



STADT GLINDE
KREIS STORMARN

Rahmenplan
„Ortsmitte Glinde“

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Entwurf 01.07.2019
(Bauausschuss)

**ARCHITEKTUR
+ STADTPLANUNG**
entwickeln und gestalten

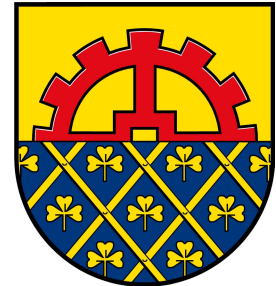
GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

plusfünf

TRAPEZ
ARCHITEKTUR

STADT GLINDE

STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN FÜR DIE ORTSMITTE



Erläuterungsbericht

Entwurf 01.07.2019
(Bauausschuss)

**ARCHITEKTUR
+ STADTPLANUNG**
entwickeln und gestalten

Architektur + Stadtplanung
entwickeln und gestalten
Graumannsweg 69, 22087 Hamburg
hamburg@archi-stadt.de

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Gertz Gutsche Rümenapp
Stadtentwicklung und Mobilität
Ruhrstraße 11, 22761 Hamburg
ruemenapp@ggr-planung.de

plusfünf

Dr. Ing. Volker Zahn
Buchenweg 23, 23568 Lübeck
info@plusfuenf.de

 **TRAPEZ
ARCHITEKTUR**

Trapez Architektur GmbH
Stadtdeich 7, 20097 Hamburg
email@trapez-architektur.de

im Auftrag der
STADT GLINDE

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Anlass und Ziel des Rahmenplanes	3
2 Vorgehensweise und projektbegleitender Beteiligungsprozess	4
2.1 Bearbeitungsphasen	4
2.2 Projektbegleitender Beteiligungsprozess.....	5
3 Grundlagen	7
3.1 Lage der Stadt Glinde	7
3.2 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets.....	7
3.3 Historische Siedlungsentwicklung.....	8
3.4 Bevölkerungsstruktur und -entwicklung.....	10
3.5 Übergeordnete Planungsvorgaben und örtliche Planungen.....	11
4 Bestandsanalyse	14
4.1 Städtebauliche Einbindung der Ortsmitte in die Gesamtstadt	14
4.2 Städtebau	15
4.3 Nutzungen.....	17
4.4 Grün- und Freiraumbeziehungen.....	18
4.5 Verkehr	19
4.6 Zusammenfassung / SWOT-Analyse.....	27
5 Konzeptentwicklung	31
5.1 Szenarien	31
5.2 Verkehrliche Konzeptansätze.....	36
5.3 Städtebauliche Varianten.....	45
6 Rahmenplan Ortsmitte	49
6.1 Leitbild und Ziele	49
6.2 Städtebau und Nutzungen – Lebendige Ortsmitte.....	52
6.3 Grün- und Freiraum – Zentrum im Grünen	58
6.4 Mobilität – Ortsmitte für alle Verkehrsteilnehmer	60
6.5 Städtebauliche Daten	64
7 Handlungsempfehlungen	65
7.1 Maßnahmenübersicht.....	65
7.2 Zusammenfassende Handlungsempfehlungen zur Umsetzung.....	68
8 Resümee	70

Anlagen

Anlage 1: Planband

Plan 1: Analyseplan Ortsmitte Glinde

Plan 2: Leitbild

Plan 3: Rahmenplan Ortsmitte Glinde

Plan 4: Maßnahmenplan

Plan 5: Flächenbilanz

Anlage 2: Dokumentation Beteiligungsverfahren

30.06.2018 Auftaktveranstaltung

01.09.2018 Planungswerkstatt I - Analyse

08.11.2018 Kinder- und Jugendbeteiligung

17.11.2018 Planungswerkstatt II – Szenarien

04.05.2019 Planungswerkstatt III – Rahmenplan

Anlage 3:

„Potenziale neuer Einzelhandelsansiedlungen in der Ortsmitte der Stadt Glinde“,
Oktober 2018, CIMA Beratung + Management GmbH, Lübeck

1 Anlass und Ziel des Rahmenplanes

Über die städtebaulich-funktionale, verkehrliche und gestalterische Entwicklung der Gliner Ortsmitte wird in der Gliner Öffentlichkeit und in den politischen Gremien seit geraumer Zeit diskutiert. Anlass dafür sind im Wesentlichen das Erscheinungsbild der Straßen, Platzräume und Freiflächen und deren, von vielen Bürgerinnen und Bürgern als teilweise mangelhaft empfundene Aufenthaltsqualität.

Hinzu kommt die als verbesserungsbedürftig angesehene Verkehrs- und Parkplatzsituation zwischen Möllner Landstraße und Oher Weg, fehlende Wegevernetzungen zwischen der Dorfstraße und dem Zentrum sowie die Qualität und Attraktivität der rundum den Markt vorhandenen Handels-, Dienstleistungsangebote und Warensortimente.

Für eine zeitgemäße und zukunftsorientierte städtebauliche Entwicklung ist es notwendig, die Ortsmitte von Glinde hinsichtlich ihrer Attraktivität und Ihrer Nutzungen zu analysieren und den neueren Entwicklungen anzupassen. Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Glinde die Erarbeitung eines städtebaulichen Rahmenplans für die Ortsmitte beschlossen.

Der Rahmenplan stellt eine „informelle Planung“ dar, die keine Rechtsnorm für die Eigentümer und Mieter entfaltet. Sie dient aber durch die Beschlüsse der städtischen Gremien mit dem Charakter der Selbstbindung für alle späteren Planungen als Entscheidungsgrundlage.

Ziel des Rahmenplanes ist es, in einem kooperativen Prozess mit den Bürgerinnen und Bürgern zusammen die Leitlinien für die städtebauliche Entwicklung der Ortsmitte im Hinblick auf Städtebau, Verkehr und Freiflächengestaltung zu definieren. Im Vordergrund stehen die Beseitigung städtebaulicher Missstände, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie die Verbesserung der verkehrlichen Abläufe für alle Verkehrsteilnehmer; insbesondere auch zur Attraktivierung des Einzelhandelsstandortes und auch als Wohnort.

Die Rahmenplanung wird unter aktiver und direkter Beteiligung der Gliner Bürgerinnen und Bürger sowie der in der Ortsmitte ansässigen Betriebe (Handel, Dienstleistungen, Gastronomie, Gewerbe etc.) erarbeitet.

Der Rahmenplan kann auch als **Grundlage für die zukünftige städtische Bauleitplanung** dienen und Investitionsanreize für private Grund- und Immobilieneigentümer sowie Einzelhändler (Gewerbevereinigung) bewirken. Durch diese neuen Entwicklungsimpulse kann die Gliner Ortsmitte **zukunftsfähig und nachhaltig** entwickelt und umgestaltet werden.

Projektbeteiligte Planer und Fachbüros

Die Bearbeitung des Rahmenplans sowie der im Rahmen der Aufstellung erstellten Fachgutachten erfolgte durch:

- Ausarbeitung des Rahmenplanes / Koordination: Architektur + Stadtplanung, Hamburg
- Verkehrliche Beratung / Untersuchung: Gertz Gutsche Rümenapp Planung Beratung Forschung GbR, Hamburg/Berlin
- Hochbau und Visualisierung: Trapez Architektur GmbH, Hamburg
- Moderation: plusfünf Stadtentwicklung und Kommunalberatung, Lübeck

2 Vorgehensweise und projektbegleitender Beteiligungsprozess

Der Rahmenplan Ortsmitte Glinde wurde in vier aufeinander aufbauenden Projektphasen bearbeitet, welche in einen kooperativen Erarbeitungsprozess eingebettet waren. Dazu gehörten die kontinuierliche Einbindung der Auftraggeberin Stadt Glinde sowie die Durchführung einer offenen Auftakt- und Abschlussveranstaltung, drei offenen Planungswerkstätten mit den Bürgerinnen und Bürgern, einer Kinder- und Jugendwerkstatt und einer kontinuierlich tagenden Lenkungsgruppe mit Vertretern der Stadt und den beteiligten Architektur- und Planungsbüros.

Die gesamte Bearbeitung sowie der Beteiligungsprozess wurde durch das Büro plusfünf begleitet gestaltet und moderiert.

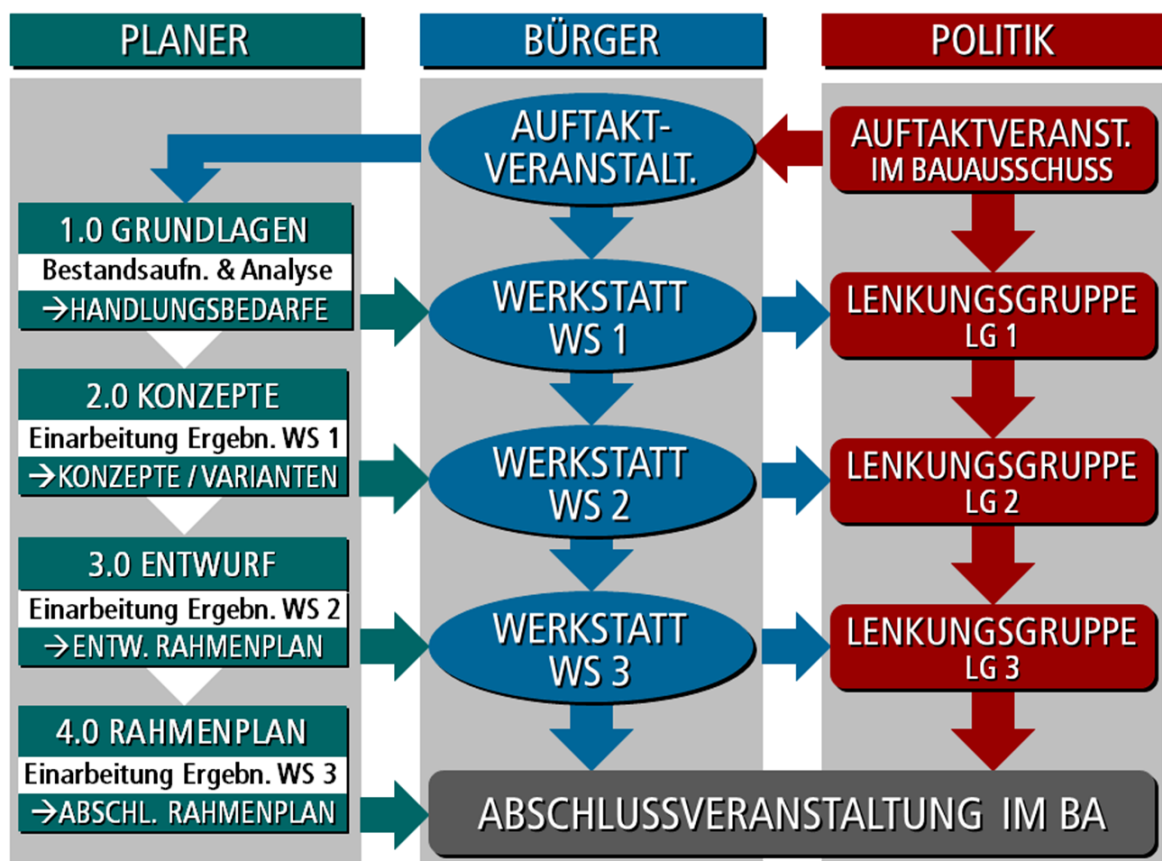


Abbildung 1: Projekttablauf (Büro plusfünf)

2.1 Bearbeitungsphasen

Phase 1: Bestandsaufnahme / Analyse

Integrativer Bestandteil und Voraussetzung für einen umsetzungsorientierten Rahmenplan war die detaillierte Bestandsaufnahme des derzeitigen baulichen, freiraumgestalterischen und verkehrlichen Zustandes der Ortsmitte. Hierbei wurden folgende Einzelthemen zu Städtebau, Verkehr, Nutzung und Freiraum untersucht:

- Sichtung, Auswertung und Zusammenstellung der von der Stadt zur Verfügung gestellten Bestandspläne und sonstigen Konzepte

- Ermittlung / Zusammenstellung von Planungsgrundlagen (Verkehrsmengen, -zusammensetzung, Verkehrsführung und Verkehrsregelungen, bestehende Sicherheits- und Abwicklungsprobleme, Parkplatzkapazitäten und -auslastungen, usw.).
- Erfassung und Darstellung der vorhandenen Nutzungen (Einzelhandel, Wohnen, Dienstleistungen, etc.)
- Ortsbesichtigung im Rahmen der Auftaktwerkstatt und stichprobenhafte Beobachtung der Raumnutzung (Anlieferung, Querungsverhalten, Außengastronomie usw.)
- Erfassung der städtebaulichen Charakteristik und Darstellung der Bereiche mit besonderer freiräumlicher Bedeutung
- Erfassung und Darstellung der Freiraumstrukturen
- Erfassung und Darstellung der Verkehrsbezüge, einschl. ÖPNV, und der Verkehrsflächen, unterschieden nach ihrer Funktion (MIV, Geh- und Radwege, Park- und Stellplätze)
- Übernahme der Ergebnisse in o.g. Bestandsanalyseplan oder Darstellung in einem Bestandsplan im M 1:1.000

Die Ergebnisse wurden mittels einer SWOT-Analyse (Stärken – Schwächen – Chancen – Risiken) zusammenfassend dargestellt. Es wurden Entwicklungspotenziale der Ortsmitte identifiziert und problemorientierte Aussagen zu bestehenden Schwächen oder zukünftigen Risiken getroffen. Dies diente wiederum als Grundlage für die politische, planerische und öffentliche Diskussion in der Lenkungsgruppe sowie der Bestandsanalysewerkstatt. Innerhalb der Beteiligungsformate wurden zusätzliche Ortskenntnisse und Knowhow von den Fachplanern aufgenommen und analysiert.

Phase 2: Konzepte und Varianten

Aus den aus der Analyse gewonnenen Erkenntnissen wurden drei grobe Leitbilder und Szenarien entwickelt, die mögliche Entwicklungen der Ortsmitte darstellen. Diese Szenarien wurden in einer weiteren Planungs- sowie in einer Kinder- und Jugendwerkstatt zur Diskussion mit den unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen gestellt.

Phase 3: Entwurf Rahmenplan Ortsmitte

Die Ergebnisse der Werkstätten und Lenkungsgruppen wurden von den Auftragnehmern sortiert, gewichtet und auf ihre Umsetzungsfähigkeit hin geprüft. Auf dieser Grundlage wurde ein Leitbild mit Entwicklungszielen und darauf aufbauend ein städtebaulich umsetzungsorientierter Masterplan entwickelt.

Phase 4: Erarbeitung Rahmenplan Ortsmitte

Nach erneuter Rückkopplung mit der Verwaltung, Politik und den Bürgern wird ein fertiger Rahmenplan für die Ortsmitte Glinde entwickelt. Dieser beinhaltet neben dem Masterplan auch planungsrechtliche und städtebauliche Handlungsempfehlungen für eine zukunftsfähige und nachhaltige Entwicklung der Ortsmitte der Stadt Glinde.

2.2 Projektbegleitender Beteiligungsprozess

Während der gesamten Projektbearbeitung fand ein intensiver Beteiligungsprozess zwischen den Auftragnehmern, der Politik und Verwaltung sowie den Bürgern statt. So wurden insbesondere in den Planungswerkstätten vergangene Entwicklungen und Besonderheiten erörtert sowie Entwicklungswünsche berücksichtigt und in die Rahmenplanung mit eingearbeitet.

Zeitraum	Beteiligungsform	Ziel
30.06.2018	Auftaktveranstaltung	Vorstellung der Projektinhalte und des Projektablaufes Austausch über die Inhalte des zu erarbeitenden Rahmenplans im Zuge der Ortsbegehung
27.08.2018	1. Lenkungsgruppensitzung	
01.09.2018	Planungswerkstatt 1 (Bestandsaufnahme und Analyse)	Vorstellung und Diskussion wesentlicher Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Analyse
05.11.2018	2. Lenkungsgruppensitzung	
08.11.2018	Kinder- und Jugendbeteiligung	Abfrage der Vorstellungen und Wünsche von Kindern und Jugendlichen und Diskussion der Ergebnisse
17.11.2018	Planungswerkstatt 2 (Szenarien und Bausteine)	Diskussion und Bewertung der auf Basis der Planungswerkstatt 1 entwickelten Szenarien und Thesen. Ermittlung 5 wichtiger Punkte für den Entwurf des Rahmenplanes
03.04.2019	3. Lenkungsgruppensitzung	
04.05.2019	Planungswerkstatt 3 (Rahmenplan)	Vorstellung des Rahmenplanes und Annahme letzter Hinweise und Wünsche.
01.07.2019	Sitzung des Bauausschusses	Vorstellung des Ergebnisses

Lenkungsgruppe

Die Lenkungsgruppe ist eine projektbegleitende und -koordinierende Arbeitsgruppe mit Vertretern aus der Stadtverwaltung, Mitgliedern der einzelnen Fraktionen sowie den beteiligten Fachplanern und Büros. Die Lenkungsgruppe begleitete das gesamte Verfahren.

Planungswerkstätten

Die Planungswerkstätten bildeten einen zentralen Baustein des Beteiligungsprozesses. Die Bürger wurden in allen Bearbeitungsphasen intensiv beteiligt und konnten ihre Wünsche und Anregungen äußern. Neben den Bürgerwerkstätten fand auch eine Kinder- und Jugendbeteiligung statt, in der aus Sicht der jungen Menschen die Vorstellungen und Wünsche für die zukünftige Entwicklung der Stadt erörtert wurden.

Die vielfältigen Hinweise, Wünsche, Anregungen sowie Arbeitsergebnisse aus den Werkstätten sind in die folgenden Analyse- und Rahmenplanergebnissen eingeflossen.

Die Ergebnisse der Werkstätten sind im Anhang 2: „Dokumentationen und Protokolle“ nachzulesen.

3 Grundlagen

3.1 Lage der Stadt Glinde

Die Stadt Glinde liegt etwa sieben Kilometer östlich von der Stadtgrenze bzw. 21 Kilometer vom Stadtzentrum Hamburgs entfernt. Sie befindet sich im Süden des Kreises Stormarn zwischen den Autobahnen A1 (Hamburg-Lübeck) im Nordwesten, A24 (Hamburg-Berlin) im Norden und der A25 (Hamburg-Geesthacht) im Süden. Durch die Stadt verläuft die Landesstraße 94 nach Hamburg sowie die Kreisstraße 80 in Richtung Norden zur Autobahn A24.

Glinde liegt nach der Raumordnung Schleswig-Holsteins als Stadtrandkern II. Ordnung im Verdichtungsraum der Metropolregion Hamburg. Im Zentralörtlichen System Schleswig-Holsteins bildet Glinde mit Reinbek und Wentorf ein gemeinsames Mittelzentrum im Ordnungsraum Hamburg.

3.2 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Das Untersuchungsgebiet leitet sich aus dem Zentralen Versorgungsbereich des Einzelhandelskonzeptes für das gemeinsame Mittelzentrum Reinbek – Glinde – Wentorf 2014 ab. Der Versorgungsbereich umfasst das stark durch Einzelhandel geprägte Gebiet der Ortsmitte in Glinde. Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich um den Marktplatz sowie die Fußgängerzone und die nördlich und westlich an die Möllner Straße angrenzenden Bereiche. Zusätzlich ist auch der östlich gelegene Engelspark Teil des Untersuchungsgebietes.

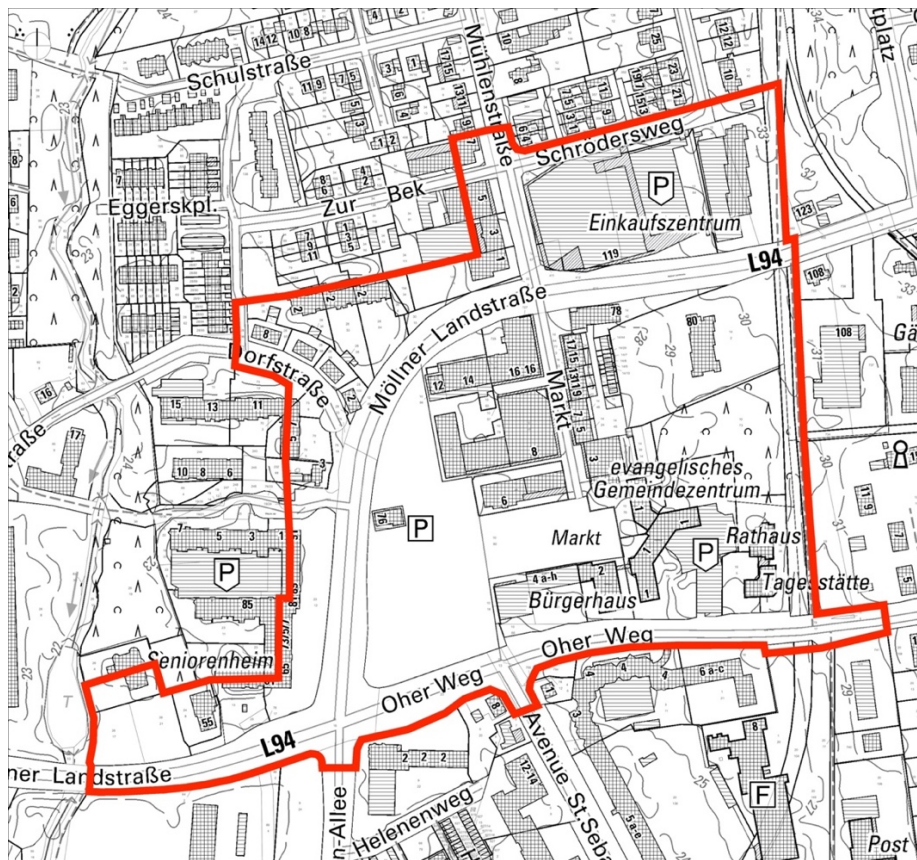


Abbildung 2: Zentraler Versorgungsbereich, gleichzeitig Untersuchungsraum
(Quelle: Einzelhandelsgutachten Cima 2014)

3.3 Historische Siedlungsentwicklung

Glinde sowie die Gliner Mühle wurden erstmals in Urkunden im Jahr 1229 erwähnt.

Nach einer Zerstörung wurde 1648 an der Gliner Au eine Wassermühle erbaut, die zunächst als Walk- und Fellmühle, später als Kupfer- und Farbholzmühle und schließlich bis Mitte des 20. Jahrhunderts als Kornmühle diente. 1879 entstand das Gut Glinde, ein moderner landwirtschaftlicher Großbetrieb für Milchproduktion, welches auch heute noch südöstlich der Gliner Ortsmitte zu finden ist.

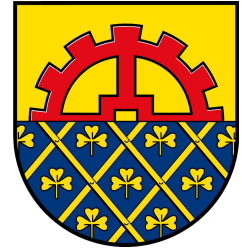


Abbildung 3:
Stadtwappen Glinde

Heute sind die Mühle und der Gutshof Wahrzeichen der Stadt und finden sich im Stadtwappen wieder. Eins der wichtigsten Zeugnisse dieser Zeit ist das „Gutshaus Glinde“. 1880 erbaut, diente es Jahrzehnte als Gutshaus im Betrieb der „Sanitätsmilchwirtschaft“ (später „Gliner Vorzugsmilch“). Bis zur Auslagerung des landwirtschaftlichen Betriebes in die Feldmark im Jahr 1971 stand es inmitten Scheunen, Ställen und Nebengebäuden.

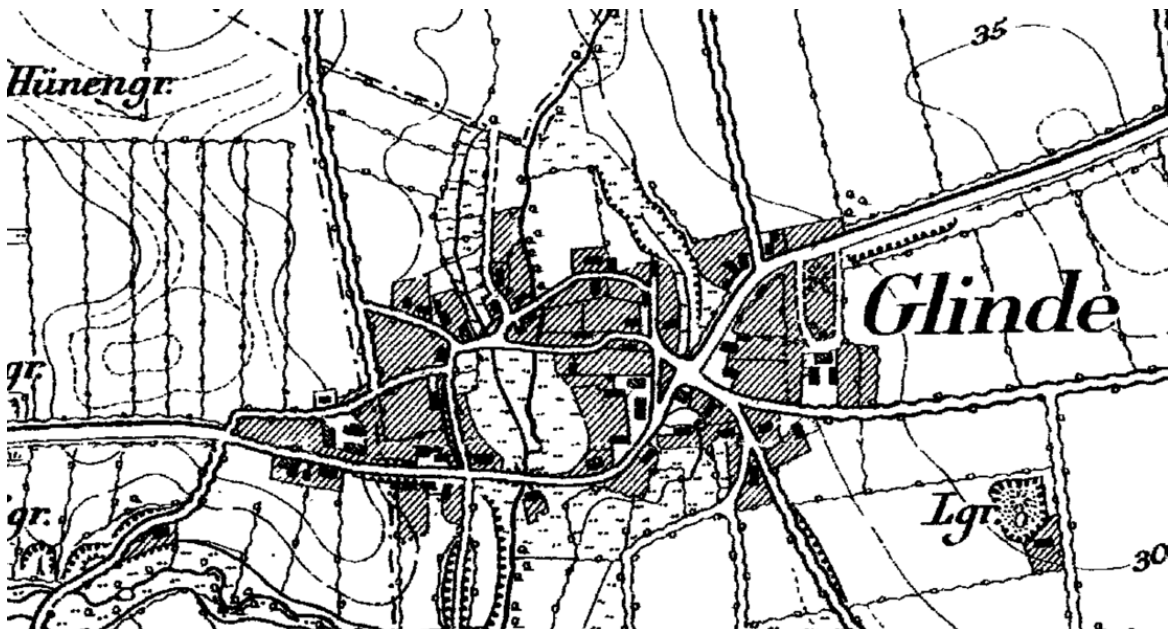


Abbildung 4: Glinde im Jahre 1878, Preußische Landesaufnahme (Quelle: Geoportal Stormarn)

Infolge des Zweiten Weltkriegs ließen sich viele ausgebombte Hamburger und Flüchtlinge aus den deutschen Ostgebieten in Glinde nieder. Ende der 50er Jahre strebte man die Entwicklung von Arbeitsplätzen und Wohnraum in Glinde im gemeinsamen Landesplanungsrat Hamburg/Schleswig-Holstein an; auch, um die vielen Behelfssiedlungen sanieren zu können. Entsprechend dem Zeitgeist der 50er und 60er Jahre entwickelte sich das Leitbild „Junge Stadt mit Zukunft“, innerhalb dessen eine stark verdichtete Bebauung mit zahlreichen Hochhäusern angestrebt wurde. Eine großangelegte Ortsumgestaltung Ende der 60er / Anfang der 70er Jahre war die Folge. Die ersten Wohnhochhäuser entstanden, und die Straßenführung in der Ortsmitte wurde erheblich verändert. 1971 wurde der Gliner Markt auf der Fläche des ehemaligen Dorfteichs angelegt.¹ Auch das Gutshaus Glinde sollte der Umgestaltung weichen, konnte jedoch 1976 durch die Gründung einer Stiftung erhalten werden und wurde zum „Gemeinschaftszentrum Sönke-Nissen-Park Stiftung.“ Am 24. Juni 1979, zur 750-Jahr-Feier des Ortes, erhielt Glinde die Stadtrechte.

