:innen im Sanierungsgebiet, insb. auf die Möglichkeiten zur Förderung von Modernisierungs- und Instandsetzungsarbeiten sowie mit Blick auf die Umwandlung von Gewerbeflächen in Wohnraum im Bereich der Hauptstraße
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin)
Kosten	Ca. 400.000 € Bezuschussung von 5-10 % der förderfähigen Kosten mit 50%
Zu beachten	Maßnahmen nach B 3 StBauFR SH 2015 können nur zu 50 % aus Mitteln der Städtebauförderung gefördert werden. Die Auswahl des Trägers muss vor Beauftragung durch das MIKWS gebilligt werden.
Zeitraum	2022 bis zum Ende des Sanierungsverfahrens

B 3.5 – Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit	
Maßnahmennr.	26
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 3.5 – Öffentlichkeitsarbeit
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme enthält Kosten für die maßnahmenbegleitende Öffentlichkeitsarbeit und für Veröffentlichungen über das Ergebnis der städtebaulichen Gesamtmaßnahme. Geplant ist <ul style="list-style-type: none"> - mind. ein Printerzeugnis pro Jahr der (vierseitig, per Einwurf oder mit Zeitung verteilt sowie zur Auslage) - Information im Stadtraum (Aufsteller mit allgemeinen Informationen sowie Information bei Bautätigkeiten am Bauzaun) - Projekte zum Tag der Städtebauförderung (als Einzelmaßnahme über den Maßnahmenplan zu beantragen und abzurechnen)
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin)
Kosten	Ca. 18.000 €
Zu beachten	Die Einzelmaßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit sind aller zwei bis drei Jahre neu über den Maßnahmenplan als konkrete Einzelmaßnahme zu beantragen. Maßnahmen nach B 3 StBauFR SH 2015 können nur zu 50 % aus Mitteln der Städtebauförderung gefördert werden. Informationen zu Einzelmaßnahmen werden mit diesen gemeinsam abgerechnet und sind zu 100 % förderfähig.
Zeitraum	2023 bis zum Ende des Sanierungsverfahrens

B 3.7 – sonstige Maßnahmen der Abwicklung

Führung eines Sonderkontos	
Maßnahmennr.	27
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 3.7 – sonstige Maßnahmen der Abwicklung
Maßnahmenbeschreibung	Für die städtebauliche Sanierungsmaßnahme ist ein von den Haushaltsmitteln der Gemeinde gesondertes Konto zur Verwaltung des städtebaulichen Sondervermögens zu führen
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin) oder beauftragte Sanierungsträgerin
Kosten	Ca. 1.500 €
Zeitraum	2022 bis zum Ende des Sanierungsverfahrens

Maßnahmen ohne Einsatz von Städtebauförderung

Abbau von Barrieren im Fußwegenetz (entsprechend Verkehrskonzept Innenstadt)	
Maßnahmennr.	28
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient dem Abbau von Barrieren im Fußwegenetz und umfasst die Maßnahmen 4.9. <i>Ertüchtigung / Aufwertung Fuß-/Radverbindung Schulberg</i> 4.10 <i>Erneuerung von Gehwegen</i> , 10.1 <i>Herstellung Barrierefreiheit für 4 Bushaltestellen (Richtungshaltestellen)</i> und 10.2. <i>Herstellung barrierefreier Überquerungen, Ausbau taktiles Leitsystem</i> des Verkehrskonzepts Die darüber hinaus bestehenden Handlungsbedarfe und die konkreten Einzelmaßnahmen zu ihrer Behebung werden im Zuge der Erstellung eines 2020 beauftragten gesamtstädtischen Konzepts zur Förderung des Radverkehrs differenziert mithilfe eines Barriereatlas ermittelt und dargestellt.
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin)
Kosten	2.500.000 €
Zeitraum	2023 bis zum Ende des Sanierungsverfahrens

Wege an der Stör – Verbindung nach Tewestannen	
Maßnahmennr.	29
Maßnahmenbeschreibung	Zur Schaffung einer fußläufigen Wegeverbindung für den südlich des Untersuchungsgebiets liegenden Ortsteil Tewestannen sowie im Interesse einer besseren Erlebbarkeit der Störniederung wird eine Brücke über die Stör errichtet. Die Brücke ist mit 6 m Breite auch für den Radverkehr geeignet. Die Anbindung der Brücke erfolgt mithilfe der Maßnahme XX Wege an die Stör.
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen, untere Wasserbehörde
Kosten	Ca. 3.000.000 €
Zeitraum	2022ff.

Neugestaltung von Wegen und Treppen auf und an der Lieth	
Maßnahmennr.	30
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.1.6 – Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	Die Wege an und auf Lieth erfreuen sich laut der Beteiligung bzw. Befragung der Öffentlichkeit im Rahmen der VU als Naherholungsbereich großer Beliebtheit. Gleichzeitig werden insbesondere den Treppenanlagen sowie den Fußwegen im Bereich gravierende Mängel und Defizite attestiert, die in den betroffenen Teilbereichen behoben werden sollen. Die Wege und Treppen bedürfen auch hinsichtlich ihrer Funktion als Verbindung für den Fuß- und Radverkehr abseits der Hauptverkehrsstraßen einer Ertüchtigung und Aufwertung.

	Die Maßnahme entspricht der Maßnahme 4.6 <i>Ertüchtigung / Aufwertung Rad-Fuß-Verbindung an der Lieth (westl. Brauerstraße)</i> des Verkehrskonzepts Innenstadt
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin)
Kosten	Ca. 70.000 € (Kostenschätzung cK) StEK Verkehr: 300 – 500 t€
Zeitraum	2023ff.

Einrichtung von Querungshilfen (entsprechend Verkehrskonzept Innenstadt)

Maßnahmennr.	31
Maßnahmenbeschreibung	<p>Zur Stärkung fuß- und fahrradläufiger Wegeverbindungen ist nach dem Verkehrskonzept Innenstadt die Einrichtung von Querungshilfen per Fahrbahnteiler / Mittelinsel oder Lichtsignalanlage vorgesehen, die teilweise auch dem Führungswechsel im Radverkehr dienen). Dies betrifft die Breitenberger Straße nördlich der Hausnummer 5, die Brauerstraße in Höhe Am Tonhafen, die Lehmbergstraße auf der Höhe des Friedensweg / Hinterm Born sowie die Straße An der Stör auf Höhe des vorgesehenen Bahnhalts bzw. der Haltestelle Kellinghusen Mitte.</p> <p>Die Maßnahme entspricht den Maßnahmen 3.1. <i>Neubau Überquerungsstelle Breitenberger Straße mit Radführungswechsel</i>, 3.2 <i>Neubau/Verlegung Überquerungsstelle Brauerstraße mit Radführungswechsel</i> und 3.3 <i>Neubau/Verlegung Überquerungsstelle An der Stör (LSA oder Fahrbahnteiler)</i> des Verkehrskonzepts Innenstadt.</p>
Akteur:innen	LBV.SH (Baulastträgerin an Breitenberger und Brauerstraße sowie Straße An der Stör), Stadt Kellinghusen (Querungsstelle Lehmbergstraße)
Kosten	200.000 €
Zeitraum	2023ff.

Umgestaltung der Bahnhofspromenade

Maßnahmennr.	32
Maßnahmenbeschreibung	<p>Die parallel zur L115/An der Stör geführte Bahnhofspromenade dient Radfahrenden als Verbindung sowie Anlieger:innen und Liefernden als Erschließung und dem Abstellen von KFZ. Der Bereich ist von Erneuerungsbedarfen gekennzeichnet. Die Straße ist entsprechend der Ergebnisse des kooperativen Werkstattverfahrens für die Flächen beiderseits der L115/An der Stör als übergeordnete, von der Landesstraße getrennt geführte Radverkehrsverbindung neu zu gestalten (Anlage Radweg oder Ausweisung als Fahrradstraße), wobei die bestehenden KFZ-Stellplätze nicht reduziert werden sollen.</p>
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin)
Kosten	Ca. 160.000 €
Zeitraum	2021f.

Markierung von Radführungen und kleinteilige Maßnahmen im Radverkehr	
Maßnahmennr.	33
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.1.6 – Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	In den meisten Straßen im Untersuchungsgebiet sind keine eigenständigen Radverkehrsanlagen realisierbar, so dass der Radverkehr im Regelfall auf der Fahrbahn geführt wird. Um die Verkehrssicherheit und den Fahrkomfort zu erhöhen, erfolgt bei der Fahrbahnführung im übergeordneten Straßennetz (außerhalb von Tempo-30-Zonen) die Herstellung einer Absicherung in Form von Schutzstreifen/Piktogrammspuren. Im untergeordneten Straßennetz sind Fahrradstraßen zu prüfen und einzurichten. Maßnahmen sind u.a. in der Breitenberger Straße, in der oberen Lehmburgstraße und in der Overndorfer Straße sowie in der Bahnhofspromenade vorgesehen, für die Brauerstraße ist der LBV.SH auf den Handlungsbedarf hinzuweisen und um entsprechende Anpassungen zu bitten. Folgende Maßnahmen des Verkehrskonzeptes Innenstadt sind enthalten: 4.1. Prüfung und Einrichtung Fahrradstraßen (Friedensweg; Hinterm Born), 4.3 Anlage einseitiger Schutzstreifen/Piktogrammspuren Breitenberger Straße, 4.4 Anlage einseitiger Schutzstreifen/Piktogrammspuren Brauerstraße, 4.5 Anlage einseitiger Schutzstreifen/Piktogrammspuren Overndorfer Straße und 5.1 Verbesserung Fahrradparken an öffentlichen Einrichtungen. Die Maßnahme wird zudem durch Maßnahme 30 – Abbau von Barrieren im Fußwegenetz flankiert.
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin), Kreis Steinburg
Kosten	50.000 € - im Rahmen des Verkehrskonzeptes Innenstadt ermittelt
Zeitraum	2022ff.

Umbau von Knotenpunkten mit Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr (entsprechend Verkehrskonzept Innenstadt)	
Maßnahmennr.	34
Zuordnung in der StBauFR SH 2015	B 2.1.6 – Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme betrifft die Knotenpunkte der L 115 (Breitenberger Straße – An der Stör – Hauptstraße) mit der Lehmburgstraße, der Hafestraße und der Brauerstraße. Ziel ist die Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr (v.a. Übersichtlichkeit und Sicherheit) sowie eine Harmonisierung und Entschleunigung der Kfz-Verkehre. Der Umbau des Knotenpunktes Hauptstraße / Brauerstraße ist mit der Einrichtung einer Bahnquerung (nicht in der Kostenschätzung enthalten) im Zuge der geplanten Reaktivierung der Bahnstrecke Wrist – Kellinghusen zu koordinieren.
Akteur:innen	LBV-SH, Kreis Steinburg und teils NAH.SH (Baulastträgerinnen) Stadt Kellinghusen (Beteiligungsverfahren)
Kosten	600.000 € - im Rahmen des Verkehrskonzeptes Innenstadt ermittelt
Zeitraum	2023ff.

Machbarkeitsstudie für Umbau und Erweiterung des Bürgerhauses zum <i>Haus der Begegnungen</i>	
Maßnahmennr.	35
Maßnahmenbeschreibung	Zur Bestimmung der Ziele und Zwecke der Sanierung ließ die Stadt Kellinghusen im Jahr 2021 eine Machbarkeitsstudie zum Umbau bzw. zur Erweiterung des Bürgerhauses zum <i>Haus der Begegnungen</i> erarbeiten. Hierbei wurde entsprechend des Beschlusses der Kellinghusener Ratsversammlung vom 24.09.2019 (Vorlage Kell/056/2019) die Unterbringung bzw. Integration folgender Funktionen geprüft: <ul style="list-style-type: none"> ≡ Bücherei (Bestand und Erweiterung) ≡ Bürgersaal (Bestand) ≡ Mehrgenerationenhaus (MGH, neue Nutzung) ≡ Familienzentrum (neue Nutzung) ≡ Jugend- und Kulturhaus <i>die Bude</i> (neue Nutzung) Ziel ist die Erarbeitung verschiedener Lösungsmöglichkeiten für die Gebäude- und Freiraumgestaltung
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin)
Kosten	Ca. 30.000 €
Zeitraum	2021

Erweiterung des Bürgerhauses zum <i>Haus der Begegnungen</i>	
Maßnahmennr.	36
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient der Realisierung eines laut der Machbarkeitsstudie (Maßnahme 34) im Bereich des Unteren Markts vorgesehenen Erweiterungsbaus für das Bürgerhaus bzw. Haus der Begegnungen.
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin)
Kosten	1.470.200 € (Anteil für Neubau nach Kostenermittlung der Machbarkeitsstudie Wuttke Architekten – Studio 42 vom 26.10.2021)
Förderung	GAK, Holsteiner Auenland oder andere
Zeitraum	2023ff.

Umbau des historischen Rathauses zum Museum <i>Ton in Ton</i>	
Maßnahmennr.	37
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient dem Umbau des historischen Rathauses zum Museum <i>Ton in Ton</i> .
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin)
Kosten	Ca. 1.900.000 €
Förderung	750.000 € aus GAK (inkl. Kosten für Realisierungsplanung)
Zeitraum	2022f.

Umbau des Trafosgebäudes am historischen Rathaus (Kulturtrafo)	
Maßnahmennr.	38
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient der Realisierung einer Vorplanung vom September 2021 zur Nachnutzung des ehemaligen Trafosgebäudes hinter dem historischen Rathaus als Veranstaltungs- und Jugendbegegnungsraum.
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin)
Kosten	Ca. 600.000 €
Förderung	450.000 € aus dem Innenstadtprogramm des Landes Schleswig-Holstein
Zeitraum	2022f.

Erwerb und Freilegung von Grundstücken für HWS-Maßnahmen	
Maßnahmennr.	39
Maßnahmenbeschreibung	Der Ankauf und die Bereinigung des Grundstücks Hauptstraße 74 ist für die Umsetzung von Maßnahmen des Hochwasserschutzes – Herstellung eines geeigneten Strömungs- und Abflussprofils der Stör – erforderlich. Von der Herstellung geeigneter HWS-Maßnahmen im Bereich ist die städtebauliche Gesamtmaßnahme im Ganzen abhängig (Planungs- und Investitionssicherheit).
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftraggeberin)
Kosten	1.250.000 € (Kostenschätzung durch Stadt Kellinghusen)
Förderung	Bearbeitungsgebietsverband Mittellauf Stör / Stadt Kellinghusen?
Zeitraum	2022ff.

Herstellung von Anlagen zum Hochwasserschutz inklusive Konzepterstellung	
Maßnahmennr.	40
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient der Umsetzung der Vorzugsvariante des 2020 erstellten Hochwasserschutzkonzepts. Mit der Herstellung wird für den Bereich der Stadtmitte Planungssicherheit hergestellt (ggf. Maßnahme 35 integrieren). Für die Ausgestaltung der HWS-Anlagen im Bereich südlich der L115 (Straße An der Stör) sind die Ergebnisse des Werkstattverfahrens zur Gestaltung der Flächen um die L115 zu berücksichtigen (insb. Herstellung von Freizeitwegen an die Stör, Wegeverbindungen zwischen dem Freizeitbereich am Hafen und dem Bahnhof sowie ggf. Aussichtsplattform)
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen (Auftrag), Bearbeitungsgebietsverband Mittellauf Stör, untere Wasserbehörde
Kosten	Werden noch ermittelt
Förderung	Bearbeitungsgebietsverband Mittellauf Stör / Stadt Kellinghusen?
Zeitraum	2023ff.

