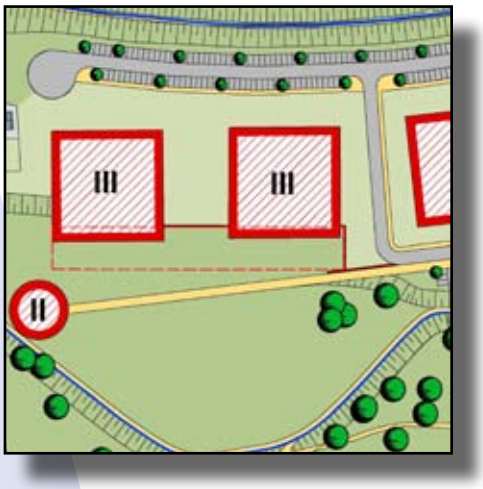
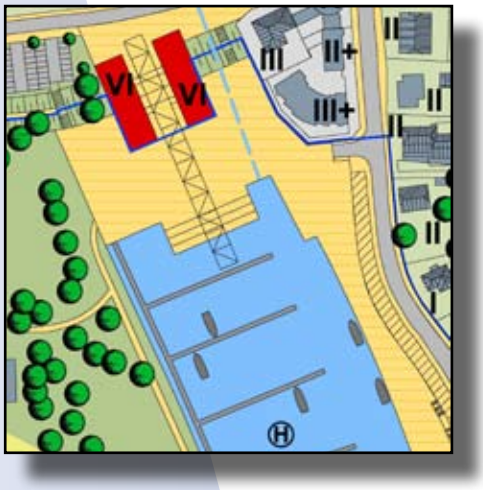
Rahmenplan Stadthafen Wedel





Ratsbeschluss: 21.02.08

Stadt Wedel
Fachdienst Stadt- und Landschaftsplanung

Wedel
Stadt mit frischem Wind

Inhalt

Rahmenplan „Stadthafen Wedel“

1 Planungsziele

2 Ausgangssituation

3 Entwicklung

3.1 Aspekte der Wasserfrontentwicklung für Wedel

3.2 Teilbereiche im Rahmenplangebiet

3.2.1 Stadthafen Wedel und Landungsbrücke

3.2.2 Quartier „Ladiges – Elbpark“

3.2.3 Neubau Quartier Strandweg (Treppenviertel)

3.2.4 Bereich „Elb-Höfe Ost / West und Strandbad

3.2.5 „Ostmole Tonnenhafen“

3.2.6 Elbepanoramaweg

Anlagen:

Plan1: Bestand Rahmenplan
Plan2: Bestand Nutzungen
Plan3: Beratungsergebnis der Arbeitsgruppen zur
Auswertung des städtebaulichen Ideenwettbewerbs
Plan4: Entwicklung

1 Planungsziele

Mit dem städtebaulichen Rahmenplan „Stadthafen Wedel“ wird ein städtebaulich-freiraumplanerisches Gesamtkonzept vorgelegt, bei dem bauliche Konzepte und der öffentliche Raum eine Einheit bilden. Die jeweiligen Umfelder der angrenzenden Teilräume sind durch städtebauliche, hochbauliche und freiraumplanerische Gestaltungsvorschläge mit der Uferzone verbunden.
Der Rahmenplan sieht eine komplette städtebauliche Neuordnung auch der angrenzenden Bereiche vor. Im Ergebnis werden sich neue Quartiere mit Wasserbezug und maritimen Charakter entwickeln.
Durch die Umgestaltung des Hafens entsteht ein städtisch geprägter Platz am Hafen mit ungewöhnlich hoher Erlebnisqualität. Es ergeben sich maritime Promenaden, Freiräume und Plätze, die die unterschiedlichen Wasserbezüge miteinander verbinden und aufwerten. Die zentrale Lage macht den „Stadthafen Wedel“ zum neuen Anziehungspunkt für Ausflügler, Wasserwanderer, Kulturliebhaber und für Erholungssuchende. Er ist für Bewohner Wedels gleichermaßen attraktiv wie für Besucher und Touristen.

Durch die Begradigung des Stadtdeiches und der Positionierung eines „städtebaulich markanten Hafentores“ im Verlauf des ehemaligen Liethgrabens entsteht ein großzügiger Elbufer-Landschaftsraum mit einem erweiterten Strandbad-Bereich.
Die Verkürzung des vorhandenen Hafenbeckens wird kompensiert durch eine Verbreiterung und führt zu einer Erhöhung der Liegeplätze.
Das auch von der Elbseite beeindruckende Hafentorgebäude mit erforderlichen Flutschutzmaßnahmen und einer Krananlage unterstreicht den gewerblich maritimen Charakter als neues Highlight des Schulauer Hafens.
An der Stadtseite des Hafens bieten in der Höhe geschickt versetzte Promenaden zusätzliche Nutzungsangebote und eine hohe Freiraumqualität.
Zwischen dem Landesschutzdeich und dem städtischen Deich ist eine hochwertige Mischung aus innovativem High-Tech / Life Science- Gewerbe und hafentypischen Nutzungen in kompakten großen Clustern, den „Elbhöfen“ vorgesehen. Dazwischen verbleiben große Freiflächen, sodass es nicht zu einer Riegelwirkung kommt. Neue Parkplätze entstehen auf Schotterrasen.

Rahmenplangebiet „Stadthafen Wedel“

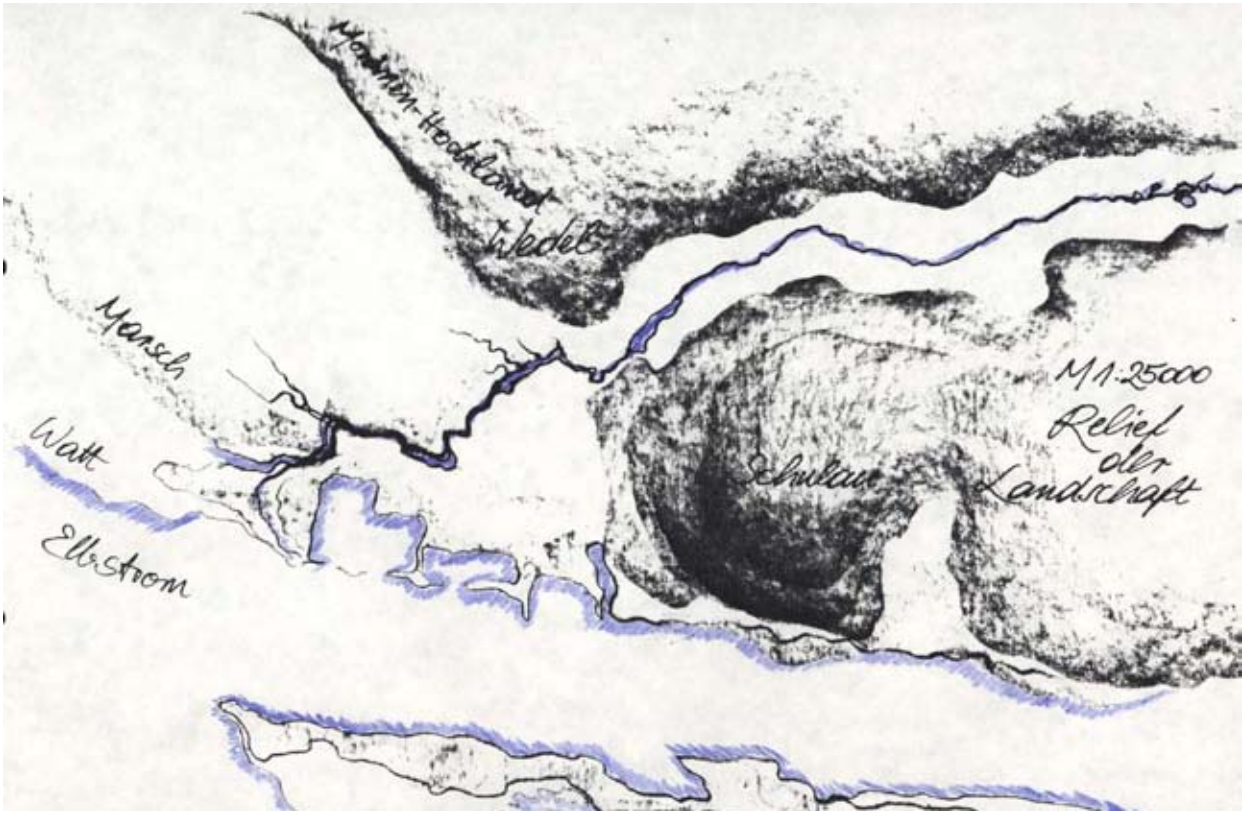
Im unteren Geschoß der „Elbhöfe“ können Bootshallen als Winterlager angeordnet werden. Eine Integration der Gebäude der Fa. Schneider, des vorhandenen Gewerbekomplexes, ist nicht Ziel, aber möglich, da die Cluster, in Abstimmung mit der Fa. Schneider, in mehreren Baustufen gebaut werden können.