¹ Quelle: „Vom Dorf zur Stadt“, Stadt Glinde



Abbildung 5: Ortsmitte Anfang 1960er Jahre (Quelle: Stadtarchiv Glinde, Ausschnitt)
Blick über Gut Glinde aus östlicher Richtung. Links hinten im Bild das Gutshaus, rechts im Bild die Dorfstraße

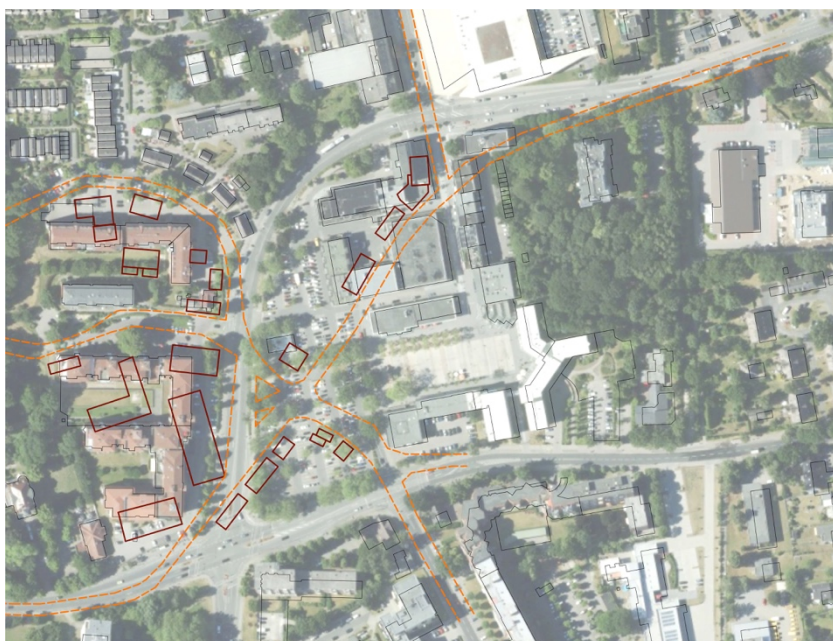
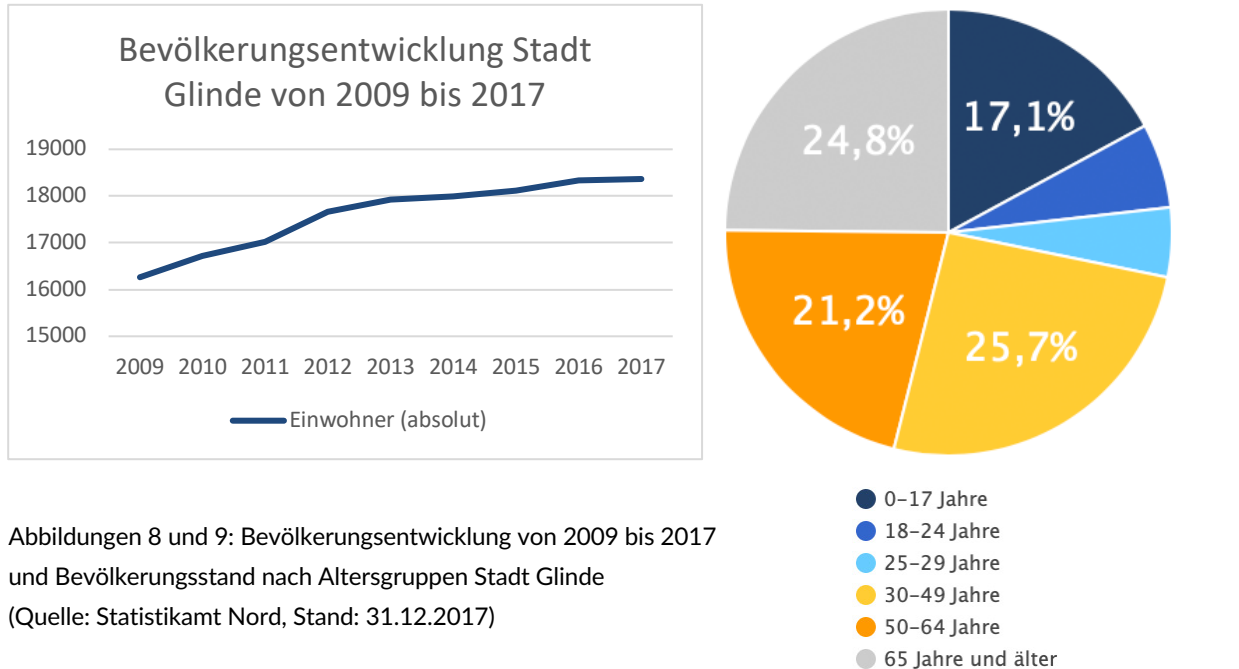


Abbildung 6: Ortsmitte: Historischer Wegeverlauf über Luftbild (Quelle: Geoportal Kreis Stormarn, Stand 2019)



Abbildung 7: Ortsmitte Ende der 70er Jahre (Quelle: Stadtarchiv Glinde)

3.4 Bevölkerungsstruktur und -entwicklung



Abbildungen 8 und 9: Bevölkerungsentwicklung von 2009 bis 2017 und Bevölkerungsstand nach Altersgruppen Stadt Glinde (Quelle: Statistikamt Nord, Stand: 31.12.2017)

Generell haben gesamtstädtische Entwicklungen und Strukturen Auswirkungen auf die Ortsmitte als städtisches Zentrum. Daher werden im Folgenden einige Angaben zu sozioökonomischen Strukturdaten der **Gesamtstadt** gemacht und auf generelle Trends der demographischen Entwicklung hingewiesen.

Die räumliche Nähe, die sehr gute Anbindung an das regionale und überregionale Verkehrsnetz sowie der hohe Wohnungsmarktdruck in der Metropolregion Hamburg haben in den letzten sieben Jahren für ein starkes **Bevölkerungswachstum** in der Stadt Glinde gesorgt. Zwischen den Jahren 2010 und 2017 stieg die Einwohnerzahl um mehr als 2.100 Einwohner (ca. 13%) an.

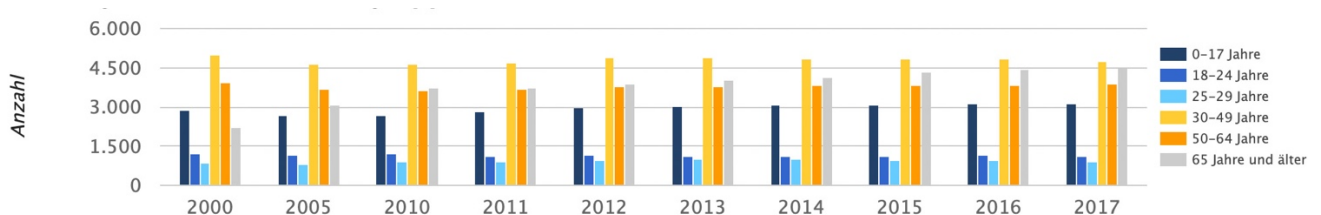


Abbildung 10: Zeitreihe: Bevölkerungsstand nach Altersgruppen in der Stadt Glinde (Quelle: Statistikamt Nord, Stand: 31.12.2017)

Dabei ist eine deutliche **Verschiebung zu Gunsten älterer Altersgruppen** abzulesen. Gleichzeitig ist die am stärksten vertretene Altersgruppe der 30 – 49jährigen nahezu konstant geblieben, was sich durch den kontinuierlichen Zuzug junger Familien nach Glinde erklären lässt. Dies wird auch durch den leichten Anstieg in der Gruppe der unter 18-jährigen belegt. Mit einem Anteil von 17,1 % liegt diese Gruppe leicht über dem Durchschnitt aller Gemeinden in Schleswig-Holstein (16,3%).

Die zu erwartende Bevölkerungsentwicklung unterstreicht die Bedeutung einer Fortentwicklung der Ortsmitte und stellt aufgrund der von ihr ausgehenden Entwicklungsimpulse gleichzeitig ein besonderes Potenzial dar.

3.5 Übergeordnete Planungsvorgaben und örtliche Planungen

3.5.1 Ziele der Raumordnung

Planerische Grundlage für die siedlungsstrukturelle Entwicklung des Ordnungsraumes um Hamburg ist das Achsenkonzept. Hierbei verfolgt die Landesplanung das Ziel, die wirtschaftliche und siedlungsstrukturelle Entwicklung im Wesentlichen in den Siedlungsgebieten auf den Entwicklungsachsen und insbesondere in den Achsenswerpunkten zu vollziehen.

Auf den zentralen Orten einschließlich der Stadtrandkerne liegt dabei das Hauptaugenmerk der Siedlungsentwicklung. Sie sollen dieser Zielsetzung durch eine vorausschauende Bodenvorratspolitik und durch eine der zukünftigen Entwicklung angepasste Ausweisung von Wohnungs-, Gemeinbedarfs- und gewerblichen Bauflächen gerecht werden (Fortschreibung 1998 des Regionalplans für den Planungsraum I sowie Landesentwicklungsplan 2010).

Die Stadt Glinde befindet sich gemäß Landesentwicklungsplan 2010 auf der Entwicklungsachse von Hamburg zum äußeren Achsenswerpunkt Schwarzenbek innerhalb des Verdichtungsraumes um Hamburg. Seit 2009 bilden Reinbek, Wentorf und Glinde ein gemeinsames Mittelzentrum im Verdichtungsraum um Hamburg. Damit besitzt Glinde die Funktion der Versorgung ihres Verflechtungsraumes mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs. Darüber hinaus soll die Stadt als ein regionales Wirtschafts- und Arbeitsmarktzentrum mit einem breit gefächerten Angebot an Arbeits- und Ausbildungsplätzen.

Glinde ist damit in dieser Region ein wichtiger Ort für den Wohnungsbau in verkehrsgünstiger Lage. Es besteht weiterhin eine rege Nachfrage nach Wohnungen und Arbeitsplätzen.

Die Ziele des Rahmenplanes erfüllen entsprechend den Anforderungen der Raumordnung.

3.5.2 Flächennutzungsplan



Abbildung 11: Zusammenschnitt Flächennutzungsplan (Ursprungsplan, 1980), 13. Änderung (1987) und 25. Änderung (2006); ohne Maßstab

Der Zweckbestimmung Verwaltungsgebäude und Bürgerhaus dargestellt. Des Weiteren wird eine öffentliche Parkfläche nördlich der Gemeinbedarfsfläche angrenzend an die alte Bahnstrecke dargestellt.

Der Flächennutzungsplan im Ursprungsplan (1980) für den nördlichen und westlichen Teil der Ortsmitte (östlich und südlich der Möllner Landstraße zwischen Oher Weg und Mühlenstraße) stellt ein Sondergebiet mit der Kennzeichnung Regionales Einkaufszentrum (E.K.Z.) dar. Zudem ist für den Bereich südlich der Möllner Landstraße und westlich der ehemaligen Bahngleise eine Wohnbaufläche dargestellt. Auf dieser Fläche befindet sich ein Archäologisches Kulturdenkmal gemäß § 5 und 6 Nr. 1 und 2 DSchG.

In der 13. Änderung (1987) und Ergänzung des Flächennutzungsplanes ist für die Fläche nördlich des Oher Weges und westlich der ehemaligen Bahnstrecke eine Fläche für den Gemeinbedarf mit

Die 25. Änderung des Flächennutzungsplanes (2006) stellt für den Bereich nördlich des Oher Weges und westlich der ehemaligen Bahnstrecke eine Wohnbaufläche dar, auf der sich heute eine Kita und das St. Johannes Gemeindehaus befindet.

3.5.3 Bebauungspläne



Abbildung 12: Zusammenschritt Bebauungsplan Nr. 1 (1972), 1. Änderung (1974), 3. Änderung (1989) und 6. Änderung (2006); ohne Maßstab

Der Bebauungsplan Nr. 1 „Ortsmitte“ (1972) mit der 1., 3., und 6. Änderung (1974, 1989 und 2006) setzt für den Bereich südlich und östlich der Möllner Landstraße zwischen Oher Weg und Mühlenweg ein Sondergebiet „Ladenzentrum“ fest. Östlich der Möllner Straße werden Parkplätze und die Flächen um und zwischen den Gebäuden als öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Gehweg festgesetzt.

Südlich der Möllner Landstraße ist ein reines Wohngebiet (WR), nördlich des Oher Weges eine Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung für Verwaltungsgebäude und Bürgerhaus und dazwischen eine Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ festgesetzt. Das Hügelgrab im Wohngebiet wurde nachrichtlich übernommen.

Auf der Fläche des nördlichen Gebäudeflügels des heutigen Rathauses ist ein Sondergebiet „Ladenzentrum“ festgesetzt.

Im südöstlichen Bereich der Glinde Ortsmitte ist ein allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt, auf der sich heute eine Kita und das Gemeindehaus der St. Johannes Kirchengemeinde befinden.

3.5.4 Einzelhandelsgutachten 2014

Als Grundlage für die Erarbeitung des Rahmenplans wurde das „Einzelhandelsentwicklungskonzept für das Gemeinsame Mittelzentrum Reinbek/Glinde/Wentorf“² herangezogen. Als Leitlinie wurde dort das Ziel formuliert, „den Einzelhandel zum einem quantitativ – mit einem besonderen Fokus auf die zentrenrelevanten Sortimente – auszubauen, zum anderen die qualitative Funktionsvielfalt und die Aufenthaltsqualität (...) zu steigern.“

Im Rahmen der Untersuchung des Zentralen Versorgungsbereichs Ortsmitte Glinde kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass die kompakte Struktur der Ortsmitte mit einem Gesamtverkaufsflächenanteil von ca. 29,15 Prozent als gut zu bewerten ist, allerdings fällt ein relativ großer Anteil auf den periodischen Bedarf.

Als Standortvorteile werden folgende Aspekte bewertet:

- Der **Marktplatz** und die **Marktpassage**
Glinde verfügt als einzige Kommune über eine Fußgängerzone, die als großes Potenzial für die Entwicklung des zentralen Versorgungsbereichs betrachtet wird.
- Die **große Anzahl zentrumsnaher Parkplätze**
- Der **Wochenmarkt** als Frequenzbringer

Als negativ werden dagegen bewertet:

- **Barrierewirkung der Möllner Landstraße**, was den fußläufigen Austausch zwischen Kernzone und Randzone erschwert
- **Zustand der privaten Immobilien**: vielfach ungepflegte Fassaden und nicht mehr zeitgemäße Ladenfronten
- **Defizite hinsichtlich Möblierung, Oberflächengestaltung und Begrünung** entlang der Möllner Landstraße Straße, Mühlenstraße sowie am Oher Weg
- **Unattraktive Auffahrt auf den zentralen Parkplatz**

Als wichtiges Ziel neben der Aufwertung der öffentlichen Flächen und der privaten Immobilien wird die Erhöhung der zentrenrelevanten Sortimente als Frequenzbringer genannt. Aus diesem Grund wurde im Rahmen der Erarbeitung des Rahmenplans für die Ortsmitte Glinde ein weiteres Gutachten³ erarbeitet, das die Potenziale von neuen Einzelhandelsansiedlungen in der Ortsmitte Glinde untersucht (vgl. Anlage). Die Ergebnisse sind in Kapitel 4.3 Nutzungen - Einzelhandel und Dienstleistung - beschrieben.

² „Einzelhandelsentwicklungskonzept für das Gemeinsame Mittelzentrum Reinbek/Glinde/Wentorf“, CIMA Beratung + Management GmbH, Lübeck, 11. Dezember 2014

³ „Potenziale neuer Einzelhandelsansiedlungen in der Ortsmitte der Stadt Glinde“, CIMA Beratung + Management GmbH, Lübeck, Oktober 2018

4 Bestandsanalyse

4.1 Städtebauliche Einbindung der Ortsmitte in die Gesamtstadt

Die zentrale Ortsmitte mit Marktpassage, Rathaus und Marktplatz ist durch die Hauptverkehrsstraßen Möllner Landstraße / Oher Weg / Avenue St. Sebastien erschlossen. Am Kreuzungspunkt befindet sich der städtebaulich wichtige südwestliche Eingangsbereich in die Ortsmitte. Die Hauptbedeutung dieser Fläche liegt jedoch in der Nutzung als Parkplatz. Somit dient sie vorwiegend als Haupteingangsbereich für Nutzer, die mit dem Pkw kommen.

Ein weiterer städtebaulich wichtiger Eingangsbereich befindet sich im Norden an der Kreuzung Möllner Landstraße / Mühlenstraße. Die Marktpassage bildet die Verlängerung der Mühlenstraße.

Die Ortsmitte ist über diverse Buslinien an den örtlichen und überörtlichen ÖPNV angebunden. Haltestellen befinden sich am nördlichen Eingang (Haltestelle „Mühlenstraße“) und am südwestlichen Eingang (Haltestelle „Markt“). Aufgrund der Streckenführung der verschiedenen Buslinien teilt sich die Haltestelle „Markt“ auf drei Punkte auf, die sich nordwestlich der Kreuzung, am Oher Weg zwischen Sönke-Nissen-Allee und Avenue St. Sebastien und zwischen Möllner Landstraße und Parkplatz befinden.

Der Ortsmittebereich bildet den Versorgungs- und Kommunikationsmittelpunkt von Glinde und beherbergt wesentliche Bereiche des Einzelhandels (innenstadttypischer Einzelhandel und Nahversorgung), Gemeinbedarfseinrichtungen und Dienstleistungen. Weiterer Einzelhandel befindet sich lediglich im Stadtteil Wiesenfeld in einer kleinen Ladenzeile.

Die meisten Unternehmen befinden sich südöstlich im Gewerbegebiet Glinde-Reinbek, durch das die Grenze der beiden Städte verläuft. Mehrere kleine Gewerbegebiete befinden sich im Osten von Glinde.

Die Ortsmitte Glinde befindet sich in der geographischen Mitte innerhalb der Stadtgrenzen, stadtstrukturell liegt sie jedoch am südlichen Rand der im Zusammenhang bebauten Flächen. Südwestlich der Ortsmitte befindet sich das „Golf Gut Glinde“ mit großflächigen Grünanlagen.

Westlich und östlich der Ortsmitte verlaufen zwei übergeordnete Grünzüge in Nord-Süd-Richtung: Der 17 Kilometer lange Zufluss der Bille „Glinger Au“ speist den Glinger Mühlenteich im Naherholungsgebiet Friederici-Park und bildet eine wichtige Landschaftsachse westlich der Ortsmitte. Das Gutshaus Glinde im Westen des Betrachtungsbereichs liegt bereits im Grünraum der Glinger Au. Östlich der Ortsmitte befindet sich der sogenannte „Engelspark“, an dessen östlichem Rand eine übergeordnete Fuß- und Radwegeverbindung in den Glinger Norden führt und die als wichtige Schulwegverbindung zur südöstlich gelegenen Sönke-Nissen-Gemeinschaftsschule dient. Südlich des Engelsparks am Oher Weg befindet sich das Gemeindehaus St. Johannes mit angeschlossener Kita, die im Hinblick auf wohnortnahe Versorgung sinnvoll ist.

Der Bereich um den Marktplatz sowie die Hochhäuser „an der Au“ wurden im Zuge der Ortsumgestaltung Anfang der 1970er Jahre errichtet. Die Gebäudestruktur des Ortsmittebereichs und der im Westen und Süden angrenzenden Wohnhäuser hebt sich daher stark von den homogenen Siedlungsstrukturen aus den 50er-70er Jahren sowie den in den letzten Jahren entstandenen Einfamilienhaussiedlungen ab.

4.2 Städtebau



Abbildung 13: Blick vom Rathaus über den Marktplatz im Januar 2019 (Quelle: eigenes Foto)

Das Kerngebiet im Untersuchungsraum – Marktpassage und Marktplatz – (vgl. Planband, Plan 1 Analyseplan) stammt aus den 1970er Jahren und ist durch eine für die Zeit typische Bebauung geprägt: großformatige, funktionale Baukörper mit Flachdächern bestimmen das Bild. Die Bebauung ist im Wesentlichen ein- bis dreigeschossig. Eine Ausnahme bilden der Eingangsbereich zur Marktpassage im Norden mit zwei fünfgeschossigen Wohngebäuden und das fünfgeschossige Rathausgebäude am Marktplatz, das Anfang der 1990er Jahre errichtet wurde.

Den zentralen Bereich und wichtigen Identifikationspunkt für die Gliner Ortsmitte bildet der **Marktplatz**. Zweimal in der Woche dient die Fläche als Standort für den Wochenmarkt, ansonsten wird der Marktplatz für Veranstaltungen (Märkte, Feste etc.) genutzt.

Außerhalb der Marktzeiten wirkt der Marktplatz überdimensioniert. Die nördlich und südlich angrenzenden zwei- bis dreigeschossigen Baukörper reichen nicht aus, um den Platz städtebaulich zu fassen. Zudem fehlt durch den westlich angrenzenden Parkplatz eine Raumkante, um den Platz zu begrenzen. Die Sitzmöglichkeiten werden gut angenommen, dennoch wirkt der Marktplatz untergenutzt. Wenngleich am Marktplatz auch Gastronomie angesiedelt ist, reichen die Angebote nicht aus, um den Platz zu bespielen.

Nordöstlich des Marktplatzes, am Dreh- und Angelpunkt zwischen Marktplatz und -passage, befindet sich ein eingeschossiges gläsernes Pavillongebäude mit kleineren Gewerbeeinheiten. Der Pavillon ist über gläserne Vordächer mit dem Rathausgebäude verbunden. Die Nutzungen im Pavillon dienen zwar einerseits der Belebung der Marktfläche, das Gebäude verstellt jedoch vollständig den Zugang zum Engelspark.

Der Bereich um den Marktplatz sowie die **Marktpassage** bilden den Haupt-Einzelhandelsbereich. Die Fassaden und Eingänge, die vielfach in die Jahre gekommen sind, orientieren sich zur Passage und zum Markt. Dies führt dazu, dass die Rückseiten der Ortsmittebebauung nach außen zu den HAUPTSCHLIEßUNGSSTRASSEN weisen. Dadurch wird die Ankunft erschwert; der erste Eindruck ist unattraktiv, die Orientierung von der Möllner Landstraße und vom Oher Weg her kommend wird erschwert.

Zwischen den Gebäuden westlich der Marktpassage gibt es kleinere Wegeverbindungen, die dazu führen, dass der Hauptlauf nicht klar erkennbar ist. Auch diese Wegeverbindungen führen eher über Anlieferzonen und Rückseiten und bieten insgesamt ein wenig attraktives Erscheinungsbild.

Zwischen Möllner Landstraße und dem Kernbereich der Ortsmitte befinden sich **großflächig ebenerdige Parkplätze**. Das große, gut einsehbare Parkangebot wird durch den Einzelhandel zwar als Standortvorteil angesehen, gleichzeitig stellen diese Flächen jedoch untergenutztes Potenzial dar. Durch diese unbebauten Areale wirkt die Stadtstruktur unfertig, die Orientierung wird erschwert, und es können keine Bezüge zu den Nutzungen westlich der Möllner Landstraße entstehen.