Modernisierung des Kirchhofs von St.-Cyriacus	
Maßnahmennr.	41
Maßnahmen- beschreibung	Die Maßnahme dient der Umsetzung des 2018 erarbeiteten Konzepts zur Neugestaltung des Kirchhofs Am 27.05.19 erfolgte in Kiel eine Abstimmung der Entwurfsgrundlagen mit dem Landesamt für Denkmalpflege.
Akteur:innen	Ev.-Luth. Kirchengemeinde Kellinghusen
Kosten	181.237 € (Kostenschätzung v. 22.08.19, Kirchengemeinderat)
Zeitraum	2021

Erlass städtebaulicher Gebote zur Beseitigung städtebaulicher Missstände	
Maßnahmennr.	42
Maßnahmen- beschreibung	Die Maßnahme dient der Beseitigung im Rahmen der VU identifizierter städtebaulicher Missstände auf Privatgrundstücken (v.a. Schulberg, Lindenstraße, Hauptstraße). Vor Erlass eines Baugebots nach § 176 BauGB oder eines Modernisierungs- und Instandsetzungsgebots nach § 177 BauGB bemüht sich die Gemeinde entsprechend § 175 Abs. 1 BauGB zunächst um eine Erörterung der jeweiligen Maßnahme mit den Betroffenen und berät diese zu Möglichkeiten der Durchführung und der Finanzierung aus öffentlichen Kassen. Die nach § 175 Abs. 2 BauGB vorausgesetzte städtebauliche Erforderlichkeit für die Anordnung von Maßnahmen wurde im Rahmen von VU und ISEK nachgewiesen (Beseitigung städtebaulicher Missstände). Zusätzlich kann dringender Wohnbedarf der Bevölkerung berücksichtigt werden. Die Beantwortung eines eventuellen Übernahmeverlangens der privaten Eigentümer:innen sowie die Umsetzung eines ggf. nach § 176 Abs. 8f BauGB erforderlichen Enteignungsverfahrens nach § 85 Abs. 1 Nr. 5 BauGB können durch Mittel der Städtebauförderung aufgefangen werden (s. Maßnahmen 09 und 10 zur Beseitigung städtebaulicher Missstände).
Akteur:innen	Stadt Kellinghusen, Bauverwaltung
Kosten	Voraussichtlich keine – laufendes Geschäft der Verwaltung
Zeitraum	2022ff.

7.3 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Kostenübersicht

Die folgende Tabelle stellt die Einzelmaßnahmen der städtebaulichen Gesamtmaßnahme in einer Übersicht dar und verzeichnet den jeweils geplanten Umsetzungszeitraum sowie die voraussichtlichen Kosten. Bei den Kostenschätzungen handelt es sich um Bruttowerte, d.h. die gesetzliche Mehrwertsteuer ist bereits enthalten

Ausgabenart / Bezeichnung der einzelnen Maßnahme		Zeitraum	Kosten-schätzung	Förder-quote
B 1	Maßnahmen der Vorbereitung			
B 1.1	Maßnahmen nach § 140 BauGB			
1	Aufstellung und Änderung von Bebauungsplänen	2023ff.	80.000,00 €	100%
2	Erstellung VU und ISEK	2018 - 2022	71.000,00 €	100%
3	Planungsleistungen (Konzepte für Einzelhandel und Verkehr)	2018 - 2022	55.377,00 €	100%
4	Partizipatives Werkstattverfahren für Bereiche beiderseits L115 / An der Stör	2022f.	150.000,00 €	100%
5	Machbarkeitsuntersuchung mit Verkehrsversuch zur Neuordnung und Umgestaltung von Oberem Markt und westlicher Hauptstraße	2023f.	40.000,00 €	100%
6	Zwischenevaluierung der Gesamtmaßnahme und Fortschreibung des ISEK	2028	25.000,00 €	100%
B 2	Maßnahmen der Durchführung			
B 2.1	Ordnungsmaßnahmen			
B 2.1.1	Erwerb von Grundstücken			
7	Erwerb von Grundstücken zur Sicherung der Daseinsfürsorge	2021ff.	1.020.000,00 €	100%
8	Erwerb von Grundstücken zur Beseitigung städtebaulicher Missstände	2023ff.	260.000,00 €	100%
B 2.1.2	Sonstige Maßnahmen der Bodenordnung			
9	Neuordnung von Grundstücken	2023ff	10.000,00 €	100%
B 2.1.6	Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen			
10	Umgestaltung Oberer Markt und westliche Hauptstraße	2026f.	1.100.000,00 €	100%
11	Neugestaltung Unterer Markt und Umfeld	2023ff.	2.750.000,00 €	100%
12	Straßenräumliche Neuordnung untere (östliche) Lehmbergstraße	2025f.	200.000,00 €	100%
13	Erneuerung Am Markt / südliche Lindenstraße	2025f.	700.000,00 €	100%
14	Einrichtung eines Bereichs für Sport, Freizeit und Aufenthalt am Hafen	2024ff.	360.000,00 €	100%
15	Herstellung von Wegen an die Stör	2024ff.	50.000,00 €	100%
16	Neugestaltung der Außenanlagen des historischen Rathauses / Museum Ton + Ton	2023ff.	400.000,00 €	100%

Ausgabenart / Bezeichnung der einzelnen Maßnahme		Zeitraum	Kosten-schätzung	Förder-quote
B 2.2	Baumaßnahmen			
B 2.2.1	Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter			
17	Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen mit mittlerem Sanierungsbedarf im Eigentum Dritter (15 Gebäude)	2023ff.	675.000,00 €	100%
18	Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen mit hohem Sanierungsbedarf im Eigentum Dritter (8 Gebäude)	2023ff.	520.000,00 €	100%
B 2.2.2	Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen der Gemeinde			
19	Modernisierung privat nutzbarer baulicher Anlagen der Gemeinde (zur Sicherung der medizinischen Grundversorgung)	2023ff.	125.000,00 €	100%
B 2.2.5	Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen			
20	Umbau des Bürgerhauses zum Haus der Begegnungen (Modernisierung Altbau)	2023ff.	1.600.000,00 €	100%
21	Nachnutzung des Gebäudes Hauptstr. 16 als Stadtbücherei	2023ff.	960.000,00 €	50%
B 2.3	Sonstige Maßnahmen der Durchführung			
B 2.3.3	Bewirtschaftung von Grundstücken			
22	Bewirtschaftung von Grundstücken	2023ff.	50.000,00 €	100%
B 2.3.4	Verfügungsfonds			
23	Verfügungsfonds (zur Reaktivierung von Leerständen)	2023 - Ende	200.000,00 €	50%
B 3	Maßnahmen der Abwicklung			
B 3.1	Sanierungs- und Entwicklungsträger/innen gem. § 157 BauGB			
24	Fachliche Begleitung für das Vergabeverfahren zur Sanierungsträgerschaft	2022	30.000,00 €	50%
25	Einsatz eines Sanierungsträgers gem. § 157ff. BauGB	2022 - Ende	400.000,00 €	50%
B 3.5	Öffentlichkeitsarbeit			
26	Öffentlichkeitsarbeit	2023 - Ende	18.000,00 €	50%
B 3.7	Sonstige Maßnahmen der Abwicklung			
27	Führung des Sonderkontos	2022 - Ende	1.500,00 €	50%
	Summe der Maßnahmen der Städtebauförderung		11.850.877,00 €	
	Einnahmen		1.185.087,70 €	
	50%ige Finanzierung des Verfügungsfonds (B 2.3.4) durch Private		100.000,00 €	
	Kommunaler Eigenanteil entsprechend B 2.2.5 (3) Punkt 3 (betr. Maßn. 21)		480.000,00 €	
	Kommunaler Eigenanteil auf Grund begrenzten Fördermittelanteils in B 3		224.750,00 €	
	Weiterer Finanzierungsbedarf		9.861.039,30 €	
	Städtebauförderung Bund (1/3)		3.287.013,10 €	
	Städtebauförderung Land (1/3)		3.287.013,10 €	
	Kommunaler Anteil (1/3)		3.287.013,10 €	

Sonstige Maßnahmen der Stadtentwicklung				
28	Abbau von Barrieren im Fußwegenetz	2023ff.	2.500.000,00 €	n.N.
29	Wege an der Stör - Verbindung nach Tewestannen	2023ff.	3.000.000,00 €	n.N.
30	Neugestaltung von Wegen und Treppen auf und an der Lieth	2023ff.	70.000,00 €	n.N.
31	Einrichtung von Querungshilfen	2023ff.	200.000,00 €	n.N.
32	Umgestaltung der Bahnhofspromenade	2021f.	160.000,00 €	n.N.
33	Markierung von Radführungen und kleinteilige Maßnahmen im Radverkehr	2022ff.	50.000,00 €	n.N.
34	Umbau von Knotenpunkten mit Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr	2024ff.	600.000,00 €	n.N.
35	Machbarkeitsstudie zum Umbau des Bürgerhauses zum Haus der Begegnungen	2020	30.000,00 €	n.N.
36	Erweiterung des Bürgerhauses zum Haus der Begegnungen	2023ff.	1.470.200,00 €	n.N.
37	Umbau des historischen Rathauses zum Museum Ton in Ton	2022f.	1.900.000,00 €	n.N.
38	Umbau des Trafogebäudes am historischen Rathaus (Kulturtrafo)	2022f.	600.000,00 €	75%
39	Erwerb und Freilegung von Grundstücken zur Vorbereitung von HWS-Maßnahmen	2022f.	1.250.000,00 €	n.N.
40	Herstellung von Anlagen zum Hochwasserschutz inklusive Konzepterstellung	2023ff.		n.N.
41	Modernisierung des Kirchhofs von St.-Cyriacus	2021	181.237,00 €	n.N.
42	Erlass städtebaulicher Gebote zur Beseitigung städtebaulicher Missstände	2022ff.	0,00 €	n.N.
Summe der Maßnahmen außerhalb der Städtebauförderung			9.511.437,00 €	

Finanzierungsübersicht

Die nachfolgende Tabelle gibt die voraussichtlichen Einnahmen der Gesamtmaßnahme nach verschiedenen Einnahmearten differenziert an.

Finanzierungsübersicht		
Einnahmeart		gesamt in €
A 6.1 (1)	Bundes- und Landesmittel	6.574.026,20
A 6.2.2	Eigenmittel der Gemeinde (gemäß A 6.2.2 Absatz 3 ggf. von Dritten finanziert)	3.287.013,10
A 6.2.5 (2) Nr. 1	Ausgleichsbeträge gemäß § 154 BauGB sowie entsprechende Wertsteigerungen für nicht mit Städtebauförderungsmitteln erworbene privat nutzbare Grundstücke der Gemeinde gemäß C 8.5 Absatz 6	1.185.087,70
A 6.2.5 (2) Nr. 11 c)	sonstige Mittel Dritter, z. B. Spenden, Parkgebühren und Sondernutzungsgebühren	100.000,00
A 7.3 (1) Nr. 6	Eigenanteile , die von der Gemeinde aufgrund des begrenzten Fördermitteleinsatzes gemäß B 2.1.4 Absatz 2, B 2.2.5 Absatz 3 Nr. 3 und B 3 Absatz 1 zu erbringen sind	704.750,00
	insgesamt	11.850.877,00

Kosten- und Finanzierungsübersicht

Die folgende Tabelle gibt eine kompakte Übersicht zu den voraussichtlichen Ausgaben und Einnahmen der städtebaulichen Gesamtmaßnahme.

Ausgabenart		Gesamtsumme
B 1	Maßnahmen der Vorbereitung	421.377 €
B 2	Maßnahmen der Durchführung	10.980.000 €
B 3	Maßnahmen der Abwicklung	449.500 €
		11.850.877 €
Einnahmenart		Gesamtsumme
A 6.1 (1)	Bundes- und Landesmittel	6.574.026 €
A 6.2.2	Eigenmittel der Gemeinde (gemäß A 6.2.2 Absatz 3 ggf. von Dritten finanziert)	3.287.013 €
A 6.2.5 (2) Nr. 1	Ausgleichsbeträge gemäß § 154 BauGB sowie entsprechende Wertsteigerungen für nicht mit Städtebauförderungsmitteln erworbene privat nutzbare Grundstücke der Gemeinde gemäß C 8.5 Absatz 6	1.185.088 €
A 6.2.5 (2) Nr. 11 c)	sonstige Mittel Dritter , z. B. Spenden, Parkgebühren und Sondernutzungsgebühren	100.000 €
A 7.3 (1) Nr. 6	Eigenanteile, die von der Gemeinde aufgrund des begrenzten Fördermitteleinsatzes gemäß B 2.1.4 Absatz 2, B 2.2.5 Absatz 3 Nr. 3 und B 3 Absatz 1 zu erbringen sind	704.750 €
		11.850.877 €

7.4 Monitoring und Evaluierung

Das Monitoring für die Gesamtmaßnahme wird im Anschluss an die kommunale Beschlussfassung zum ISEK zwischen der Verwaltung und dem MIKWS abgestimmt und orientiert sich an den Kriterien des e-Monitoring des Bundes zur Städtebauförderung.

8 | Verfahrensrechtliche Abwägung

Verfahrensrechtliche Anforderungen an VU nach § 141 BauGB

Vor der förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebiets hat die Gemeinde nach § 141 Absatz 1 Satz 1 BauGB mit vorbereitenden Untersuchungen Unterlagen zu erarbeiten, die zur Beurteilung folgender Aspekte geeignet sind:

- ≡ die *Notwendigkeit der Sanierung*, d.h. das Vorliegen städtebaulicher Missstände nach § 136 Abs. 2 BauGB
- ≡ die *sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge*, d.h. eine allgemeine Analyse der Rahmenbedingungen, Verhältnisse und Entwicklungen im Gebiet (VU-Teil)
- ≡ die *anzustrebenden allgemeinen Ziele* liegen bzw. eine integrierte städtebauliche Zielsetzung (ISEK) liegt vor
- ≡ die *Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen*, d.h. der Nachweis der für eine zügige Durchführung erforderlichen Rahmenbedingungen, Mittel und Ressourcen ist geführt

Information und Beteiligung der Betroffenen

Dabei sind nach § 141 Abs. 1 Satz 2 auch *nachteilige Auswirkungen* in den Blick zu nehmen, die sich für die *von der beabsichtigten Sanierung unmittelbar Betroffenen in ihren persönlichen Lebensumständen [...] voraussichtlich ergeben werden*. Zudem benennt § 141 Abs. 4 BauGB die Pflicht, mit der ortsüblichen Bekanntmachung über den Beginn der VU auch die §§ 137, 138 und 139 BauGB über die Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen, die Auskunftspflicht und die Beteiligung und Mitwirkung öffentlicher Aufgabenträger zur Anwendung zu bringen. Dies verpflichtet insbesondere dazu,

- ≡ die von der Sanierung Betroffenen (Eigentümer/innen, Mieter/innen, Pächter/innen und sonstige Betroffene) frühzeitig zu informieren und zu beteiligen sowie frühzeitig zur Mitwirkung und zur Durchführung eigener Maßnahmen anzuregen und zu beteiligen (§ 137 BauGB)
- ≡ die voraussichtlich und potenziell von der Planung berührten Behörden und weitere Träger/innen öffentlicher Belange über die Vorbereitung und in Aussicht stehende Durchführung einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme zu informieren und ihnen in angemessener Frist Gelegenheit für Stellungnahmen zu geben.

Prüfung alternativer Instrumente

Für den Fall, dass eine städtebauliche Gesamtmaßnahme den Einsatz des *Besonderen Städtebau-* bzw. *Sanierungsrechts* erforderlich macht, definiert § 142 Abs. 4 BauGB zudem die Aufgabe, die Anwendung der *Besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften* der §§ 152 – 156a BauGB in der Sanierungssatzung auszuschließen, wenn diese für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich sind und die Durchführung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird (*vereinfachtes Sanierungsverfahren*). In diesem Fall sieht der Paragraph zudem die Möglichkeit vor, die Genehmigungspflichten nach § 144 BauGB ganz oder

teilweise auszuschließen. Hieraus leitet sich das allgemeine Erfordernis zu einer Abwägung über das zur Anwendung kommende Verfahren der Gesamtmaßnahme (QV zu 7.6) ab. Zuletzt definiert § 142 BauGB das Erfordernis, eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme räumlich und zeitlich abzugrenzen.