Rund um die denkmalgeschützte Villa Ladiges entsteht ein neues Quartier mit einem diagonal verlaufenden attraktiven Verbindungsweg zwischen Hafen und Hafenstraße.
Im Bereich zwischen Strandweg und Hafenstraße soll dem Standort entsprechend ein Quartier von hoher städtebaulicher Qualität entstehen. Auf einer Tiefgarage, die gleichzeitig als Hochwasserschutzanlage dient, entstehen Einzelgebäude mit hohem gestalterischem Anspruch.

Wie der Rolandmarkt ein Symbol für die Entstehung Wedels als wichtiges Zentrum des Ochsenhandels ist, könnte der Stadthafen und sein Umfeld zum Symbol für den „Maritimen“ Charakter Wedels werden. Die attraktive naturräumliche Lage der Stadt ist ein „Alleinstellungsmerkmal“ in der Metropolregion, dass durch den Stadthafen verstärkt wird. Die Elbe und ihre Nebenflüsse sind identitätsprägend für Wedel. Sie sind ausschlaggebend für die Stadtgestalt, Stadtstruktur und die wirtschaftliche Dynamik der gesamten Region. Gleichzeitig ist die Elbe aber auch Schwerpunkt der Naherholung. Der Rahmenplan aktiviert diese hervorragenden Naturraumpotentiale für die Stadtentwicklung.

Übergeordnetes Ziel des Rahmenplanes:

Stärkung der Zukunftsfähigkeit Wedels als Wohn- und Wirtschaftsstandort.



Relief der Wedeler Landschaft gezeichnet von Reimund Herms

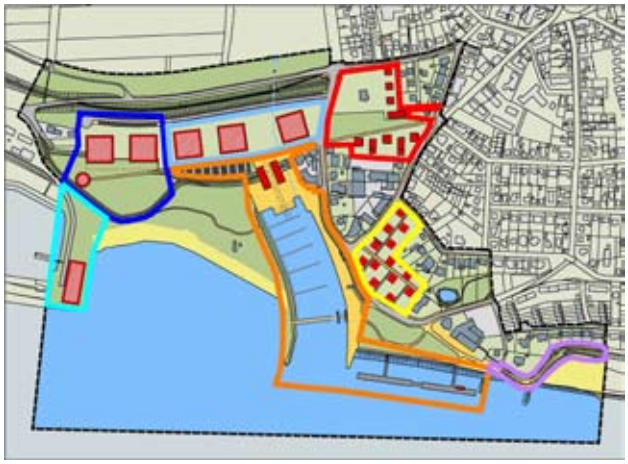
Die Pläne 1,2,3,4 zum Rahmenplan befinden sich im Anhang.

Plan Nr. 1
Bestand Raumstruktur
Der Plan zeigt die bestehende Raumstruktur als Ausgangssituation der zukünftigen Entwicklung.

Plan Nr. 2
Bestand Nutzung
Der Plan gibt einen Überblick über die aktuelle Nutzungsstruktur.

Plan Nr. 3
„Auswertung des städtebaulichen Ideenwettbewerbes“
Die hier in das Luftbild übertragenen Wettbewerbsbeiträge sind das Beratungsergebnis der Arbeitsgruppe zur Auswertung des Ideenwettbewerbes. Sie wurden als Grundlage zur weiteren Rahmenplanung vom Planungsausschuss beschlossen.

Plan Nr. 4
Entwicklung
Im Entwicklungsplan werden die als Grundlage zur weiteren Rahmenplanung vom Planungsausschuss beschlossenen Inhalte aufgearbeitet. Aktuelle Weiterentwicklungen wie im Bereich der Ladiges Villa sind bereits aufgenommen.



Teilbereichspläne
Die Pläne zeigen auf, welche Entwicklung in den Teilbereichen zu erwarten ist. Dargestellt sind Baustruktur und Erschließung für:

Teilbereich „Ladiges Elbpark“
Teilbereich „Stadthafen Wedel und Landungsbrücke“
Teilbereich „Quartier Strandweg“
Teilbereich „Elbhöfe West“
Teilbereich „Elbhöfe Ost“
Teilbereich „Ostmole Tonnenhafen“

2. Ausgangssituation

Lage / Größe
Wedels Charakter und seine Bedeutung für die Metropolregion Hamburg sind durch die einmalige naturräumliche Lage der Stadt begründet. Hier bildet die Aufweitung der Stromelbe eine Art Mündungstrichter im Übergang zwischen Unterelbe und der Stadtlandschaft. In Ergänzung zum Flusslauf werden in Wedel die topographischen Bedingungen der Elbmarschen durch die Ufer begleitenden Geesthänge markant strukturiert.

Schulauer Hafen vom Hafenkopf aus gesehen

Im Bereich des Schulauer Hafens flacht sich der Geesthang ab. Durch die Elbinseln Neßsand und Hanskalbsand besitzt das Wedeler Elbufer ein natürlich anmutendes Gegenüber mit Stränden und Auwaldbereichen. Dieses attraktive Landschaftsbild macht Wedel für die Naherholung interessant.

Schulauer Fährhaus

Das Rahmenplangebiet hat eine Größe von ca. 57,7 ha und umfasst die Flächen westlich des Ortsteils Schulau der Stadt Wedel. 23,4 ha davon sind Wasserfläche.
Die Lage des Rahmenplangebietes am Ende des städtischen Entwicklungsgefüges parallel zum nördlichen Elbufer ist auf ihr Entwicklungspotenzial bezogen äußerst günstig. Der Bereich ist ein Brückenkopf zwischen der prosperierenden Hafen- und Elbuferzone Hamburgs und den landschaftlich reizvollen schleswig-holsteinischen und niedersächsischen Elbmarschen. Hier liegt der Endpunkt der Elbufer begleitenden Siedlungsachse.

Westlich des Schulauer Hafens liegt das ehemalige Strandbadareal mit seinen Spiel- und Sportbereichen sowie den sehr attraktiven Elbstrandbereichen. Sie sind ein Magnet für die Freizeit- und Erholungsnutzung.
Östlich des Schulauer Hafens liegt das Willkomm-Höft, die international bekannte Anlage zur Begrüßung und Verabschiedung von Schiffen. Der Bereich Willkomm-Höft ist ein großer Besuchermagnet für Wedel.

Strandbad Wedel

Die Siedlungsflächen der Stadt Wedel mit den drei historischen Kernen, der Altstadt, dem ehemaligem Spitzerdorf und der Fischersiedlung Schulau beziehen sich ebenfalls auf die naturräumliche Lagegunst. Alle drei liegen auf der Geest. Mit Ausnahme der gewerblichen Bebauung am Schulauer Hafen beschränkt sich die städtische Bebauung auf die höher gelegenen Geestflächen. Der Hang bildet den Übergang zwischen den Naturräumen von Geest und Marsch. Das innerstädtische Wegesystem geht nur wenig auf die Nähe zwischen Stadt- und Uferlandschaft ein.

Ausschnitt aus der Vahrendorfer Karte mit markiertem Rahmenplangebiet

Entwicklungsgeschichte
Der Bereich des Schulauer Hafens besitzt eine lange Tradition als Schiffsanlandungs- und Hafenplatz. Der Ort Schulau bestand nur aus wenigen Häusern, der Liethgraben war ein kleiner Elbnebenarm und damit ein natürlicher Hafen. Diese Situation wurde zur Ausgangslage der weiteren städtebaulichen und wirtschaftlichen Entwicklung.