Nordwestlich des Kerngebiets befindet sich die **Dorfstraße** mit den ehemaligen Deputathäusern des Guts Glinde. Die eingeschossigen traufständigen Häuser mit geneigten Dächern sind in den 1910er Jahren entstanden und beherbergen heute kleinere Gewerbeeinheiten sowie ein Restaurant. Die Dorfstraße hat Potenzial als Flaniermeile mit hoher Aufenthaltsqualität, die Anbindung an die Ortsmitte ist jedoch mangelhaft. Die Möllner Landstraße wirkt durch ihre breite Ausführung und das hohe Verkehrsaufkommen als Barriere. Zudem liegt die Dorfstraße deutlich unter dem Höhenniveau des Gehwegs und kann von der Möllner Landstraße aus nur über Treppen erreicht werden. Die kürzeste Verbindung von der Dorfstraße zur Marktpassage ist unattraktiv: sie führt über den nördlichen Parkplatz über einen Innenhof, der vorwiegend der Anlieferung der dortigen Gewerbeeinheiten dient.

Zwischen Dorfstraße und „Weg an der Gutsmauer“ befinden sich großformatige fünf- bis siebengeschossige Wohnhäuser. Der Blockrand wird derzeit an der südöstlichen Ecke durch den Neubau eines Wohnhauses mit seniorengerechten Wohnungen geschlossen.

Der sechsgeschossige E-förmige Wohnkomplex zwischen „Weg an der Gutsmauer“ und Möllner Landstraße beherbergt auch kleinere Gewerbeeinheiten in der Erdgeschosszone. Zwischen den Eingängen und der Möllner Landstraße sind Parkplätze angeordnet, die an der östlichen Seite durch Bäume, die in Betonkübeln gepflanzt sind, vom öffentlichen Straßenraum abgegrenzt sind. Die Barrierewirkung der Möllner Landstraße wird dadurch noch verstärkt, eine räumliche Beziehung zwischen den Gewerbeeinheiten hier und der nahegelegenen Ortsmitte kann nicht entstehen.

Südlich des Oher Wegs, zwischen Sönke-Nissen-Allee und Avenue St. Sebastien befindet sich ein vier- bis sechsgeschossiger Wohnriegel mit einem Fahrradladen im Erdgeschoss, der zur Kreuzung hin orientiert ist. Das moderne sechsgeschossige Gebäude an der Kreuzung Oher Weg / Avenue St. Sebastien ist in den letzten Jahren entstanden und beherbergt neben Wohngeschossen ein Kiosk und ein Bekleidungsgeschäft im Erdgeschoss. Dieses Gebäude sticht sowohl baulich als auch mit seiner Nutzung heraus: östlich schließt sich ein Wohnkomplex an, der im Vergleich zur sieben- bis neugeschossigen Bebauung an der Ecke auf drei- bis fünf Geschosse abgesenkt wurde. Um den Parkplatz an der gegenüberliegenden Seite gruppieren sich zwei- bis dreigeschossige Gebäude, die auf dieser Seite ihre Rückseite haben und an dieser Schnittstelle zu Marktplatz wenig einladend wirken.

Am nördlichen Eingangsbereich zur Ortsmitte, östlich der Mühlenstraße und nördlich der Möllner Landstraße, befindet sich das **Mühlencenter**, das 2010 eröffnet wurde. Es beherbergt einen Verbrauchermarkt und einen Lebensmitteldiscounter. Das futuristisch anmutende zweigeschossige Gebäude dominiert diesen Bereich: das erste Obergeschoss ist mit einer kräftig orangefarbenen Fassade gestaltet, die leicht gezackt das Bauwerk und auch die Parkplatzflächen im rückwärtigen Bereich umschließt. Die verglaste Sockelzone öffnet sich

zur Kreuzung und beherbergt kleinere Ladeneinheiten wie Apotheke, Drogeriemarkt, Bäcker sowie ein Sanitätshaus und einen Optiker und Hörgeräteakustiker in Kombination.

Auf der gegenüberliegenden Seite, westlich der Mühlenstraße, befinden sich dreigeschossige Gebäude mit traufständigen Satteldächern. In der Erdgeschosszone befinden sich kleinere Einzelhandelsbetriebe sowie eine Filiale der Haspa an der Ecke zur Möllner Landstraße, für die zukünftig ein Um- bzw. Anbau geplant ist, der sich auch in westliche Richtung parallel zur Möllner Landstraße erstrecken wird.

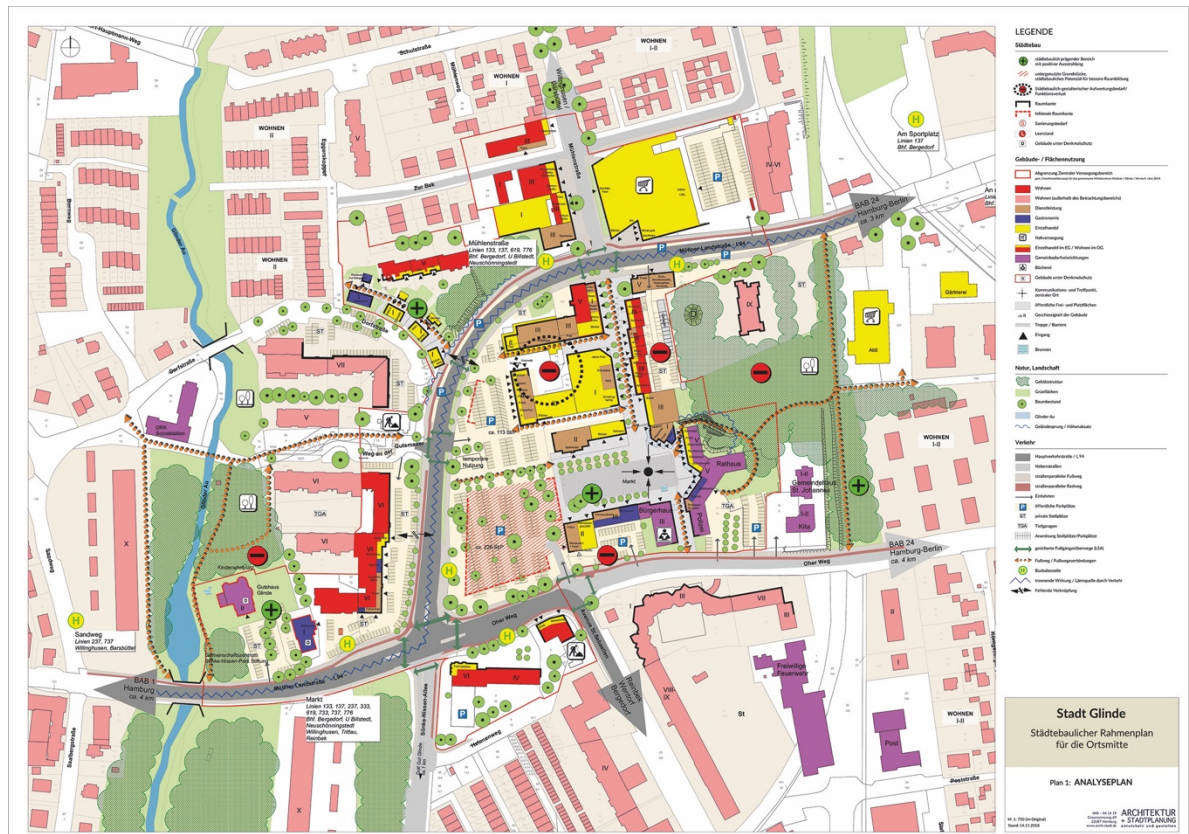


Abbildung 14: Analyseplan, vgl. Planband, Anlage 1

4.3 Nutzungen

Einzelhandel und Dienstleistung

Aufbauend auf die Ergebnisse des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes von 2014 (vgl. Kapitel 3.5.4) wurden in einer Potenzialanalyse 2018⁴ die Kennzahlen von Angebot und Nachfrage aktualisiert und daraus zukünftig verträgliche Einzelhandelsflächenpotenziale ermittelt.

Derzeit hat die Glinde Ortsmitte (Zentraler Versorgungsbereich) eine Einzelhandelsverkaufsfläche von circa 8.100 m², dies entspricht rund 26% Verkaufsflächenanteil der Ortsmitte an der Gesamtstadt. Leistungsfähige und zugkräftige Innenstädte weisen einen Verkaufsflächenanteil von mindestens 30% auf.

Gemäß den Ergebnissen der Nutzungskartierung (vgl. Analyseplan) und des Einzelhandelsgutachtens befindet sich der zentrale **Einzelhandelsschwerpunkt** derzeit in den Bereichen

⁴ „Potenziale neuer Einzelhandelsansiedlungen in der Ortsmitte der Stadt Glinde“, Oktober 2018. CIMA Beratung + Management GmbH, Lübeck

um die Marktpassage und den Marktplatz. Hier sind auch mehrere **gastronomische** Angebote vorhanden. Darüber hinaus gibt es weitere Einzelhandelsgeschäfte südlich des Oher Weges, westlich der Möllner Landstraße, in der Dorfstraße und am südlichen Ende der Mühlenstraße. Mit Ausnahme des Mühlencenters mit großflächigem Lebensmittelmarkt und -disco- unter handelt es sich hierbei um kleinteiligen Einzelhandel und Dienstleistungen.

Neben dem Einzelhandel befinden sich im Untersuchungsgebiet zahlreiche Nutzungen aus dem Bereich **Dienstleistung / Büros / Praxen**. Häufungen sind im nördlichen Eingangsbereich zur Ortsmitte (Ärztehaus) erkennbar. Als weiterer Frequenzbringer sind die **öffentlichen Einrichtungen** mit Rathaus und Bürgerhaus zu sehen.

Die kompakte Struktur der Ortsmitte mit kurzen Wegen für Kunden und Besucher ist als positiv zu bewerten. Darüber hinaus verfügt Glinde als einzige Stadt im Mittelzentrum über eine Fußgängerzone.

In der Potenzialanalyse wird nachgewiesen, dass Glinde einen vergleichsweise hohen Anteil im periodischen Bedarf (insbesondere Lebensmittel und Reformwaren) abdeckt, der Anteil der zentrenrelevanten Leitsortimente (Bekleidung, Sportartikel, Spielwaren etc.) ist jedoch gering. In diesen Warengruppen fließt ein erheblicher Teil der vorhandenen Kaufkraft ab.

Wohnen und Gemeinbedarf

Im Untersuchungsbereich sind **Wohnnutzungen** hauptsächlich westlich und nördlich der Möllner Landstraße und südlich des Oher Wegs vorhanden. Einen Schwerpunkt entlang Haupteinkaufsbereichs bilden die Wohnungen in den Obergeschossen der Bebauung östlich der Marktpassage und in den fünfgeschossigen Gebäuden am nördlichen Eingangsbereich zur Marktpassage.

Insgesamt sollte das Wohnangebot in der Ortsmitte erhöht werden. Gewünscht ist ein Mix der Angebote für alle Generationen und Wohnformen, um einerseits das (bezahlbare) Wohnangebot zu erhöhen und andererseits die Ortsmitte zu beleben.

Ein Schwerpunkt von **Gemeinbedarfseinrichtungen** befindet sich östlich und südlich des Marktplatzes. Hier befinden sich das Rathaus und das Bürgerhaus, das mit Angeboten wie Bücherei und Veranstaltungssaal zur Belebung des Marktplatzes beiträgt. Östlich des Rathauses, am Engelspark, befindet sich das Gemeindehaus St. Johannes mit Kita. Ein weiterer Schwerpunkt stellt das **Gutshaus Glinde** von 1880 in einer teilweise noch erhaltenen Parkanlage mit Gutsteich im Westen des Betrachtungsbereiches dar, das sozialen und Gemeinbedarfszwecken dient. Hier findet man Angebote in der Senioren- und Jugendarbeit sowie kulturelle Veranstaltungen wie Konzerte und Kunstausstellungen. Die vielfältigen Angebote des Gutshauses werden sehr geschätzt, durch die in den 80er Jahren entstandene sechsgeschossige Bebauung westlich der Möllner Landstraße ist das Gutshaus jedoch räumlich von der Ortsmitte abgetrennt.

Darüber hinaus gibt es temporäre Angebote für den Gemeinbedarf, die für die Belebung sorgen; z.B. werden die Angebote des Spielmobils (alle zwei Wochen auf dem Marktplatz) sehr gut angenommen.

4.4 Grün- und Freiraumbeziehungen

Der Engelspark ist stark pflege- und aufwertungsbedürftig. Er wirkt wie ein Wald, schattig und dunkel. Im Norden des Engelsparks, zwischen den Häusern Möllner Landstraße 78 und 80, befindet sich mit einem Hügelgrab aus der Bronzezeit ein bedeutendes Kulturdenkmal.

Dies ist jedoch nicht frei zugänglich und kaum einsehbar. Die Wegebeziehungen zu und zwischen den Grünzügen **entlang der Glinder Au** und der **Engelspark** sind für den ortsunkundigen Besucher Glindes nicht zu erkennen.

Der „Weg an der Gutsmauer“ führt von der Möllner Landstraße nach Westen. Dieser Weg ist geschwungen und durch einige großkronige Bäume landschaftlich gestaltet.

Am nördlichen Rand des Marktplatzes ist im Rahmen der Umgestaltung 2008 – 2010 eine Platanenallee gesetzt worden. In ihrer westlichen Verlängerung führt eine baumbestandene Wegeverbindung zwischen den Parkplatzflächen zur Möllner Landstraße. Ihr Endpunkt mündet jedoch ca. 20 m südlich der Fußgängerampel zum „Weg an der Gutsmauer“. Die Wegeverbindung nach Westen zur Glinder Au verspringt somit, der Blick des Fußgängers vom Marktplatz wird nicht auf den Weg, sondern auf die Fassade des Gebäudes Möllner Landstraße 89 gelenkt.

Der Grünzug an der Glinder Au könnte als eine alternative Wegeverbindung zum Gutshaus dienen. Die Grünanlage ist jedoch in die Jahre gekommen und wirkt zum Teil ungepflegt.

4.5 Verkehr

Insgesamt ist das Flächenangebot für den motorisierten Individualverkehr sehr hoch. Der Querschnitt der Möllner Landstraße ist überdimensioniert und dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen nicht angemessen. Dies gilt ebenfalls für die Kreuzung Möllner Landstraße / Oher Weg. Die großen ebenerdigen Parkplatzflächen sind nicht mehr zeitgemäß und stellen ungenutztes Potenzial dar.

4.5.1 Fußverkehr

Die Glinder Ortsmitte weist grundsätzlich gute Ausgangsbedingungen für den Fußverkehr auf. Die kompakte Einzelhandels- und Versorgungsstruktur erfordert nur kurze Wege mit fußläufiger Distanz. Darüber hinaus sind an allen Straßen beidseitig Gehwege mit ausreichenden, oftmals sogar großzügigen Gehwegbreiten von bis zu 4,0 m vorhanden. Die straßenunabhängigen Fußgängerbereiche im Bereich des Markts und der Marktpassage erlauben darüber hinaus ein ungestörtes Flanieren.

Dem gegenüber stehen jedoch eine Reihe von funktionalen und baulichen Mängeln, die insbesondere unter Sicherheitsaspekten problematisch für den Fußverkehr sind. Im Einzelnen sind dies:

- Konflikte mit dem Radverkehr aufgrund unzureichender Trennung von Geh- und Radwegen, Engstellen, unklar geregelter Konfliktpunkte sowie eine häufig zu beobachtende Nutzung der Gehwege durch Radfahrende (s. Foto unten sowie fehlende Trennung zwischen Geh- und Radweg und Einengung des Gehwegs in Abbildung 15)
- Ungünstige bzw. problematische Führung des Fußverkehrs an Kreuzungen und Einmündungen über weit abgerückte Furten und großen Abbiegeradien für den Kfz-Verkehr
- die nicht erkennbare bzw. unzureichende Führung des Fußverkehrs über den Parkplatz „Markt“ (insb. in / aus Richtung Dorfstraße)
- nur punktuell vorhandenen barrierefreie Anlagen, d.h. das weitgehende Fehlen von taktilen Elementen, ausreichenden Kontrasten etc.
- der z.T. schlechte Oberflächenzustand



Querung Dorfstraße über die Möllner Landstraße



weit abgerückte Furt, große Abbiegeradien und Konfliktpunkt mit dem Radverkehr an der Einmündung Mühlenstraße /Möllner Landstraße

Abbildung 15: Fußverkehrsanlagen (Quelle: eigene Fotos)

4.5.2 Radverkehr

Auch für den Radverkehr von, zur und durch die Glinde Ortsmitte sind die Ausgangsbedingungen grundsätzlich gut. Die kompakte Siedlungsstruktur ermöglicht in Verbindung mit der relativ flachen Topographie gute Erreichbarkeiten von allen Teilen des Stadtgebiets. Zudem sind im Bereich der Ortsmitte an allen Hauptverkehrsstraßen eigenständige Radverkehrsanlagen vorhanden.

Dem gegenüber stehen jedoch auch beim Radverkehr eine Reihe von funktionalen und baulichen Mängeln, die insbesondere unter Sicherheitsaspekten problematisch sind. Im Einzelnen sind dies:

- Bei den Radverkehrsanlagen handelt es sich ausschließlich um Zweirichtungsradwege, die grundsätzlich ein deutlich erhöhtes Unfallrisiko aufweisen und deren Führung an Knotenpunkte meist mit schlecht erkennbar und mit erheblichen Problemen verbunden ist.
- die z.T. unzureichende Breite der Zweirichtungsradwege (Mindestmaß nach den aktuellen technischen Regelwerken 2,5 m)
- punktuell vorhandene Einbauten in den Radweg
- z.T. fehlende Sicherheitstrennstreifen zur Kfz-Fahrbahn und zu Parkplätzen
- fehlende Sicherungen an Einmündungen und Ein-/Ausfahrten von Grundstücken (Mühlenstraße, Mühlencenter)
- Weit abgesetzte Furt mit großen Abbiegeradien an den meisten Kreuzungen
- z.T. schlechte Oberflächenbeschaffenheiten

Weiterhin wurde im Rahmen der Workshops das Fehlen von ausreichend dezentralen Fahrradparkplätzen bemängelt. Gerade vor Geschäften sind darüber hinaus auch noch verbreitet qualitativ unzureichende Abstellrichtungen in Form von Vorderradhaltern anzufinden.



Unzureichende Breite, gleichzeitig Engstelle im Gehweg, fehlender Sicherheitstrennstreifen zur Parkplätzen, unregelmäßiger Konfliktpunkt mit querenden zu Fuß Gehenden im Bereich der Querung von der Ortsmitte zur Dorfstraße über die Möllner Landstraße

Schlechter Oberflächenzustand sowie nicht erkennbare und unkomfortabel befahrbare Führung an Grundstückszufahrten im Oher Weg

Abbildung 16: Radverkehrsanlagen (Quelle: eigene Fotos)

4.5.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Ortsmitte von Glinde ist über die beiden Bushaltestellen „Glinde, Markt“ und „Glinde, Mühlenstraße“ an das Busverkehrsnetz des HVV angebunden. Während die Haltestelle „Mühlenstraße“ sich praktisch unmittelbar am nördlichen Ende der Marktpassage und dem Übergang zum Mühlencenter befindet, liegt die verkehrlich bedeutendere Haltestelle „Markt“ doch ca. 200 m Fußweg abseits und zudem durch den Parkplatz „Markt“ deutlich räumlich getrennt vom Marktplatz und den Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen der Ortsmitte. Die räumliche Erschließung der Ortsmitte durch den öffentlichen Personennahverkehr ist dennoch grundsätzlich als gut zu bewerten.

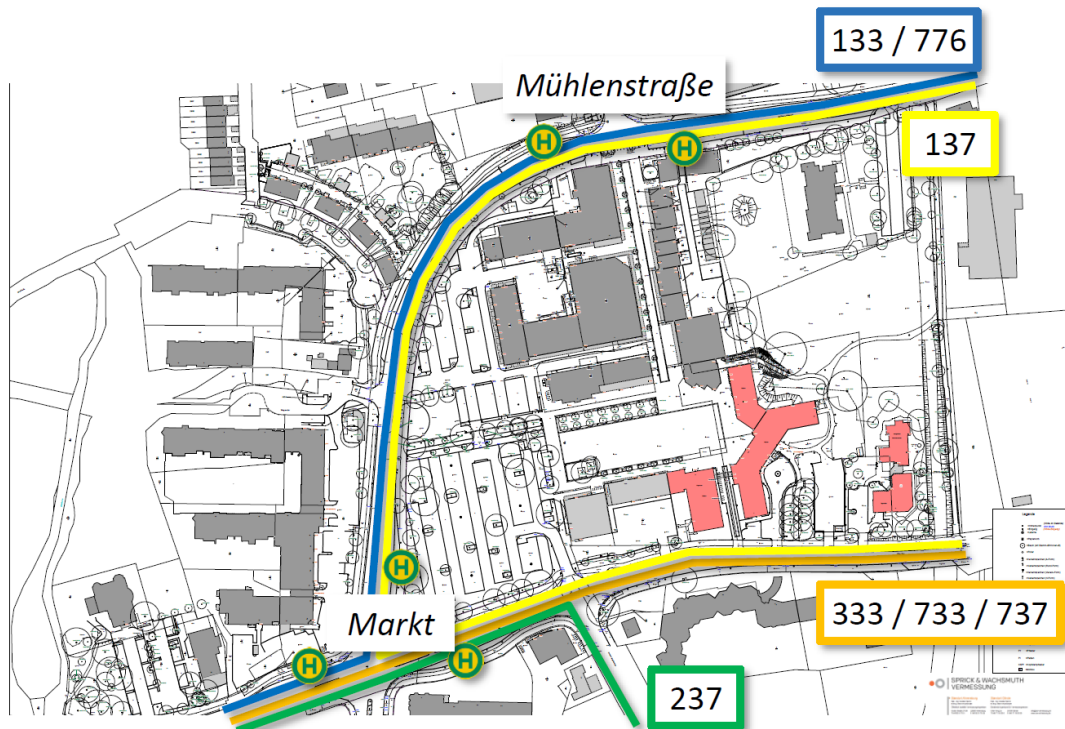


Abbildung 17: ÖPNV-Erschließung Ortsmitte Glinde

Die Haltestelle „Glinde, Markt“ wird dabei nach dem aktuellen HVV-Fahrplan 2018/2019 von den in der folgenden Tabelle aufgeführten acht Buslinien bedient. Die Haltestelle „Glinde, Mühlenstraße“ wird nur durch die Linien 133, 137, 619 und 776 angefahren. Eine hohe Verkehrsbedeutung haben vor allem die Linien 133, 137 und 333, die Glinde mit dem Hamburger Stadtgebiet verbinden. Insbesondere das Fahrplanangebot in / aus Richtung U Steinfurther Allee und damit die Anbindung an das Hamburger Schnellbahnnetz ist als sehr gut zu bewerten.

Aufgrund der räumlich auseinander liegenden Haltepositionen bestehen an der Haltestelle „Markt“ keine direkten Umsteigemöglichkeiten zwischen den Linien.

Linie		Takt (HVZ/NVZ)	Verkehrstage
133	U Billstedt / U Steinfurther Allee – Neuschönningstedt, Haidkrug	10 Min. / 20-30 Min.	Mo-So
137	Bf. Bergedorf – Glinde Markt	20 Min / 60 Min.	Mo-So
237	S Reinbek, Wentorf, An der Lohe – Willinghusen (Kehre)	60 Min	Mo-So
333	U Steinfurther Allee – Neuschönningstedt, Haidkrug, Sachsenwaldau, Trittau, Alter Bahnhof, Trittau, Famila	20 Min / 60 Min.	Mo-So
619	U Steinfurther Allee, U Billstedt – Glinde, Am Sportplatz, Glinde, Olande, Glinde, Markt	60 Min.	Mo-So (Nachtlinie)
733	Havighorst, Boberger Straße – Glinde, Rotdornweg	Einzelfahrten	nur an Schultagen
737	Glinde, Rotdornweg, Reinbek, Schulstraße – Willinghusen (Kehre), Barsbüttel, Gemeinschaftsschule, Barsbüttel, Zum Dicken Busch	Einzelfahrten	nur an Schultagen
776	Glinde, Markt – Ahrensburg, Berufsschule	Einzelfahrten	nur an Schultagen

Abbildung 18: Bus-Fahrplanangebot "Glinde Markt" Fahrplan 2018/2019

Die Bushaltestellen sind mit Witterungsschutz, Fahrplanaushang und dynamischer Fahrplananzeige nach dem HVV-Standard ausgerüstet. Sie sind allerdings noch nicht barrierefrei ausgebaut. Die Haltestelle „Markt“ in Richtung Hamburg ist darüber hinaus mit einer Reihe von Fahrradbügeln ausgestattet und dient damit als (einfach gestalteter) Bike&Ride-Verknüpfungspunkt. Die Fahrradbügel schränken jedoch den durchgehenden Gehwegbereich auf weniger als 1,0 m Breite ein (s. Abbildung 19).



Abbildung 19: Bushaltestelle "Glinde Markt" Richtung Hamburg (Quelle: eigene Fotos)

4.5.4 Fließender Kfz-Verkehr

Die Ortsmitte von Glinde ist durch ihre Lage an den Kreuzungspunkten von Möllner Landstraße (Landesstraße L 94), Avenue St. Sebastian (Kreisstraße K 26) und Oher Weg (Gemeindestraße) unmittelbar an das Hauptstraßennetz für den Kfz-Verkehr angebunden. Hierdurch ist eine gute Kfz-Erreichbarkeit der Ortsmitte aus dem gesamten Stadtgebiet von Glinde, den umliegenden Kommunen sowie dem regionalen und überregionalen Straßennetz (über die L 94 und die K 80) gegeben.