In der Zusammenschau besteht ein umfangreicher Katalog zu erbringender Analyse-, Beteiligungs- und Verfahrensschritte, deren Nachweis in diesem Kapitel zusammengeführt wird

8.1 Vorliegen städtebaulicher Missstände

Zentrales Kriterium dafür, ob die Bedingungen des besonderen Städtebaurechts für die Durchführung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme gegeben sind, ist nach § 136, Abs. 2 und 3 BauGB die Feststellung folgender Sachverhalte:

- ≡ Das Vorhandensein von *Substanzschwächen*, d.h. von Mängeln im Zustand von Gebäuden, Wohnungen, Arbeitsstätten sowie von Erschließungsanlagen. Hierzu zählen auch Gebäudemängel im Hinblick auf energetische Standards und Mängel in der Berücksichtigung von Belangen des Klimaschutzes sowie bei der Klimaanpassung (vgl. Kap. 5.2 zu Funktions- und Substanzschwächen)
- ≡ Das Vorhandensein von *Funktionsschwächen*, d.h. von Mängeln, die die Funktion eines Gebietes in der Erfüllung der Aufgaben, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen, erheblich beeinträchtigt (vgl. Kap. 5.2 zu Funktions- und Substanzschwächen)

Die in den Kapiteln 3, 4 und 5 geleistete Analyse zeigt, dass im Zentrum und Südwesten des Untersuchungsgebietes (insb. Oberer und Unterer Markt, westliche Hauptstraße, südliche Linden- und östliche Lehmbergstraße, ehem. Schrottplatz an der Hafestraße) erhebliche städtebauliche Missstände vorliegen. Die Analyse der Rahmenbedingungen und der Bestandssituation im Gebiet erfolgte hier nach sektoralen Themen geordnet. Zusammenfassend muss festgestellt werden, dass die im Gebiet bereits vorhandenen Funktions- und Substanzschwächen erheblich sind und ohne gegensteuernde Eingriffe weiter zunehmen würden.

Substanzschwächen

Im Rahmen der VU musste festgestellt werden, dass im Untersuchungsgebiet erheblicher Sanierungsbedarf vorliegt, der den Tatbestand des § 136 Abs. 3 Nr. 1 BauGB erfüllt.

Etwa ein Fünftel der Gebäude im Untersuchungsgebiet zeigt mittleren bis hohen Sanierungsbedarf und entspricht so weder heutigen noch künftigen Anforderungen an die energetischen Eigenschaften der äußeren Gebäudehülle und die effiziente Erzeugung und Verteilung von Wärme. Es ist davon auszugehen, dass solche Mängel mittelfristig zu

einer Abwertung und schlechteren Nutz- und Vermietbarkeit von Wohnungen und Gewerbeeinheiten führen, wenn hier keine Investitionen am Gebäude selbst und/oder an der Gebäude- bzw. Anlagentechnik wie beispielsweise zur Wärmeerzeugung erfolgen. Bei etwa zwei Prozent der Gebäude sind diese Mängel bereits so gravierend, dass sowohl der Erhalt der bestehenden Nutzung als auch der Bausubstanz in Gefahr steht und die nähere Umgebung erheblich durch ihre Vernachlässigung beeinträchtigt ist. Insbesondere im Fall der Hausruinen am Schulberg und in der nördlichen Lindenstraße sowie im Fall des verwaorsten Grundstücks in der Hauptstraße wirken diese Substanzschwächen gravierend und führen zu erheblichen Qualitätsverlusten. Zudem wurde die Bausubstanz eines Teils der Gebäude in den tieferen Lagen des Untersuchungsgebietes durch Hochwasserereignisse der letzten Jahre in Mitleidenschaft gezogen. Die in diesen Bereichen anhaltend gegebene Hochwassergefahr mindert zugleich die Bereitschaft privater Eigentümer:innen zu Instandsetzungsmaßnahmen und Investitionen in ihre Gebäude. Die Missstände im Bereich privater Bausubstanz sind mit dem normalen ordnungsrechtlichen Instrumentarium (insb. städtebauliche Gebote) lösbar und machen die Anwendung von Sanierungsrecht in diesen Bereichen nicht erforderlich.

Das Fehlen eines Hochwasserschutzes, der an die Anforderungen der im Dezember 2019 erfolgten Aktualisierung der Hochwassergefahrenkarten angepasst ist, wirkt im südlichen Teil des Untersuchungsgebietes als Hemmnis, das eine bauliche Entwicklung der als vorläufiges ÜSG festgesetzten Bereiche erschwert oder ganz verhindert. Mit einem an die gegenwärtigen Anforderungen angepassten Hochwasserschutz mangelt es der Innenstadt zugleich an einer wesentlichen Einrichtung zur Anpassung an Auswirkungen des Klimawandels. Für die Schaffung neuer Anlagen zum Hochwasserschutz lässt die Stadt Kellinghusen jedoch ein Hochwasserschutzkonzept erarbeiten, die Realisierung eines Linienbauwerks ist für die nächsten Jahre vorgesehen und wird aus Mitteln des Bearbeitungsgebietsverband Mittellauf Stör bzw. Landesmittel gefördert (vgl. hierzu Kap. 4.7).

Hinzu kommen gestalterische Mängel, u.a. durch störende Schaufenstereinbrüche. Im Bereich der Gewerbeimmobilien führt neben unzureichenden Flächengrößen häufig auch eine veraltete Gebäudetechnik (d.h. vor allem der Elektro-, Heizungs- und Sanitärtechnik) zu Schwierigkeiten in der Neuvermietung und entsprechend zu einer Verfestigung von Leerständen.

Als gravierend erweisen sich auch Missstände bei den öffentlichen Straßen, Wegeverbindungen und Plätzen im Gebiet und hier insbesondere im Bereich von Fuß-, Rad- und Überwegen. Sie treten in Form von Unebenheiten und Barrieren, Gestaltungsdefiziten und fehlenden Anschlüssen auf. Diese häufen sich insbesondere im Bereich des Unteren Markts, finden sich aber auch am Oberen Markt bzw. in der westlichen

Hauptstraße sowie in der südlichen Linden- und der östlichen Lehmbergstraße. Auch die erheblichen, von der Straße An der Stör ausgehenden Lärm- und Schadstoffemissionen und das Fehlen einer geschlossenen Stadtkante nördlich der Parkplätze in diesem Bereich wirken als städtebauliche Missstände.

Insgesamt besteht durch erhöhten Steuerungs- und Beratungsbedarf bei der energetischen Ertüchtigung privater Bausubstanz sowie deutlichem Anpassungs- und Erneuerungsbedarfs bei den öffentlichen Erschließungsanlagen (Plätze, Straßen und Wege sowie Grün- und Aufenthaltsbereiche) ein erhöhter Handlungsdruck und Finanzierungsaufwand, den die Stadt Kellinghusen jeweils ohne den Einsatz zusätzlicher Steuerungsinstrumente und Ressourcen kaum bewältigen kann.

Funktionsschwächen

Zusätzlich weisen Teile des Untersuchungsgebietes Merkmale von Funktionsschwächen nach § 136 Abs. 3 Nr. 2 auf, d.h. dass das Gebiet bei der Erfüllung der Aufgaben, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen, erheblich beeinträchtigt ist. Für das gesamte Untersuchungsgebiet ist festzustellen, dass die Versorgung der in ihm lebenden Bevölkerung mit Spiel- und Sportplätzen sowie Freiräumen und Treffpunkten mangelhaft ist und ein Mangel an attraktivem Wohnraum, insbesondere für junge Familien und Alleinstehende besteht. Das Fehlen eines schienengebundenen Anschlusses in die umgebenden Ballungszentren wirkt mit Blick auf die Wohnfunktion des Unterzentrums ebenso als Funktionsschwäche. Auch im Übrigen ist das bestehende ÖPNV-Angebot mit Blick auf die Lage und Ausstattung der Haltestellen im Stadtgebiet sowie mit Blick auf die Taktung im bestehenden Liniennetz als funktionales Manko einzuschätzen.

Während Kellinghusen insbesondere durch die großflächigen Einzelhandelsstandorte (Störzentrum und Einkaufszentrum an der Lindenstraße) große Zentralität erreicht, verweist der zunehmende Leerstand in den historischen Geschäftslagen insbesondere der westlichen Haupt- und der östlichen Lehmbergstraße auf schwerwiegende funktionale Defizite. Auch das bestehende Angebot im Bereich Gastronomie und Beherbergung ist in Qualität und Quantität als mangelhaft einzuschätzen. Mit Blick auf die Leerstände in der Hauptstraße und das hier angebotene Restsortiment ist festzustellen, dass diese ihrer Funktion als Hauptgeschäftsstraße und Fußgängerzone des Unterzentrums nicht mehr gerecht wird und dringend einer funktionalen Neuausrichtung bedarf. Mit Blick auf die Einbindung der Stadt in die touristischen Netzwerke des Mönchswegs und des Kanureviers Stör wirkt neben dem Fehlen eines differenzierten gastronomischen Angebots und dem Mangel einer touristischen Wegweisung auch die heutigen Ansprüche verfehlende Gestaltung des Stadtmuseums im Bürgerhaus als Funktionsschwäche der Kellinghusener Innenstadt. Mit Blick auf die vorwiegend dem Wohnen zuzuordnende Erholungsfunktion ist festzustellen,

dass diese mit den Spazierwegen im Stadtpark und entlang an der Lieth sowie mit dem Aufenthaltsbereich am Hafen zwar bedient wird; die Erreich- und Benutzbarkeit dieser Orte ist für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen jedoch nur sehr begrenzt und ein gestalterischer Anspruch insbesondere beim Stadthafen überhaupt nicht gegeben ist. Funktionsschwächen konzentrieren und verstärken sich insbesondere im Bereich des Unteren Markts bzw. auf den Flächen beiderseits der Straße An der Stör. Sie umfassen hier:

- ≡ eine einseitige Ausrichtung auf Belange des fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehrs,
- ≡ eine mangelhafte Erreichbarkeit der Haltestelle An der Stör (nicht barrierefrei, keine Querungshilfen),
- ≡ mangelnde Verknüpfungen und Verbindungen zwischen unterschiedlichen Stadtbereichen – auch mit Blick auf den hier vorgesehenen Bahnhofpunkt – sowie zwischen Stadt und Stör,
- ≡ eine mangelhafte Ausstattung mit Grünflächen, Spiel- und Sportplätzen,
- ≡ durch Belange des Hochwasserschutzes nur eingeschränkt gegebene bzw. erschwerte bauliche Entwicklungsmöglichkeiten (mangelnde Planungssicherheit, erhöhter Abwägungsbedarf) sowie
- ≡ ein erhöhter Anpassungsbedarf an die mit dem künftigen Bahnanschluss verstärkt gegebene Funktion als Stadteingang (ergänzende Dienstleistungsangebote und zusätzliche Wegeverbindungen nötig).

Die allgemein im Gebiet gegebenen Funktionsschwächen werden durch die voranstehend genannten Substanzschwächen zusätzlich verstärkt bzw. zum Teil mit verursacht. Dies betrifft zum einen den Bereich des Unteren Markts, der sowohl in seiner baulich-gestalterischen Beschaffenheit, als auch durch seine Nutzung als Großstellplatz für den ruhenden Verkehr seiner (künftigen) Funktion als Stadteingang nicht gerecht wird. Ebenso verstärken sich Substanz- und Funktionsschwächen beim Leerstand von Gewerbeflächen wechselseitig: unattraktive, nicht zeitgemäß ausgestattete und zugeschnittene Gewerbeflächen lassen sich nach Geschäftsaufgaben nur schwer neu vermieten und eine Modernisierung birgt für die Eigentümer:innen ohne Aussicht auf eine Neuvermietung erhebliche finanzielle Risiken. Die daraus folgende Verfestigung von Leerständen und Substanzschwächen führt zu weiteren Funktionsverlusten und Defiziten im Erscheinungsbild dieser Lagen. Diese *trading-down-Effekte* sind bereits heute unübersehbar und würden sich im Fall einer Untätigkeit der Stadt in Zukunft weiter verstärken.

Festzuhalten ist, dass die in Gestalt von Funktions- und von Substanzschwächen im Zentrum und Südwesten des Gebiets vorliegenden städ-

tebaulichen Missstände teils erheblich sind, ohne den Einsatz zusätzlicher Steuerungsmöglichkeiten und Finanzmittel kaum zu beheben sind und sich ohne gegensteuernde Maßnahmen zuspitzen würden.

8.2 Vorliegen einer städtebaulichen Zielsetzung

Im Rahmen der VU erfolgte eine intensive Auseinandersetzung mit den vorliegenden Rahmenbedingungen und Gegebenheiten sowie mit Planungen und Konzepten für den Untersuchungsbereich (Kap. 3). In der Auseinandersetzung mit den im Rahmen dieser Analyse identifizierten Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfen (Kap. 4 und 5) wurde ein umfassendes städtebauliches Rahmenprogramm entwickelt.

Das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK, Kapitel 6) formuliert das Leitbild *wohnen – leben – verbinden* und leitet hieraus entsprechende Entwicklungsziele sowie mit Aufgaben und Anforderungen untersetzte Handlungsschwerpunkte ab. Das Umsetzungskonzept (Kapitel 7) leitet das Konzept zur operationellen Ebene konkreter Maßnahmen und Fragen ihrer Finanzierung über.

Die Identifizierung und Formulierung städtebaulicher Handlungsbedarfe erfolgte entsprechend stringent durch Ableitung aus den umfangreichen Ergebnissen der Bestandsanalyse sowie aus den vorliegenden Planungen und Konzepten der Stadt. Damit liegen sowohl ein eher allgemein formulierter, städtebaulicher Handlungsrahmen als auch ein konkretes, umsetzungsorientiertes Maßnahmenkonzept für die kommende Entwicklung der Innenstadt von Kellinghusen vor. Mit diesem können die im Rahmen der VU identifizierten substanziellen und funktionalen Missstände und Problemlagen behoben werden.

Mit der Zielstellung *wohnen – leben – verbinden* des ISEK soll Kellinghusen langfristig als attraktiver Wohnstandort am Rande der Metropolregion Hamburg sowie als Ort eines lebendigen und innovativen Miteinanders entwickelt werden – mit vielfältigen Angeboten im Wohnumfeld, mit neuen Orten und Gelegenheiten für Austausch und Begegnung und mit dem Erproben neuer Ansätze in den Bereichen Mobilität, Wirtschaft und Engagement.

8.3 Durchführbarkeit

Im Rahmen der VU ist neben dem Vorliegen städtebaulicher Missstände auch zu prüfen, ob die Stadt Kellinghusen allgemein und finanziell in der Lage ist, die mit dem ISEK vorgesehene städtebauliche Gesamtmaßnahme erfolgreich durchzuführen. Wie im Folgenden dargelegt wird, sind diese Voraussetzungen erfüllt.

Allgemeine Durchführbarkeit

Bezüglich der Leistungsfähigkeit der Verwaltung und die politische Durchsetzbarkeit bestehen keine Bedenken. Sowohl in der Stadtverwaltung als auch in der kommunalen Politik sind bei allen Beteiligten ein ausgeprägtes Problembewusstsein und großer Handlungswille erkennbar. Durch die Mitarbeit am übergreifenden-Leitbild *Raum für Zukunft* für den Kreis Steinburg, durch die Erstellung eines kommunalen Leitbildes und von Strategien zur Nachnutzung kommunaler Liegenschaften aber auch durch die Erfordernis zur Erstellung und Umsetzung eines Hochwasserschutzkonzepts besteht in Verwaltung und Politik ein umfassendes Verständnis der wechselseitigen Abhängigkeiten und Anforderungen komplexer Stadtentwicklungsverfahren sowie eine umfangreiche Kenntnis der gegebenen Fördermöglichkeiten und -modalitäten.