Nach dem 2. Weltkrieg erlebte der Hafen bedingt durch die Aufnahme der Helgoländer Fischereiflotte und des wirtschaftlichen Aufschwungs nach dem Krieg eine wirtschaftliche Blütezeit, die bis in die 60er Jahre reichte. Danach sank die Bedeutung des Hafens für die Frachtschifffahrt. Die Fischer wanderten an die Nordseeküste ab. Hinsichtlich der heutigen Nutzung als Sportboothafen gibt es gravierende Probleme.
Die Funktionsfähigkeit des Hafens ist heute durch den starken Sedimenteintrag und durch die Schwellwirkung des Schiffsverkehrs erheblich beeinträchtigt. Das Hafenbecken droht zu verlanden. Eine städtebauliche Anpassung des Hafens an seine neue Funktion als Freizeithafen ist bisher nicht erfolgt.
Durch die Unterlassung von kostenintensivem Abtragen des Schlick- und Sandmaterials, das sich mit der Zeit im Hafenbecken ansammelt, hat sich hier bereits so viel Sand angehäuft, dass nur noch Boote mit geringem Tiefgang einlaufen und festmachen können. Der Hafen ist dadurch unattraktiv geworden. Eine Ausbaggerung wurde im Frühjahr 2008 durchgeführt.

Die östliche Hafenmole wird durch eine geradlinig verlaufende Spundwand gesichert. Der Molenkopf zur Elbe ist ein beliebter Aussichtspunkt und Anlegestelle der Fähre Lühe-Schulau.
Es fehlen attraktive Nutzungen, Gastronomie- und Freizeiteinrichtungen mit unmittelbarem Hafenbezug. Die Hochwasserschutzmauer macht den Hafenrandbereich unattraktiv. Sie stört die Erlebbarkeit, besonders im Bereich der Hafenstraße.

Der Liethgraben um 1900 vor Ausbau des Hafens

Der Schulauer Hafen um 1930

Warenumschlag im Schulauer Hafen 1960

3 Entwicklung

Freizeiteinrichtungen am Wasser sind wichtige Standortfaktoren Wedels. Sie sind Orte des öffentlichen Lebens und fördern bürgerliches Engagement.
Die Elbuferzone Wedels prägt das Image der Stadt und ist für die Lebensqualität entscheidend. Wedels Elbufer ist Teil der „Maritimen Landschaft Unterelbe“.

In Wedel konnten durch den „Impulsgeber Regionalpark“ in den letzten Jahren eine Fülle von wichtigen Maßnahmen der Stadtentwicklung am Wasser vorangebracht werden. Der städtebauliche Ideenwettbewerb „Schulauer Hafen“ hat die Entwicklung der Wedeler Wasserfronten stark gefördert. Ein Teilbereichskonzept des Regionalparks ist die Entwicklung der “Maritimen Meile“. Sie soll eine abwechslungsreiche und attraktive Erlebniszone werden und die städtebauliche Gesamtsituation der Wedeler Wasserkante aufwerten.

Im Verhältnis zur Altstadt ist das „Hafenviertel rund um den Schulauer Hafen“ eine Art „Maritimer Gegenpool“. Hier wird nach Umsetzung der Rahmenplanung ein neues Quartier mit lebendigen öffentlichen Räumen als Anziehungspunkt für die Stadt der Zukunft entstehen.

Um das neue Quartier so abwechslungsreich wie möglich zu gestalten, sollen möglichst viele Nutzungen nebeneinander existieren, ohne sich gegenseitig zu stören. Der maritime Charakter soll gewahrt bleiben.

Am Gesamtkonzept zur Entwicklung der „Maritimen Meile“ wird gearbeitet.

3.1 Aspekte der Wasserfrontentwicklung für Wedel

Im Rahmen der Entwurfswerkstatt am 14.08.2004 hat Prof. Dr. Heiner Haas von der Forschungsgruppe Wassersport/Wassertourismus der Hochschule Anhalt ein Impulsreferat zum Thema: „Potential der Wasserfronten - Entwicklung der Stadt Wedel“ gehalten.

Er hat die wesentlichen Aspekte der Wasserfrontentwicklung für Wedel dargelegt. Neben der Empfehlung einer Einbindung in ein wasserorientiertes Städtenetzwerk, wie es die „Maritime Landschaft Unterelbe“ (Leitprojekt der Metropolregion Hamburg) darstellt, hat er besonders auf die wasserbezogenen Alleinstellungsmerkmale der Stadt Wedel innerhalb der Metropolregion hingewiesen.

Mit der Schaffung einer städtebaulichen Zielplanung zur Vernetzung von Stadtstruktur und Wasserfront durch Sichtachsen, Ausblicke auf das Wasser, Anblick der Stadt vom Wasser und einer der Maßstäblichkeit des Elbufers angemessenen Gestaltung der Wasserfront könnte sich Wedel einen erheblichen Standortvorteil verschaffen. Die Potenziale zur Entwicklung der Wasserfronten sind in Wedel aus seiner Sicht voll und ganz gegeben, sie müssten nur genutzt werden.

Nach Prof. Haas ergeben sich für Wedel die folgenden Handlungsschwerpunkte:

- Städtebauliche Verbindung von Wasser und Stadt herstellen (Wasserfrontsilhouette, Thema Elbe in der Stadt, Verzahnung von Stadt und Fluss etc.)
- Attraktive Wasserfronten binden innovative Firmen und qualifizierte Arbeitskräfte an die Stadt
- Touristen sollten möglichst lange an die Stadt gebunden werden. Zielgruppe sind Gastlieger in den Freizeithäfen und Radtouristen
- Historische Aspekte der Stadtentwicklung mit Wasserbezug recherchieren und herausstellen, vergessene, verdeckte Traditionen wiederbeleben

- Aufnahme und Darstellung maritimer Traditionen auch durch Veranstaltungen und Events an der Wasserfront, Neuinterpretation maritimer Geschichte an der Wasserfront
- Schaffung einer deutlichen städtebaulichen Wasserfrontsilhouette
- Schaffung von nutzungsdefinierten und multifunktionalen Flächen am Wasser
- Schaffung von Übernachtungs-, Einkaufs- und gastronomischen Angeboten am Wasser
- Informations- und Leitsystem durch die Stadt zu den touristischen Angeboten (fußläufige Erreichbarkeit)
- Vernetzung und Einbindung von bedeutenden touristischen Angeboten des Umlandes

Ergebnisse der Entwurfswerkstatt
"Maritime Meile Wedel"