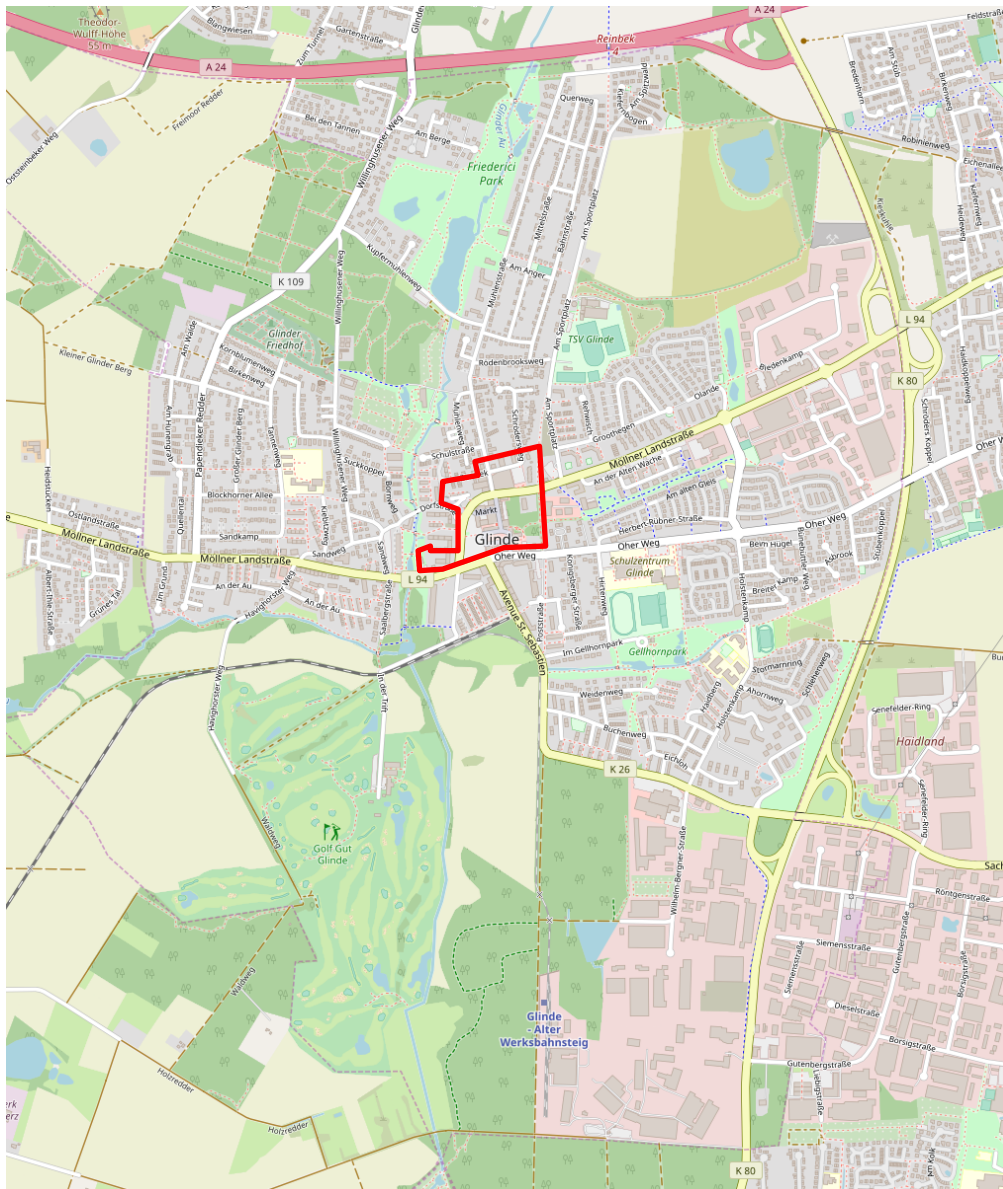


Abbildung 20: Lage des Untersuchungsgebiets im Hauptstraßennetz

(Kartengrundlage: © OpenStreetMap, CC BY-SA)

Aus dieser direkten Anbindung an das Hauptstraßennetz resultiert jedoch auch gleichzeitig der Nachteil, dass die Ortsmitte durch relativ hohe Kfz-Verkehrsmengen, die zu einem erheblichen Teil die Ortsmitte lediglich durchfahren, belastet wird. Dies gilt insbesondere für die Möllner Landstraße und den Oher Weg, die im Bereich der Ortsmitte durchschnittliche

tägliche Verkehrsstärken von geschätzt 10.000 bis 15.000 Kfz/24h und Schwerverkehrsanteile von ca. 4 -5 % aufweisen.⁵

Neben den hohen Verkehrsbelastungen weisen Hauptverkehrsstraßen aufgrund ihres Alters und den definierten Straßenkategorien auch eine sehr stark am Kfz-Verkehr orientierte Straßenraumgestaltung auf. Dies umfasst z.T. auch erhebliche, funktional nicht erforderliche Überdimensionierungen insbesondere im Hinblick auf Fahrstreifenbreiten, die Länge von Abbiegespuren sowie Kurvenradien und Knotengeometrien (s. Kreuzung Möllner Landstraße / Oher Weg auf dem Foto unten). Hieraus resultieren sowohl ein z.T. deutlich überhöhtes Geschwindigkeitsniveau als auch vor allem erhebliche Trennwirkungen. Besonders stark wirkt dabei die Möllner Landstraße als Barriere zwischen Dorfstraße und Ortsmitte.



Kreuzung Möllner Landstraße / Oher Weg



Möllner Landstraße

Abbildung 21: Möllner Landstraße (Quelle: eigenes Foto)

Der Fahrbahnzustand der Hauptverkehrsstraßen ist zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme überwiegend als schlecht zu bewerten (Spurrillen, Risse, Aufbrüche, kaum/nicht mehr erkennbare Markierungen). Dies gilt neben der Möllner Landstraße insbesondere auch für den Oher Weg. Mit der Grundinstandsetzung der Möllner Landstraße ist inzwischen begonnen worden.

Einen funktionalen Problempunkt stellt nach den durchgeführten Verkehrsbeobachtungen vor allem der Ein- und Ausfahrt des Mühlencenter zur Möllner Landstraße dar. Bei hohem Verkehrsaufkommen konnten hier kritische Situationen beobachtet werden, die aus einer Überlagerung der verschiedenen Abbiegeströme bei gleichzeitig z.T. eingeschränkten Sichtbeziehungen und zusätzlichen Konfliktpunkten mit dem (bevorrechtigten) Fuß- und Radverkehr im Verlauf der Möllner Landstraße beobachtet werden (s.).

⁵ Zählraten liegen für die Möllner Landstraße nur für den Abschnitt zwischen Kreuzung mit dem Oher Weg und der Kreuzung mit dem Papendieker Redder aus dem Jahr 2015 vor. Hier lag die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke bei 15.180 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von 4,0 % (Quelle: LBV.SH: Verkehrsmengenkarte Schleswig-Holstein 2015). Weitere Zählraten liegen nur für die Avenue St. Sebastian aus dem Jahr 2017 vor. Hier lag die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke bei 8.510 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von 3,6 % (Quelle: Stadt Glinde).



Abbildung 22: Ein- / Ausfahrt Mühlencenter (Quelle: eigene Fotos)

4.5.5 Ruhender Kfz-Verkehr

Das **öffentliche Stellplatzangebot** konzentriert sich in der Ortsmitte von Glinde in erster Linie auf den Parkplatz Markt. Hier finden sich **287 Stellplätze für Pkw**, von den 7 als Behindertenstellplätze und 2 als E-Ladeplätze ausgewiesen sind. Der Parkplatz ist als Parkraumbewirtschaftungszone mit einer maximalen Parkdauer von 2 Stunden beschildert.

Im nördlichen Teil der Ortsmitte befinden sich weitere Pkw-Stellplätze am Straßenrand der Möllner Landstraße sowie der Mühlenstraße. Diese sind per Parkscheibenregelung werktags zwischen 7 und 18 Uhr auf eine maximale Parkdauer von 2 Stunden zeitlich beschränkt. Weitere kleinere Stellplatzanlagen sind darüber hinaus im südlichen Bereich der Ortsmitte am Oher Weg vorhanden.

Neben den genannten öffentlichen Parkplätzen befinden sich im Untersuchungsgebiet noch eine Vielzahl an z.T. auch größeren privaten Stellplatzanlagen (s. nachfolgende Abbildung). Dabei wird deutlich, dass ein erheblicher Anteil der Fläche der Ortsmitte für Glinde ausschließlich für den ruhenden Kfz-Verkehr genutzt wird.

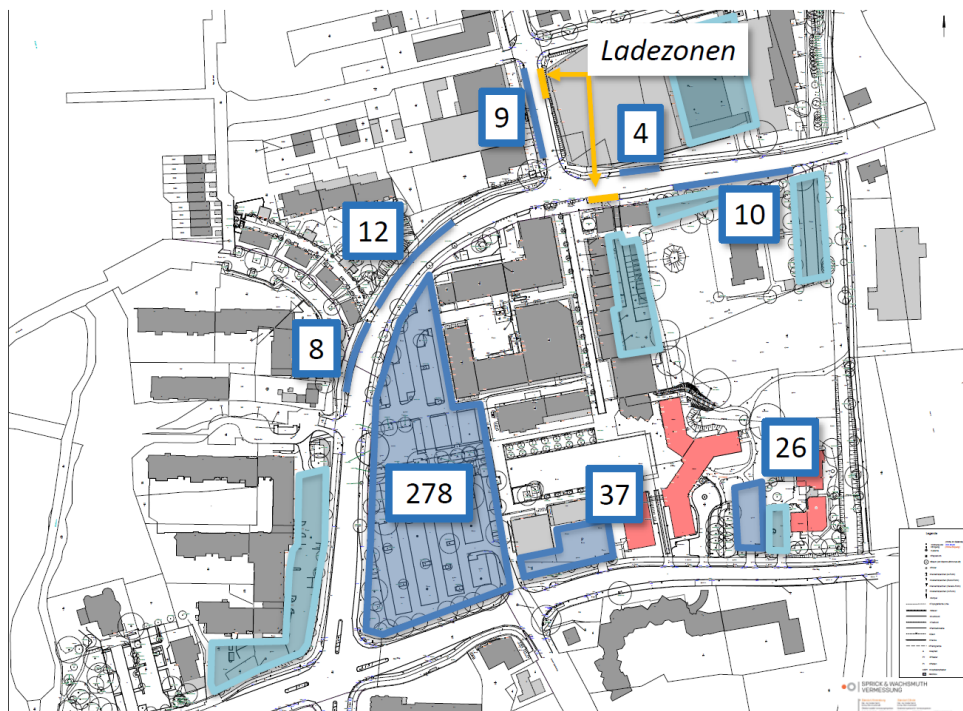


Abbildung 23: Öffentliche (dunkelblau) und private (hellblau) Kfz-Stellplätze

Zur Beurteilung der Parkraumauslastung sowie der Nutzung durch Langzeitparker wurden am 21.08.2018 (Dienstag) jeweils vormittags und nachmittags sowie am 22.08.2018 (Mittwoch) vormittags zum Zeitpunkt des Marktes durch Erhebungspersonal sämtliche abgestellten Fahrzeuge auf dem Parkplatz „Markt“ erfasst. Die **278 freien Stellplätze** (ohne Behindertenstellplätze sowie E-Ladeplätze) waren dabei am „Nichtmarkttag“ in der Spitze mit **ca. 80 % mäßig bis stark ausgelastet**. Am „Markttag“ war dagegen mit **95 % fast eine Vollauslastung** des Parkraumkapazitäten gegeben.

Datum	Uhrzeit	Abgestellte Pkw	Auslastung
21.08.18 (Di)	10:00 Uhr	223	80 %
	15:30 Uhr	200	72 %
22.08.18 (Mi)	10:00 Uhr	264	95 %

Abbildung 24: Parkraumnachfrage Parkplatz "Markt"

Bei der Erhebung am 21.08.2018 wurden 35 Fahrzeuge identifiziert, die zwischen dem morgendlichen und dem nachmittäglichen Erhebungsrundgang nicht bewegt wurden. Bezogen auf die morgens abgestellten 223 Fahrzeuge entspricht dies einem eher als gering einzuschätzenden Langzeitparkeranteil von ca. 16 %.

Mit den dargestellten Parkraumkapazitäten steht in der Ortsmitte von Glinde eine hohe Anzahl von gut erreichbaren sowie komfortabel und kostenfrei nutzbaren Pkw-Stellplätzen in unmittelbarer Nähe zu den Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen zur Verfügung. Selbst an Markttagen steht in der Spitzenstunde noch – wenngleich wenige – freie Stellplätze zur Verfügung. Dies ist vor allem im Hinblick auf die Ansprüche des Einzelhandels gerade auch in der Konkurrenzsituationen zu anderen Einzelhandelsstandorten in den umliegenden Städten und Gemeinden als positiv zu bewerten.

Positiv zu bewerten ist ebenfalls das bereits vorhandene Angebot an Stellplätzen mit Elektro-Ladeeinrichtungen, die allerdings auf der vom Marktplatz abgewandten Seite des Parkplatzes eher ungünstig verortet sind.

Mit der Vielzahl der öffentlichen und privaten Stellplätze in der Ortsmitte geht aber auch ein entsprechend hoher Flächenbedarf einher. Insbesondere die große Parkplatzfläche übt in Richtung der Kreuzung Möllner Landstraße / Oher Weg eine deutliche Trennwirkung zum Marktplatz und den Einzelhandelseinrichtungen aus und wirkt abweisend. Auffällig wird dies vor allem außerhalb der Geschäftszeiten, wenn die Parkplatzfläche weitgehend ungenutzt ist.



Abbildung 25: Parkplatz „Markt“ Richtung Marktplatz (Quelle: eigenes Foto)

4.5.6 Handlungsansätze Verkehr

Zusammenfassend ergeben sich aus der Bestandsanalyse die folgenden Handlungsansätze für die weitere Konzeptbearbeitung:

- Verbesserung der Anlagen für den Fußverkehr
- Klares Radwegekonzept entsprechend dem aktuellen Stand der Technik
- Quantitative und qualitative Verbesserung der Fahrradabstellmöglichkeiten
- Optimierung der ÖPNV-Erschließung und Verbesserung der Umsteigebeziehungen sowohl zwischen den Buslinien als auch den unterschiedlichen Verkehrsmitteln
- Rückbau der Flächen für den fließenden Kfz-Verkehr für ein gleichberechtigtes Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden
- Prüfen von Varianten der Führung oder Rückbau der Möllner Landstraße im Bereich der Ortsmitte zur Reduzierung der Barrierewirkung
- Bessere Ausnutzung der großen Parkplatzflächen durch Konzentration des ruhenden Kfz-Verkehrs mehrgeschossige Parkieranlagen

4.6 Zusammenfassung / SWOT-Analyse⁶

Eine der zentralen Herausforderungen für die aktuelle und zukünftige Entwicklung der Ortsmitte Glinde ist eine bessere Aufenthaltsqualität, um so die Ortsmitte zu beleben. Außerdem soll die Verkehrs- und Parkplatzsituation verbessert werden. Zentrales Ziel ist die Ortsmitte als anziehenden zentralen Versorgungsbereich weiterzuentwickeln.

Eine nachhaltige Stadtentwicklung setzt vor diesem Hintergrund darauf, attraktive Rahmenbedingungen zu gestalten für:

- eine innovative Einzelhandelsentwicklung und Erhöhung des Einkaufserlebnisses
- Wohnangebote für ein generationenübergreifendes Zusammenleben
- verbesserte verkehrliche Abläufe
- die Verbesserung der Freizeitangebote

4.6.1 Stärken und Potenziale der Ortsmitte

Als **Stärken** des Ortsmittebereichs sind die wenigen vorhandenen städtebaulich-gestalterisch attraktiven Gebäude bzw. Gebäudeensembles sowie Freiflächen zu nennen.

- Die Dorfstraße ist ein Zeugnis der Geschichte Glindes und wird als attraktiver ruhiger und dörflicher Einkaufsbereich geschätzt. Planungen in diesem Bereich sollten das dörfliche Ambiente unterstreichen und darauf hinwirken, die Anbindung an die Ortsmitte zu verbessern.

⁶ Die SWOT-Analyse (engl. Akronym für Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken)) ist ein Instrument der strategischen Planung.

- Positiv zu werten sind auch die historischen Bauten wie das Gutshaus, das mit seiner Einbindung der Parkanlage mit Brunnen in die Glinde Au einen attraktiven Bereich in kurzer Entfernung zur Ortsmitte darstellt.
- Der Marktplatz wird grundsätzlich als „Herzstück Glinde“ wahrgenommen. Der Wochenmarkt ist sehr beliebt und weit über die Grenzen Glinde hinaus bekannt. Die vielen Sitzmöglichkeiten am Rand des Marktplatzes werden positiv bewertet. Gerade für diesen Bereich ist es wichtig, die städtebaulichen Defizite wie fehlende Raumkanten und mangelhafte Eingangs- und Übergangsbereiche neu zu strukturieren und aufzuwerten.
- Freiraumbezogene Stärken stellen neben den Sitzmöglichkeiten auf dem Marktplatz auch die Parkanlage am Gutshaus Glinde dar.
- Entlang der Möllner Landstraße und am Oher Weg prägen zum Teil großkronige Bäume das Straßenbild, die einen wichtigen Beitrag für die Aufenthaltsqualität und das städtebauliche Erscheinungsbild leisten.

Im Kernbereich der Ortsmitte sollen die vorhandenen **städttebaulichen Potenziale** entwickelt werden. Dabei geht es um die Verbesserung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse, um Ordnungsmaßnahmen und Begrünung, um die Nutzung von Reserven für Einzelhandels- und ergänzende Wohnbebauung und um ein optimiertes Stellplatzangebot.

Die Potenziale für die städtebauliche Entwicklung der Ortsmitte Glinde zeigt der Analyseplan auf (vgl. Plan 1). Hier werden Aussagen zu bestehenden und fehlenden Raumkanten, Potenzialflächen für Nachverdichtung, bestehenden Grünflächen und Freiraumstrukturen sowie zu bestehenden und fehlenden Wegeverbindungen getroffen.

- Die Dorfstraße hat Potenzial für eine „Flaniermeile“ mit dörflichem Ambiente. Um dieses Kleinod besser an die Ortsmitte anzubinden, sollte eine attraktive Wegeverbindung zwischen Dorfstraße, Marktpassage und Marktplatz geschaffen werden; z.B. durch ähnliche Gestaltelemente (Pflaster, Material, Verzierungen, Bepflanzungen etc.). Dafür ist eine Verbesserung der Querungssituation der Möllner Landstraße erforderlich.
- Die Verbindung von der Dorfstraße in Richtung Ortsmitte sollte städtebaulich neu geordnet werden. Mit dem heutigen Parkplatz verfügt die Stadt Glinde an dieser Stelle über eine Fläche, die großes Potenzial bietet für eine attraktive Neubebauung z.B. mit Wohngebäuden mit kleinen Läden / Gewerbe im Erdgeschoss und gestalterischer Verbindung zur Dorfstraße.
- Eine große Potenzialfläche für eine Neubebauung steht mit dem Großparkplatz westlich des Marktplatzes zur Verfügung: Auf der Fläche, die für Besucher aus Richtung Hamburg kommend den Auftakt zur Ortsmitte darstellt, könnte ein städtebauliches Highlight die Ortsmitte besser erkennbar machen. Gleichzeitig besteht durch eine Bebauung dieser Fläche die Möglichkeit, dem überdimensionierten Marktplatz eine städtebauliche Raumkante zu geben.
- Die innenstadtnahen Grünflächen bieten großes Potenzial zum Aufenthalt und Erholung sowie attraktive Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer. Insbesondere der sogenannte Engelspark hinter dem Rathaus hat das Potenzial zu einem echten Stadtpark zu werden und eine attraktive Anbindung von den östlich gelegenen Wohngebieten in die Ortsmitte zu bieten.

- Gemäß Potenzialermittlung⁷ besitzt die Gliner Ortsmitte noch ein Verkaufsflächenpotenzial von zusätzlich rund 4.000 m², das bei Realisierung zu einer Attraktivitätssteigerung und nachhaltigen Erhöhung der Kaufkraftbindung der Ortsmitte beitragen würden. Insbesondere in den Segmenten Bekleidung und Wäsche, Sportartikel und Fahrräder sowie Schuhe und Lederwaren wäre die Steigerung der Verkaufsflächen wünschenswert und tragfähig.

4.6.2 Schwächen, Risiken und städtebauliche Handlungserfordernisse

Von Hamburg über die Möllner Landstraße kommend ist die Ortsmitte städtebaulich kaum wahrnehmbar: Es dominieren die Flächen für den motorisierten Verkehr. An die überdimensionierte Kreuzung schließt sich der großflächige ebenerdige Parkplatz an. Die Gebäude weisen mit ihren Rückseiten nach außen. Dies wird besonders deutlich an der Kreuzung Oher Weg / Avenue St. Sebastien: Hier befinden sich ein Parkplatz sowie die Gebäuderückseite mit Feuerschutztür des Gebäudes Markt 4a. Durch die unklare Eingangssituation wird die Orientierung erschwert. Insgesamt sollte der Ortsmittebereich städtebaulich und funktional sichtbarer und eindeutiger ablesbar sein.

Das Erscheinungsbild des **Straßenraums der Möllner Landstraße** ist ungeordnet. Vorgelagerte Stellplätze bzw. der Straßenseite zugewandte großflächige Parkplätze verstärken den auseinander fließenden Charakter. Der Kfz-orientierte Ausbau der Straße sorgen für einen Durchgangsstraßencharakter mit trennender Wirkung und Nutzungskonflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern. Ein durchgängiges Radwegekonzept fehlt. Auch die Möblierung, Oberflächengestaltung und die Begrünung entlang der Möllner Landstraße, der Mühlenstraße sowie am Oher Weg ist als mangelhaft zu bezeichnen.

Die Fassaden, die die **Marktpassage** prägen, sind in die Jahre gekommen und zum Teil unattraktiv. Zwar ist die Verbindung Marktpassage – Marktplatz barrierefrei möglich, durch viele Treppen, Rampen, Poller und Stützwände ist jedoch die Beziehung der gegenüberliegenden Fassaden unterbrochen. Viele Werbeschilder und -aufsteller verstärken den unübersichtlichen Eindruck.

Im Kernbereich der Ortsmitte ist die Fußgängerzone mit dem **Hauptlauf – Marktpassage und Marktplatz** – grundsätzlich positiv zu bewerten. Durch die Konzentration der Hauptfassaden zum Hauptlauf weisen jedoch die Rückseiten der Gebäude nach außen und dienen vielfach als städtebaulich unattraktive Anlieferzonen. Durch das Erscheinungsbild der Ortsmitte ist eine Tendenz zu Billigläden („Trading-Down-Effekt“) zu befürchten. Darüber hinaus wirkt sich die starke Versiegelung negativ auf das Stadtklima und die Wohnumfeldqualität aus.

Der **Marktplatz** wirkt außerhalb der Marktzeit sehr groß und untergenutzt. Die Randbereiche bzw. Vorzonen vor den Läden sind die nicht mehr zeitgemäß gestaltet und reichen nicht aus, um den Platz zu beleben. Die vorhandenen Bänke werden zwar gut angenommen, laden jedoch aufgrund ihrer Anordnung nicht zur Kommunikation ein. Es fehlen überdachte Bereiche. Die Gestaltung und Anordnung des Brunnens ist nicht mehr zeitgemäß, der Brunnen wird derzeit auch nicht betrieben und verstärkt somit den wenig lebendigen Eindruck. Hier besteht die Gefahr der Abwanderung der Mieter und damit einhergehend der Imageverlust der Ortsmitte.

⁷ „Potenziale neuer Einzelhandelsansiedlungen in der Ortsmitte der Stadt Glinde“, Oktober 2018. CIMA Beratung + Management GmbH, Lübeck

Die Bebauung südlich und nördlich des Marktplatzes wird mit ihrer derzeitigen Gestaltung der zentralen Lage nicht gerecht. Fehlende Raumkanten sowie die großen untergenutzten Parkplätze machen eine Neukonzeptionierung erforderlich. Angesichts der zentralen Lage sollte hierbei auf höhere Geschossigkeiten und die Ausbildung von klaren Blockrändern unter Betonung des Hauptlaufs geachtet werden.

Als ein weiteres Defizit und untergenutztes Potenzial ist der **Engelspark** zu nennen. Die Grünfläche bietet derzeit keinerlei Aufenthaltsqualität und wird der Bezeichnung „Park“ nicht gerecht. Es fehlt an Sitzmöglichkeiten. Insgesamt wirkt der Engelspark eher wie ein Wald mit Unterholz. Dadurch ist dieser Bereich sehr dunkel. Die Wege sind in schlechtem Zustand und nicht barrierefrei. Die Wegeführung vom Markt zum Park ist durch die Pavillons verstellt und für Ortsunkundige nicht ersichtlich. Es entstehen durch die abgelegene, nicht einsehbare Lage Angsträume, die Fläche wird eher gemieden.