Die Beteiligung an der im Rahmen der VU durchgeführte Befragung der Eigentümer:innen im Gebiet, aber auch die Zahl und die Mitwirkung der Teilnehmer:innen der Auftaktveranstaltung im März 2019 und bei der Abschlussveranstaltung im am 07.12.2022 zeugen von einem ausgeprägten öffentlichen Interesse an der weiteren Entwicklung der Kellinghusener Innenstadt. Die im Rahmen der Auftakt- und der Abschlussveranstaltung durchgeführte Beteiligung, aber auch die Gespräche mit Schlüsselakteur:innen und die Sprechstunde für Eigentümer:innen lassen eine gut ausgeprägte Beteiligungskultur und im Allgemeinen ein großes Verantwortungsgefühl und die Bereitschaft zu innovativen und kooperativen Ansätzen in der Bevölkerung erkennen.

Während der Erstellung von VU und ISEK wurden deren Inhalte den Vertreter:innen der Fraktionen der Kellinghusener Ratsversammlung im Bauausschuss kontinuierlich zur Kenntnis und Abstimmung vorgestellt. Dabei wurde erkennbar, dass das vorliegende Konzept im politischen Raum fraktionsübergreifend mitgetragen wird. Politische Initiativen zur Verhinderung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme oder einzelner Maßnahmen wurden bislang nicht bekannt.

Im Hinblick auf die zur Durchführung der Gesamtmaßnahme erforderliche Verwaltungskraft wird eine geeignete Verstärkung erforderlich sein. Die Umsetzung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes stellt eine komplexe und anspruchsvolle Aufgabe dar, die ihren Schwerpunkt auf Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums und zur Stärkung von Funktionen der Daseinsfürsorge hat aber auch öffentliche und private Baumaßnahmen umfasst, die zügig umgesetzt werden sollen. Um dies operationell gewährleisten zu können, sind zusätzliche Ressourcen und Kapazitäten erforderlich. Es wird daher empfohlen, einen qualifizierten und leistungsfähigen externen Dienstleister als Sanierungsbeauftragten gemäß der §§ 157 ff BauGB einzusetzen (Maßnahme 27).

Mit der Beauftragung eines Sanierungsträgers ist ein städtebauliches Treuhandvermögen nach § 160 BauGB zu bilden. Die externe Dienstleisterin kann als Sanierungsträgerin oder als treuhänderische Sanierungsträgerin beauftragt werden, wenn sie die Durchführung des geplanten Grunderwerbs und/oder von weiteren Ordnungs- und Baumaßnahmen im Sanierungsverfahren selbsttätig übernehmen soll.

Finanzielle Durchführbarkeit

Die Durchführbarkeit der geplanten Gesamtmaßnahme in finanzieller Hinsicht konnte bereits im Rahmen der Erstellung des ISEK bestätigt werden. Die für die Umsetzung prognostizierten Kosten und ihre Deckung sind in Kapitel 0 dargestellt. Wie die dort gegebene Kosten- und Finanzierungstabelle (KoFi) darstellt, ist für die Umsetzung der Gesamtmaßnahme die Inanspruchnahme von Mitteln der Städtebauförderung in erheblichem Umfang erforderlich. Hierfür muss der Finanzierungsbaustein des Städtebauförderprogramms *Aktive Stadt- und Ortsteilzentren* gesichert werden. Auf die generellen förderrechtlichen Finanzierungsvorbehalte des Landes Schleswig-Holstein und des Bundes wird hingewiesen. Die Bereitstellung des kommunalen Eigenanteils der Stadt Kellinghusen ist im Rahmen ihrer mittelfristigen Finanz- bzw. Haushaltsplanung abzusichern.

8.4 Durchführbarkeit bei sich ändernden finanziellen Rahmenbedingungen

Sollten sich im Umsetzungszeitraum einzelne Maßnahmen aufgrund geänderter Finanzierungs- bzw. Förderbedingungen als nicht finanzierbar erweisen, bleiben die Erforderlichkeit und der Erfolg der Gesamtmaßnahme hiervon unberührt bzw. nicht nachhaltig beeinträchtigt.

Der geplante Umsetzungszeitraum von 15 Jahren erfüllt das in § 142 Abs. 3 BauGB formulierte sanierungsrechtliche *Zügigkeitsgebot*. Dies gilt selbst dann, wenn aufgrund mittel- oder langfristig geänderter Finanzierungsmöglichkeiten – von denen derzeit nicht ausgegangen wird – eine nicht vollständige Zielerreichung im geplanten Umsetzungszeitraum hingenommen werden müsste.

8.5 Mitwirkung der Sanierungsbetroffenen

Im Rahmen der Erarbeitung der VU und des ISEK wurden die Eigentümer:innen von Immobilien im Untersuchungsgebiet sowie weitere Institutionen und Organisationen nach § 137 BauGB am Prozess beteiligt. Mithilfe einer Befragung der Eigentümer:innen per postalisch versandtem Fragebogen und in einer in diesem Kontext angebotenen Sprechstunde für Eigentümer:innen wurden diese nicht nur zu Modernisierungsbedarfen und -absichten befragt, sondern auch allgemein um Ihre Einschätzung zu Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfen

im Untersuchungsgebiet gebeten. Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden zudem im Dezember 2018 und im März 2019 leitfadengestützte Interviews durchgeführt.

Neben Hintergrundinformationen zu den jeweils von den Personen vertretenen Institutionen und ihrem (potenziellen) Engagement in Kellinghusen wurden in diesen Gesprächen auch Bewertungen des aktuellen Zustands der Innenstadt sowie weitere Beobachtungen, Wünsche und Vorstellungen erfragt.

Zudem wurde die interessierte Öffentlichkeit im März 2019 im Rahmen einer Informations- und Beteiligungsveranstaltung (Auftaktveranstaltung) ins Bürgerhaus eingeladen. Hierzu erschienen etwa 35 interessierte Bewohner:innen und Eigentümer:innen, sodass eine intensive und angeregte Diskussion geführt werden konnte. Die Präsentation der Veranstaltung und eine Zusammenfassung der hier vorgebrachten Wünsche und Vorstellungen finden Sie in Anlage 03 zu diesem Bericht. Die gute Resonanz der (potenziell) von der Sanierungsmaßnahme Betroffenen macht das Interesse der Akteur:innen an der weiteren Entwicklung deutlich. Von den 602 im Rahmen der Befragung der Eigentümer:innen versandten Fragebögen wurden 299 ausgefüllt zurückgesandt. Mit dieser Rücklaufquote von fast 50 % kann die Befragung als außerordentlich erfolgreich eingeschätzt werden. Zahlreiche der antwortenden Eigentümer:innen planen zumindest langfristig Modernisierungsmaßnahmen an ihren Gebäuden. So planen ca. 50 % der antwortenden Maßnahmen am Dach, ca. 33 % an den Außenwänden, 41 % an den Fenstern und 43 % an der Heizungsanlage. Etwa 27 % der antwortenden Eigentümer:innen planen zudem einen Umbau zur barrierefreien Nutzung ihres Eigentums. Es ist entsprechend damit zu rechnen, dass zahlreiche Eigentümer:innen im Laufe des Sanierungsverfahrens Fördermittel zur Finanzierung von Modernisierungsverfahren in Anspruch nehmen werden (vgl. Kap. 4.2, Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf, S. 59ff.).

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Eigentümer:innen, Pächter:innen, Mieter:innen und sonstigen Betroffenen umfangreich über die Planungen für die Kellinghusener Innenstadt informiert und zur aktiven Teilnahme am Prozess eingeladen wurden. Die im ISEK aufgeführten Handlungsbereiche und Maßnahmen wurden in enger Abstimmung mit der Lokalpolitik und der Stadtverwaltung entwickelt und der interessierten Öffentlichkeit am 07.12.2022 im Rahmen einer Abschlussveranstaltung vorgestellt. Nach einem Rückblick auf den bisherigen Prozess und einer Zusammenfassung der Analyseergebnisse wurden die Zielstellungen und Maßnahmen des ISEK vorgestellt und einige Hinweise zu den voraussichtlichen Auswirkungen auf die Eigentümer:innen privater Immobilien gegeben. Anschließend erfolgte eine Diskussion in zwei Themeninseln (Maßnahmen im öffentlichen Raum und

Maßnahmen an Gebäuden). Zur Veranstaltung erschienen etwa 50 interessierte Bürger:innen, darunter einige Eigentümer:innen von Immobilien im Gebiet. Grundsätzliche Bedenken bzw. ablehnende Haltungen gegenüber der Planung wurden nicht geltend gemacht. Eine Dokumentation der Veranstaltung finden sie in Anlage 07 zu diesem Bericht.

Mit Blick auf die in allen Beteiligungsvorhaben vorherrschende konstruktive und ergebnisorientierte Atmosphäre ist davon auszugehen, dass eine Umsetzung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts zumindest mehrheitlich befürwortet wird.

8.6 Beteiligung von Behörden und sonstigen Träger:innen öffentlicher Belange

Im Februar und März 2019 erfolgte gemäß § 141 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 139 BauGB eine frühzeitige Beteiligung der potenziell von der Planung des ISEK berührten Behörden und sonstigen Träger:innen öffentlicher Belange (TÖB). Hierfür bekamen die eingeladenen Behörden und TÖB zunächst neben einer Kurzfassung des damaligen Arbeitsstandes der VU zur Kenntnisnahme und Rückmeldung auch eine Einladung zu einem gemeinsamen Erörterungstermin am 04. März 2019 im Veranstaltungssaal des Bürgerhauses der Stadt Kellinghusen. Am Termin nahmen 21 Vertreter:innen von Behörden und anderen TÖB aus dem Kreis Steinburg und dem Land Schleswig-Holstein teil. Grundlegende Anregungen und Bedenken wurden weder in diesem Termin, noch schriftlich vorgetragen, sodass grundsätzlich von einer Billigung des damaligen Zwischenergebnisses durch die Behörden und sonstigen TÖB auszugehen ist.

Im Zuge der Konzepterstellung fand im September 2019 ein gesonderter Abstimmungstermin mit der Firma *Wasser & Plan GmbH* im Kellinghusener Amtsgebäude statt, die von der Stadt Kellinghusen mit der Erstellung eines Hochwasserschutzkonzepts beauftragt ist. Hierbei wurden Hintergründe zum Hochwasserschutz und die geänderten Rahmenbedingungen erörtert, die sich aus der Aktualisierung der Hochwassergefahren im Dezember 2019 ergeben (vgl. hierzu Kap. 4.7).

Die reguläre bzw. erneute und abschließende, schriftliche Beteiligung der Behörden und sonstigen TÖB erfolgte nach Finalisierung des Entwurfs des ISEK vom 20.09. bis zum 04.11.2022. Im Rahmen der TÖB-Beteiligung meldeten sich 13 Behörden und sonstige Träger:innen öffentlicher Belange mit schriftlichen Stellungnahmen zurück. Grundsätzlich ablehnende Haltungen zur Planung wurden hierbei nicht deutlich gemacht, in einigen Stellungnahmen wurden jedoch Änderungen oder Ergänzungen im Bericht empfohlen, in anderen Hinweise für die spätere Umsetzung gegeben. Die Stellungnahmen teilen sich hierbei auf in:

- ≡ Eine Stellungnahme, die keine Bedenken enthält und entsprechend keine Änderungen oder Ergänzungen erforderlich macht
- ≡ Vier Stellungnahmen, die inhaltliche Ergänzungen oder Konkretisierungen am Bericht erfordern (die Stellen mit Änderungen sind in der Tabelle in Anlage 06 verzeichnet)
- ≡ neun Stellungnahmen mit Hinweisen, die lediglich die Umsetzung betreffen. Diese Hinweise für die Umsetzung werden hier in Kap. 8.6 der verfahrensrechtlichen Abwägung im Folgenden vermerkt

Folgende Hinweise wurden für die Umsetzung der Gesamtmaßnahme allgemein gegeben:

- ≡ Die Behörde bzw. Trägerin öffentlicher Belange ist bei maßgeblichen Änderungen und Ergänzungen des Konzepts erneut zu beteiligen (LLUR SH, Abt. techn. Umweltschutz; LKN.SH)
- ≡ die Behörde bzw. Trägerin öffentlicher Belange ist bei der Planung vor Erdarbeiten zu beteiligen (betrifft: Archäologisches Landesamt, Deutsche Telekom Technik GmbH, Vodafone GmbH)
- ≡ die Behörde bzw. Trägerin öffentlicher Belange ist im Fall von Bauanträgen im Umfeld von Bahnanlagen zu beteiligen (DB AG, NAH.SH)
- ≡ Einzelmaßnahmen in der Nähe der Bundeswasserstraße Stör sind rechtzeitig abzustimmen (WSA Elbe-Nordsee)
- ≡ Die Behörde behält sich vor, im Rahmen von Bauvorhaben oder Bauleitplanungen naturschutzfachliche Auflagen festzusetzen (Kreis Steinburg, untere Naturschutzbehörde)
- ≡ Im Betrachtungsraum der VU finden sich zahlreiche in der Landesdenkmalliste verzeichnete Kulturdenkmale, deren Denkmalwert noch durch das Landesdenkmalamt zu überprüfen ist (untere Denkmalschutzbehörde, Kreis Steinburg). Die Notwendigkeit der Überprüfung der einzelnen Denkmäler wird im konkreten Sanierungsverfahren geprüft

Folgende Hinweise wurden für archäologische Funde bzw. Funde von Kulturdenkmälern gegeben:

- ≡ Eine Eintragung der archäologischen Interessengebiete im Plan zur städtebaulichen Grundstruktur wurde empfohlen und ist erfolgt (S. 50 und Anlage 01)
- ≡ Obgleich im geplanten Sanierungsgebiet keine archäologischen Interessengebiete liegen, sind auch nicht in der Landesdenkmalliste erfasste Kulturdenkmale gesetzlich geschützt. Im Falle archäologischer Funde sind die Hinweise des Landesdenkmalamts zu berücksichtigen (s. Anlage 06)

- ≡ Das Archäologische Landesamt ist auch außerhalb der archäologischen Interessengebiete frühzeitig an der Planung von Maßnahmen mit Erdeingriffen zu beteiligen
- ≡ Der Verursacher von Eingriffen hat die Kosten, die für die Untersuchung, Erhaltung und fachgerechte Instandsetzung, Bergung, Dokumentation des Denkmals sowie die Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse anfallen, im Rahmen des Zumutbaren zu tragen
- ≡ Beim Fund von Kulturdenkmale besteht eine Meldepflicht an die Obere Denkmalschutzbehörde (direkt oder über die Gemeinde). Die Fundstätten müssen nach der Meldung für vier Wochen in einem unveränderten Zustand gelassen werden. Hingewiesen wird hierbei darauf, dass Kulturdenkmale nicht nur Funde, sondern auch dingliche Zeugnisse wie Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit umfassen

Folgende eisenbahnrechtliche Belange sowie Belange des Nahverkehrs und der Deutschen Bahn sind im Verfahren zu berücksichtigen:

- ≡ Es liegen eisenbahnrechtliche Widmungen im Untersuchungsbereich der VU vor. Die Eintragung betreffender Grundstücke in den Plan zur Eigentumsstruktur ist vorgesehen und erfolgt nachträglich
- ≡ Eine Eintragung von Grundstücken der DB AG wird nachträglich im Plan zur Eigentumsstruktur (S. 64) vorgenommen (differenziert nach eisenbahnrechtlich gewidmeten und von Bahnbetriebszwecken freigestellten Grundstücken)
- ≡ Es wird auf Hinweise zur Verkehrsstation und zur erforderlichen Infrastruktur (wie Gleise und Beleuchtung, Oberleitung, Lärmschutzwand, Bahnsteig etc.) aus der Stellungnahme der DB AG zum Verfahren „Aufstellung B-Plan Nr. 49 "Poggenwiese" und 9. Änd. F-Plan der Stadt Kellinghusen“ verwiesen (s. Anlage 06)
- ≡ Durch die Planungen dürfen Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehrs nicht gestört und Maßnahmen der DB AG nicht behindert werden. Maßnahmen die Standsicherheit und Funktionsfähigkeit der Bahnanlagen nicht beeinträchtigen und Beeinträchtigung der GSM-R Funkversorgung sind auszuschließen. Neupflanzungen im Bereich von Gleisanlagen müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen
- ≡ Von Bahnanlagen können durch den Betrieb und Instandhaltungsmaßnahmen Emissionen ausgehen, die Bahn ist hinsichtlich dieser von allen Forderungen freizustellen. Schutzmaßnahmen sind von der Gemeinde oder den Einzelbauherren zu tragen
- ≡ Es erfolgt ein erneuter Hinweis auf die ablehnende Stellungnahme der DB AG zum Vorhaben der Aufstellung des B-Plans Nr. 49 Poggenwiese vom 12.10.2022.