vom 26.-29. August 2004

Modellprojekt
„Regionalpark Wedeler Au/Rissen-Sülldorfer Feldmark“

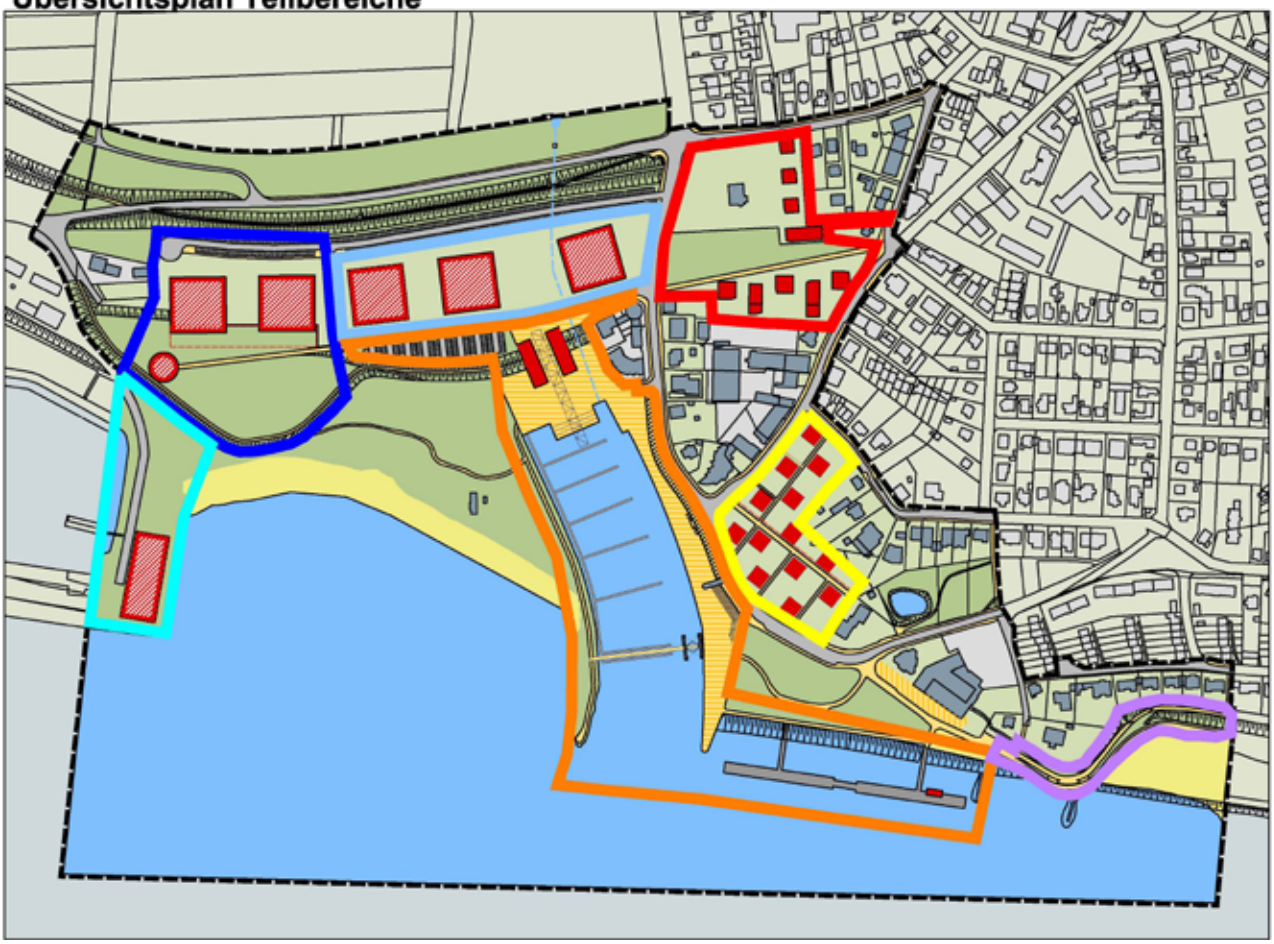
Herausgegeben von der Stadt Wedel
Fachdienst Stadt- und Landschaftsplanung

Broschüre Titel
Die Ergebnisse der Entwurfswerkstatt wurde in der Broschüre veröffentlicht.

3.2 Teilbereiche im Rahmenplangebiet

Der Rahmenplan sieht eine Entwicklung in einzelnen Quartieren vor. Dies hat bei der Umsetzung den Vorteil, dass notwendige vorbereitende Maßnahmen und die verbindliche Bauleitplanung auf die einzelnen Entwicklungsphasen abgestimmt werden können. Die jeweiligen Teilbereiche sind unabhängig voneinander lebensfähig. Nutzer, Nachbarn oder Bewohner müssen nicht länger als notwendig mit einer Baustellensituation leben. Die Entwicklung der Infrastruktur kann parallel erfolgen. Nach heutigem Wissenstand könnten die folgenden Teilbereiche gebildet werden:

Übersichtsplan Teilbereiche



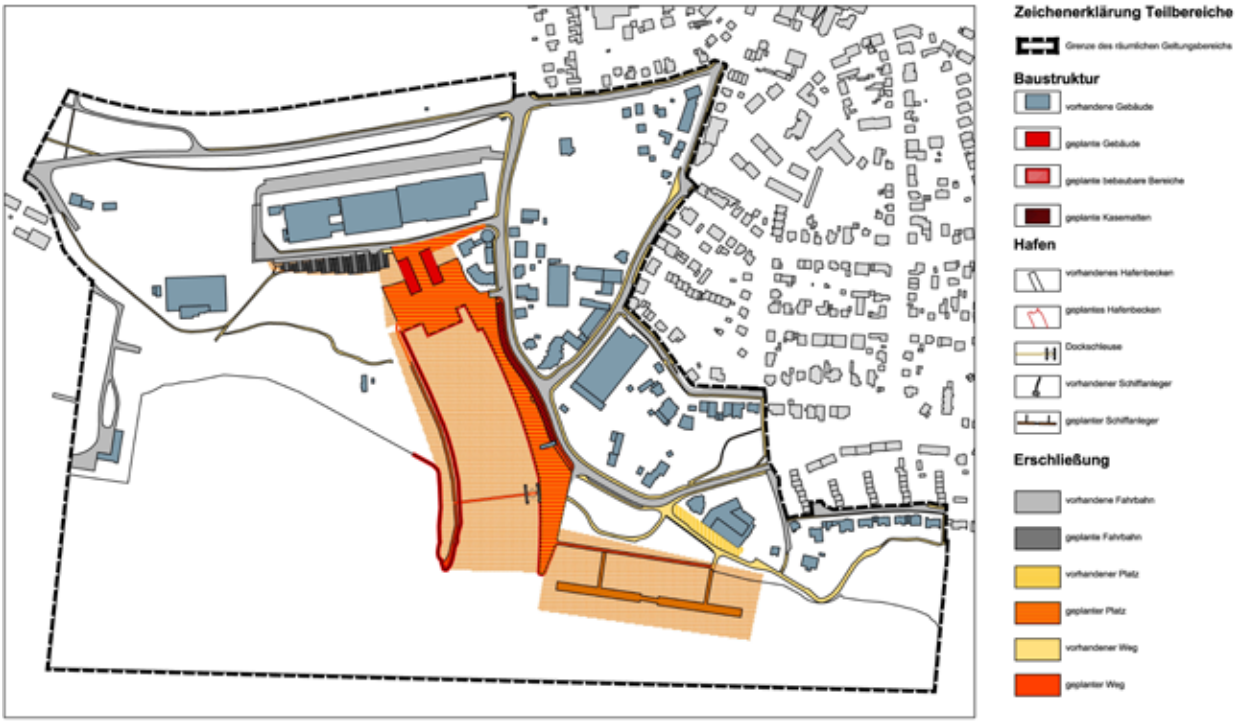
Zeichenerklärung

Grenze des räumlichen Geltungsbereichs

Teilbereiche

- Teilbereich Ladiges Elbpark
- Teilbereich Quartier Strandweg
- Teilbereich Elbhöfe West
- Teilbereich Elbhöfe Ost
- Teilbereich Stadthafen Wedel und Landungsbrücke
- Teilbereich Ostmole Tonnenhafen
- Teil des Panoramaweges

3.2.1 Teilbereich Stadthafen Wedel / Landungsbrücke



Grundsatzempfehlung

Hafen / Dockschleuse

- Verbreiterung und Verkürzung des Hafens
- Bau der Dockschleuse mit integrierter Fußgängerbrücke

Umgestaltung Hafenkopf

- Neubau Hafenkopfgebäude
- Gestaltung Wasserplatz am Hafenkopf
- Umgestaltung Parkplatzsituation
- Rettungszufahrt Strandbad