Die **Dorfstraße** wird zwar grundsätzlich als attraktiv angesehen dennoch gibt es auch hier Defizite:

- die Oberflächen der Dorfstraße sind in keinem guten Zustand, es fehlt an Verweilflächen.
- die Dorfstraße liegt unter dem Höhenniveau des Gehwegs und ist – nicht barrierefrei - nur über eine Treppe erreichbar

Auch das **Gutshaus Glinde mit kulturellen und sozialen Nutzungen** liegt abseits der Ortsmitte ohne ersichtliche Verbindung zu den umliegenden Gebäuden. Das Gebäude liegt eingebettet in eine Parkanlage und die Glinde Au, die öffentlichen Grünflächen wirken jedoch ungepflegt. Als Handlungserfordernis wird hier neben der grundsätzlich zu verbessernden städtebaulichen Anbindung auch eine gestalterische Aufwertung der öffentlichen Flächen gesehen.

In den Bürgerwerkstätten wurde vielfach bemängelt, dass es an einem Warenhaus mit vielfältigem Warensortiment fehlt, insbesondere das Segment Herrenbekleidung wurde vermisst. Auch städtebaulich bzw. funktional fehlt es am Marktplatz an einem „Gegengewicht“ zum großflächigen Mühlencenter am nördlichen Eingang zur Ortsmitte. Weiterhin wünschten sich die Teilnehmer und Teilnehmerinnen vielfach eine verbesserte Koordination / Organisation unter den Einzelhändlern / Gewerbetreibenden. Dies betrifft nicht nur ein gemeinsames Gestaltungs- und Werbekonzept, sondern auch die Vereinheitlichung von Öffnungszeiten.

Es besteht das Risiko, dass durch das fehlende Einkaufserlebnis weitere Abflüsse der Kaufkraft entstehen. Damit droht der Imageverlust des Einkaufsstandortes und eine negative Gewerbeentwicklung.

Viele Glinerinnen und Gliner wünschen sich eine Erweiterung des Gastronomieangebotes und einen Bürgerladen als Treffpunkt mit Café und Informationen, Broschüren und Ticketverkauf für die Angebote der Stadt. Es fehlt an Angeboten für junge Erwachsene, Kinder und Jugendliche.

Innerstädtische Treffpunkte, die speziell auf Jugendliche ausgerichtet sind, bestehen bisher nicht. Hier wären Verbesserungen im Sinne einer stärkeren Bindung dieser Bevölkerungsgruppe an die Ortsmitte sinnvoll. Ansatzpunkte könnten im Bereich des Engelsparks, der bereits heute als informeller Treffpunkt von Jugendlichen genutzt wird oder auf dem Marktplatz, ggf. auch als temporäre Einrichtungen liegen.

5 Konzeptentwicklung

Für die Entwicklung des Rahmenplans werden räumliche, funktionale und gestalterische Aspekte ebenso untersucht wie gesellschaftliche, soziale, ökonomische und ökologische. Über eine **strategische Herangehensweise** werden unterschiedliche Interessen betrachtet und verschiedene Belange abgewogen. Ziel ist ein städtebauliches Konzept, das einerseits Leitlinien festlegt und gleichzeitig Raum für weitere Entwicklungen zulässt. Städtebauliche Strategien zielen darauf ab, Entwicklungsziele über einen langen Zeitraum zu entwickeln und zu definieren.

Um dieses Ziel zu erreichen, werden zunächst zukünftige Entwicklungen in sogenannten **Szenarien** simuliert. Ein Szenario ist im Gegensatz zu einer Prognose keine Vorhersage, sondern die „Erzählung einer alternativen plausiblen Geschichte“. Dabei steht weniger die Wahrscheinlichkeit ihres Eintreffens im Vordergrund, sondern die Ermittlung und Beschreibung bestimmender Faktoren, um wahrscheinlich eintreffende Trends zu berücksichtigen.⁸

Anhand von Szenarien werden der städtebauliche Entwurf und die Strategie getestet. Auf diese Weise kann man die Auswirkung einer städtebaulichen Strategie **mit Hinblick auf jeweils einen bestimmten Schwerpunkt** untersuchen und sie gegebenenfalls korrigieren. Ein Szenario beleuchtet immer nur eine von vielen denkbaren Entwicklungen.⁹ Darum wurde eine Auswahl von Szenarien getroffen, die sich für die jeweilige Überprüfung am besten eignen.

5.1 Szenarien

5.1.1 „Szenario Einzelhandelszentrum“

In Glinde ist im Jahr 2025 die Einwohnerzahl auf 22.000 Personen angewachsen.

Die Gliner Ortsmitte wurde zu einem **Einzelhandelszentrum** mit insgesamt ca. 13.000 qm Verkaufsfläche ausgebaut. Diese orientiert sich zu einem großen Teil mit ihren Eingängen und attraktiven Fassaden mit interessanten Schaufenstern an den gestalteten Hauptlauf über Marktpassage und Marktplatz. Die Eingänge sind sowohl durch Oberflächengestaltung also auch durch hohe Gebäude betont, und somit für die Einwohner und Besucher Glindes weithin sichtbar.

Westlich des Marktplatzes befindet sich **das neue Einkaufszentrum** mit großflächigem Einzelhandel, das vor allem

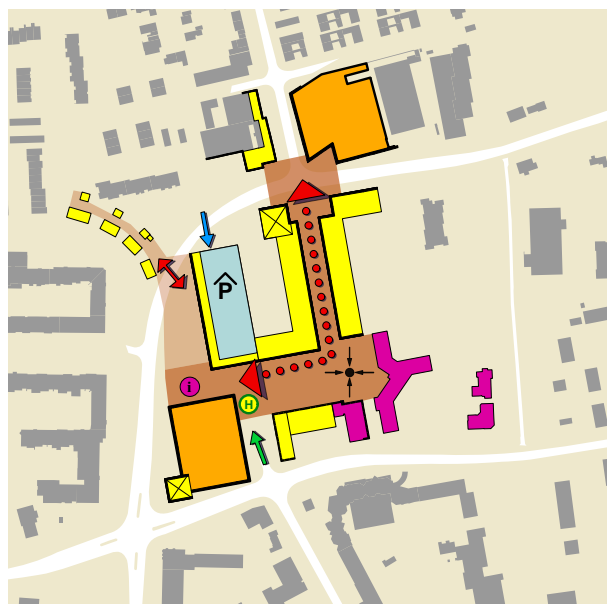


Abbildung 26: Szenario Einzelhandel

⁸ Vgl. „Szenario-Technik“, URL: <http://www.manager-wiki.com/externe-analyse/20-szenario-technik>

⁹ Vgl. „Strategisches Entwerfen“, NDS Projektwoche Städtebau, Professor Kees Christiaanse, Nicola Schüller, Tim Rienits; Institut für Städtebau, ETH Zürich - URL: http://www.christiaanse.arch.ethz.ch/upload/Artikel_se.pdf

Bekleidung und Wäsche, Schuhe und Sportartikel im Angebot hat. Am Marktplatz findet der Besucher ein vielfältiges gastronomisches Angebot vor.

Die **Dorfstraße** mit ihrer kleinteiligen Struktur lädt mit einer attraktiven Gestaltung und vielen Aufenthalts- und Treffpunkten zum Bummeln ein. Von dort wird der Besucher über die reduzierte Möllner Landstraße auf einen neu gestalteten Platz geleitet, an dem kleinteiliger Einzelhandel zu finden ist.

Besucher, die mit dem Bus nach Glinde fahren, können direkt am Marktplatz um- und aussteigen. Von hier ist der schnelle Umstieg nicht nur in andere Buslinien, sondern auch auf andere Verkehrsarten möglich, denn das neue Parkhaus und der neue Platz beherbergen auch Stellplätze für (Leih-)Fahrräder und bieten Carsharing an.

Die Nutzer der Ortsmitte freuen sich über kurze Wege vom Marktbummel zum Bus. Der Marktplatz ist auch abends belebt. Man beobachtet die an- und abfahrenden Busse und Menschen, die sich die Wartezeit auf den Bus mit einem schnellen Kaffee, dem Gang zum Zeitschriftenkiosk oder Informationen über laufende und zukünftige Veranstaltungen in Glinde verkürzen: die Bushaltestelle ist kombiniert mit einem Info-Pavillon mit Ticketverkauf, Touristeninformationen und Auskünfte über kulturelle und soziale Angebote.

Das zentral gelegene große **Parkhaus** bringt Kunden und Einzelhändler nicht nur durch seine Lage mit kurzen Wegen zum Hauptlauf schnell und komfortabel zusammen, sondern auch durch die „Glinde-App“. Nutzer dieses Tools haben die Möglichkeit, das Parkhaus kontakt- und bargeldlos zu nutzen: die Schranke öffnet sich für den Inhaber der App automatisch. Sie steht in Verbindung mit einem städtischen Kundentreuesystem, so dass gesammelte Punkte für jeden Einkauf in der Glinde Ortsmitte wiederum auf das Parkguthaben angerechnet werden.

Ein Highlight ist nach wie vor der **Glinde Wochenmarkt**. Das Profil mit vielfältigen frischen Waren aus der Region wird durch Einzelhandels-Angebote mit nachhaltigem Charakter, wie z.B. Car- & Bike-Sharing, Reparatur-Werkstätten /-Cafés, fair gehandelte und regionale Produkte etc. gestärkt.

Unter dem Stichwort „**Lokal – Digital**“: **Stationärer Handel PLUS Onlinehandel** wurden Strategien entwickelt, um die Abwanderung der Kunden zum Onlinehandel zu reduzieren und den stationären Einzelhandel zu fördern. Kunden schätzen am Onlinehandel die große Bequemlichkeit und die Schnelligkeit. Dementsprechend wurde der stationäre Handel mit den Möglichkeiten der digitalen Technologien vernetzt und somit die Vorteile aus beiden „Welten“ verbunden:

- Kostenfreies W-LAN
- Online Informationen über das Stadt-Angebot einholen
- Online-Handel über gemeinsame Seite „Ortsmitte Glinde online“

Die neue Glinde Ortsmitte besticht als **Erlebnisraum mit hoher Aufenthaltsqualität** durch attraktive Gebäude und Fassaden sowie schöne Plätze und Grünanlagen. Einheimische wie Besucher gehen in die Stadt, um sich zu treffen und etwas zu erleben. Man kommt nicht, weil man einkaufen *muss*, sondern weil man neben dem Freizeitwert auch die Atmosphäre und Authentizität der Geschäfte schätzt. Dies wird unterstrichen durch den einheitlichen Auftritt der Glinde Geschäfte, die für ihre Kunden attraktiv sind durch:

- Einheitliche Öffnungszeiten
- Veranstaltungen und Aktionen mit Erlebnischarakter
- Menschliche Interaktion; erfahrenen, freundlichen Service

5.1.2 Szenario „Grünes Zentrum“



Abbildung 27:
Szenario Grünes Zentrum

Die Ortsmitte ist Einheimischen und Besuchern als „Stadt im Grünen“ ein Begriff. Das Stadtgrün in und an der Ortsmitte wurde erheblich aufgewertet und erweitert. Die Bewohner der Glinde Ortsmitte, die in den vergangenen Jahren zugezogen sind, schätzen die grüne Lage mitten in der Stadt. Das Einzelhandelsangebot besteht nach wie vor, es wurde behutsam um kleinteiligen Einzelhandel erweitert.

Der **Engelspark** wurde ausgerichtete und zu einem „echten“ Park aufgewertet, Wegeverbindungen geschaffen und Treffpunkte (Café, Pavillon, Spielplatz etc.) eingerichtet. Das archäologische Denkmal, das Hünengrab aus der Bronzezeit, wurde in Wert gesetzt und für die Öffentlichkeit sichtbar gemacht. Das Angebot an Sitzmöglichkeiten (Bänke, Sitzstufen etc.) und die Beleuchtung zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls wurden deutlich verbessert.

Um **Ortsmitte und Engelspark zusammen** zu führen, wurden die Gebäude an der nordöstlichen Ecke des Marktplatzes überplant. Stattdessen führt nun eine breite Treppenanlage mit Sitzstufen hoch in den Park, die im Sommer dazu einlädt, hier zu sitzen und das Markttreiben zu beobachten.

Eine durchgehende Baumreihe führt den Besucher an den westlichen **Grünzug an der Glinde Au**. Die Baumreihe wurde im Bereich Möllner Landstraße verschwenkt, so dass sie nun logisch nach Westen über den Weg an der Gutsmauer leitet. Der Grünzug an der Glinde Au wurde aufgewertet und lädt nun Glinde und Besucher ein, über einen autofreien Weg im Grünen das Gutshaus zu besuchen, vorbei an dem fröhlichen Treiben auf dem Spielplatz und auf der Boule-Bahn.

Stadt im Grünen – Grün in der Stadt: Auch innerhalb der Kernzone der Ortsmitte wurden „grüne Maßnahmen“ umgesetzt, um das Zentrum zu beleben. Unter dem Titel „Glinde blüht auf“ tragen verschiedene Maßnahmen zu einem insgesamt grüneren, lebendigeren Stadtbild bei:

- Der Marktplatz gewinnt durch einen Brunnen und die Zonierung durch weitere Grünelemente und Sitzmöglichkeiten
- temporäre Aktionen, z.B. „Stadtgarten“: Landschaftsgärtner präsentieren sich mit gestalteten Beeten auf dem Marktplatz und in der Ortsmitte
- Grün-Patenschaften: Vereine, Schulen, Institutionen gestalten Grünflächen / Pflanzschalen und identifizieren sich somit stärker mit der Ortsmitte

- Fassadenbegrünung an bestehenden und neuen Fassaden wirkt sich positiv auf das Stadtklima aus

Die öffentlichen Plätze und Wege der „**Stadt im Grünen**“ laden zum Bummeln und Verweilen ein. Der öffentliche Raum zwischen Mühlencenter und nördlichem Eingang Marktpassage sowie die Verbindung Dorfstraße – Ortsmitte wurde durch Gestaltung (Aufpflasterungen, Verengung der Fahrbahn, Begrünung, Beleuchtung, etc.) betont und die Verbindung bzw. Querung in die Fußgängerzone verbessert.

Der Radius der Dorfstraße wird über den neuen **dreieckigen Platz** weiter geführt. Die Dorfstraße hat nun ein Gegenüber, das eine gestalterische Einheit ergibt.

Unter dem Stichwort „**grüner Wohnen**“ wurde die Entwicklung der Ortsmitte durch den Neubau von Wohngebäuden mit kleinteiliger Gestaltung unter Verwendung natürlicher Materialien ergänzt. Fassaden- und Dachbegrünungen tragen zusammen mit einem hohen Anteil begrünter Flächen positiv zum Stadtklima bei.

Für eine **ökologische und klimafreundliche Mobilität** wurden sowohl der Radverkehr durch Ausbau des Radwegenetzes als auch das ÖPNV-Angebot gestärkt. Eine zentrale Bushaltestelle ist am Eingangsbereich zur Fußgängerzone eingerichtet. Auf dem neuen „**Mobilitätsplatz**“ stehen Gliner Bürgerinnen und Bürgern sowie Besuchern vielfältige Angebote wie Car- und Bike-Sharing in Verbindung mit Fahrradabstellplätzen zur Verfügung.

Das zum Mobilitätsplatz orientierte **Parkhaus** mit begrünem Dach beinhaltet an der westlichen Fassade mit Orientierung zum Platz kleinteiligen Einzelhandel wie z.B. einen Fahrradladen und ein Reparatur-Café. Diese Nutzungen dienen und beleben den Mobilitätsplatz.

Der bestehende Parkplatz westlich des Marktplatzes wurde durch das Ergänzen weiterer Bäume zusätzlich begrünt. So entsteht der Eindruck eines „Parkens unter grünem Dach“.

5.1.3 Szenario „Wohnzentrum“



Abbildung 28:
Szenario Wohnzentrum

2025 ist in der Ortsmitte eine neue Blockrandstruktur entstanden, die sich aus einem Mix aus kleineren und größeren Wohngebäuden zusammensetzt. Bei der Umsetzung wurde Wert auf einen nachhaltigen Wohnstil gelegt: energieautarke bzw. energieerzeugende Gebäude, vorwiegend aus Holz, umschließen begrünte private Innenhöfe, die sich positiv auf das Klima auswirken.

Im Erdgeschoss, zum Hauptlauf und zur Dorfstraße orientiert, befinden sich Flächen für Einzelhandel und Dienstleistung. Dies wird ergänzt durch ein Ärztehaus am nördlichen Eingang zur Marktpassage und eine Kita am Engelspark. Untergeordnete Wegeverbindungen zwischen den Blöcken sorgen für die innere Vernetzung.

Das Parken wird in einer Tiefgarage unter dem Neubau westlich des Marktplatzes angeboten. Hier befindet sich auch die zentrale Bushaltestelle. Durch die Vernetzung, die kurzen Wege und die Verbesserung des ÖPNV benötigen viele der Anwohner kein eigenes Auto mehr.

Die Grenzen zwischen Arbeiten und Wohnen, öffentlich und privat verschwimmen zunehmend. Die Vielzahl unterschiedlicher Lebensstile, Familienformen und Arbeitsmodelle hat die Anforderungen an Wohnräume und den Wohnungsbau verändert. Die Wohnungen verfügen über multifunktionale, flexible Grundrisse. Unterschiedliche Lebensbereiche werden verknüpft (Wohnen und Arbeiten, Arbeiten und Konsum, Kinder- und Seniorenbetreuung am Wohn- und Arbeitsort, Privat- und Geschäftsleben, ...). Die Bewohner der Glinde Ortsmitte schätzen das vielfältige Wohnungsangebot in Verbindung mit kurzen Wegen zu Gastronomie und Einzelhandel und weiteren Serviceleistungen wie medizinische Versorgung, Kinderbetreuung und Dienstleistung.

Bei der Realisierung wurden eine soziale Durchmischung und ein angemessenes Angebot im sozialen Wohnungsbau (30%) berücksichtigt. Die Wohnformen in der Ortsmitte sind zudem generationenkompatibel barrierefrei und kombiniert mit Serviceangeboten, um mit Blick auf den demographischen Wandel möglichst vielen Menschen lange ein selbstbestimmtes Leben in den eigenen vier Wänden zu ermöglichen.

5.1.4 Ergebnis der Diskussion der Szenarien mit den Bürgerinnen und Bürgern

Alle drei Szenarien wurden im Rahmen der Planungswerkstatt II am 17.11.2018 mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern an unterschiedlichen Planungstischen diskutiert. Zusammenfassend wird **eine Kombination der drei Szenarien** von der Mehrzahl der Teilnehmer und Teilnehmerinnen favorisiert, da alle drei Themen als richtig und wichtig für die Ortsmitte Glinde angesehen werden.

Weiterhin wurden von den Bürgerinnen und Bürgern konkrete „Bausteine“ formuliert, die der Rahmenplan enthalten soll. Punkte, die als besonders wichtig erachtet wurden und/oder mehrheitlich genannt wurden, waren:

Städtebau und Nutzungen:

- Aufwertung der Eingangsbereiche
- Kinder- und Jugendfreundliche Ortsmittengestaltung
- Verbesserte Anbindung der Dorfstraße an die Ortsmitte
- Stärkung von Einzelhandel und Wohnen in der Ortsmitte
- Größeres Angebot an Sozialwohnungen

Grün- und Freiflächen:

- Grünzug durch den Engelspark
- ZOB mit Grünpark verbinden
- Mehr Ökologie in die Ortsmitte
- Umgestaltung des Engelsparks

Verkehr

- Zentrales Parkhaus
- Zentraler Bushalt
- Anpassung des Mobilitätsangebotes
- Parken langfristig aus der Ortsmitte rausnehmen

5.2 Verkehrliche Konzeptansätze

Die Möllner Landstraße stellt mit ihrer hervorgehobenen Verkehrsfunktion, ihren hohen Verkehrsstärken und der damit einhergehenden Barrierewirkung eine erhebliche Belastung für die Glinde Ortsmitte dar. Im Folgenden wird daher in Form von Varianten untersucht, welche Möglichkeiten zur Reduzierung dieser Belastungen bestehen. Dabei werden sowohl die verkehrstechnische Machbarkeit wie auch die Auswirkungen der Varianten analysiert. Auf dieser Basis wird schließlich eine Abwägung vorgenommen und eine Vorzugsvariante für den weiteren Rahmenplan ausgewählt.

5.2.1 Alternativenprüfung: Verlegung Möllner Landstraße auf die alte Bahntrasse

Durch das Stadtmarketing Glinde e.V. wurde im Rahmen des Beteiligungsprozesses der Vorschlag eingebracht, die Möllner Landstraße (L 94) über eine auf der alten Bahntrasse östlich des Engelsparks neu zu bauende Straßenverbindung zum Oher Weg und dann weiter über die Kreuzung Möllner Landstraße / Oher Weg wieder auf den heutigen Trassenverlauf in Richtung Hamburg zu führen. Damit wäre es möglich, die (bisherige) Möllner Landstraße zwischen Mühlenstraße und Oher Weg zu unterbrechen bzw. für die notwendige Erschließung abschnittsweise auf das Niveau einer Erschließungsstraße herabzustufen.

Dieser Vorschlag wird im Weiteren in Form von Entwurfsskizzen für zwei Untervarianten näher untersucht (vgl. Abbildungen 29 und 30).

Zur Konkretisierung dieses Vorschlags und Prüfung auf seine verkehrstechnische Machbarkeit sind im Folgenden zwei Untervarianten skizziert, die sich hinsichtlich der Kreuzungsform der Anschlüsse der Neubautrasse an die Möllner Landstraße im Norden und den Oher Weg im Süden sowie die Einrichtung einer zentralen Bushaltstellen unterscheiden. In beiden Fällen wird die Neubautrasse nach den aktuellen technischen Regelwerken als **2-spurige innerörtliche Hauptverkehrsstraße** ausgeführt. Hinsichtlich des Fuß- und Radverkehrs sind in beiden Untervarianten auf beiden Straßenseiten getrennte Hochbord-Fuß- und Radwege vorgesehen, deren Breiten dem heutigen technischen Stand entsprechen. Zur Querung der

Straße im Zuge der Gehwegverbindung zwischen Engelspark und den östlich angrenzenden Wohngebieten ist eine Mittelinsel angeordnet.

Ausgehend von den heutigen **Verkehrsstärken** auf der Möllner Landstraße wird die zu erwartende Verkehrsstärke auf der Neubautrasse mit ca. 8.000 – 10.000 Kfz/24h grob abgeschätzt. Weiterhin wird von einer Mehrbelastung auf dem Oher Weg gegenüber dem heutigen Stand von geschätzt ca. 5.000 – 7.000 Kfz/24h ausgegangen.

Aufgrund dieser geschätzten Verkehrsstärken muss zunächst davon ausgegangen werden, dass entlang der Neubautrasse **Lärmschutzmaßnahmen** erforderlich sein werden. Dies gilt auch für den Oher Weg zwischen dem Anschlusspunkt der Neubautrasse und der Kreuzung Möllner Landstraße / Oher Weg, da die Veränderungen im Straßennetz in Verbindung mit den zu erwartenden Verkehrsstärken eine wesentliche Änderung der Straße im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG und des § 1 Abs. 2 Nr. 2 Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV darstellen dürften.

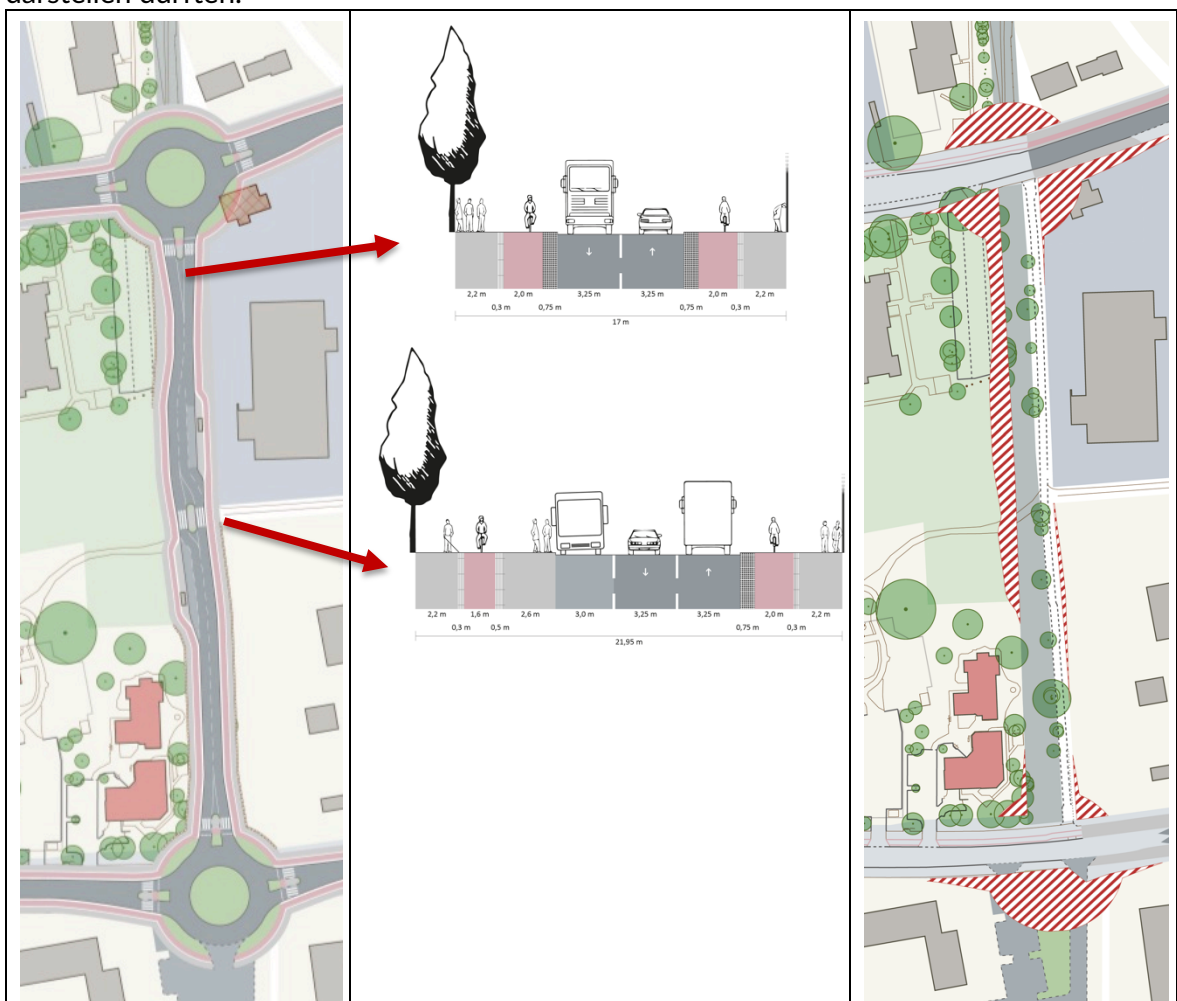


Abbildung 29: Entwurfsskizze Verlegung der Möllner Landstraße - Untervariante 1

In der **Untervariante 1** sind beide Anschlüsse der Neubautrasse an das Bestandsstraßennetz als kleine Kreisverkehre ausgeführt. Bei den zu erwartenden Verkehrsstärken sollte mit Kreisverkehren auch in den Spitzenstunden eine noch ausreichende Leistungsfähigkeit erreicht werden können. Ein entsprechender verkehrstechnischer Nachweis müsste jedoch noch im Detail erbracht werden.