Folgende Belange im Kontext von Bundes- und Landesstraßen sind im Verfahren zu berücksichtigen

- ≡ Bauliche Veränderungen und lichtsignaltechnische Belange an Landesstraßen sind mit dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV.SH), Standort Itzehoe abzustimmen. Für den Straßenbaulastträger dieser Straßen dürfen keine zusätzlichen Kosten entstehen
- ≡ Etwaige Kosten für den Mehraufwand an Straßenunterhaltung gehen nicht zu Lasten des Straßenbaulastträgers Land
- ≡ Bei der Prüfung der Notwendigkeit bzw. der Festlegung von Schallschutzmaßnahmen ist die zu erwartende Verkehrsmenge auf der L 115 und der L 123 zu berücksichtigen und die Bebauung ausreichend vor Immissionen zu schützen. Immissionsschutz ist nicht von der Straßenbaulastträgerin zu fordern
- ≡ Es darf kein Wasser (Abwasser, Oberflächenwasser etc.) auf Landesstraßen geleitet werden
- ≡ Lichtquellen sind so auszuführen, dass sie Verkehrsteilnehmende auf den L-Straßen nicht blenden und nicht mit anderen Verkehrszeichen und Signalanlagen verwechselt werden können

Folgende Belange des Landrats des Kreises Steinburg sind im Verfahren zu berücksichtigen

- ≡ Kreisentwicklung: Eine Ergänzung der Ausführungen bei der Darstellung des Regionalplans zur Funktion Kellinghusens als Entwicklungs- und Entlastungsort wurde gewünscht und angefügt (S. 26 im Bericht)
- ≡ Hochwasserschutz: eine Ergänzung zum Sachstand an entsprechender Stelle im Kapitel 4.7 zum Hochwasserschutz wurde gewünscht und ist eingefügt (S. 127f.)
- ≡ Bezeichnung des zuständigen Ministeriums: die bisherige Bezeichnung des Umweltministeriums wird im gesamten Bericht von MELUND zu MEKUN geändert. Grund ist die Umbenennung des Ministeriums im Jahr 2022
- ≡ ÖPNV: Eine Anpassung von Aussagen zur Ausgangslage beim Nahverkehr wurde gewünscht und ist erfolgt (S. 110). Vermerkt wurde auch, dass das neue Fahrplankonzept des Kreises zum 01.01.2022 umgesetzt wurde und, dass die Streckenreaktivierung von Wrist nach Kellinghusen bis 2026 umgesetzt sein soll. Weiterhin erfolgt eine Anpassung der Aussagen zur geplanten Mobilitätsstation im regionalen Nahverkehrsplan und im Nahverkehrskonzept des Kreises

- ≡ Straßenbau: eine Beteiligung des Kreises als Akteurin wurde auf Wunsch der Eingeblerin bei allen Maßnahmen im Kontext von Landes- und Kreisstraßen vermerkt und es erfolgt eine Ergänzung zur Traglast der Brücke über der Stör
- ≡ Oberflächengewässer: Eine Beteiligung der unteren Wasserbehörde an den Maßnahmen 04, 14, 15, 28 und 40 wurde auf Wunsch der Eingeblerin in den entsprechenden Steckbriefen vermerkt
- ≡ Belange der unteren Naturschutzbehörde (UNB): Auf Wunsch der Eingeblerin erfolgte eine Darstellung der räumlichen Ausdehnung des FFH-Gebiets und weiterer Schutzgebiete im Plan zum Natur- und Erlebnisraum, S. 123. Weiterhin wurde Bedarf zur Durchführung einer Vorprüfung zur Erforderlichkeit einer UVP wird in den Steckbriefen der Maßnahmen 08, 09, 14 und 15 vermerkt. Zudem wurde an dieser Stelle ein Hinweis gegeben, dass im Vorfeld von Bauvorhaben Habitat-Potential-Analysen sowie artenschutzrechtliche Konfliktanalysen durchzuführen sind. Hingewiesen wird auch darauf, dass alle Bautätigkeiten, darunter fallen auch die Baufeldfreimachung und bauvorbereitende Maßnahmen, die mit einer Beseitigung von Gehölzbeständen verbunden sind, einer Beteiligung der UNB bedürfen

Belange der unteren Denkmalschutzbehörde (Kreisbauamt des Kreises Steinburg):

- ≡ für Veränderungen, Instandsetzungen oder die Vernichtung eines Kulturdenkmals oder Veränderungen seiner Umgebung ist eine Genehmigung durch die Untere Denkmalschutzbehörde erforderlich, das Archäologische Landesamt in Schleswig und das Landesamt für Denkmalpflege in Kiel sind separat zu beteiligen.

Anlage 06 gibt eine Übersicht zu den eingegangenen Stellungnahmen und die Ergebnisse der Abwägung zu den kommunizierten Änderungs- und Ergänzungsbedarfen wieder.

8.7 Abwägung über das anzuwendende Sanierungsverfahren

Nach Punkt A 2.2 Abs. 3 Punkt 4 der StBauFR SH 2105 erfolgt die räumliche Abgrenzung einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme im Programm *Aktive Stadt- und Ortsteilzentren* durch Beschluss der Gemeinde über das Gebiet der Gesamtmaßnahme oder als Sanierungsgebiet durch Satzung im vereinfachten Verfahren nach (§ 142 Abs. 4 BauGB). Für den Fall, dass die Anwendung der *besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften* der §§ 152 bis 156a BauGB zur Erreichung der

Ziele erforderlich ist, erfolgt die räumliche Abgrenzung als Sanierungsgebiet durch Satzung gemäß § 142 BauGB im sogenannten *umfassenden Verfahren*. Die Gesamtmaßnahme kann dabei aus mehreren räumlich zusammenhängenden Maßnahmegebieten und/oder Sanierungsgebieten bestehen.

Durch die Umstellung der Programme der Städtebauförderung im Jahr 2020 entfällt die bislang gegebene Möglichkeit der Festlegung eines Programmgebiets per einfachem Satzungsgebiet. Damit verbleibt neben der Durchführung im vereinfachten oder im umfassenden Sanierungsverfahren jedoch u.a. die Möglichkeit der Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach den §§ 165ff. BauGB, aber auch eine Steuerung der Entwicklung über Bebauungspläne und/oder städtebauliche Verträge.

Die Durchführung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme ist geboten, weil sie

- ≡ zur Behebung der im Rahmen der VU identifizierten städtebaulichen Missstände und Problemlagen erforderlich und geeignet,
- ≡ durchführbar ist und
- ≡ ein überwiegendes öffentliches Interesse an ihr besteht.

Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Durchführung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme nach den §§ 136ff. BauGB liegen, wie in den vorstehenden Unterkapiteln dargelegt, für das Zentrum und den Südwesten des Untersuchungsgebiets vor. Die Anwendung des Sanierungsrechts ist hier erforderlich, um eine zügige und effektive Umsetzung des ISEKS und damit eine Erreichung der Sanierungsziele gewährleisten zu können.

Der deutlich überwiegende Teil der im ISEK dargestellten Maßnahmen liegt im Aufgaben- und Verantwortungsbereich der Stadt Kellinghusen. Es handelt sich hierbei zum Großteil um Ordnungsmaßnahmen im Sinne des § 147 BauGB, mit deren Umsetzung die Stadt Kellinghusen auch zur Wegbereiterin für private Investitionen werden kann. Hinzu kommen bauliche Maßnahmen zur Sicherung der Daseinsfürsorge und zur Schaffung sozialer Orte. Maßnahmen, die sich auf das Eigentum privater Akteur:innen beziehen – wie insbesondere die Modernisierung und Instandsetzung von Privatgebäuden – stellen Baumaßnahmen im Sinne des § 148 BauGB dar und sind vordringlich von den jeweiligen Eigentümer:innen umzusetzen. Die Gemeinde oder von ihr mit der Sanierung Beauftragte können hier beispielsweise durch spezialisierte Beratungsangebote und eine Aufklärung über Fördermöglichkeiten Anreize schaffen.

Bevor aus den voranstehend beschriebenen Handlungserfordernissen der sach- und zweckgemäße Einsatz des städtebaulichen Sanierungsrechts im Untersuchungsgebiet abgeleitet wird, erfolgt eine Darstellung und Abwägung der zur Verfügung stehenden Instrumentarien.

Vereinfachtes Sanierungsverfahren

Nach § 142 Abs. 4 BauGB ist bei der Festlegung eines Sanierungsgebiets per Satzung die Anwendung der Vorschriften der *besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften* der §§ 152 bis 156a BauGB auszuschließen, wenn sie für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich ist und Sanierung hierdurch nicht erschwert wird (vereinfachtes Sanierungsverfahren). Im Umkehrschluss ist die Sanierung im umfassenden oder klassischen Sanierungsverfahren geboten, wenn die Anwendung der o.g. sanierungsrechtlichen Vorschriften zur Erreichung ihrer Ziele und Zwecke notwendig ist.

Mit der Entscheidung zur Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme im vereinfachten Verfahren, d.h. unter explizitem Ausschluss der Anwendung der §§ 152 bis 156a BauGB, behält die Gemeinde in einem Sanierungsgebiet die folgenden sanierungsrechtlichen Steuerungsinstrumente:

- ≡ ein gesetzliches Vorkaufsrecht beim Verkauf von Grundstücken i. V. m. §24 BauGB
- ≡ das Recht zur Enteignung von Grundstücken zugunsten der Gemeinde oder von ihr mit der Sanierung Beauftragter i. V. m. § 88 BauGB
- ≡ eine den allg. Vorschriften entsprechende Beteiligung privater Eigentümer:innen an den Kosten von Erschließungsmaßnahmen (Erschließungsbeiträge nach den §§ 123ff. BauGB)
- ≡ einen Genehmigungsvorbehalt für wertsteigernde Maßnahmen an Grundstücken und Gebäuden sowie für Verkäufe und Belastungen von Grundstücken nach den §§ 144f. BauGB

Zudem kann die Gemeinde nach § 144 Abs. 3 BauGB auch den letztgenannten *sanierungsrechtlichen Genehmigungsvorbehalt* für das gesamte Sanierungsgebiet oder Teile von ihm ausschließen. In diesem Fall wird für die betreffenden Grundstücke kein Sanierungsvermerk im Grundbuch eingetragen.

Umfassendes Sanierungsverfahren

Das Sanierungsverfahren unter Anwendung der *besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften* der §§ 153 bis 156a BauGB – auch *klassisches, normales* oder *umfassendes* Sanierungsverfahren genannt – unterscheidet sich vom vereinfachten Verfahren in wesentlichen Punkten:

- ≡ der Genehmigungsvorbehalt (§ 144 BauGB) kann nicht ausgeschlossen werden
- ≡ alle im Sanierungsgebiet liegenden Grundstücke erhalten einen Sanierungsvermerk im Grundbuch

Darüber hinaus kommen im umfassenden Verfahren die o.g. *besonderen städtebaulichen Vorschriften* der §§ 153 – 156a BauGB zur Anwendung, in denen der Umgang mit den durch die Gesamtmaßnahme bedingten Wertsteigerungen von Gebäuden im Sanierungsgebiet geregelt wird. Sie regeln im Wesentlichen, dass die Kommune Werterhöhungen von Grundstücken jenseits konjunktureller Schwankungen, die lediglich durch die Aussicht auf eine Sanierungsmaßnahme sowie durch ihre Vorbereitung oder Durchführung eingetreten sind, von Eigentümer:innen abschöpft. Von den betroffenen Eigentümer:innen selbst verursachte Werterhöhungen bleiben dabei ausgenommen.

Werterhöhungen, die nicht konjunkturell oder durch werterhöhende Maßnahmen der Eigentümerinnen an ihren Grundstücken entstanden sind werden hingegen als sanierungsbedingt angenommen. Für sie müssen Eigentümer:innen Ausgleichsbeträge an die Gemeinde leisten. Diese Ausgleichsbeträge werden nach Abschluss der Gesamtmaßnahme erhoben, können nach § 154 Abs. 3 BauGB jedoch auf Wunsch der betroffenen Eigentümer:innen auch frühzeitig abgelöst werden. Eine gesonderte Beteiligung der Eigentümer:innen an den Kosten für Maßnahmen an Erschließungsmaßnahmen nach § 127 Abs. 2 BauGB ist im Falle der Anwendung des umfassenden Verfahrens ausgeschlossen.

Zu beachten ist, dass die Anwendung des umfassenden Sanierungsverfahrens zwar im Regelfall zur Erhebung von Ausgleichsbeträgen führt, diese in der Regel jedoch geringer ausfallen als Straßenbauausgleichsbeträge nach § 127 Abs. 2 BauGB. Mit der in § 155 Abs. 3 BauGB genannten Möglichkeit, dass von der Erhebung ganz oder teilweise abgesehen werden kann, wenn die Geringfügigkeit der Beträge gutachterlich ermittelt worden ist oder wenn der Verwaltungsaufwand für die Erhebung des Ausgleichsbetrags in keinem Verhältnis zu den möglichen Einnahmen steht erfüllen Ausgleichsbeträge eine soziale Schutzfunktion. Hinzu kommen die in § 154 Abs. 5 genannte Option, die Beträge in ein Tilgungsdarlehen umzuwandeln und die in § 155 Abs. 4 gegebene Möglichkeit *im Einzelfall von der Erhebung des Ausgleichsbetrags ganz oder teilweise absehen, wenn dies im öffentlichen Interesse oder zur Vermeidung unbilliger Härten geboten ist*.

Zudem erhält die Gemeinde mit den preisrechtlichen Vorschriften (v.a. § 153 BauGB) einen Schutz vor überhöhten Grundstückskaufpreisen und überzogenen Ausgleichs- und Entschädigungsforderungen. Damit ist vor allem gewährleistet, dass Grundstückskosten, die der Gemeinde durch die Durchführung der Sanierung entstehen, keine sanierungsbedingten Wertsteigerungen enthalten.

Verfahren unterhalb des Sanierungsrechts

Aus dem in § 142 Abs. 1 Satz 2 und 3 BauGB sowie dem in § 136 Abs. 4 Satz 3 BauGB formulierten Gebot zur gerechten Abwägung öffentlicher

Belange leitet sich auch das Erfordernis ab, Möglichkeiten zur Behebung von Missständen zu prüfen, die unterhalb des Sanierungsrechts liegen. Zu diesen Möglichkeiten zur Steuerung der Entwicklung zählen:

- ≡ die Aufstellung und Änderung von Bebauungsplänen
- ≡ das Schließen städtebaulicher Verträge nach § 11 BauGB

Die Möglichkeit zur Festlegung eines Programmgebiets per einfachem Satzungsbeschluss der Gemeinde, welche für das Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren entsprechend Punkt A 2.2 Abs. 3 Punkt 4 der Städtebauförderrichtlinie des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung von 2015 vorgesehen war, entfällt hingegen mit der Umstellung der Programme der Städtebauförderung.