Umgestaltung östlicher Hafenrand

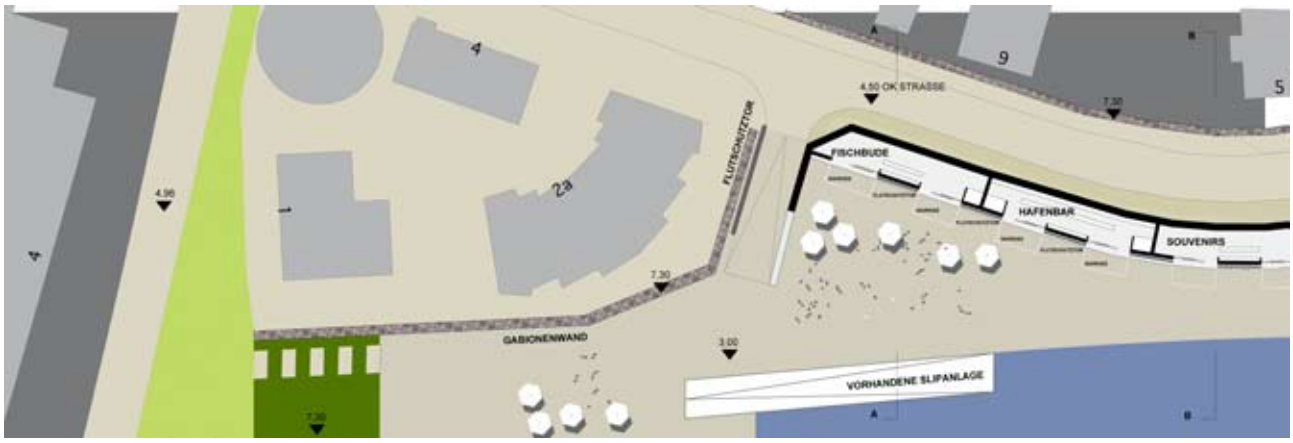
- Bau einer Treppenanlage
- Umgestaltung Hafenmeisterhaus
- Bau der Hafenkasematten
- Promenade auf den Kasematten
- Verlegung Hochwasserschutzmauer
- Gestaltung Kaifläche vor den Kasematten
- Aufwertung Hochwasserschutzmauer

Umgestaltung westlicher Hafenrand

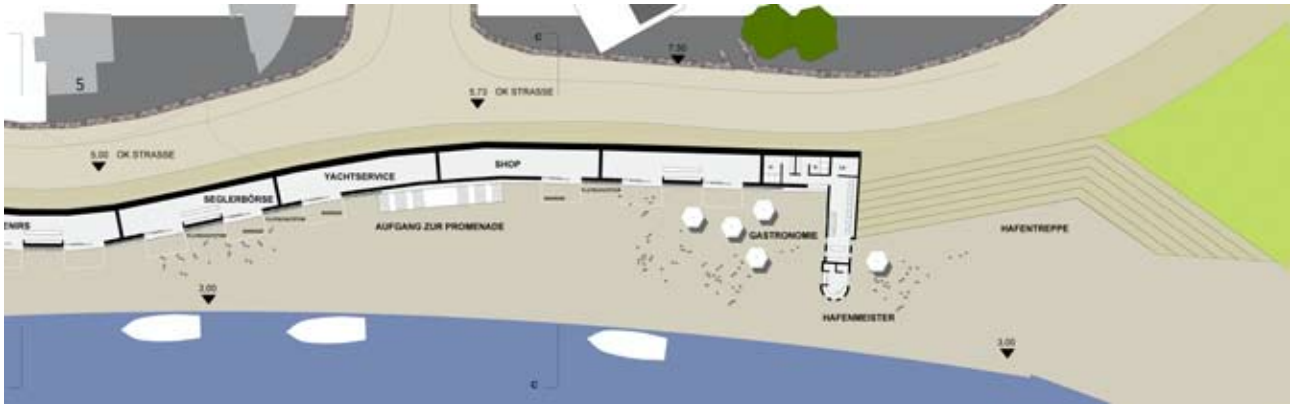
- Uferpromenade als Pier mit Gestaltung Molenkopf

Die Funktionsfähigkeit des Hafens ist heute durch den starken Sedimenteintrag und durch die Schwellwirkung des Schiffsverkehrs erheblich beeinträchtigt. Der Hafen wird durch die Maßnahmen in seiner Funktion und Gestalt grundlegend aufgewertet. Die östliche Hafenmole ist durch die Hochwasserschutzmauer in ihrer Erlebbarkeit stark eingeschränkt. Die unterschiedlich befestigte Fläche zwischen Kaimauer und Schulauer Straße stellt sich als ungenutzter Raum ohne Aufenthaltsqualität dar.
Die westliche Mole ist durch eine Steinschüttung befestigt. Sie wird, abgesehen vom Fußweg, nicht genutzt. Der Molenkopf zur Elbe ist nicht befestigt und daher nicht begehbar. Die Bootsstege sind von der westlichen Mole erreichbar und dort durch Brücken mit einem Fußweg verbunden.
Der Entwurf des Ersten Preisträgers des Städtebaulichen Ideenwettbewerbes zur Umgestaltung

Entwurf Hafenkopfgebäude (noch in Abstimmung)



Entwurf Hafenkasematten



Entwurf Hafenkassematten mit Hafenmeisterhaus

Hafenkasematten mit Treppen und Hafenmeisterhaus

des Schulauer Hafens wurde als Grundsatzempfehlung für die Rahmenplanung weiterverfolgt. Markanter Blickfang der Umgestaltung ist das Hafentorgebäude. Die Gebäudehöhe, sechs plus Staffelgeschoss, des „Schulauer Hafentores“ wurde diskutiert und mehrheitlich akzeptiert. Proportion, Höhe und (zurückhaltende) Materialien sollen den maritimen Standort hervorheben und das Bauwerk zum typischen „Landmark“ für Wedel machen. Insgesamt erfolgt eine Ausrichtung auf die Stadtkante.
Die Nutzung des Gebäudes muss noch bestimmt werden.
Eine zentrale Voraussetzung für die städtebauliche und touristische Profilierung Wedels ist die Verbreiterung des Schulauer Hafen. Dies beinhaltet den Bau einer Dockschleuse mit integrierter Fußgängerbrücke als Voraussetzung zur Steigerung der Nutzungs- und Aufenthaltsqualität. Neue Hafenrandpromenaden und der Bau der Schulauer Kasematten ergänzen dies sinnfällig.
Der Umbau macht aus dem heute wenig in die Stadtstruktur integrierten Hafen einen attraktiven städtischen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität. Er verbindet die Anziehungspunkte „Panoramaweg“ am Elbhochufer und die Schiffsbegrüßungsanlage Willkomm Höft mit dem Strandbad und dem anschließenden Tonnenhafen und darüber hinaus mit dem Jachthafen.
Es entsteht ein Freiraum neuen Typs, der das Erlebnis Wasser und Schiffe um ein weiteres Element ergänzt, den Hafenplatz. Dieser Platz entsteht durch die Bebauung des Hafenkopfes und durch das Versetzen der heutigen Hochwasserschutzmauer. Eine neue Promenade ermöglicht schöne Blicke auf den Hafen und die Nutzung der Kasematten durch Geschäfte und Gastronomie. Denkbar sind zur Steigerung der Angebotsvielfalt auch Museumsschiffe und ein Restaurantschiff.

Hafenkopf
Die Erlebbarkeit des Schulauer Hafens ist vom Hafenkopf aus besonders imposant. Die bisherige Führung des Fußweges um den Hafen ist unbefriedigend. Angestrebt werden Lösungen, die die Aufenthaltsqualität am Hafenkopf deutlich verbessern.
Die vorgeschlagene Ausnutzung des Gebäudes entspricht baurechtlich betrachtet, einem Gebäude mittlerer Höhe. Die Abstandsflächen können eingehalten werden.

Geschossigkeit
Das Maß der baulichen Nutzung ist noch in der Abstimmung. Gegenüber der Wettbewerbslösung wurde im Zusammenhang mit der anschließenden Überarbeitung des Entwurfes die Gebäudehöhe des „Schulauer Hafentores“, mit dem Ziel die Dominanz der Hafenkopfbebauung herauszuarbeiten auf sechs bzw. sieben Geschosse plus Dachgarten, von der Kaiebene aus gerechnet, erhöht.