Die Anbindung der Neubautrasse mit Kreisverkehren hätte den Vorteil, dass keine neuen Lichtsignalanlagen errichtet werden müssten und gleichzeitig sichere Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden würden. Für den Komfort im Busverkehr wären die Kreisverkehre dagegen eher nachteilig, da sie entsprechende relativ enge Kurvenfahrten erforderlich machen würden. Im Bereich des Engelsparks ist eine Bushaltestelle mit jeweils einer Halteposition je Fahrtrichtung vorgesehen, die die derzeitige Haltestelle „Mühlenstraße“ ersetzen würde.

Wie aus der nachfolgenden rechten Abbildung deutlich wird, resultieren aus den beiden Kreisverkehren sowie der Bushaltestelle Flächenbedarfe, die über die eigentliche Bahntrasse deutlich hinausgehen. So müsste im Bereich des nördlichen Kreisverkehrs vermutlich sogar das bestehende Gebäude auf dem östlich angrenzenden Grundstück abgerissen werden. Im Bereich des südlichen Kreisverkehrs müsste vor allem auch die südlich angrenzenden Flächen der Feuerwehr in Anspruch genommen werden bzw. umgestaltet werden.

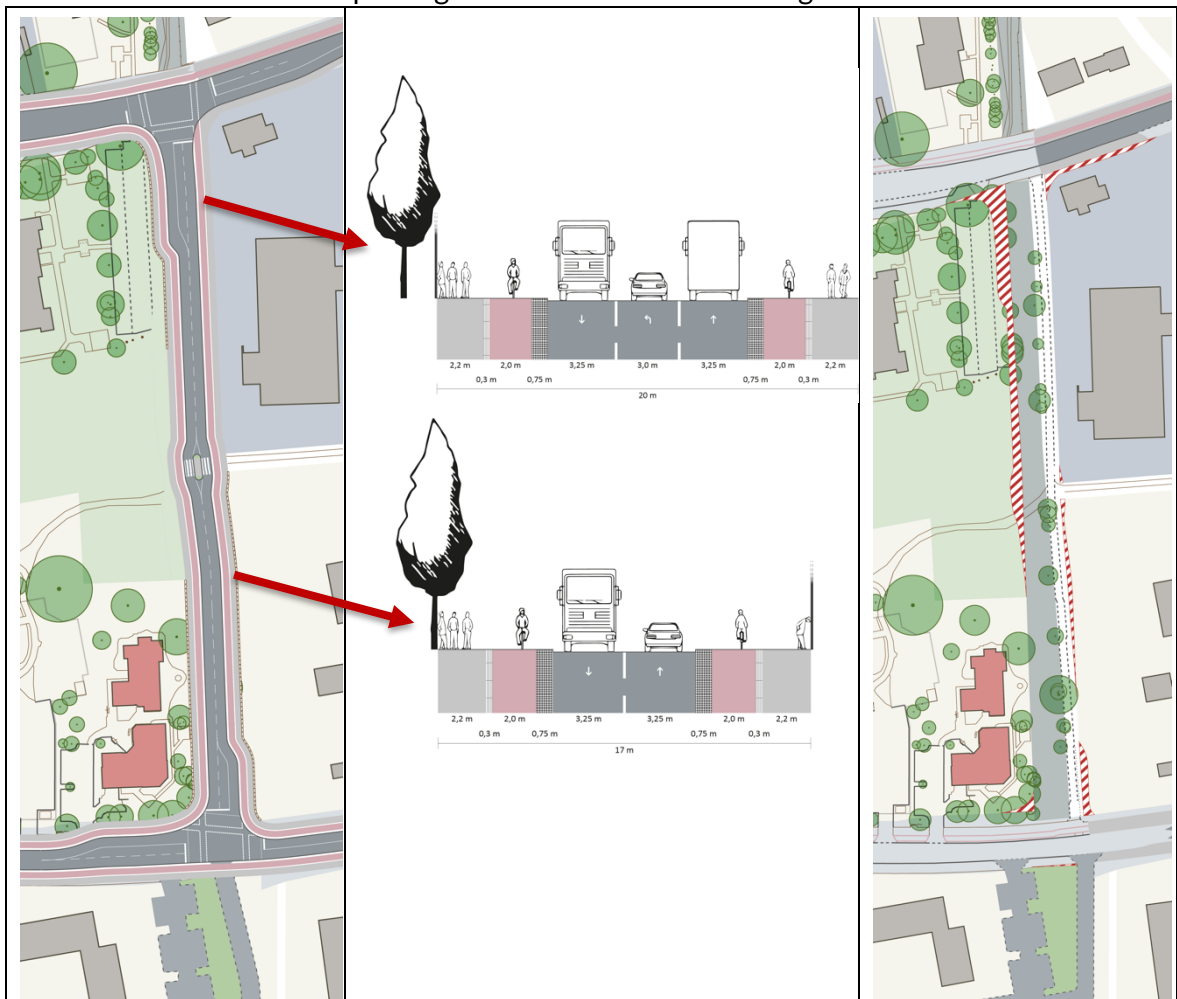


Abbildung 30: Entwurfsskizze Verlegung der Möllner Landstraße – Untervariante 2

In der **Untervariante 2** sind die beiden Anschlüsse der Neubautrasse an das Bestandsstraßennetz als „normale“ Kreuzungen ausgeführt. Aufgrund der zu erwartenden Verkehrsstärken ist davon auszugehen, dass beide Kreuzungen mit Ampelanlagen signalisiert werden müssten, mit diesen dann aber auch ausreichend leistungsfähig wären. Ggf. könnten jedoch noch Anpassungen der Abbiegespuren erforderlich sein. Weiterhin wird hier auf die Bushaltestelle verzichtet, was allerdings bedeuten würde, dass die bisherige Haltestelle „Mühlenstraße“ ersatzlos entfallen würde.

Aus der rechten Abbildung wird deutlich, dass auch bei dieser „schlankeren“ Varianten noch Flächen, die über die Bahntrasse hinausgehen, in Anspruch genommen werden müssten. Dies betrifft vor allem die an die Kreuzungen angrenzenden privaten Flächen sowie einen Streifen des westlich angrenzenden Engelsparks. Diese Flächenbedarfe könnten noch steigen, sofern für die verkehrstechnischen Nachweise längere Abbiegespuren notwendig werden würden. Die Flächenbedarfe dürften allerdings auch in diesem Fall noch geringer sein als bei der Untervariante 1.

Als Fazit kann festgehalten werden, dass eine Verlegung der Möllner Landstraße (L 94) auf die alte Bahntrasse

- verkehrstechnisch grundsätzlich möglich wäre,
- hierfür jedoch an die Bahntrasse angrenzende private Flächen in Anspruch genommen werden müssten,
- Anpassungen der Lichtsignalanlagenprogramme und ggf. auch bauliche Anpassungen an den Kreuzungen Oher Weg / Avenue St. Sebastien und Oher Weg / Möllner Landstraße vorgenommen werden müssten und
- voraussichtlich sowohl entlang der Neubautrasse als auch am Oher Weg Lärm-schutzmaßnahmen erforderlich wären.

5.2.2 Variante Umgestaltung der Möllner Landstraße

Im Rahmen der Variante „Umgestaltung der Möllner Landstraße“ wird nachfolgend analysiert, inwieweit durch eine veränderte Straßenraumaufteilung und weitere Umgestaltungen eine Reduzierung vor allem der Barrierewirkungen der Möllner Landstraße erreicht werden kann.

In dem nachfolgend dargestellten ersten Testentwurf wird zunächst eine Reduzierung der heute überdimensionierten Verkehrsflächen zugunsten der Seitenräume im Abschnitt zwischen „Weg an der Gutsmauer / Parkplatzzufahrt Markt“ und der Kreuzung mit dem Oher Weg untersucht. Zugrundegelegt wird dabei für die Kfz-Fahrbahn eine Dimensionierung als 2-spurige innerörtliche Hauptverkehrsstraße entsprechend den aktuellen technischen Regelwerken. Die Verkehrsfunktion und Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr bleiben somit unverändert.

Für den Fuß- und Radverkehr werden anstelle des bisherigen Zweirichtungsradwegs auf beiden Straßenseiten getrennte Hochbord-Gehwege und Einrichtungsradwege eingerichtet. Die heute räumlich im Kreuzungsbereich Möllner Landstraße / Oher Weg verteilten Bushaltestellen werden zu einer zentralen Bushaltestelle auf dem derzeitigen Parkplatz „Markt“ zusammengefasst.

Wie aus dem Testentwurf und der Flächenbilanz deutlich wird, können insbesondere durch den Wegfall der Bushaltestellen sowie die Verringerung der Fahrbahnbreiten Verkehrsflächen gewonnen und damit anderen Nutzungen zugeführt werden.



Abbildung 31: Testentwurf Umgestaltung Möllner Landstraße

Eine weitere Reduzierung der Verkehrsflächen kann durch den Umbau der Kreuzung Möllner Landstraße / Oher Weg zu einem **kleinen Kreisverkehr** und den damit einhergehenden Wegfall der Abbiegespuren erreicht werden (s. Abbildung 32).

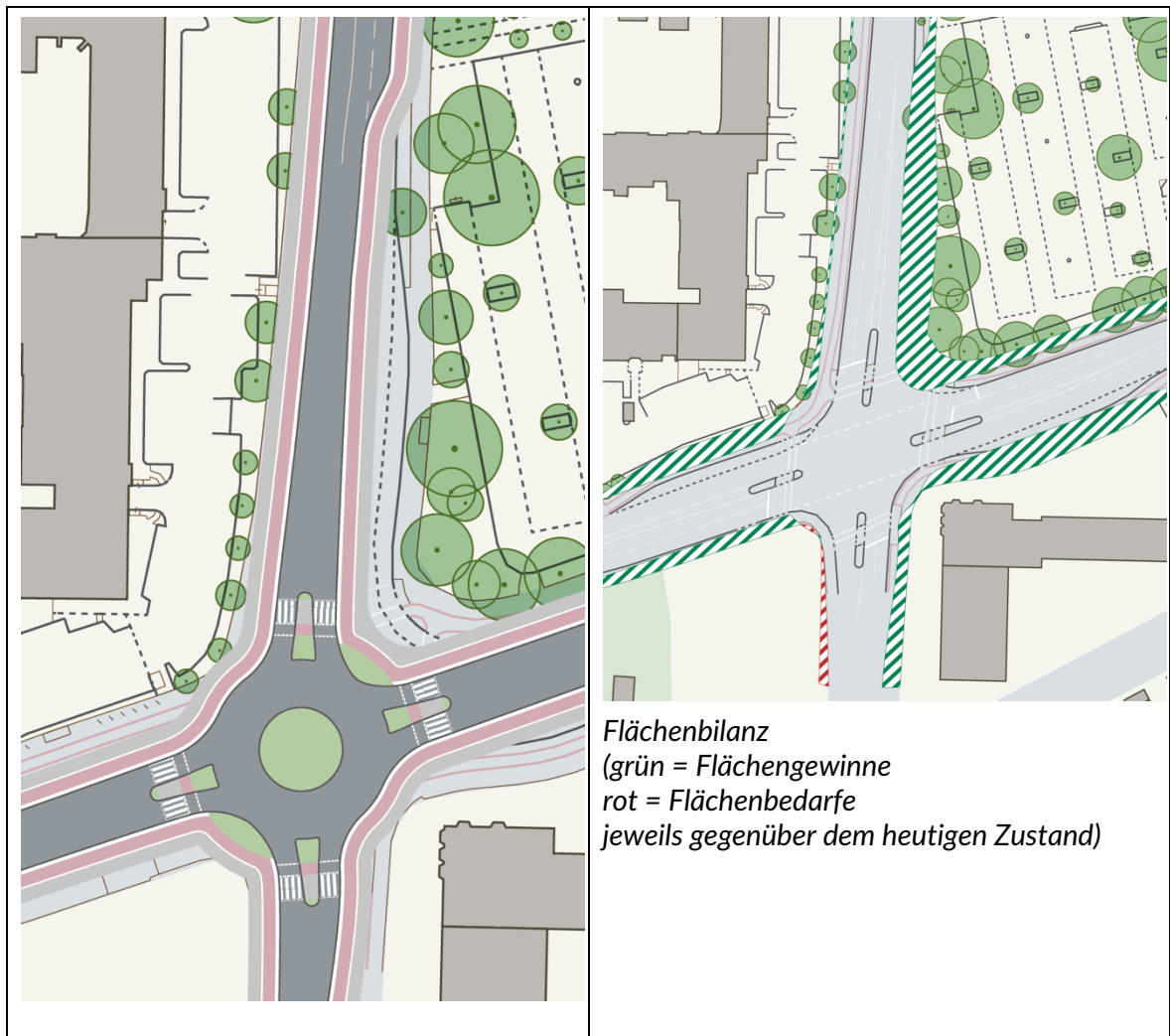
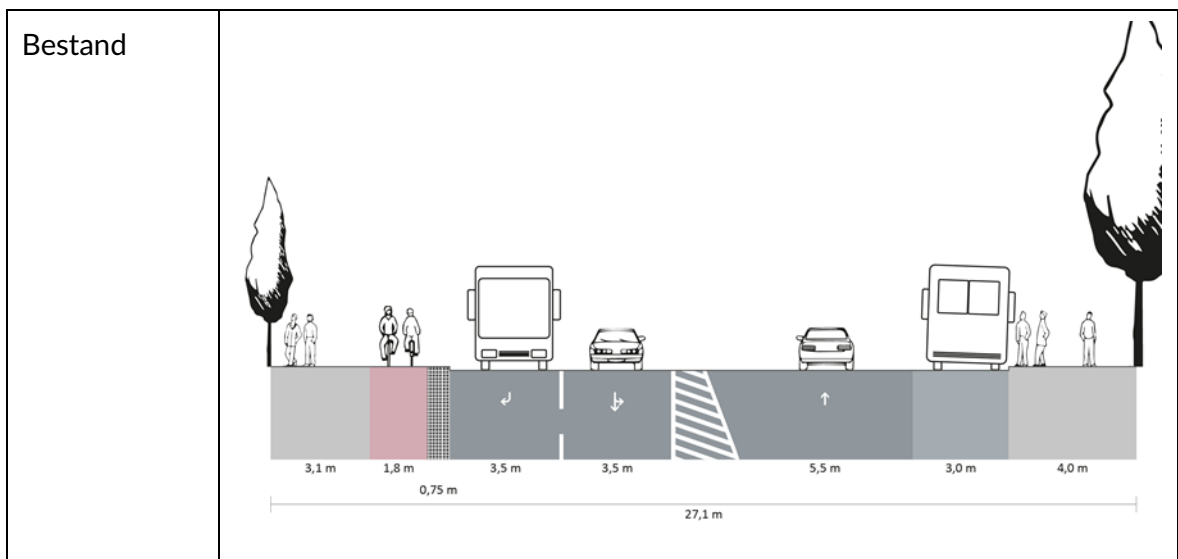


Abbildung 32: Umgestaltung Möllner Landstraße mit Kreisverkehr

Dass diese Flächenreduktion mit einer deutlichen Reduzierung der Trennwirkung der Straße eingeht, wird aus der nachfolgenden Darstellung des Straßenquerschnitts der Möllner Landstraße im heutigen Zustand sowie bei einer Umgestaltung mit Kreisverkehr deutlich. Die Breite der Kfz-Fahrbahn würde sich von derzeit ca. 17,5 m (inkl. Bushaldebucht) auf 6,5 m-7,0 m, d.h. um ca. 60 % reduzieren.



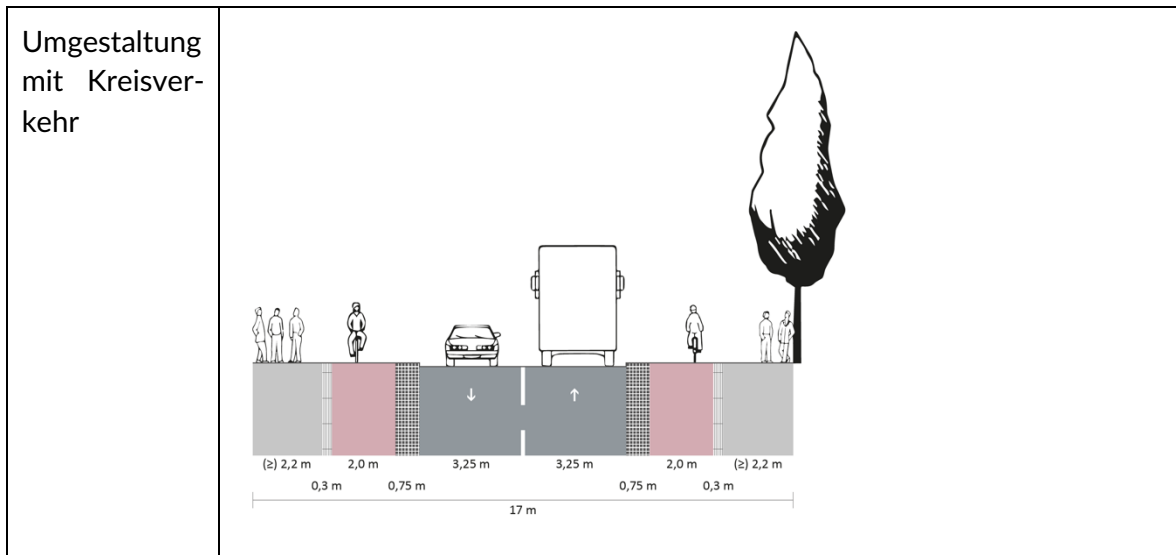


Abbildung 33: Umgestaltung Möllner Landstraße mit Kreisverkehr – Straßenquerschnitt

Um die verkehrstechnische Machbarkeit dieser Kreisverkehrslösung beurteilen zu können, wurden am 06.03.2019 und 07.03.2019 videogestützte Verkehrszählungen an den Kreuzungen Möllner Landstraße / Oher Weg und Oher Weg / Avenue St. Sebastian durchgeführt. Auf Basis der somit ermittelten Knotenstromverkehrsstärken konnten dann mithilfe einer Mikrosimulation des Verkehrsablaufs mit der Software PTV-VISSIM sowohl für die Vormittags- als auch die Nachmittagsspitzenstunde eine **ausreichende Qualität des Verkehrsablaufs** nachgewiesen werden.

Auch im Bereich des Übergangs zwischen Marktplatz und Dorfstraße ist eine spürbare Reduzierung des Kfz-Verkehrsraums möglich. Diese wird in erster Linie durch den Wegfall der Parkplätze an der westlichen Straßenseite zugunsten einer Verbreiterung des Geh- und Radweges erreicht. Zudem besteht auch die Möglichkeit, die Breite der Kfz-Fahrbahn an dieser Stelle auf 6,5 m – 7,0 m noch etwas zu reduzieren. Um den Übergang auch visuell zu betonen und die Trennwirkung damit zu reduzieren, ist darüber hinaus eine gestalterische Hervorhebung bspw. durch einen Wechsel der Oberflächenfarbe bzw. durch Lichtelemente möglich.

In den angrenzenden Streckenabschnitten der Möllner Landstraße wird dagegen die Fahrbahnbreite nicht wesentlich reduziert werden können, da hier die vorhandenen Abbiegespuren weiter benötigt werden bzw. für die Zufahrten zu den Parkierungseinrichtungen neuer Nutzungen benötigt werden.



Abbildung 34:

Umgestaltung Möllner Landstraße – Übergang Markt – Dorfstraße

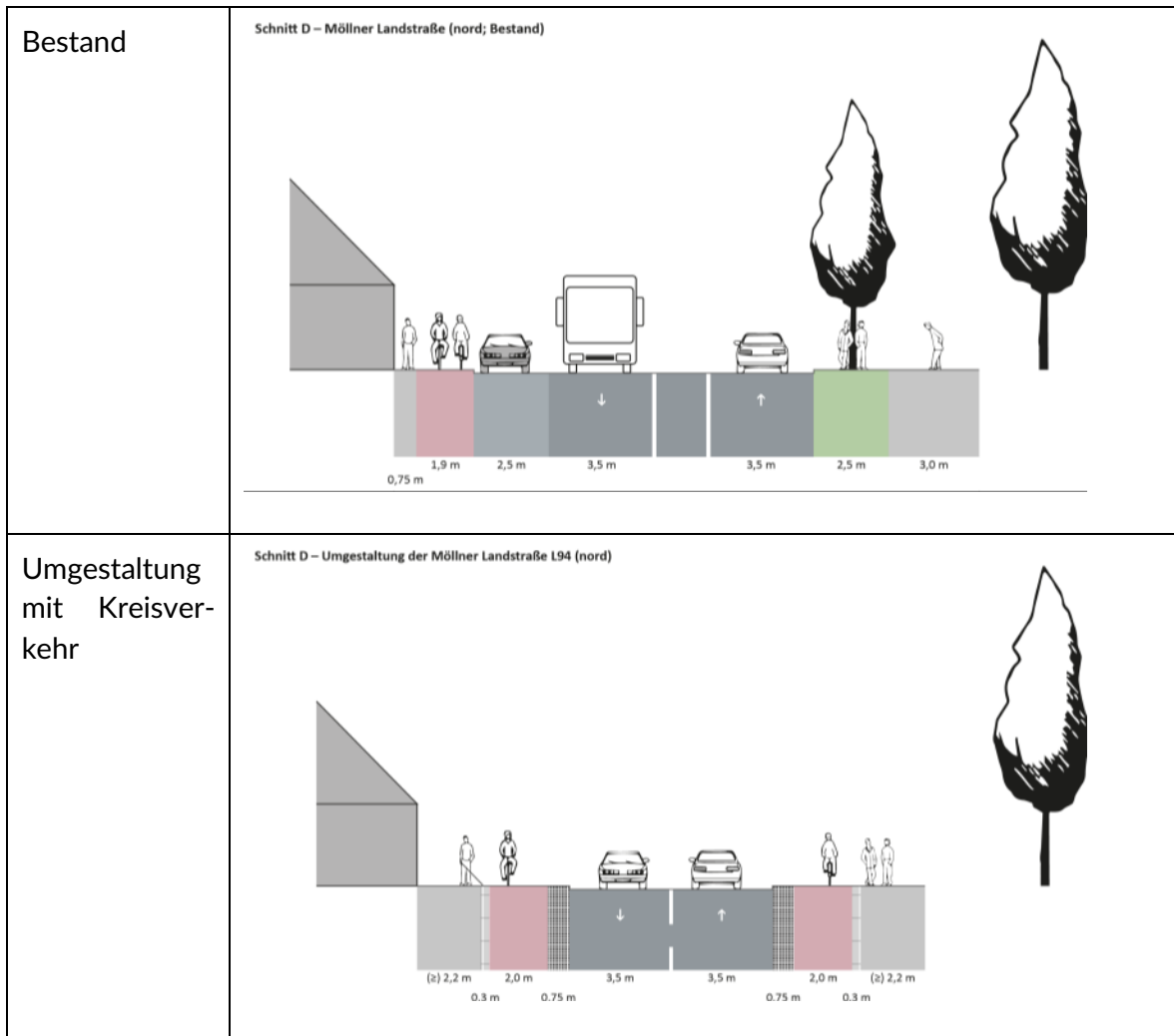


Abbildung 35: Umgestaltung Möllner Landstraße – Übergang Markt – Dorfstraße – Straßenquerschnitt

Als Fazit kann festgehalten werden,

dass eine Umgestaltung der Möllner Landstraße (L 94)

- verkehrstechnisch grundsätzlich möglich wäre,
- zwar die Trennwirkung nicht vollständig beseitigen, sie aber spürbar reduzieren kann
- die Verhältnisse für den Fuß- und Radverkehr deutlich verbessern kann.