Abwägung über das anzuwendende Verfahren

Grundsätzlich wird das umfassende Verfahren vor allem dann zur Anwendung kommen, wenn eine erhebliche Aufwertung und Umgestaltung des Gebiets angestrebt wird und ergo mit sanierungsbedingten Wertsteigerungen von Privatgrundstücken zu rechnen ist. Das vereinfachte Sanierungsverfahren kommt hingegen in Betracht, wenn sanierungsbedingte Wertsteigerungen nicht oder in nur geringem Umfang zu erwarten sind. Dies ist in der Regel dann der Fall, wenn im Sanierungsverfahren keine aufwändige Bodenneuordnung notwendig ist und der Schwerpunkt auf der Modernisierung und Instandsetzung privater Gebäude liegt. Damit ist die wichtigste Frage bei der Entscheidung über das vereinfachte oder das umfassende Sanierungsfrage, ob mit nicht unerheblichen sanierungsbedingten Wertsteigerungen im Gebiet zu rechnen ist. Nicht unerheblich heißt dabei, dass die Ausgleichbeiträge höher wären als der Verwaltungsaufwand zu ihrer Berechnung.

Mit Blick auf die ungleiche Verteilung der städtebaulichen Problemlagen und der Handlungserfordernisse zu ihrer Behebung im Untersuchungsgebiet Innenstadt Kellinghusen wird die Frage, welches Verfahren (Beschluss der Gemeinde zur Festlegung als Programmgebiet, vereinfachtes oder umfassendes Sanierungsverfahren) zur Anwendung kommt, für unterschiedliche Teile des Untersuchungsgebiets unterschiedlich beantwortet. Damit ist gewährleistet, dass Eingriffe in das Eigentumsrecht Privater nur dort vorgenommen werden (können), wo sie für die Erreichung der Ziele und Zwecke der Sanierung als notwendig erachtet werden.

Durchführung eines umfassenden Sanierungsverfahrens im Zentrum und Südwesten des Untersuchungsgebiets

Aus den im Rahmen von VU und ISEK dargelegten Handlungserfordernissen leitet sich der im Folgenden beschriebene Einsatz des städtebaulichen Sanierungsrechts im Untersuchungsgebiet ab.

Die Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme im umfassenden Verfahren wird für den zentralen Bereich und den Südwesten des Untersuchungsgebietes als erforderlich angesehen. Mit Blick auf die vielfältig in diesem Bereich festgestellten städtebaulichen Problemlagen und Missstände sowie die zahlreichen Ordnungs- und Baumaßnahmen in kommunaler Verantwortung und Hoheit ist insbesondere im Umfeld der westlichen Hauptstraße und beiderseits der Straße An der Stör sowie in der östlichen Lehmberg- und in der südlichen Lindenstraße (vgl. rot markierter Bereich in Abb. 238) mit sanierungsbedingten Bodenwertsteigerungen zu rechnen. Gemäß § 154 BauGB müssen Eigentümer:innen von Immobilien in diesem Bereich damit Ausgleichsbeiträge entrichten. Nach § 142 Abs. 4 BauGB ist damit die Anwendung der *besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften* im Rahmen der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme bzw. die Durchführung der Sanierungsmaßnahme im klassischen, umfassenden Verfahren erforderlich.

Die Handlungsbedarfe und der Aufwand zu ihrer Behebung stellen sich in großen Teilen des übrigen Untersuchungsgebiets vergleichsweise überschaubar dar und können mit dem üblichen ordnungsrechtlichen Instrumentarium beantwortet werden. Zur Finanzierung von Maßnahmen an Erschließungsanlagen können hier weitere Fördertöpfe (Aktiv-Region Holsteiner Auenland, GAK etc.) in Anspruch genommen werden. Voraussetzung hierfür ist das Vorliegen einer städtebaulichen Zielsetzung, die in Kap. 6 und 7 dieses Berichts dargelegt wurde.

Die Abgrenzung des Sanierungsgebiets im umfassenden Verfahren folgt im Norden den rückwärtigen Begrenzungen der Grundstücke auf der Nordseite der östlichen Lehmbergstraße (Lehmbergstraße östlich des Knotens mit der Straße An der Stör, Hausnummern 2a, 2, 4, 8, 10, 14 und 16-18), der rückwärtigen Begrenzung der Grundstücke auf der Westseite der Straße Am Markt (Hausnummern 1, 3, 5, 7 und 9) und der rückwärtigen Begrenzung der Grundstücke auf der Nordseite der Hauptstraße bis zur Bahnhofstraße (Hausnummern 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 15a, 17, 19, 21, 23, 25 und 27). Die östliche Begrenzung des Sanierungsgebiets wird durch die östliche Begrenzung des Grundstücks Hauptstr. 27 und die westliche Begrenzung der Bahnhofstraße gebildet. Die südliche Begrenzung folgt von hier aus zunächst der Grenze zwischen dem Unteren Markt und der Straße An der Stör, quert letztere südlich des Grundstücks Hauptstr. 16 und folgt hier der westlichen Grenze privater Grundstücke nach Süden. Sie führt dann entlang der südlichen Begrenzung des Wegs Am Hafen, um weiter westlich, südlich des Grundstücks An der Stör 6 auf der Ostseite eines Wegs erneut nach Süden auszugreifen. Im weiteren Verlauf, bis zur Hafenstraße im Westen, bildet die Stör die südliche Grenze des Sanierungsgebiets. Die westliche Begrenzung des Gebiets wird zunächst durch die Ostseite der Hafenstraße gebildet, folgt ab deren Ende der Nordseite der Straße

An der Stör und quert diese dann auf der Höhe zwischen den Grundstücken An der Stör 4 und 6. Die Begrenzung des Sanierungsgebiets folgt hier den rückwärtigen Grenzen der Grundstücke auf der Südseite der östlichen Lehmbergstraße (Hausnummern 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13 und 15), quert dann die Lehmbergstraße und folgt der westlichen Begrenzung des Grundstücks Lehmbergstraße 16-18).

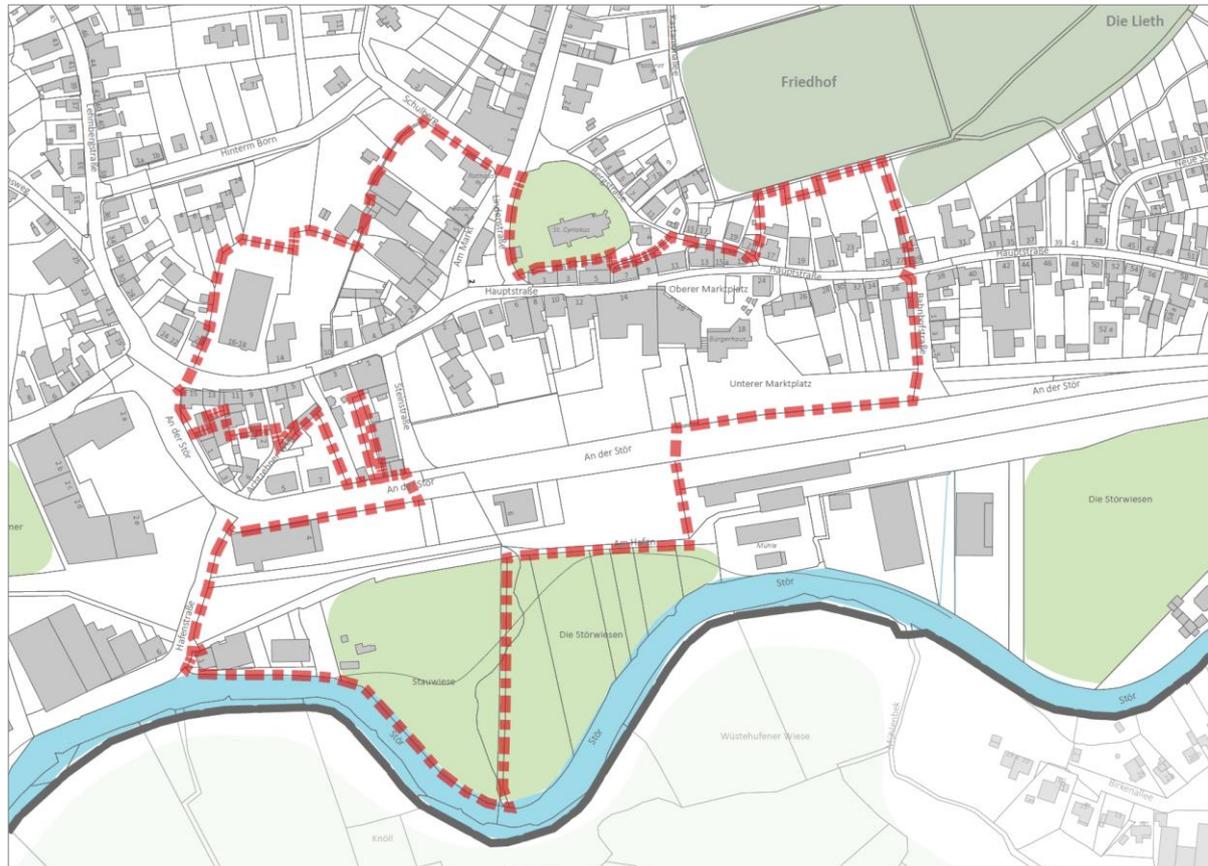


Abb. 238: Abgrenzung des Sanierungsgebiets im umfassenden Verfahren (rote Umrandung). Ausschnitt des Plans zur vorgeschlagenen Abgrenzung des Sanierungsgebiets in Größe A3 in den Anlagen zum Bericht

8.8 Abwägung der privaten und öffentlichen Belange

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen dienen dem Wohl der Allgemeinheit (§ 136 Abs. 4 BauGB). Gemäß § 136 Abs. 4 Satz 3 sind die öffentlichen und privaten Belange hinsichtlich einer Entscheidung über die Durchführung einer Sanierungsmaßnahme und des zur Anwendung kommenden Verfahrens gerecht gegen- und untereinander abzuwägen.

Die maßgeblichen öffentlichen Belange sind insbesondere dem Zielprogramm des § 136 Abs. 3 Satz 2 Nr. 1-4 BauGB zu entnehmen. Die dort allgemein für Sanierungsmaßnahmen postulierten Ziele werden durch das hier vorliegende integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept durchgängig, wenn auch in unterschiedlicher Ausprägung erfüllt. Das Vorliegen städtebaulicher Missstände, die sich bei Untätigkeit

weiter zuspitzen würden, führt andererseits zu einer Reduktion der Ermessensspielräume im Hinblick auf die Einleitung gegensteuernder Maßnahmen. Damit erhält das öffentliche Interesse an einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung von vorn herein ein erhebliches Gewicht.

Die privaten Belange stehen diesen öffentlichen Belangen teilweise entgegen. Dazu gehören insbesondere das Interesse der Einzeleigentümer:innen an einer ungestörten Ausübung ihrer eigentumsrechtlichen Befugnisse und an der Freihaltung von zusätzlichen Aufgaben, das Interesse von Mieter:innen am Erhalt preiswerten Wohnraums und an der Vermeidung von Umzügen sowie das Interesse von Gewerbetreibenden an der Vermeidung baubedingter Einschränkungen.

Der Einstieg in den Prozess einer zukunftsorientierten, nachhaltigen Stadterneuerung hat sowohl für die Gesamtstadt Kellinghusen und darüber hinaus den gesamten Kreis Steinburg, als auch für den Erhalt und die Verbesserung der Lebensqualität und Attraktivität im Untersuchungsgebiet, die letztlich auch den Sanierungsbetroffenen zugutekommt, überragende Bedeutung. Dafür sprechen sowohl die identifizierten städtebaulichen Mängel und Misstände, als auch die Zielstellung und der Charakter des geplanten Handlungsprogramms der Sanierungsmaßnahme. Das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept ist einerseits auf die Stärkung und Attraktivierung Kellinghusens als Wohnstandort am Rande der Metropolregion Hamburg und die Aufwertung und Funktionsverbesserung öffentlicher Räume ausgerichtet. Andererseits hat es die Stärkung des sozialen Zusammenhalts durch die dauerhafte Unterbringung von Orten für Austausch und Begegnung im historischen Zentrum der Stadt sowie die Stärkung der Stadt als Innovation und Tradition verbindender Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort zum Ziel. Hinzu kommt der Bedarf, den mit der Neuinbetriebnahme der Strecke Kellinghusen-Wrist verbundenen Bahnhalt und ergänzende mobilitätsbezogene Infrastruktur städtebaulich optimal in das bestehende Gefüge zu integrieren und – außerhalb der Maßnahmen der Städtebauförderung – Planungssicherheit durch die Herstellung geeigneter Anlagen zum Hochwasserschutz zu schaffen.

Im Ergebnis kommt diesen öffentlichen Belangen – zusammenfassend das Erfordernis einer nachhaltigen, sozial und auf gegenwärtige wie künftige Herausforderungen orientierten Entwicklung der Kellinghuser Innenstadt – gegenüber den oben genannten, entgegenstehenden Privatbelangen ein deutlich überwiegendes Gewicht zu. Die zu erwartenden sanierungsbedingten Einschränkungen für die von der Sanierung Betroffenen sind begrenzt und hinnehmbar. In Einzelfällen starker Belastung oder im Falle geänderter Verhältnisse kann mit sanierungsrechtlichen Instrumenten wie dem Sozialplan oder dem Härtefallausgleich angemessen reagiert werden. Angesichts der geplanten Maßnahmen erscheint dies jedoch als grundsätzlich nicht notwendig.

8.9 Vorschlag zur räumlichen und zeitlichen Begrenzung der Sanierungsmaßnahme

Nach § 142 BauGB ist ein Sanierungsgebiet räumlich so zu begrenzen, dass die Sanierung sich zweckmäßig durchführen lässt. Mit Blick auf das voranstehend empfohlene umfassende Sanierungsverfahren für den zentralen und südwestlichen Bereich des Untersuchungsgebiets (vgl. Kap. 8.7) sollte die Gebietskulisse wie in Abb. 238 dargestellt festgelegt werden.

Das Zentrum und der Südwesten des Untersuchungsbereichs wird nach § 142 BauGB per Satzungsbeschluss als Sanierungsgebiet im umfassenden Verfahren festgesetzt. Beim Beschluss der Sanierungssatzung ist nach § 142 Abs. 3 Satz 3 BauGB zugleich eine Frist festzulegen, innerhalb derer die Sanierungsmaßnahme durchgeführt werden soll und, dass diese Frist 15 Jahre nicht überschreiten soll.

Ergibt sich im Sanierungsverfahren, dass diese Frist verlängert werden muss, erfolgt dies durch Satzungsbeschluss.

8.10 Ergebnis / Gesamtabwägung

Es wird empfohlen, eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme gemäß § 136ff. BauGB in einem umfassenden Verfahren innerhalb des in Abb. 238 rot dargestellten Bereichs durchzuführen. Als Durchführungsfrist wird ein Zeitraum von 15 Jahren vorgeschlagen.

Die Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme im rot gekennzeichneten Bereich im umfassenden Verfahren ist insbesondere zur Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften und des sanierungsrechtlichen Genehmigungsvorbehalts notwendig. Deren Einsatz ist erforderlich und zweckmäßig. In den übrigen Bereichen sind keine oder nur vergleichsweise geringe öffentliche Investitionen vorgesehen, die zudem nicht über die Städtebauförderung getragen werden. Diese führen voraussichtlich nicht zu mehr als unerheblichen Bodenwertsteigerungen, womit eine Anwendung der §§ 152-156a BauGB bzw. des umfassenden Sanierungsverfahrens nicht notwendig ist.