Nutzungsvorschläge
Die Nutzung des „Schulauer Hafentores“ sollte überwiegend öffentlich sein und die Attraktion des Standortes hervorheben und Zielpunkt werden. Für die unteren beiden Geschosse des Hafentores, von der Kai- und Straßenebene Strandbaddamm sowie der Eingangsebene aus, werden öffentliche und halböffentliche, hafentypische Nutzungen/Funktionen vorgeschlagen. Denkbar ist z.B. in den westlichen Teil des Hafentores auf der Kai- und Straßenebene ein zweigeschossiges Vereinslokal für den Schulauer Segelverein aufzunehmen.
Um die halbgeschossig versetzte Eingangshalle herum und ebenerdig zum Strandbaddamm sind Läden für den hafentypischen Bedarf wünschenswert.
Der östliche Teil des Hafentores ist auf Kai- und

Straßenebene für eine zweigeschossige Gastronomie (Restaurant/ Cafe/ Kneipe/ Bar) gut geeignet. Eine Hotelnutzung (Tagungshotel) ist denkbar.

Die Erschließung der beiden Gebäudekörper erfolgt über öffentliche Treppen und Rampen, sowohl vom Strandbaddamm, als auch von der Kaiebene aus.
Die Obergeschosse des Hafentores werden über jeweils zwei verglaste Eingangshallen von der halbgeschossig versetzten Eingangsebene erschlossen.
Großzügige einläufige Treppen und je zwei gläserne Aufzüge gestalten ein besonderes Raumerlebnis und erlauben einen Blick über Elbe und Hafen.

Unterschiedliche Nutzungen wie :

Dienstleistungen, Gewerbe
Büros
Servicewohnen, Appartements
Loftwohnungen, von unterschiedlichen Ansprüchen und Größen
Hotel, Tagungshotel mit Büros und Konferenzbereichen
Boardinghaus
Freizeit etc.

sind im Hafentor möglich.

Die Dachgeschosse sind als „Luftgeschosse“, mit zurückgesetzten Bauteilen und großzügig geschützten Terrassen gestaltet.
Die kubisch - plastische Fassadengestaltung des „Schulauer Hafentores“ lebt von den hintereinander gestaffelten Funktionen des Sonnen- und Klimaschutzes sowie den integrierten (Reinigungs-) - Balkonen.
Die Fassade bewahrt der jeweiligen Nutzung gegenüber eine Neutralität, ohne sie einzuschränken.
Der Deichdurchlass des Hafentores kann über ca. 4,00 m hohe Stahlschiebe- oder Hubtore (z.B. SCW – System) bei Sturmflut verschlossen und gesichert werden.
Die Flutschutztore sind in Gebäudenischen oder in Schächten je nach System auf Kaiebene angeordnet.
Einzelne Fensteröffnungen im Hochwasserschutzbereich werden mit Flutschutzklappen gesichert.

Der Deich wird über eine Spundwand an das Gebäude angebunden.

Das historische Hafenmeisterhaus ist als kanzelartiges Gebäude in geschwungener Form ein Bauwerk mit hohem Wiedererkennungswert.
Das charmante, pavillonartige Gebäude der Nachkriegszeit wird mit einer neuen Nutzung, z.B. als touristisches Informationszentrum oder als gastronomische Einrichtung, in das Freiraumkonzept einbezogen. Eine öffentliche Toilette sollte im Bereich der zukünftigen Kasematten integriert werden.

Mole Schulauer Hafen

Übergeordnetes Ziel des Rahmenplanes:

Der Schulauer Hafen wird durch die Umgestaltung zum neuen „Stadthafen Wedel“. Neben einer Verbesserung der wassertechnischen Bedingungen durch den Bau der Dockschleuse sollen der Hafen und sein Umfeld zum Mittelpunkt der Maritimen Meile werden. Die Planung wird das Erleben der Wedeler Wasserkante um neue Angebote erweitern und die Ansiedlung zusätzlicher Arbeitsplätze ermöglichen.

Elbpark und neuer Anleger (Landungsbrücke)

Grundsatzempfehlung

- Neuer Anleger mit integrierter Gastronomie
- Neuer Uferweg als Verbindung zwischen Hafen und Fährhaus

Die Qualität der Schiffsanlandungsmöglichkeiten (Pontonanleger des Fahrgastschiffsverkehrs) ist für den Fährbetrieb zu verbessern. Die Anlage reicht von ihrer Größe nicht aus, um zusätzliche Ausflugsschiffe aufzunehmen. Der Ponton muss wegen seiner Konstruktion in den Wintermonaten entfernt werden. Dies verursacht hohe Kosten und macht eine ganzjährliche Nutzung des Anlegers unmöglich.
Die großzügigen Uferzonen zwischen der Schulauer Straße, dem Fährhaus und dem Elbufer sind für spontanes Erleben bestens geeignet; dies zeigt sich bei Anlässen, wie dem Besuch der Queen Mary II. Gerade am Elbufer dieser Nahtstelle zwischen Stadt und Fluss ist der Erlebnishorizont ständig in Bewegung. Die Einbeziehung des dynamisch bewegten Rhythmus von Ebbe und Flut, von Wind, Wellen und Leben auf dem Wasser und Leben am Ufer besitzt eine einmalige Qualität. An nur wenigen Orten an der Elbe ist man den Schiffen so nahe wie in Wedel. Gleichzeitig erlebt man aber auch noch ein natürlich anmutendes Elbufer durch die Wedel gegenüberliegenden Elbinseln Neßsand und Hanskalbsand. Die daraus resultierenden positiven Auswirkungen auf das Image der Stadt sind sehr hoch.

Bau einer neuen Landungsbrücke / Umgestaltung Elbpark
Beabsichtigt ist die Neugestaltung des Elbparks mit dem Willkomm – Höft durch einen großen, begehbaren und schwimmenden Anleger mit integrierter Gastronomie und Schiffsbegrüßungsanlage, sowie einem neuen Uferweg als Zugang.
Eine grundsätzlich gute Lösung für eine erweiterte Pontonanlage mit integrierter gastronomischer Nutzung bietet das Konzept des dritten Preisträgers. Ein Weg in ausreichender Breite, unmittelbar am Wasser verlaufend, wird als positiv angesehen. Die Wiesenfläche ist langfristig gestalterisch aufzuwerten und ins Gesamtkonzept einzubinden.

Der vor einigen Jahren umgestaltete Elbuferpark ist sinnvoll in eine Gesamtkonzeption einzubinden. Das Hafenfest und andere Sondernutzungen sollen auch weiterhin möglich sein. Die zum Teil aufwändige Gestaltung ist nach Möglichkeit zu übernehmen. Die lose Steinschüttung dient der Uferbefestigung. Sie verhindert, dass die Uferzone erodiert. Jedoch bildet diese Schüttung auch eine Barriere, die den Zugang zum Wasser verhindert.

Übergeordnetes Ziel des Rahmenplanes:

Der Ausbau einer winterfesten Pontonanlage mit Gastronomie und Kiosk, verbessert die Benutzbarkeit des Wedeler Elbufers. Die Erlebbarkeit der Wasserzone wird deutlich gestärkt. Wedel erhält ein für die Elbe typisches maritimes Element.

Heutige nicht winterfeste Pontonanlage am Willkommen Höft

3.2.2 Teilbereich Quartier „Ladiges – Elbpark“

Grundsatzempfehlung

- Bau von Stadtvillen
- Sanierung Villa Ladiges
- Herrichtung des Parks
- öffentlicher Fuß- und Radweg als Diagonale
- Kunst im öffentlichen Raum

Das im Geesthang gelegene Ensemble von Villa, Nebengebäuden und den funktional unterschiedlich gestalteten Gartenanlagen ist für die Entwicklungsgeschichte des Wedeler Stadtteils Schulau von herausragender Bedeutung. Mit der formalen Anordnung von Gebäude und Gärten wurde in den zwanziger Jahren in hervorragender Weise eine Gesamtkomposition geformt. Da der Garten in seinen Grundzügen später nicht mehr überplant wurde, sind die ursprünglichen Konturen und Raumkompositionen der Gartenanlage von dem Architekten Hans Diercks bis heute erhalten. Die Anlage ist in ihrer Ausstattung mit Freiraumelementen dem Stil der „Neuen Sachlichkeit“ zuzuordnen. Der denkmalgeschützte Gartenbereich und die Villa bleiben als Ensemble erhalten.