5.2.3 Abwägung einer Vorzugsvariante

Zum Vergleich und zur Abwägung der Vor- und Nachteile der beiden dargestellten Varianten sind nachfolgend die wesentlichen Bewertungskriterien zusammenfassend dargestellt:

Bewertungskriterium	Verlegung der Möllner Landstraße (L 94) auf die alte Bahntrasse	Umgestaltung der Möllner Landstraße
Auswirkungen auf den Verkehrsablauf	+/- Keine relevanten Verschlechterungen zu erwarten	+ Verbesserung durch Kreisverkehr (Reduzierung der Wartezeiten)
Reduzierung der Barrierewirkung der Möllner Landstraße	++ Fast vollständige Reduktion, da nur noch Kfz-Erschließungsverkehr und Radverkehr	+ Im Vergleich deutlich geringere, dennoch spürbare Verringerung
Auswirkungen auf den Einzelhandel	- erhebliche Vergrößerung der Fußgängerzone + 2. großer Marktplatz, dadurch Schwächung der Marktpassage und des Marktplatzes zu erwarten	++ Belebung durch Erweiterung des Verkaufsflächenangebots kompakt innerhalb der bestehenden Fußgängerzone
Auswirkung auf Grün- und Freiräume	- Negative Auswirkungen auf Erholungsfunktion Engelspark Beeinträchtigung der Kita und der privaten Gärten westlich und östlich der Trasse	+ Engelspark als Erholungsraum, kurzer Weg in die Innenstadt und Weg entlang des Engelspark als sichere Schulwegverbindung
Planungsaufwand	-- Sehr hoch, da aufwändiges formales Verfahren notwendig (Planfeststellung bzw. planfeststellungsersetzender Bebauungsplan)	+ „Einfache“ Umbauplanung in der Verantwortung des Straßenbaulastträgers
Möglicher Umsetzungszeitraum	-- Sehr langfristig, da aufwändiges Planungsverfahren erforderlich	+/- Mittel- bis langfristig
Kosten	-- Sehr hoch, da <ul style="list-style-type: none"> • aufwändiges Planungsverfahren • Flächenankäufe • Lärmschutzmaßnahmen • Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in die Natur • Baukosten für Neubautrasse und Anschlüsse an das Bestandsstraßennetz 	+/- Im Vergleich deutlich niedriger, da ausschließlich Planungs- und Umbaukosten

Angesichts der zu erwartenden vergleichsweise geringeren Kosten, dem geringeren Planungsaufwand und dem kürzeren Umsetzungszeitraum sind die Realisierungschancen für die Variante „Umgestaltung der Möllner Landstraße“ als deutlich größer gegenüber der „Verlegung der Möllner Landstraße“ einzuschätzen. Es besteht damit auch weniger die Gefahr, dass die gesamte weitere Entwicklung der Ortsmitte durch ein notwendigerweise vorangehendes aufwändiges Straßenbauvorhaben verzögert wird. Da zudem auch durch die Umgestaltung des Straßenraums bereits eine spürbare Verringerung der Barrierewirkung erreicht werden kann, wird die „Umgestaltung der Möllner Landstraße“ als Vorzugsvariante für den Rahmenplan ausgewählt.

5.3 Städtebauliche Varianten

Die gewonnenen Erkenntnisse der Betrachtung der unter 5.1. untersuchten Szenarien sowie der Ergebnisse der Planungswerkstatt II wurden im nächsten Schritt zu städtebaulichen Varianten weiterentwickelt.

5.3.1 Variante 1 „Gesamtentwicklung“



Abbildung 36: Ideenskizze Variante 1, Stand 17.12.2018 (verkleinert, ohne Maßstab)

Die städtebaulichen Strukturen orientieren sich in dieser Variante zunächst an den Großformen des Bestandes der Nachbarschaft. Durch die Verdichtung der Gebäude kann das Nutzflächenangebot erhöht werden:

- Vergrößerung der Verkaufsfläche für Einzelhandel und Gastronomie um ca. 5.000 qm
- zusätzlich ca. 320 Wohneinheiten

Durch die Bebauung der heutigen Parkplatzfläche soll ein Angebot mit Magnetwirkung geschaffen werden, das als Pendant zum Mühlencenter wirkt und den Hauptlauf Marktpassage – Marktplatz stärkt. Weitere Ziele sind die Verbesserung der Orientierung durch ein klares Wegesystem und die Verbesserung der Anbindungen an die Dorfstraße einerseits und den Engelspark andererseits.

Verkehrlich soll die insbesondere die ÖPNV-Beziehung durch Zusammenlegung zu einer zentralen Haltestelle verbessert werden. Durch ihre Lage direkt am Markt trägt diese zur Belebung der Ortsmitte bei. Gleichzeitig liegt sie in räumlicher Nähe zum Parkhaus und zum Nebenplatz, der Angebot wie Fahrradparken sowie Car- & Bikesharing beinhalten kann. Auf diese Weise werden Verbesserungen der Umsteigebeziehungen auch zwischen den verschiedenen Mobilitätsarten erreicht.

Die Gebäude nördlich und südlich des Marktplatzes sollen drei Geschosse, östlich der Marktpassage und westlich des Marktplatzes vier Geschosse aufweisen. Die Gebäude an den städtebaulich prägnanten Bereichen haben sechs bis sieben Geschosse.

Wesentliche Bausteine dieser Variante sind:

Städtebau und Nutzungen:

- Viergeschossige Neubebauung westlich des Marktplatzes: zusammenhängende großflächige Verkaufsfläche im Erdgeschoss und Wohnen in den oberen Geschossen. Mit der Orientierung des Eingangs zum Marktplatz soll der Hauptlauf gestärkt werden.
- Betonung der Eingangsbereiche durch Erhöhung der Geschossigkeit
- Verbesserung der Anbindung der Dorfstraße durch Verringerung des Fahrbahnquerschnitts und gestalteten Platz, dessen östliche Kante den Verlauf der Dorfstraße weiterführt und im EG ebenfalls Einzelhandel beherbergt.
- Ärztehaus und Dienstleistungen am nördlichen Eingangsbereich
- Kita und Treff(s) für Kinder, Jugendliche und Senioren im Engelspark

Grün- und Freiflächen

- Öffnung des Engelsparks zum Marktplatz
- Betonung der Öffnung durch Sitzstufen und gastronomische Nutzung
- Betonung der Ost-West-Wegeverbindung durch Baumreihen
- Aufwertung des Engelsparks
- Innenhöfe mit Dachbegrünung

Verkehr

- Verringerung der Fahrbahnbreite Möllner Landstraße zur Minderung der Barrierewirkung
- Zentraler Bushalt am Marktplatz
- Zentrales Parkhaus im Innenhof des nördlichen Baublocks

5.3.2 Variante 2 „Kleinteilig“



Abbildung 37: Ideenskizze Variante 2, Stand 28.02.2019 (verkleinert, ohne Maßstab)

Variante 2 greift die grundsätzlichen Ziele der Variante 1 auf und entwickelt sie weiter. Wesentliches Ziel war hier nicht die maximale Ausschöpfung des möglichen Bauvolumens, sondern eine städtebauliche Figur mit kleinteiligem menschlichem Maßstab zu entwickeln:

- Vergrößerung der Verkaufsfläche für Einzelhandel und Gastronomie um ca. 4.000 qm
- zusätzlich ca. 280 Wohneinheiten

Bei einer grundsätzlich höheren städtebaulichen Dichte wurden gleichzeitig kleinteilige Strukturen und Formen mit leichten Vor- und Rücksprüngen und einer vielfältigen Dachlandschaft entwickelt.

Der ruhende Verkehr wird neben einer Parkgarage im rückwärtigen EG-Bereich des nördlichen Entwicklungsfeldes in einem Kunden-Parkhaus an prominenter Stelle am Oher Weg untergebracht. Weitere Nutzungen wie Büro und Freizeit auf dem Dach lassen sich integrieren. Besonderer Wert ist auf die Fassadengestaltung zum Eingangsbereich zu legen.

Die Gebäude haben in der Regel nördlich und südlich des Marktplatzes drei, westlich des Marktplatzes vier und zur Betonung der Eingangsbereiche sechs bis sieben Geschosse.

Wesentliche Bausteine dieser Variante sind:

Städtebau und Nutzungen:

- viergeschossige Neubebauung westlich des Marktplatzes: zusammenhängende großflächige Verkaufsfläche im Erdgeschoss nördlich des Parkhauses, sportliche Nutzung im 1. OG und Wohnen in den oberen Geschossen.
- Betonung der Eingangsbereiche durch Erhöhung der Geschossigkeit

- Verbesserung der Anbindung der Dorfstraße durch Verringerung des Fahrbahnquerschnitts und gestalteten Platz, dessen östliche Kante den Verlauf der Dorfstraße weiterführt und im EG kleinteiligen Einzelhandel beherbergt. Betonung der Anbindung auch durch gestalterische Elemente wie Oberflächengestaltung, Begrünung, Beleuchtung etc.
- Entwicklungsfläche zwischen Möllner Landstraße, Marktpassage und Marktplatz: Einzelhandel im Erdgeschoss, Wohnen in den Obergeschossen und im Innenhof. Im Norden besonderes Wohnen „Seniorenwohnen“ sowie Ärztehaus und Dienstleistungen am nördlichen Eingangsbereich.
- Kita und Treff(s) für Kinder, Jugendliche und Senioren im Engelspark

Grün- und Freiflächen

- Öffnung des Engelsparks zum Marktplatz
- Betonung der Öffnung durch Sitzstufen und gastronomische Nutzung
- Betonung der Ost-West-Wegeverbindung durch Baumreihen
- Aufwertung des Engelsparks
- In der nördlichen Entwicklungsfläche Wohnen auf der plus-1-Ebene mit Gartennutzung

Verkehr

- Verringerung der Fahrbahnbreite Möllner Landstraße zur Minderung der Barrierewirkung
- Zentraler Bushalt am Marktplatz
- Zentrales Parkhaus am Oher Weg

5.3.3 Vergleich der städtebaulichen Daten der beiden Varianten

Flächenbilanz BGF		BESTAND	PLANUNG Variante 1 "Gesamtentwicklung"	Δ in %	PLANUNG Variante 2 "Kleinteilig"	Δ in %
Flächenbilanz gesamt	Einzelhandel / Gastronomie (zusätzlich ca. 4.000qm VKF Potenzial)	6.800 qm	11.700 qm	72%	10.900 qm	60%
	Wohnen** ca. 75qm / WE	4.800 qm	31.300 qm	552%	25.800 qm	438%
		ca. 64 WE	ca. 417 WE	+353 WE	ca. 344 WE	+280 WE
	Dienstleistung /Praxis / Büro	9.300 qm	10.800 qm	16%	11.000 qm	18%
	Gemeinbedarf	8.700 qm	8.700 qm	0%	8.700 qm	0%
Gesamt		29.700 qm	62.900 qm	112%	56.700 qm	91%

* davon ca. 25% kleine Wohnungen (Ø 50 qm / WE)
 ca. 50% mittlere Wohnungen (Ø 75 qm / WE)
 ca. 25% große Wohnungen (Ø 100 am / WE)

Abbildung 38: Bruttogeschossfläche der beiden Varianten im Vergleich (A+S)

Flächenbilanz GR		BESTAND	PLANUNG Variante 1 "Gesamtentwicklung"	Δ in %	PLANUNG Variante 2 "Kleinteilig"	Δ in %
Flächenbilanz gesamt	Einzelhandel / Gastronomie (zusätzlich ca. 4.000qm VKF Potenzial)	6.700 qm	11.700 qm	75%	10.900 qm	63%
	Wohnen** ca. 75qm / WE	400 qm	0 qm	-100%	1.000 qm	150%
		ca. 64 WE	ca. 417 WE	+353 WE	ca. 344 WE	+280 WE
	Dienstleistung /Praxis / Büro	2.200 qm	1.600 qm	-27%	1.200 qm	-45%
	Gemeinbedarf	1.400 qm	1.400 qm	0%	1.400 qm	0%
Gesamt	10.800 qm	15.100 qm	40%	14.800 qm	37%	

Abbildung 39: Grundfläche der beiden Varianten im Vergleich (A+S)

6 Rahmenplan Ortsmitte

6.1 Leitbild und Ziele

Das Leitbild stellt die generellen Entwicklungsziele für die Ortsmitte dar. Es bildet den Rahmen, vor dem die einzelnen Leitziele und das Konzept des Rahmenplanes zu sehen sind. Die Leitziele konkretisieren die allgemeinen Aussagen des Leitbildes auf Ziele für die drei aufgeführten Handlungsfelder „Städtebau und Nutzungen“, „Grün- und Freiräume“ und „Mobilität“ und finden sich im Rahmenplan Ortsmitte Glinde wieder.

Übergeordnetes politisches Ziel und Hintergrund für die Entwicklung des Rahmenplanes ist die Stärkung und Belebung der Ortsmitte. Dabei ist die Ortsmitte nicht nur als zentraler Einkaufs- und Dienstleistungsstandort zu verstehen, sondern auch als Wohnort, Zentrum des kulturellen Lebens und eng verknüpft mit diesen verschiedenen Funktionen auch als Ort der Identität für die Stadt und die Region. Diese multifunktionale Bedeutung spiegelt sich auch in dem Leitbild für die zukünftige Entwicklung der Ortsmitte wider.

Um diese Aufgaben zu erfüllen, bedarf es in der Praxis zahlreicher Maßnahmen und Aktivitäten, die sich in einen fortwährenden Entwicklungsprozess einfügen und unterschiedlichen Handlungsfeldern zuzuordnen sind. Neben dem übergeordneten Leitbild geben die folgenden Leitziele Orientierung.

Leitbild: Lebendige Ortsmitte – Zentrum im Grünen – Ortsmitte für alle



Abbildung 40: graphisches Leitbild Ortsmitte Glinde (vgl. Planband, Plan 2)

1. Städtebau und Nutzungen - Lebendige Ortsmitte

Belebung der Ortsmitte:

- Erhöhung der städtebaulichen Dichte und Mischung der Nutzungen
- Belebung durch zentrale Bushaltestelle
- Verdichtung von Baulichkeiten und Angebote für alle Generationen – gleichzeitig kleinteilige Strukturen und Formen mit menschlichem Maßstab (Gegenentwurf zu den Formen der 1970er Jahre)
- Aufenthaltsqualität verbessern
- Verbesserte städtebauliche, gestalterische und verkehrliche Anbindung der Dorfstraße

Erkennbarkeit der Ortsmitte erhöhen:

- Städtebauliche Aufwertung der Eingangssituationen
- Marktplatz als Herzstück Glinde
- Optimierung der Verkehrsbezüge „Stadt der kurzen Wege“

Stärkung von Handel, Dienstleistung und Kultur in der Ortsmitte:

- City-Management: Einzelhandelsprofil schärfen (z.B. einheitliche Öffnungszeiten), Leerstandsmanagement, Marketing-Konzept, etc.
- Klare Wegeführung und verbesserte Vernetzung
- Angebote für junge Leute
- Dienstleistung / Versorgung (Ärzte, Kita, etc.)
- Vernetzung Gutshaus – Ortsmitte

Stärkung von Wohnen in der Ortsmitte:

- Mehr Wohnen in die Ortsmitte, auch zur Belebung nach Ladenschluss
- Generationsübergreifende Treffpunkte
- Verschiedene Wohnungsangebote / -größen schaffen,
- Wohnen für alle Generationen
- Mix aus freifinanziertem und sozialem Wohnungsbau

2. Grün und Freiraum - Zentrum im Grünen

- „Engelspark“ zum „echten Park“ zum Wohlfühlen, Entspannen, Treffen und Erleben gestalten:
 - Auslichten, nutzbare Grünflächen schaffen
 - Anbindung an den Marktplatz verbessern
- Anbindung an die Glinder Au verbessern
- Grünzug Glinder Au und Wegebeziehung zum Gutshaus aufwerten
- Straßenräume und Freiflächen aufwerten

3. Mobilität - Ortsmitte für alle Verkehrsteilnehmer**Zentraler Mobilitätsplatz:**

- Zentraler ÖPNV-Haltepunkt „Glinde-Markt“ für verbessertes Umsteigen, kurze Wege und zur Belebung des Marktplatzes
- Haltepunkt in Verbindung mit Car- & Bike-Sharing + Parkhaus

Mehr Raum für Rad- und Fußverkehr:

- Verringerung der Barrierewirkung der Möllner Landstraße durch Rückbau der Kfz-Fahrbahn
- Verbessertes Rad- und Fußwegekonzept
- Mehr Fahrradabstellplätze
- Parken komprimieren: Parkhaus bzw. Tiefgarage

6.2 Städtebau und Nutzungen – Lebendige Ortsmitte

Der städtebauliche Rahmenplan und die Handlungsempfehlungen sollen das Leitbild und die Leitziele weiter konkretisieren. Die darin angestrebten städtebaulichen Grundprinzipien sowie wichtige Maßnahmenvorschläge wurden mit der Lenkungsgruppe und im Rahmen der Planungswerkstatt II mit der Öffentlichkeit diskutiert. Innerhalb des Rahmenplans wurde durch Testentwürfe in den Bereichen, in denen ein verstärkter Handlungsbedarf besteht, die angestrebten Prinzipien weiter verdeutlicht. Er bildet damit eine auf die übergeordneten Entwicklungsziele ausgerichtete Beratungsgrundlage

- bei Gesprächen mit Grundeigentümern und Investoren bei Bauvoranfragen,
- für die Entwicklung von verbindlicher Bauleitplanung,
- für politische Entscheidungen über bauliche, freiraumplanerische oder einzelhändlerische Maßnahmen



Abbildung 41: Rahmenplan Ortsmitte Glinde, Juni 2019¹⁰

Der Rahmenplan verdeutlicht in erster Linie die räumlichen Zielsetzungen. Der folgende Text erläutert diese gegliedert nach den Leitziele und ergänzt weitere nicht zeichnerisch darstellbare Inhalte.

¹⁰ Die Bereiche mit ausgearbeiteten Testentwürfen sind im Plan als gelbe Baustruktur kenntlich gemacht. Die übrigen Gebäude werden in ihrem Bestand in dunklem grau nachgezeichnet. Als Planunterlage für den Rahmenplan wird ein Katasterplan mit Darstellung des Bestandes (weiße Linien) verwendet, so dass die Unterschiede zwischen den vorhandenen und vorgeschlagenen bzw. angestrebten Baustrukturen ablesbar sind.

1. Belebung der Ortsmitte durch städtebauliche und funktionale Stärkung

Das städtebauliche Erscheinungsbild gibt den Rahmen für die Nutzungen und Aktivitäten in der Ortsmitte. Es hat bedeutenden Einfluss auf das Image und die Aufenthaltsqualität und damit die Akzeptanz durch die Bevölkerung, aber auch möglicher Investoren.

Durch **Nachverdichtung** und die Bildung und Ergänzung von **Raumkanten** soll der städtische Charakter gestärkt werden. In den zentralen Bereichen überwiegt aufgrund der angestrebten Ausbildung von Raumkanten und städtischer Baustrukturen die **geschlossene Bauweise**. Gleichzeitig soll durch kleinteilige Strukturen und Formen ein Gegenentwurf zu den Großformen der 70er Jahre geschaffen werden. Entlang des Hauptlaufs und der Plätze entstehen klare Kanten, die jedoch durch kleine **Vor- und Rücksprünge** gegliedert werden. Die Dachlandschaft mit **giebelständigen Satteldächern** suggeriert eine gewachsene, dörfliche Struktur.



Abbildung 42: Referenzprojekt „Neue Mitte Porz - Revitalisierung der Innenstadt“, moderne stadt (o.J.)

URL: <https://www.modernestadt.de/projekte/porz-mitte/> (04.03.2019)

Die Angaben zur **Geschossigkeit** im Rahmenplan sind als Richtwert der Vollgeschosse zu verstehen. Sie sollen das allgemeine Prinzip verdeutlichen. Spätere Abweichungen, die sich aus der Entwicklung konkreter Projekte ergeben, sollten nach Möglichkeit geringgehalten werden, um die angestrebte Gesamtwirkung zu erreichen. Sie können aber städtebaulich punktuell durchaus sinnvoll sein.

Entlang des Hauptlaufs Marktpassage – Marktplatz stellt die angegebene Geschossigkeit gleichzeitig auch die **Mindestgeschossigkeit** dar, um den Hauptlauf städtebaulich zu betonen und insbesondere den Marktplatz durch ausreichend hohe Raumkanten zu fassen.

Der Bereich nördlich des Marktes und westlich der Marktpassage (**Entwicklungsfläche 1**) weist heute in weiten Teilen eine der Lage nicht angemessene Baustruktur auf. Dieser Bereich stellt einen Schwerpunkt für bauliche Verdichtung dar. Die gesamte Entwicklungsfläche 1 ist als dreigeschossige Blockrandbebauung mit giebelständigen Gebäuden mit Satteldach und leichten Vor- und Rücksprüngen vorgesehen, um die gewünschte Kleinteiligkeit zu erreichen. Eine Ausnahme bildet das sechsgeschossige Gebäude zur Betonung des Eingangsbereichs der Marktpassage. Auf der Fläche des kompletten Innenhofs werden unter geschickter Ausnutzung der Topographie Parkplätze und Anlieferzonen überdacht, so dass auf der Ebene des 1. Obergeschosses Wohnen im Blockinnenbereich mit privaten Mietergärten ermöglicht wird. Von Westen,

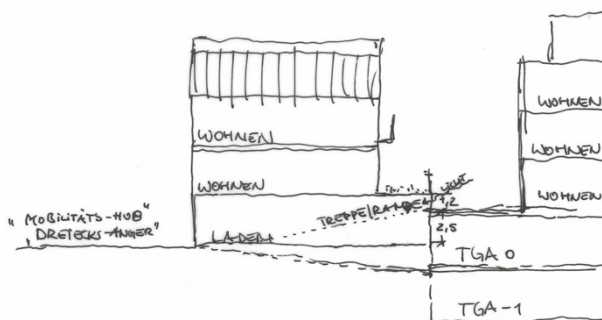


Abbildung 43: Skizze Schnitt Wohnhof / Einzelhandel zum Platz Richtung Dorfstraße

Süden und Osten kann der Wohnhof über offene Treppen begangen werden. Auf diese Weise werden halböffentliche Wegeverbindungen ermöglicht, der privatere Charakter des Wohnhofs aber unterstrichen.

Der **Bereich östlich der Marktpassage** greift das gegenüberliegende Motiv auf und spiegelt die kleinteilige Bebauung mit Vor- und Rücksprüngen. Hier sieht der Rahmenplan vor, den heutigen Garagenhof zu überdecken, um wie im Blockinnenbereich der Entwicklungsfläche 1 Anlieferung und Parken rückwärtig weiterhin zu ermöglichen, ohne die Wohnfunktion zu stören. Durch den bestehenden Höhenunterschied zum Engelspark kann auf diese Weise der Park in Höhe des 1. Obergeschosses an die Bebauung herangeführt werden, was einen enormen Mehrwert im Sinne der Wohnqualität bedeuten würde.

Westlich des Baublocks entsteht ein kleiner dreieckiger Platz in Anlehnung an den historischen Anger des Dorfes (vgl. Abbildung 5). Ein wesentliches Entwicklungsziel des Rahmenplans ist die **Verbesserung der Anbindung der Dorfstraße** und Erhöhung der Aufenthaltsqualität in diesem Bereich. Aus diesem Grund nimmt die Bebauung hier die Krümmung der Dorfstraße auf und führt sie weiter. Im Erdgeschoss der Neubebauung befinden sich hier eher kleinere Einzelhandelseinheiten. Die Barrierewirkung der Möllner Landstraße wird durch eine Verringerung des Fahrbahnquerschnitts und eine einheitliche Oberflächengestaltung erheblich gemildert, wenn sie auch aufgrund ihrer Funktion als Landstraße hier nicht gänzlich beseitigt werden kann. Der Rahmenplan sieht eine neue Oberflächengestaltung für die Dorfstraße vor, die gestalterisch durch Materialwahl und Möblierung (Bänke, Beleuchtung etc.) eine Einheit mit dem neu zu schaffenden Platz bildet.

Das bisher als Parkplatz genutzte Grundstück westlich des Marktplatzes (**Entwicklungsfläche 2**) spielt eine besondere Rolle, um das einzelhändlerisch sinnvolle Konzept mit Hauptlauf und sogenanntem Knochenprinzip mit verdichtetem Städtebau und zentrumsfördernden Nutzungen urban zu entwickeln. Der Rahmenplan sieht daher hier eine viergeschossige Blockrandbebauung mit sechsgeschossiger Eckbetonung zum Knoten Möllner Landstraße / Oher Weg sowie einem neuen (öffentlichen) Parkhaus vor. Der Gebäudekomplex soll maßgeblich zur Belebung der Ortsmitte beitragen: Einerseits durch seine Magnetwirkung aufgrund des großflächigen Einzelhandels im Erdgeschoss, andererseits durch die bauliche Fassung des Marktplatzes im Westen. Durch die Orientierung des Eingangs zum Marktplatz soll der Hauptlauf gestärkt werden. Im 1. OG wird eine kommerzielle Freizeitnutzung (Fitness, Tanzen etc.) vorgeschlagen, die als Frequenzbringer und zur Belebung auch außerhalb der Geschäftszeiten wirkt.