9 | Verzeichnisse

9.1 Abkürzungsverzeichnis

BauGB	Baugesetzbuch
bzw.	Beziehungsweise
DRK	Deutsches Rotes Kreuz
e.V.	eigetrager Verein
HWS	Hochwasserschutz
ISEK	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept
MEKUN	Ministerium für Energie-wende, Klimaschutz, Umwelt und Natur (ab 2022)
MELUND	Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und Digitalisierung (bis 2022)
MGH	Mehrgenerationenhaus
MIKWS	Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport
MIV	motorisierter Individualverkehr
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein
OG	Obergeschoss
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
sog.	Sogenannte
StBauFR SH 2015	Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung vom 01.01.2015
TÖB	Träger öffentlicher Belange
u.a.	unter anderem
UG	Untergeschoss
ÜSG	Überschwemmungsgebiet
VU	Vorbereitende Untersuchungen gemäß § 141 BauGB
WE	Wohneinheit
z.B.	zum Beispiel

9.2 Abbildungsverzeichnis

Urheberrechtlicher Hinweis: Sofern in den Bildunterschriften nichts anderes vermerkt ist, liegen die Bildrechte aller Grafiken bei complan Kommunalberatung GmbH. Die Erstellung der Plangrafiken erfolgte auf Grundlage von Kartenmaterial der Stadt Kellinghusen.

<i>Abb. 1: Schematische Darstellung der Bearbeitungsschritte</i>	3
<i>Abb. 2: Themenfelder der Bestandsaufnahme und -Bewertung</i>	3
<i>Abb. 3: Deckblatt des Fragebogens zur Eigentümerbefragung</i>	4
<i>Abb. 4: Bürgermeister Axel Pietsch eröffnete die Auftaktveranstaltung (20.03.2019)</i>	4
<i>Abb. 5: Diskussion von Anliegen in Themen-inseln bei der Auftaktveranstaltung am 20.03.2019</i>	4
<i>Abb. 6: Die Lage der Stadt Kellinghusen in Schleswig-Holstein</i>	6
<i>Abb. 7: Abgrenzung des Untersuchungsgebiets der VU</i>	8
<i>Abb. 8: Wanderungssaldo in der Gesamtstadt Kellinghusen (2000 - 2017)</i> .10	
<i>Abb. 9: Geburtensaldo in der Gesamtstadt Kellinghusen (2000 - 2017)</i>	10
<i>Abb. 10: Bevölkerungsentwicklung in der Gesamtstadt Kellinghusen (2000 - 2017)</i>	10
<i>Abb. 11: Bevölkerungsentwicklung in der Innenstadt von Kellinghusen (2000 - 2017)</i>	11
<i>Abb. 12: Geburtensaldo in der Innenstadt von Kellinghusen (2000 - 2017)</i> 11	
<i>Abb. 13: Wanderungssaldo in der Innenstadt von Kellinghusen (2000 - 2017)</i>	11
<i>Abb. 14: Altersstruktur in der Gesamtstadt Kellinghusen (2000, 2010, 2017)</i>	12
<i>Abb. 15: Altersstruktur im Untersuchungsgebiet (2000, 2010, 2017)</i>	12
<i>Abb. 16: Bevölkerungsprognose für den Landkreis Steinburg (2014 - 2030). GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP: Aktualisierung der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Steinburg bis zum Jahr 2030. 2017, S. 29.</i>	13
<i>Abb. 17: Kleinräumige Bevoölkerungsprognose für den Landkreis Steinburg (2014 - 2030). GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP: Aktualisierung der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Steinburg bis zum Jahr 2030. 2017, S. 29.</i>	13
<i>Abb. 18: Historische Stadtansicht von Südosten, Fenster im historischen Rathaus</i>	14
<i>Abb. 19: Das Wappen der Stadt Kellinghusen. Stadt Kellinghusen</i>	14
<i>Abb. 20: Karte von 1741 mit dem ältesten Siedlungskern (Süden oben). Rechts im Bild St. Cyriacus und Umgebung, links der heutige Bereich des Oberen Markts. Postel (1998), S. 47</i>	15
<i>Abb. 21: Das historische Rathaus Am Markt 9 von Osten her gesehen</i>	16
<i>Abb. 22: Das historische Rathaus von Westen gesehen</i>	16
<i>Abb. 23: Historische Standorte von Fayence-Manufakturen in Kellinghusen. Museum Kellinghusen / complan Kommunalberatung</i>	17
<i>Abb. 24: Die Fabriken der Fernsichter Thon- waaren Camille Vidal wurden 1847 gegründet und bestanden bis 1903. Postel (1988), S. 97</i>	17
<i>Abb. 25: Hauptgebäude der Lederfabrik Kobel in der Hauptstr. 42</i>	17
<i>Abb. 26: Die Hafenanlage an der Stör mit dem Silo des HaGe Landhandel</i> 18	

<i>Abb. 27: historische Aufnahme von Holzstapeln an der Stör. Postel (1998), S.56</i>	18
<i>Abb. 28: ehemalige Detlev-von-Liliencron-Kaserne nördlich des Untersuchungsgebiets</i>	19
<i>Abb. 29: Straße An der Stör, Blick von Osten</i>	19
<i>Abb. 30: Der Kellinghusener Kulturhof des KCK in der Steinstraße</i>	20
<i>Abb. 31: Die ehemalige Bahntrasse, Blick nach Osten</i>	20
<i>Abb. 32: voraussichtliche Trassenführung und Lage des Bahnhofs in Kellinghusen, Süden ist oben. LVS Schleswig-Holstein, Voruntersuchung 2012</i>	21
<i>Abb. 33: Der Pegel Kellinghusen-Parkplatz</i>	22
<i>Abb. 34: HWS-Anlagen an der Stör, südlich des Untersuchungsgebiets</i>	22
<i>Abb. 35: Statements zum Thema Hochwasser und Hochwasserschutz aus der Auftaktveranstaltung am 20.03.2019</i>	22
<i>Abb. 36: Legende zur Fortschreibung des Landesentwicklungsplans 2021. Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein, 2021</i>	25
<i>Abb. 37: Die Stadt Kellinghusen betreffender Ausschnitt des Landesentwicklungsplans, Fortschreibung, 2021. Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein, 2021</i>	25
<i>Abb. 38: Ausschnitt der Legende zum Regionalplan des Planungsraums IV. Regionalplan Planungsraum IV, 2005</i>	26
<i>Abb. 39: Die Stadt Kellinghusen betreffender Ausschnitt des Regionalplans für den Planungsraum IV. Regionalplan Planungsraum IV, 2005</i>	26
<i>Abb. 40: Ausschnitt des Flächennutzungsplans der Stadt Kellinghusen mit der Innenstadt. Neubekanntmachung des Flächennutzungsplans der Stadt Kellinghusen. Stadt Kellinghusen, 2016</i>	28
<i>Abb. 41: Übersicht über die Geltungsbereiche der innerstädtischen Bebauungspläne</i>	29
<i>Abb. 42: Darstellung der Innenstadt von Kellinghusen im Landschaftsplan. Stadt Kellinghusen</i>	30
<i>Abb. 43: Studie für die südliche Innenstadt, Bebauungsidee 2. Dipl-Ing Thomas Bünz</i>	30
<i>Abb. 44: Planzeichnung der städtebaulichen Studie von 2004, Ingenieurgemeinschaft Klütz & Kollegen GmbH</i>	31
<i>Abb. 45: Einladung zum Leitbildworkshop am 05.02.2018. Stadt Kellinghusen</i>	31
<i>Abb. 46: Stimmenverteilung beim Leitbildworkshop im Februar 2018. Stadt Kellinghusen</i>	32
<i>Abb. 47: Wort-Bildmarke der Zukunftswerkstatt Altes Rathaus. Stadtmarketing der Stadt Kellinghusen</i>	32
<i>Abb. 48: Das historische Rathaus von Nordosten her gesehen</i>	33
<i>Abb. 49: Titelseite des Museumskonzepts von 2016. complices Planungsbüro</i>	33
<i>Abb. 50: Beispielhafte Lage der Hochwasser-Schutzlinie in Kellinghusen, E&N Wasser und Plan GmbH (2016): Hochwasserschutz Kellinghusen, S. 49</i>	34
<i>Abb. 51: Untersuchungsbereich des Ortsentwicklungskonzepts von 2017. AC Planergruppe</i>	34
<i>Abb. 52: Grundriss des Erdgeschosses des Bürgerhauses. AC Planergruppe</i>	35
<i>Abb. 53: Titelseite der Machbarkeitsstudie von 2018. Mirjam Büttner</i>	38

<i>Abb. 54: Titelseite der Stadtanalyse Kellinghusen. Stadtmarketing Kellinghusen</i>	38
<i>Abb. 55: Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs. CIMA GmbH, Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Stadt Kellinghusen, 2019, S. 68.</i>	39
<i>Abb. 56: Potenzialfläche Lehmburgstraße. CIMA GmbH, Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Stadt Kellinghusen, 2019, S. 62.</i>	39
<i>Abb. 57: Potenzialfläche Parkplatz An der Stör CIMA GmbH, Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Stadt Kellinghusen, 2019, S. 56.</i>	39
<i>Abb. 58: Potenzialfläche für Variante 3, das Stör-Quartier an der Steinstraße. CIMA GmbH,.....</i>	40
<i>Abb. 59: Schnittzeichnung in Nord-Süd- Richtung aus der Machbarkeitsstudie. Rot dargestellt ist der Ergänzungsbau. Wuttke Architekten - Studio 42</i>	40
<i>Abb. 60: Vorplanung zur Nachnutzung des Trafogebäudes am Schulberg. konzepte</i>	41
<i>Abb. 61: Wort- Bildmarke der AktivRegion Holsteiner Auenland. LAG Holsteiner Auenland</i>	41
<i>Abb. 62: Gebietskulisse der AktivRegion Holsteiner Auenland. LAG Holsteiner Auenland</i>	42
<i>Abb. 63: Was gefällt Ihnen besonders? Auswahl von Antworten aus der Befragung der Eigentümer:innen (1/2)</i>	46
<i>Abb. 64: gekrümmter, kompakter Stadtraum in der südlichen Lehmburgstraße, Blick von Osten</i>	47
<i>Abb. 65: Was gefällt Ihnen besonders? Auswahl von Antworten aus der Befragung der Eigentümer:innen (2/2)</i>	47
<i>Abb. 66: Außenansicht der Lederfabrik Kobel, Hauptstraße 42</i>	48
<i>Abb. 67: ehemaliges Gerichtsgebäude in der Hauptstraße 31</i>	48
<i>Abb. 68: Bebauungsstruktur im zentralen Bereich der Brauerstraße, Blick nach Nordwesten</i>	48
<i>Abb. 69: offene Bauweise in der Lornsen-Straße.....</i>	49
<i>Abb. 70: Sonderbau: die Grundschule Kellinghusen in der Otto-Ralfs-Straße</i>	49
<i>Abb. 71: zentraler Bereich der Straße An der Stör, Blick von Nordosten</i>	49
<i>Abb. 72: der Friedhof markiert das westliche Ende der Lieth und verbindet so wichtige Grün- und Freiräume.....</i>	49
<i>Abb. 73: Hafen an der Stör mit Kanuanleger</i>	50
<i>Abb. 74: Kellinghusens Stadtansicht von Südwesten her. Im Mittelgrund der Speicher der HaGe Landhandel, an dem sich der Stadthafen befindet.</i>	50
<i>Abb. 75: Analyseplan zur städtebaulichen Grundstruktur. Plan in Größe A3 in den Anlagen zum Bericht.....</i>	50
<i>Abb. 76: Das historische Rathaus und die Kirche St. Cyriacus</i>	51
<i>Abb. 77: Neuzeitliches Fachwerk in der Bergstraße</i>	51
<i>Abb. 78: Das Bürgerhaus am Oberen Markt</i>	52
<i>Abb. 79: Das Amtshaus vom Unteren Markt gesehen. Im Hintergrund das Gebäude Hauptstr. 16</i>	52
<i>Abb. 80: Hauptstraße 24</i>	52
<i>Abb. 81: Lederfabrik Kobel</i>	53
<i>Abb. 82: Pflegeeinrichtung Am Rosengarten in der östlichen Hauptstraße.....</i>	53
<i>Abb. 83: Villa in der Gartenstraße 1</i>	53
<i>Abb. 84: villenartige Landhäuser in der Lornsenstraße</i>	53

<i>Abb. 85: Das Gebäude Hauptstr. 29 markiert die Kreuzung mit der Bahnhofstraße</i>	54
<i>Abb. 86: Tonnengewölbte Scheune, Hauptstraße 4</i>	54
<i>Abb. 87: Lehmbergstr. 42</i>	54
<i>Abb. 88: Wohngebäude (Gartenstraße)</i>	57
<i>Abb. 89: Wohn- und Geschäftsgebäude (Lehmbergstraße)</i>	57
<i>Abb. 90: Sonderbauweise (Otto-Ralfs-Straße)</i>	57
<i>Abb. 91: Geschäftsgebäude (Lindenstraße)</i>	57
<i>Abb. 92: Gewerbegebäude (Hafenstraße)</i>	57
<i>Abb. 93: Gebäudetypologien im Untersuchungsgebiet (n = 602)</i>	57
<i>Abb. 94: Plan zur Verzeichnung der Gebäudetypologien im Untersuchungsbereich. Plandarstellung in Größe A3 in den Anlagen zum Bericht</i>	58
<i>Abb. 95: Das Wohngebäude Hauptstraße 10</i>	58
<i>Abb. 96: Einfamilienhaus Hinterm Born 3</i>	58
<i>Abb. 97: Das Wohngebäude Hauptstraße 62</i>	59
<i>Abb. 98: Kein Sanierungsbedarf (Laurinatskoppel)</i>	59
<i>Abb. 99: Geringer Sanierungsbedarf (Hauptstraße)</i>	59
<i>Abb. 100: Sanierungsbedarf im Untersuchungsgebiet (n = 602)</i>	59
<i>Abb. 101: Mittlerer Sanierungsbedarf (Lehmbergstraße)</i>	59
<i>Abb. 102: Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf im Untersuchungsgebiet (Stand September 2022) Plan in Größe A3 in den Anlagen</i>	60
<i>Abb. 103: Hoher Sanierungsbedarf (Schulberg)</i>	60
<i>Abb. 104: Der leerstehende Getränkemarkt in der Lehmbergstraße</i>	60
<i>Abb. 105: In den letzten 10 Jahren erfolgte Modernisierungen (Mehrfachantworten möglich)</i>	61
<i>Abb. 106: künftig geplante Modernisierungen (Mehrfachantworten möglich)</i>	62
<i>Abb. 107: Gründe, weshalb bislang keine Modernisierung erfolgte (n = 159)</i>	62
<i>Abb. 108: Barrierefreiheit im Eigentum (n = 275)</i>	63
<i>Abb. 109: Art des Eigentums im Untersuchungsgebiet (n = 300)</i>	63
<i>Abb. 110: Eigentumsstruktur im Untersuchungsgebiet. Plandarstellung in Größe A3 in den Anlagen zum Bericht</i>	64
<i>Abb. 111: Nutzung des Eigentums im Untersuchungsgebiet (n = 297)</i>	64
<i>Abb. 112: Sachgesamtheit Kirche St.-Cyriacus: Kirche, Ehrenmalkapelle und Böschungsmauern aus Granit als Teil des Ensembles</i>	65
<i>Abb. 113: Plan zur Verzeichnung der Denkmale im Untersuchungsbereich. Plan in Größe A3 in den Anlagen zum Bericht</i>	65
<i>Abb. 114: Denkmal: Bauliche Anlage (Bergstraße 7)</i>	66
<i>Abb. 115: Denkmal: Teile von baulichen Anlagen (Gartenstraße 1)</i>	66
<i>Abb. 116: Denkmal: Gründendenkmal (Kirchhof)</i>	66
<i>Abb. 117: Blick in den modern gestalteten Innenraum der Kirche St. Cyriacus</i>	66
<i>Abb. 118: Wünsche und Statements zum Thema Wohnen aus der Auftaktveranstaltung am 20.03.2019</i>	68
<i>Abb. 119: Anzahl der Wohnungen nach Zimmerzahl (n = 381)</i>	69
<i>Abb. 120: Anzahl der Wohnungen nach Größe (n = 401)</i>	69
<i>Abb. 121: Einschätzungen zur Wohnungsnachfrage allgemein im Gebiet (n = 256)</i>	70
<i>Abb. 122: Einschätzungen zur Nachfrage nach eigener Wohnung / Gewerbefläche (n = 174)</i>	70