Das städtebauliche Konzept des Dritten Preisträgers wird als tragfähige städtebauliche Grundidee angesehen und wurde durch den Investor weiterentwickelt.
Die naturräumliche Grundstruktur des Wedeler Geesthanges als flach abfallender Hang im Übergang zur Marsch (Wedeler Au) wurde bei der Überplanung des Geländes geschickt genutzt.

Bebauungskonzept „Ladiges Elbpark“

Bebauungskonzept „Ladiges Elbpark“

Der bereits mit der oberen Denkmalschutzbehörde abgestimmte Plan sieht den Bau von Gebäudekörpern als Stadtvillen an den Grundstücksrändern vor. Dieses Konzept ist schlüssig, orientiert sich an der Grundidee und hält zum Denkmalensemble den nötigen Abstand. Die Erschließung der neuen Gebäude erfolgt über Anliegerwege und die Tiefgarage. Die diagonal geführte öffentliche Durchwegung verbindet die Hafenstraße mit der Schulauer Straße. Sie ist ausschließlich als Fuß- und Radwegebeziehung zu gestalten. Entlang der Diagonale entsteht eine öffentliche Grünanlage.

Eine öffentliche Nutzung durch den Diagonalweg mit begleitendem Park macht die topographische Gesamtsituation des Hanges erlebbar. Eine neue und sinnvolle, kurze und direkte Verbindung zwischen Hafenstraße und neuem Stadthafen entsteht. Park und Diagonale könnten ein interessanter Standort für Kunst im öffentlichen Raum sein.

Übergeordnetes Ziel des Rahmenplanes:

Ziel ist die Erhaltung des Denkmalensembles und die Schaffung eines hochwertigen Wohnquartiers mit attraktiver öffentlicher Durchwegung.

Perspektivenansicht „Ladiges Elbpark“

3.2.3 Teilbereich Quartier Strandweg (Treppenviertel)

Grundsatzempfehlung

- Bau der Wohnanlage
- Integrierter Hochwasserschutz
- Tiefgarage

Dieser Bereich ist durch die ehemalige gewerbliche Nutzung geprägt. Die Stadtkante zur Elbe gehört zu Wedels herausragenden stadträumlichen Merkmalen. Die bestehende Architektur wird der städtebaulich hervorragenden Lage dieser Grundstücke in keiner Weise gerecht. Durch eine zum Teil eher geringe Grundstücksausnutzung und einer ungeordneten Gebäudestellung, bleibt ein wirtschaftliches und stadträumliches Potential ungenutzt.
Das ehemalige AEG-Gebäude besteht aus einem großflächigen Hallenkomplex mit östlich und südlich, in L-Form vorgebauten Bürotrakten. Das Gebäude befindet sich optisch in einem unbefriedigenden Zustand. Die 3-4-geschossige Bürofassade ist horizontal gebändert und wirkt in der Hafenstraße dadurch noch länger, als die tatsächlichen 90 Meter. Auf der Rückseite belastet der unansehnliche Hallentrakt die Einfamilienhäuser beidseitig der Elbstraße.
Das Gebäude ist bezogen auf die kleinteilige Bebauungsstruktur der Hafenstraße, als Maßstab sprengend einzustufen. Die Bebauung wird der Lagequalität dieses Grundstücks nicht gerecht. Es handelt sich hier um eine wertvolle Toplage, die mit einer neuen baulichen Raumkante zukünftig die Stadtansicht Schulaus entscheidend prägen wird.

Bei der Verlagerung und Integration der Flutschutzmauern in das Neubaukonzept, verbessern sich die Blickbeziehungen und die Erlebbarkeiten des Hafen- und Elberandes erheblich.
In Höhe des Hafenmeisterhauses verspringt die Flutschutzmauer auf die Westseite der Straße. Hierdurch entsteht zwischen Schulauer Straße und dem Strandweg eine Torsituation (Flutschutztor). Diese Torwirkung ist dort aber städtebaulich unbegründet und nur aufgrund der Höhenlagen durch technische Elemente des Flutschutzes entstanden.

Am Fuße des Geesthanges entsteht eine neue, sich den Hang hoch staffelnde Stadtsilhouette, die die vorhandene Bebauungsstruktur aufnimmt und fortführt.
Die Lage der einzelnen Gebäude bildet, zusammen mit den sich in die Tiefe erstreckenden Grünhöfen, eine typische, lockere Raum - und Stadtkante in Fortsetzung der bestehenden his-

torischen Randbebauung des Geestsaumes.
Eingefasst durch die neue Flutschutzmauer, durchzogen von hangbegleitenden Treppen und quer dazu liegenden erforderlichen (behindertengerechten) Erschließungstrassen, inmitten von Gartenhöfen, ist von allen Gebäuden der Blick auf die Elbe möglich. Die Architektur der mehrgeschossigen Wohnhäuser (4-5 Geschosse plus Staffel) ist kubisch und maritim.
Ein Tiefgaragen - und Kellergeschoss ist unter Ausnutzung des vorhandenen Geländeverlaufs, quasi im Sockelbereich, untergebracht. Die Tiefgarage wird von der Hafenstraße erschlossen. Eine stufenartige Realisierung des Viertels ist möglich, wenn dies bei der Tiefgaragenplanung berücksichtigt wird.

Übergeordnetes Ziel des Rahmenplanes:

Das „Quartier Strandweg / Treppenviertel“ wird als 4-5 geschossige Stadthausbebauung die Lagegunst zur Elbe nutzen und stellt durch die aufgelockerte Bebauungsform den Bezug zu den vorgelagerten Freiräumen und zur wedeltypischen Einzelhausbebauung her. Damit entsteht ein weiteres hochattraktives, elbnahes Wohnquartier.

Einmündungsbereich Hafenstraße/Schulauer Hafen durch Hochwasserschutzmauer vom Hafen abgetrennt

3.2.4 Teilbereiche „Elb- Höfe Ost / West und Strandbad“

Grundsatzempfehlung

- Neubau der Elbhöfe
- Neubau Parkplätze
- Neue Erschließung
- Bau Tiefgarage

Als Grundsatzempfehlung für die Rahmenplanung sollen die Vorteile mehrerer Entwürfe zusammengeführt werden. Die Gebäudetypologie ist in Abhängigkeit zur zukünftigen Nutzung zu entwickeln. Der Entwurf des Ersten Preisträgers bietet zur Umgestaltung des Bereichs Schneider Vorzüge wegen seiner großen Flexibilität.

Die Firma Schneider befindet sich mit ihren großflächigen Logistikgebäuden nördlich des Hafenkopfes und riegelt diesen und das Gelände des Strandbades nach Norden hin ab. Durch den Gebäudekomplex, aber auch durch den nördlich dahinter liegenden Landesschutzdeich, ist eine Verbindung zu den angrenzenden Sport- und Parkflächen nicht vorhanden. Westlich davon befinden sich Erweiterungsflächen im Eigentum der Firma Schneider.

Der Rahmenplan sieht zwischen dem Landesschutzdeich und dem städtischen Deich die Entwicklung von unterschiedlich genutzten hofartigen Bauclustern vor. Für die als „Elbhöfe“ bezeichneten Baufelder mit einer Größe von ca.2.600 m² ist eine hochwertige Mischung aus innovativem High-Tech / Life Science- Gewerbe und hafentypischen Nutzungen in kompakten Baustrukturen vorgesehen. Konkrete Entwürfe liegen noch nicht vor. Die architektonische Gestaltung der angebotenen Baucluster in Höhenentwicklung und Gebäudeausgestaltung sollten jedoch unter Abwägung eines zukunftsweisenden Nutzungskonzeptes entwickelt werden. Im unteren Bereich der „Elbhöfe“ können Bootshallen als Winterlager angeordnet werden. Der Bau eines integrierten Parkdecks hinter der städtischen Deichlinie ist möglich. Der Bereich der „Elbhöfe“ bietet die größten städtebaulichen Entwicklungsreserven im gesamten Rahmenplangebiet.

Für die Umsetzung sind mehrere Entwicklungsphasen angedacht (Siehe Plan Nr. 5 und 6). Die Entwicklung soll im Westen des Rahmenplangebietes auf den unbebauten Erweiterungsflächen der Firma Schneider mit den ersten zwei Höfen beginnen (Teilbereich West). Die Entwicklung ist mit den Bedürfnissen der bestehenden gewerblichen Nutzung abzustimmen.