<i>Abb. 123: Entwicklung der Nettokaltmiete gegenüber 2014 (n = 127)</i>	<i>71</i>
<i>Abb. 124: Ansprüche an das Wohnumfeld aus der Befragung der Eigentümer:innen im Gebiet (offene Fragen)</i>	<i>72</i>
<i>Abb. 125: fehlende Angebote im Gebiet. Ergebnisse der Befragung der Eigentümer:innen (offene Fragen)</i>	<i>72</i>
<i>Abb. 126: Bewertung verschiedener Aspekte der Innenstadt nach Schulnoten</i>	<i>72</i>
<i>Abb. 127: Was gefällt besonders? Antworten aus der Befragung der Eigentümer:innen im Gebiet (offene Fragen)</i>	<i>73</i>
<i>Abb. 128: Fehlt etwas im Gebiet? Antworten aus der Befragung der Eigentümer:innen im Gebiet (offene Fragen)</i>	<i>73</i>
<i>Abb. 129: Planzeichnung und Legende des Baulandkatasters. Ingenieurgemeinschaft Reese + Wulff GmbH.....</i>	<i>76</i>
<i>Abb. 130: Statements zu Handlungsbedarfen aus der Auftaktveranstaltung am 20.03.2019</i>	<i>78</i>
<i>Abb. 131: Was gefällt gut? Statements zum Thema Einzelhandel aus der Befragung der Eigentümer:innen im Untersuchungsgebiet (Auswahl)</i>	<i>78</i>
<i>Abb. 132: Die Zufahrt zum Nahversorgungsstandort Störzentrum von Südosten gesehen.....</i>	<i>79</i>
<i>Abb. 133: Beobachtungen und Wünsche zum Thema Einzelhandel aus der Auftaktveranstaltung am 20.03.2019</i>	<i>79</i>
<i>Abb. 134: Discounter am Nahversorgungsstandort Lindenstraße 21-23</i>	<i>80</i>
<i>Abb. 135: Leerstand, der seine Umgebung beeinträchtigt: Hauptstraße 16 (ehem. Rossmann) zwischen Bürgerhaus und neuem Amtsgebäude am Oberen Markt.....</i>	<i>81</i>
<i>Abb. 136: Facheinzelhandel: der Imkerbedarf Störstadt-Honig in der Hauptstraße</i>	<i>81</i>
<i>Abb. 137: Langjährig leerstehende Ladenfläche am Oberen Markt, Hauptstr. 15.....</i>	<i>81</i>
<i>Abb. 138: Second-hand-Keramik im Kaufhaus WiederWert in der Hauptstraße</i>	<i>82</i>
<i>Abb. 139: Schnellimbiss in der Lindenstr. 8</i>	<i>82</i>
<i>Abb. 140: Statements und Vorschläge zu Gastronomie aus der Auftaktveranstaltung am 20.03.2019 (Auswahl)</i>	<i>82</i>
<i>Abb. 141: Statements und Wünsche zum Thema Gastronomie aus der Befragung der Eigentümer:innen im Gebiet (Auswahl).....</i>	<i>83</i>
<i>Abb. 142: Leerstand, der wieder beseitigt ist: Wie vor seiner Schließung dient das den Oberen Markt prägende Gebäude Hauptstr. 24 seit dem Dezember 2019 wieder als griechisches Restaurant</i>	<i>83</i>
<i>Abb. 143: Zwischennutzung als Café. Bi uns tu huus in der Hauptstraße....</i>	<i>84</i>
<i>Abb. 144: Anlage der HaGe von der Hafensstraße gesehen</i>	<i>84</i>
<i>Abb. 145: Reimers Autoteile in der Lehmsbergstraße 22.....</i>	<i>85</i>
<i>Abb. 146: Parkett Johannisson in der Lindenstraße 10.....</i>	<i>85</i>
<i>Abb. 147: Pflegewohnanlage Am Rosengarten, Ansicht aus der Hauptstraße</i>	<i>85</i>
<i>Abb. 148: Seniorenresidenz an der Lieth / Katharinenhof von der Brauerstraße her</i>	<i>86</i>
<i>Abb. 149: Das Ärztehaus Hauptstraße 70</i>	<i>86</i>
<i>Abb. 150: Das Ärztehaus Lindenstraße 47-49</i>	<i>86</i>
<i>Abb. 151: Was gefällt besonders? Antworten der Befragung der Eigentümer:innen mit Bezug auf ärztliche Versorgung und Gesundheit.....</i>	<i>86</i>

<i>Abb. 152: Außenanlagen des evangelischen Kindergartens Am Schulberg</i>	87
<i>Abb. 153: Grundschule Kellinghusen</i>	87
<i>Abb. 154: Ulmenhofschule</i>	87
<i>Abb. 155: Ulmenhofschule</i>	87
<i>Abb. 156: Haus Clausthal, Bauerstr. 29a</i>	87
<i>Abb. 157: Gemeindehaus der St.-Cyriacus- Gemeinde in der Lindenstraße 2</i>	88
<i>Abb. 158: Blick durch den Eingangsbereich des Freibads</i>	88
<i>Abb. 159: Freianlagen des Tennis-Club Kellinghusen von 1928 e.V. (TCK)</i>	88
<i>Abb. 160: Das Mehrgenerationenhaus (MGH) die Bude in der Schulstraße</i>	88
<i>Abb. 161: Plan zur Verzeichnung der Einrichtungen der Daseinsfürsorge. Plan in Größe A3 in den Anlagen zum Bericht</i>	89
<i>Abb. 162: Stadtmuseum im Bürgerhaus</i>	89
<i>Abb. 163: Lesecke für Kinder in der Stadtbücherei</i>	90
<i>Abb. 164: Ergebnisse eines Schülerprojekts des KCK an der Fassade des Kulturhofs zur Straße An der Stör hin</i>	90
<i>Abb. 165: Statements und Wünsche zum Themenfeld soziale Infrastruktur – Angebote für junge Menschen aus der Auftaktveranstaltung am 20.03.2019</i>	90
<i>Abb. 166: Bürgersaal im Bürgerhaus</i>	91
<i>Abb. 167: Das historische Rathaus als Ort der Möglichkeiten</i>	91
<i>Abb. 168: verfestigter Leerstand, Hauptstr. 52</i>	91
<i>Abb. 169: Leerstände im Untersuchungsbereich der VU, Stand November 2019. Plan in Größe A3 in den Anlagen zum Bericht</i>	93
<i>Abb. 170: Aufgegebene Bäckerei Brauerstraße / Neue Straße (derzeit erfolgt Umbau zu Wohnraum)</i>	93
<i>Abb. 171: verfestigter Leerstand in der Hauptstraße 38</i>	93
<i>Abb. 172: Statements und Wünsche aus der Auftaktveranstaltung am 20.03.2019 mit Bezug zu kommunalen Liegenschaften</i>	94
<i>Abb. 173: Bergstraße mit St. Cyriacus</i>	96
<i>Abb. 174: Blick auf den Oberen Markt</i>	96
<i>Abb. 175: Platzartige Aufweitungen Am Markt am Westende der Hauptstraße</i>	96
<i>Abb. 176: Das Rondell hinter dem historischen Rathaus</i>	96
<i>Abb. 177: Der Untere Markt als Parkplatz</i>	97
<i>Abb. 178: Straße An der Stör, rechts im Bild die Bahnhofspromenade</i>	97
<i>Abb. 179: Wegeverbindung von der Hauptstraße zur Lieth</i>	97
<i>Abb. 180: Die Stör ist heute nur am Hafen und von Brücken aus erlebbar. Hier der Blick von der Brücke an der Hauptstraße</i>	98
<i>Abb. 181: der Obere Markt von SO, im Hintergrund der Turm von St. Cyriacus</i>	98
<i>Abb. 182: das Bürgerhaus am Oberen Markt von NW gesehen</i>	98
<i>Abb. 183: Kirchhof von St.-Cyriacus</i>	99
<i>Abb. 184: Am Stadthafen</i>	99
<i>Abb. 185: Statements und Wünsche zum Thema Aufenthaltsqualität aus der Auftaktveranstaltung am 20.03.2019 (Auswahl)</i>	99
<i>Abb. 186: Skatepark An der Stör</i>	99
<i>Abb. 187: Parkplätze am Unteren Markt</i>	100
<i>Abb. 188: Statements und Wünsche zum Thema Aufenthaltsqualität aus der Befragung der Eigentümer:innen (Auswahl)</i>	100
<i>Abb. 189: Verwahrloste Brache, Hauptstr. 39-41</i>	101

<i>Abb. 190: Leerstand in der Hauptstraße</i>	<i>101</i>
<i>Abb. 191: Statements und Wünsche zum Thema Barrieren und Barrierefreiheit aus der Auftaktveranstaltung am 20.03.2019 (Auswahl) .</i>	<i>102</i>
<i>Abb. 192 Klinker-Mosaikpflaster im Durch- gang vom Unteren Markt zur Hauptstraße</i>	<i>102</i>
<i>Abb. 193: Treppenaufgang an der Lieth.....</i>	<i>102</i>
<i>Abb. 194: Bestand der Fuß- und Radverkehrsanlagen im Untersuchungs- gebiet. Urbanus GbR (2022): Verkehrskonzept Innenstadt Kellinghusen, S.50</i>	<i>106</i>
<i>Abb. 195: Bestand der Buslinien und Haltestellen im Untersuchungsgebiet. Urbanus GbR (2020): Verkehrskonzept Innenstadt Kellinghusen, S.41</i>	<i>111</i>
<i>Abb. 196: Der ehemalige Bahndamm von der Straße Am Hafen gesehen. Blick nach Osten</i>	<i>115</i>
<i>Abb. 197: Auf Autofahrer:innen orientiert – Parkplatz des Störzentrums.</i>	<i>116</i>
<i>Abb. 198: Nur selten voll ausgelastet – Parkplatz am Unteren Markt</i>	<i>116</i>
<i>Abb. 199: Koordinierungsbüro für den Bürgerbus der AWO in der Hauptstraße</i>	<i>116</i>
<i>Abb. 200: Naturnahe Bereiche an der Lieth</i>	<i>119</i>
<i>Abb. 201: Radebrook - Weg entlang des früheren Bahndamms</i>	<i>119</i>
<i>Abb. 202: Weg entlang der Lieth am Friedhof</i>	<i>119</i>
<i>Abb. 203: Blick auf die Wasserfläche im Stadtpark.....</i>	<i>120</i>
<i>Abb. 204: Kanuanleger am Hafen an der Stör.....</i>	<i>120</i>
<i>Abb. 205: Naturdenkmal am früheren Bahndamm (Radebrook)</i>	<i>120</i>
<i>Abb. 206: Blick über die Stör zur Brücke an der Friedrichstraße.....</i>	<i>120</i>
<i>Abb. 207: Statements und Wünsche zum Themenfeld Natur- und Erlebnisraum aus der Auf- taktveranstaltung am 20.03.2019 (Auswahl) ..</i>	<i>120</i>
<i>Abb. 208: Blick von der Brauerstraße zur Lieth</i>	<i>121</i>
<i>Abb. 209: Was gefällt besonders? Die naturräumliche Umgebung wird in der Befragung der Eigentümer:innen sehr positiv gewertet.....</i>	<i>121</i>
<i>Abb. 210: Naturpark Aukrug. Dunkelgrün das Kerngebiet, hellgrün das Beratungsgebiet Aukrug. Die Innenstadt von Kellinghusen grenzt südlich an die Kernzone © https://www.schrobach-stiftung.de auf Kartengrundlage WebAtlas.de</i>	<i>121</i>
<i>Abb. 211: Blick in die Bergstraße von oben</i>	<i>122</i>
<i>Abb. 212: Wort-Bild-Marke des Mönchswegs. www.moenchsweg.de, Zugriff 17.10.2019.....</i>	<i>122</i>
<i>Abb. 213: Statements und Wünsche zum Thema Tourismus und Fremden- verkehr aus der Auftaktveranstaltung am 20.03.2019</i>	<i>123</i>
<i>Abb. 214: Karte des Kanureviers am Stadthafen.....</i>	<i>123</i>
<i>Abb. 215: Plan zum Grün und Erlebnisraum. Plandarstellung in Größe A3 in den Anlagen zum Bericht.....</i>	<i>123</i>
<i>Abb. 216: Fayencen-Handwerk ist heute nur noch im Museum erfahrbar.</i>	<i>124</i>
<i>Abb. 217: Der Rensinger See ist trotz hohen Naherholungswerts kein Badegewässer</i>	<i>124</i>
<i>Abb. 218: Übersicht zur Störanfälligkeit im Gebiet verlegter Mittel- spannungsleitungen. Darstellung: Schleswig-Holstein Netz AG.....</i>	<i>130</i>
<i>Abb. 219: im Gebiet erfolgte und für 2020 geplante Auswechslung von Mittelspannungsleitungen (gelb). Darstellung: Schleswig-Holstein Netz AG</i>	<i>130</i>
<i>Abb. 220: Verzeichnung der Ortsnetzstationen. Darstellung: Schleswig- Holstein Netz AG.....</i>	<i>131</i>

Abb. 221: Statements und Wünsche im Themenfeld Engagement aus der Auftakt- Veranstaltung am 20.03.2019133

Abb. 222: Antworten auf die Fragen Was gefällt besonders? (rot) / Fehlt etwas im Gebiet? (blau) aus der Befragung der Eigentümer:innen..... 133

Abb. 223: Darstellung der Stärken und Potenziale im Untersuchungsraum. Plan in Größe A3 in den Anlagen des Berichts.139

Abb. 224: verfestigter Leerstand in der Hauptstraße142

Abb. 225: die verwahrlosten Grundstücke in der Hauptstraße 39 / 41142

Abb. 226: Gewerbebauten südlich der Straße An der Stör (Reimer Landhandel)143

Abb. 227: gestalterische Defizite und Substanzschwächen: Gewerbefläche in der unteren Lehmbergstraße.....143

Abb. 228: Unterer Markt / Parkplatz An der Stör143

Abb. 229: Substanzschäden am Haus Brauerstraße 14.....144

Abb. 230: noch vom letzten Starkregen: Sandsäcke auf einem Grundstück in der Lehmbergstraße144

Abb. 231: Blick in die Hauptstraße nach Osten.....145

Abb. 232: stark nachgefragt und modernisierungsbedürftig: das MGH die Bude.....145

Abb. 233: vorherrschendes Segment in der Gastronomie: preiswerte Schnellimbisse.....145

Abb. 234: die Nachnutzung der ehem. Detlev-von-Liliencron-Kaserne birgt Potenzial für die gesamte Stadt.....145

Abb. 235: Darstellung der Schwächen und Risiken im Untersuchungsraum. Plan in Größe A3 in den Anlagen des Berichts.146

Abb. 236: Maßnahmenplan. Plan in Größe A3 in den Anlagen zum Bericht.168

Abb. 237: Abgrenzung des Sanierungsgebiets im umfassenden Verfahren (rot).....215

Anlagen

Anlage 01: Plandarstellungen in A3

Anlage 02: Auswertung der Eigentümerbefragung

Anlage 03: Dokumentation der Auftaktveranstaltung

Anlage 04: Einzelhandelsentwicklungskonzept

Anlage 05: Verkehrskonzept Innenstadt

Anlage 06: Abwägung der Stellungnahmen aus der
TöB-Beteiligung

Anlage 07: Dokumentation der Abschlussveranstaltung