Zwischen den Bauclustern verbleiben große Freiflächen, sodass ein aufgelockertes Erscheinungsbild entsteht und eine bauliche Riegelwirkung vermieden wird.
Die Erschließung des ersten Bauabschnittes erfolgt durch Verlängerung der bestehenden Erschließung und wird rückseitig vor den Landesschutzdeich geführt. Zu den bestehenden ca. 140 kommen ca. 180 neue Parkplätze. Die bestehenden Parkplätze (ca. 50 Stp) im Deichvorland werden hochwassergeschützt hinter den städtischen Deich verlegt (ca. 95 Stp)

Eine multifunktionale Entwicklungszone zwischen Stadt- und Landesdeich ermöglicht eine maßvolle und durchlässige elbuferbegleitende Bebauung. Eine stufenweise Realisierung von dem vorhandenen Betriebsgelände Schneider heraus nach Osten bis an den Tonnenhafen wird möglich.

Übergeordnetes Ziel des Rahmenplanes:

Die Rahmenplanung ermöglicht die Schaffung eines neuartigen Gewerbestandortes in attraktiver landschaftlicher Lage unter Wahrung der Bedürfnisse der aktuellen Nutzung.

Ansicht Schneidergebäude Richtung Tonnenhafen

Ansicht Schneidergebäude vom Landesschutzdeich

Blick auf das Schneiderverwaltungsgebäude vom Ladiges Elbpark zum Schulauer Hafen/Hafentor

Erweiterung Strandbadbereich

Grundsatzempfehlung

- Umgestaltung Deichbereich zur Wiese
- Neubau Gastronomie als Ersatz für Sailers-Inn

Zwischen dem Schulauer Hafen und dem Tonnenhafen befindet sich Wedels Strandbad, das Anfang des 20. Jahrhunderts hier eingerichtet wurde. Es hatte neben den nötigen Umkleide- und Toilettenräumen auch eine allseits beliebte Strandbadgaststätte. Die größte Attraktion der 30er Jahre, in dem von städtischen Bademeistern überwachten Freibad, war die Wasserrutsche.

Als Spiel- und Freizeitanlage und zunehmend auch wieder als Plansch - und „Badeplatz“ (ohne Genehmigung, wegen der Gefahr durch die Schifffahrt) erfreut sich das Strandbad größter Beliebtheit.
Im vorderen Bereich in Strandnähe befindet sich der Segelverein Wedel-Schulau (SVWS) mit einer Bootslagerhalle, Vereinsräumen und einem Gastronomiebetrieb (Sailors In). Diese Einrichtungen müssen verlagert werden.

Durch die Umgestaltung werden der Hafen und die „Elbhöfe“ geschickt in das intensiv genutzte Strandbadgelände integriert und durch eine südlich vorgelagerte Erschließung in Weiterführung als Fuß- und Radweg durch den „Ladiges-Park“ mit der Hafenstraße in Bezug gebracht. Am Ende dieser diagonalen Achse befindet sich der Standort für einen neuen Gastronomiebetrieb. Der Standort ermöglicht sowohl eine Blickbeziehung zur Elbe, als auch in den Tonnenhafen und zum Ladiges Park. Die konkrete Architektur, Material, Bauhöhe usw. muss mit dem Investor abgestimmt werden. Denkbar ist z.B. auch der Bau eines Wintergartens zur Stärkung des Ganzjahresbetriebes.

Der Verlauf der alten Deichlinie bleibt durch die Auffüllung bis zur „Krone“ erkennbar. Die Idee der gradlinigen Achse kann auch auf der höher liegenden Wiese weitestgehend beibehalten bleiben.
Das Landschaftsbild des bestehenden Freiraumes wird nicht beeinträchtigt, sondern um die höherliegende und damit hochwassergeschützte Wiese ergänzt.
Die Vielschichtigkeit der Blickbeziehungen wird durch die Erweiterung des Standbades wesentlich verbessert, da der heutige Baukörper die Blickbeziehungen einengt. Die vorhandene Nutzungsqualität der beliebten Spiel- und Freizeitanlage hinter dem Strandbereich bleibt komplett erhalten. Die Erweiterung der Fläche um ca. 1,6 Ha ermöglicht zusätzliche Angebote. Eine Nutzung für temporäre Veranstaltungen ist denkbar.

Übergeordnetes Ziel des Rahmenplanes:

Das schöne Strandbad mit dem Beach-Club und der DLRG - Station wird durch die hochwassergeschützte Wiese ergänzt. Die Einbindung in die Stadtstruktur wird erheblich verbessert. Es entsteht eine Verbindung zwischen Hafen, Strandbad und Ostmole des Tonnenhafens. Der Gastronomiestandort ist attraktiv. Die Erschließung für Fußgänger und Radfahrer und die PKW-Zufahrt mit Parkplätzen wird verbessert.

Seilers Inn und Bootslagerhalle vom SVWS vom Strandbad gesehen

Lage der Bootslagerhalle SVWS zum Deich Strandbadbereichs

3.2.5 Teilbereich „Ostmole Tonnenhafen“

Grundsatzempfehlung

- Bauliche Nutzung Molenkopf
- Hochwassersicherer Zugang

1927 begann die Reichswasserstraßenverwaltung in Wedel mit dem Bau eines Tonnenhafens und veränderte dabei auch mit Vorspülungen das Elbufer. Hier werden schwimmende Seezeichen für den Unterelbebereich gewartet, sowie an- und abgebaut.
Die bisher nicht zugängliche Ostmole des Tonnenhafens ist ein besonderer Aussichtspunkt im Elbestrom und ist daher in die Gesamtkonzeption des Rahmenplans einbezogen. Die Belange des Wasser- und Schifffahrtsamtes sind dabei zu berücksichtigen. Eine Öffnung zur Benutzung für die Allgemeinheit ist wegen der exponierten Lage gewünscht.
Hierzu sind die Sicherungseinrichtungen (Zäune) in der Folge umzusetzen. Eine Bebauung ist generell denkbar, befindet sich allerdings im absoluten Hochwassergefahrenbereich und bedarf entsprechender Hochwasserschutzeinrichtungen.

Die mögliche Nutzung und eine architektonische Gestaltung ist noch offen. Eine gestalterische Verbindung ist gewünscht. Die Möglichkeit eines Gastronomiebetriebes ist zu prüfen.

Übergeordnetes Ziel des Rahmenplanes:

Einbeziehen der attraktiven Aussichtszone in die Stadtstruktur durch behutsam eingefügte bauliche Nutzung.

Blick auf die heutige Bebauung der Ostmole Tonnenhafen vom Strandbad aus gesehen

3.2.6 Elbpanoramaweg

Entwurf Panoramaweg und Elbradweg

<u>Grundsatzempfehlung</u>

- Umgestaltung Höhenweg
- Ausbildung Parnass
- Gestaltung Aufgang zum Parnass
- Neubau Fahrradweg

Panoramaweg und Elberadweg sind Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der Aufwertung des Elbufers bereits vor der Realisierung stehen. Sie unterstreichen den hohen Stellenwert der Uferwege an der Elbe für den Regionalpark. Die angeführten Projekte und die Rahmenplanung profilieren die bislang als Einzelräume isoliert betrachteten Bereiche des Elbufers als Teil der umfassenden Neugestaltung des Elbufers.
Das Konzept soll in mehreren Bauabschnitten realisiert werden, um die Baukosten zu verteilen. Das Stadtjubiläum im Jahr 2012 (800 Jahre urkundliche Erwähnung Wedels) und die Internationale Gartenschau (IGS) 2013 in Hamburg sind die wichtigen Zielpunkte der Umsetzung.

Übergeordnetes Ziel des Rahmenplanes:

Der Bereich Parnass gehört zum Rahmenplangebiet und liegt an der Schnittstelle zum Elbewanderweg. Die Gestaltung und die Umsetzung erfolgt im Rahmen der Umsetzung des Regionalparks Wedeler Au mit dem Projekt Panoramaweg.