Die Lage des Parkhauses an gut sichtbarer Stelle zum Eingangsbereich in die Ortsmitte wurde bewusst gewählt: Entwicklungsziel ist hier, ein **architektonisch hochwertiges Parkhaus** zu schaffen, das gut sichtbar und intuitiv auffindbar ist. Das Parkhaus ist nicht als reine „Kfz-Abstellfläche“ vorgesehen, stattdessen wird das Angebot durch Fahrradplätze, Standorte für Leihfahrräder sowie kleinere Ladeneinheiten im Erdgeschoss ergänzt. Die Dachfläche ist für eine Freizeitnutzung (Sport, Restaurant/Café, Kletterwand etc.) vorgesehen. Der große Vorteil eines Parkhauses im Gegensatz zu einer Tiefgarage liegt in seiner Flexibilität: so können z.B. zukünftig nicht (mehr) genutzte Stellplatzflächen in Büroflächen umgewandelt werden.



Abbildung 44: ax5 Architekten (2013):Parkhaus Noorstraße, URL: www.ax5.de (04.03.2019)

Abbildung 45: Zoo Leipzig URL: <https://www.zoo-leipzig.de/wir-ueber-uns/zoo-historie/> (04.03.2019)

Daneben trägt die **zentrale Bushaltestelle** am westlichen Marktplatzrand zur Belebung der Ortsmitte bei (vgl. Kapitel 6.4). Durch die Zusammenlegung der verschiedenen Buslinien auf einen Haltepunkt werden die Umsteigebezüge verbessert und durch die Anordnung in räumlicher Nähe zum Parkhaus wird das Umsteigen Auto – ÖPNV oder Fahrrad – ÖPNV erleichtert. Die Bushaltestelle direkt neben dem Marktplatz ermöglicht einen kurzen und komfortablen Fußweg vom Bus zu den Einkaufs- und Dienstleistungsangeboten der Ortsmitte. Gleichzeitig trägt der zentrale Haltepunkt zur Belebung des Marktplatzes auch außerhalb der Geschäftszeiten bei. Am Wartebereich der Haltestelle befindet sich ein „Bürgerpavillon“, in dem Ticketverkauf und Informationen über Veranstaltungen und Angebote der Stadt, ggf. kombiniert mit einem Café, angeboten werden kann.

2. Erkennbarkeit der Ortsmitte erhöhen

Ein zentrales Problem der heutigen Baustruktur des Ortsmitte-Kernbereichs ist ihr zum Teil unattraktives Erscheinungsbild nach außen zur Möllner Landstraße und zum Oher Weg.

Im Leitbild (vgl. Abbildung im Kapitel 6.1) werden daher Hochpunkte an den Eingangssituationen definiert, die ein Signalwirkung erzeugen sollen.

Der Entwicklungsfläche 2 am Knoten Möllner Landstraße / Oher Weg kommt städtebaulich eine besondere Bedeutung zu, da die Ortsmitte hier von der Möllner Landstraße aus von Hamburg kommend als erstes wahrgenommen wird. Der Rahmenplan sieht daher eine viergeschossige Bebauung mit siebengeschossiger Eckbetonung vor. Bei der späteren Ausgestaltung des Gebäudes ist hier besonderer Wert auf die Architektur und die Fassadengestaltung zu legen.

Der **Marktplatz** wurde in den Bürgerwerkstätten als „das Herz von Glinde“ bezeichnet. Durch das ungünstige Verhältnis der sehr großen Marktfläche zu der umliegenden Bebauung wird er jedoch außerhalb der Wochenmarktzeiten als zu groß und zu leer empfunden. Im Zuge der Rahmenplanerarbeitung wurden die Größenverhältnisse untersucht und die Proportionen optimiert, um die Aufenthaltsqualität auf dem Marktplatz auch außerhalb der Marktzeiten zu erhöhen. Als ein angenehmes Größenverhältnis gilt maximal die vierfache Breite des Platzes im Vergleich zur Höhe der einrahmenden Bebauung. Der Rahmenplan sieht daher die Verschiebung der nördlichen Gebäudekante nach Süden vor, um die **Tiefe des Marktplatzes zu verringern**, was sich auf das menschliche Empfinden deutlich angenehmer auswirkt. Darüber hinaus erhält der Marktplatz auch im Westen durch eine viergeschossige Bebauung eine räumliche Begrenzung, so dass der Marktplatz zukünftig allseitig von Bebauung eingerahmt ist und somit als echte Platzfläche wahrgenommen wird.

Die kompakte Struktur der Ortsmitte mit kurzen Wegen für Kunden und Besucher wird in der Potenzialanalyse¹¹ zur Einzelhandelsentwicklung als Standortvorteil bewertet. Darüber hinaus verfügt Glinde als einzige Stadt im Mittelzentrum über eine Fußgängerzone. Dieses Potenzial gilt es zu stärken und weiter zu entwickeln. Im Sinne des Ziels „**Stadt der kurzen Wege**“ werden die **Verkehrsbezüge optimiert**. Der Hauptlauf wird gestärkt und städtebaulich betont. Die Möglichkeit einer Durchwegung der Blockrandbebauung im Entwicklungsfeld 1 wird es auch zukünftig geben, jedoch sind die Wege durch den Höhenunterschied klar als halböffentliche Wege erkennbar. Durch die Ausbildung des dreieckigen Nebenplatzes mit Ladenfassaden wird die Ortsmitte mit Fußgängerzone hierhin erweitert und wendet sich somit auch den auf der Möllner Landstraße vorbeifahrenden potentiellen Kunden und Besuchern erstmals mit einer Schauseite zu.

Im „Einzelhandelsentwicklungskonzept für das Gemeinsame Mittelzentrum Reinbek/Glinde/Wentorf“¹² wird die heutige Auffahrt auf den zentralen Parkplatz aufgrund der umrahmenden Gebäudestrukturen, der Grüngestaltung und der Einfriedung als „wenig attraktiv“ bezeichnet. Mit der Betonung der Eingangssituationen (s.o.) wird auch hier eine Verbesserung erreicht. Ziel ist es hier, den Besuchern anstelle von „Rückseiten“ einen angenehmen Auftakt mit gestalteten Fassaden und Einzelhandel im Erdgeschoss anzubieten, der die Besucher intuitiv in die Ortsmitte leitet.

3. Stärkung von Handel, Dienstleistung und Kultur in der Ortsmitte

Laut Einzelhandelsentwicklungskonzept der CIMA sollte es „Ziel der künftigen Ansiedlungspolitik sein, vor allem Anbieter des mittel- und langfristigen Bedarfsbereichs hinzu zu gewinnen“.¹³ Aus diesem Grund ist die Ansiedlung von attraktiven, leistungsstarken Einzelhändlern in den Ortsmittebereich anzustreben. Die Ansiedlung von Einzelunternehmen (Service individuell, Kundentreue, Qualität, Kompetenz) sowie qualitativ hochwertigen Ketten und Textileinzelhändler tragen ebenfalls zur Stärkung und Zukunftsfähigkeit des Einzelhandels bei.

Dafür ist auch die Verbesserung des städtebaulichen Charakters mit modernen Bauweisen, attraktiven Fassaden und zeitgemäßen Freiflächen mit höherer Aufenthaltsqualität erforderlich. Im Rahmenplan ist deshalb eine Bebauungsstruktur dargestellt, die den Straßenraum klar fasst und einen Hauptlauf mit einer klaren 1A-Lage ausbildet.

Die Potenzialanalyse der CIMA hat gezeigt, dass die Gliner Ortsmitte realistisch weitere für ca. 4.000 qm zusätzliche Verkaufsfläche verträgt, insbesondere in den zentrenrelevanten Branchen „Bekleidung und Wäsche“, „Schuhe und Lederwaren“ sowie „Sportartikel“.¹⁴ Mit Umsetzung des Rahmenplans kann diese zusätzliche Verkaufsfläche in der Gliner Ortsmitte realisiert werden.

Für das Management der Ortsmitte wird empfohlen, das Einzelhandelsprofil deutlich zu schärfen. Neben einer konsequenten Vermarktung des Standortes „Ortsmitte Glinde“ ist dabei die kontinuierliche Verbesserung des Angebotes und die Entwicklung eines einheitlichen

¹¹ „Potenziale neuer Einzelhandelsansiedlungen in der Ortsmitte der Stadt Glinde“, Oktober 2018, CIMA Beratung + Management GmbH, Lübeck

¹² „Einzelhandelsentwicklungskonzept für das Gemeinsame Mittelzentrum Reinbek/Glinde/Wentorf“, CIMA Beratung + Management GmbH, Lübeck, 11. Dezember 2014

¹³ vgl. S. 70 im „Einzelhandelsentwicklungskonzept für das Gemeinsame Mittelzentrum Reinbek/Glinde/Wentorf“, CIMA Beratung + Management GmbH, Lübeck, 11. Dezember 2014

¹⁴ vgl. S. 12 „Potenziale neuer Einzelhandelsansiedlungen in der Ortsmitte der Stadt Glinde“, CIMA Beratung + Management GmbH, Lübeck, Oktober 2018

Gestaltungs- und Werbekonzeptes das Ziel. Die Ortsmitte kann über Maßnahmen wie z.B. einheitliche Öffnungszeiten, gemeinsames Marketing-Konzept und Internetauftritt, Leerstandsmanagement etc. als attraktiver und in sich geschlossener Standort positioniert und erlebbar gemacht werden (vgl. hierzu auch Kapitel 5.1 Szenarien: Einzelhandelsszenario).

Im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ ist die Ortsmitte nicht nur als Einzelhandelsstandort zu sehen und weiter zu entwickeln, sondern auch als Standort für Dienstleistung und Versorgung. Insofern sieht der Rahmenplan auch Raum für Ärzte, Kita, Jugendzentrum etc. vor. Diese Nutzungen stärken die Frequentierung der Ortsmitte und attraktiveren diese als Wohnstandort.

Als Zentrum für die Stadt und das Umland sollte die Ortsmitte nicht nur als Einkaufs- und Dienstleistungsstandort sowie für das Wohnen Bedeutung haben, sondern auch als Ort für Kultur, Soziales, Freizeit und Sport.

Glinde bietet derzeit bereits ein breites Angebot an Kultur- und Bildungsangeboten. Die Angebote im Bürgerhaus (Stadtbücherei, VHS-Angebote, Veranstaltungen im Bürgersaal) werden gut angenommen und geschätzt und sollten erhalten und gestärkt werden (z.B. durch die Erweiterung der Bücherei), gleiches gilt für die vielfältigen Märkte und Feste auf dem Marktplatz. Auch die sozialen und kulturellen Angebote des Gutshauses werden sehr positiv wahrgenommen, allerdings stellt die mangelnde Vernetzung zwischen Ortsmitte und Gutshaus einen Kritikpunkt dar.

Im Rahmenplan wird die Installation eines „Bürgerpavillons“ auf dem Marktplatz vorgeschlagen, der an zentraler Stelle über die Stadt sowie die Gliner Kulturangebote informiert (Information, Ticketverkauf, ggf. in Verbindung mit Café o.ä.). Darüber hinaus wird über die Ertüchtigung der grünen Verbindung an die Gliner Au in den Gutshaus-Park eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung zum Gutshaus angeboten.

Die Kinder- und Jugendbeteiligung hat gezeigt, dass attraktive Angebote und Treffpunkte für junge Leute fehlen. Im Sinne einer langfristigen Identifikation der jüngeren Bevölkerungsgruppe mit der Ortsmitte und ihrer Gestaltung mit (informellen) Angeboten, werden die jungen Menschen wieder in die Ortsmitte gezogen. Ideen dazu sind z.B. temporäre Veranstaltungen, die Einrichtung eines Treffpunktes im Engelspark (z.B. Jugendtreff mit Grafitti-Wand in Verbindung mit Kinderspielplatz und Eis-Café etc.) und Freizeit- und Sportflächen auf dem Dach des Parkhauses. Bei der Entwicklung und Konkretisierung werden die jungen Bürger mit einbezogen.

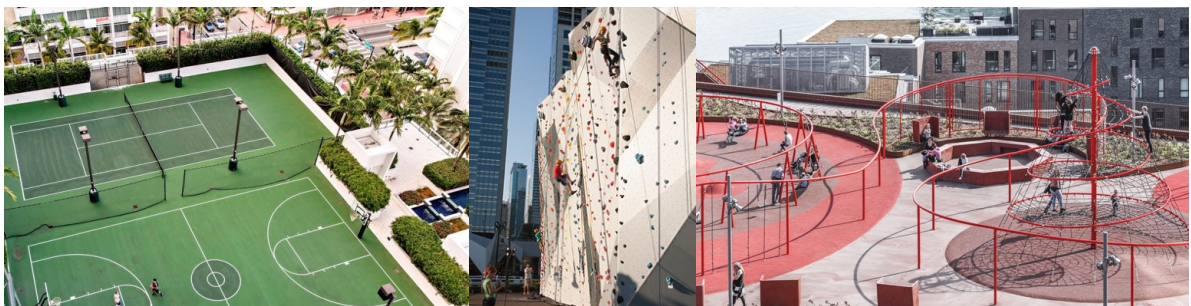


Abbildung 46: Nichols Broch Wurst Wolfe & Asso. (2009): W Hotel South Beach, URL: <https://www.facebook.com/ShotScience/photos/every-rooftop-needs-a-basketball-court-/10154681186894326/> (01.05.2019)

Abbildung 47: Michael van Valkenburgh Asso. Inc. (2013): Maggie Daley Park, URL: www.mvvainc.com (01.05.2019)

Abbildung 48: JAJA Architects (2016):Konditaget Lüders, URL: www.detail.de/artikel/spielplatz-mit-aussicht-parkhaus-in-kopenhagen-32424/ (01.05.2019)

4. Stärkung von Wohnen in der Ortsmitte

Gesamtstädtisch ist eine städtebauliche Nachverdichtung auch für Wohnen innerhalb des Stadtkerns aufgrund des zu erwartenden Bevölkerungswachstums bzw. Wohnraumbedarfs und dem steigenden Anteil kleinerer und älterer Haushalte sinnvoll und auch notwendig.

Die zusätzliche Wohnbevölkerung belebt den innerstädtischen Bereich und bietet baulich ein Nachfragepotenzial für die Entwicklung des neuen kompakten, städtisch geprägten Erscheinungsbildes im Rahmenplan.

Grundsätzlich ist eine Wohnnutzung insbesondere in den Obergeschossen in allen Teilen der Ortsmitte denkbar, also auch in den ansonsten durch Kerngebietsnutzungen und Einzelhandel geprägten Zonen wie die Marktpassage.

Für eine alters- und sozial ausgewogene Bewohnerstruktur ist bei den vorgesehenen Wohnungstypen (Zimmeranzahl, Wohnfläche und Wohnungsstandard) auf eine Vielfalt zu achten. Dies beinhaltet auch einen angemessenen Anteil an gefördertem Wohnraum, der mindestens aber bei 30% liegen sollte.

Insbesondere im Bereich der Entwicklungsflächen 1 und 2 soll die Wohnfunktion erheblich ausgebaut werden. Auf der Entwicklungsfläche 1 schlägt der Rahmenplan eine dreigeschossige Bebauung mit vorwiegend Einzelhandel im Erdgeschoss und Wohnnutzungen in den Obergeschossen vor. Im Norden ist eine Fläche für besonderes Wohnen „Seniorenwohnen“ vorgesehen. An der Kreuzung Möllner Landstraße / Marktpassage betont ein dreigeschossiges Ärztehaus mit einem sechsgeschossigen Turm den Eingangsbereich. Das Parken und die Anlieferung der Ladenflächen erfolgt über die Erdgeschosszone im Blockinnenbereich. Diese ist vollständig überdeckelt. Sie trägt durch eine intensive Begrünung der Dachfläche erheblich zur Qualität des Blockinneren bei und kann von den Bewohnern als grüner Dachgarten genutzt werden. Durch offene Treppenverbindungen ist eine Durchwegung in die umliegenden Bereiche Dorfstraße, Marktplatz und Marktpassage möglich; durch die Lage auf der +1-Ebene erhält der Wohnhof jedoch einen ruhigen, halböffentlichen Charakter. In der näheren Ausgestaltung des Hochbaus ist trotz des Niveauunterschieds eine barrierefreie Ausführung möglich und vorzusehen.

Auf der Fläche zwischen Möllner Landstraße und westlichem Marktplatzrand wird der Neubau eines viergeschossigen Wohn- und Geschäftshauses vorgeschlagen. Auch hier sollten die Dachflächen begrünt werden, um einen qualitativ hochwertigen ruhigen privaten Innenhof zu schaffen.

6.3 Grün- und Freiraum – Zentrum im Grünen

1. Aufwertung des Engelsparks

Ein wichtiger Baustein für das Leitbild „Zentrum im Grünen“ ist die **Aufwertung des Engelsparks**. Er kann durch Auslichten des Grünbestandes eine „grüne Oase zum Erholen und Entspannen“ werden. Weitere Maßnahmen zur Gestaltung sollten die Anlage von gut beleuchteten Wegen und Sitzmöglichkeiten sein.

Im Engelspark befindet sich mit einem Hügelgrab aus der Bronzezeit ein archäologisch bedeutsames Denkmal. Mit der Umgestaltung des Parks könnte das älteste Gliner Kulturdenkmal wieder sichtbar gemacht werden.

Innerhalb der Planungswerkstätten wurde der Wunsch nach Orten mit hoher Aufenthaltsqualität als **Treffpunkte** für verschiedene (Alters-) Gruppen aus dem Stadtgebiet deutlich. Auch wenn der Engelspark bisher gelegentlich von Jugendlichen genutzt wird, fehlen

spezielle Angebote für verschiedene Altersgruppen. Hier wäre es sinnvoll, gemeinsam mit Kindern, Jugendlichen und Senioren Maßnahmen zu entwickeln, die im Engelspark Treffpunkte festigen.

Der Rahmenplan schlägt vor, durch Überplanung von Gebäuden eine **Öffnung zum Engelspark** zu schaffen. Der Höhenunterschied zum Park kann durch eine Treppenanlage überbrückt werden, die im Sommer zum Aufenthalt einlädt und den Platz zusätzlich belebt. Durch diese Maßnahme rückt der Park an die Ortsmitte heran und eine positive Wechselwirkung entsteht.

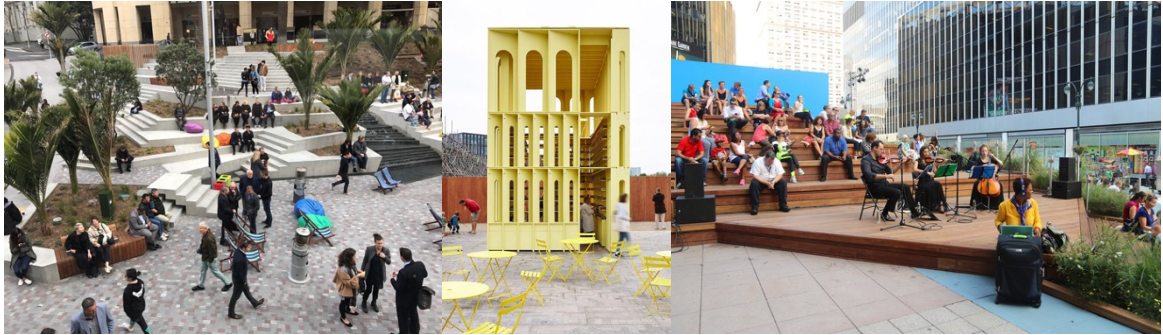


Abbildung 49: Steven Lawsons Architects (2017): Freyberg Place
 Abbildung 50: TAGA / Clancy Moore / Steve Larkin (2015): Yellow Pavilion
 Abbildung 51: W Architecture & Landscape Architecture, LLC (2016): Plaza 33

Neben dieser Maßnahme sowie durch die Veränderung der Baulichkeiten nördlich und westlich des Marktplatzes sollten auch auf der Marktplatzfläche weitere Akzente gesetzt werden. Die Kunden des Einzelhandels erwarten heutzutage neben dem reinen Einkauf auch besondere Erlebnisse. Möglichkeiten und Anreize Innenstädte zu besuchen können Feste, kleine Konzerte oder sonstige „Events“ sein. Neben der Organisation solcher Aktivitäten ist es wichtig, die baulichen Voraussetzungen und Bereiche mit ansprechender Gestaltung zu schaffen, in denen sich die Besucher wohl fühlen und lange aufhalten. Der Gliner Marktplatz wird auch heute schon vielfach für Märkte und Feste genutzt, die gut und gerne angenommen werden. Dieses Potenzial gilt es zu erhalten und weiter auszubauen. Hinsichtlich der Möblierung wurden die vorhandenen Bänke seitens der Nutzer als grundsätzlich positiv bewertet; gleichzeitig wurde jedoch bemängelt, dass diese nicht zur Kommunikation einladen. Auf der neu entstehenden Fläche, die sich zum Engelspark öffnet, ist Raum für Installationen wie überdachte Pavillons, eine temporäre Sommerbühne oder ein begeh- und „besitzbares“ Kunstobjekt.

2. Verbesserte Anbindung an die Gliner Au und Wegebeziehung zum Gutshaus

Wegeverbindungen für den Rad- und Fußverkehr spielen nicht nur unter verkehrlichen Aspekten eine Rolle, sondern haben auch für die Erholung Bedeutung. Dies gilt insbesondere für Wegführungen innerhalb ruhiger Bereiche oder für Wege, die an Frei- und Erholungsflächen anbinden.

Das bestehende Konzept, die Grünräume im westlich und östlich der Ortsmitte durch eine mit Bäumen betonte Achse zu verbinden, wird beibehalten und fortentwickelt. Auch zukünftig soll eine Baumreihe vom Engelspark kommend über den nördlichen Marktplatzrand nach Westen führen. Momentan wird diese Fußwegeverbindung jedoch gerade weitergeführt und endet dadurch ca. 20 m südlich der bestehenden lichtsignalisierten Fußgängerquerung. Das Konzept gemäß Rahmenplan führt die Fußgänger zukünftig entlang der neu geplanten

Busspur an die Kreuzung und von dort weiter über den „Weg an der Gutmauer“ an den Grünraum der Glinder Au.

Eine weitere Entwicklungsmaßnahme stellt die Aufwertung des Grünzugs an der Glinder Au dar. Derzeit wirkt diese Fläche untergenutzt und zum Teil ungepflegt. Die einstige Parkanlage mit Gutsteich bietet Potenzial, insbesondere von Glinderinnen und Glindern als Freizeit- und Aufenthaltsfläche und als grüne Wegeverbindung zum Gutshaus (wieder-)entdeckt zu werden. Durch die Aufwertung der öffentlichen Räume rückt auch das Gutshaus Glinde mit seinem vielfältigen Kulturangebot wieder mehr in den Fokus.

3. Aufwertung der Straßenräume und Freiflächen

Aufwertungsbedarf der Straßenräume besteht insbesondere an der bisher kfz-dominierten **Möllner Landstraße**. Hier wird eine Umgestaltung des Straßenraumes zur Minderung des Durchgangsstraßencharakters empfohlen (vgl. Kapitel 6.4). Die bisher sehr breite Fahrbahn kann zugunsten der Seitenräume reduziert werden und bietet somit das Potenzial beidseitig breite Fuß- und Radwege anzuordnen. Im Zuge der Umgestaltung wird die Möllner Landstraße als Allee mit beidseitig Bäumen gestaltet. Im Bereich der Fußgängerübergänge wird die Querung auch durch die Gestaltung (z.B. durch Farbwechsel im Fahrbahnbelag) unterstrichen.

Wesentlich zur Attraktivität der Ortsmitte trägt der Großbaumbestand bei. An geeigneten Stellen sind neue Bäume zu ergänzen. Insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen mindern Bäume erheblich den Durchgangsstraßencharakter.

Die Umgestaltung der Möllner Landstraße inkl. der Neuanlage eines Kreisels am Knoten Möllner Landstraße / Oher Weg bieten sich neue Möglichkeiten für die Gestaltung der privaten Vorzonen. Insbesondere die Bebauung nordwestlich des Kreisels mit den Gewerbeflächen im Erdgeschoss kann durch die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums profitieren: Durch die Zusammenlegung der bisherigen Bushaltestellen zu einem zentralen Haltepunkt am Markt entfällt dort die bisherige Busspur. Dies in Zusammenhang mit der Umgestaltung insbesondere der Straßenseitenräume bietet hohes Potenzial für eine Gestaltung auch der privaten Bereiche. Derzeit befinden sich in der Vorzone des Gebäudes zur Möllner Landstraße Stellplatzflächen. Nach Osten hin entsteht durch eine Baumreihe, die in Betonkübel gepflanzt ist, eine erhebliche Barrierewirkung. An der nördlichen Stellplatzzufahrt am „Weg an der Dorfmauer“ befinden sich eingehauste Müllcontainer. Eine einladendere Gestaltung bei gleichzeitiger Entfernung der Barrieren würde die Sichtbarkeit der dort ansässigen Gewerbetreibenden fördern.

6.4 Mobilität – Ortsmitte für alle Verkehrsteilnehmer

Das Mobilitätskonzept des Rahmenplan Ortsmitte umfasst die folgenden Bausteine:

1. Zentraler Mobilitätsplatz in der Ortsmitte

Zur Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und zur besseren Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel wird ein zentraler Mobilitätsplatz in der Ortsmitte eingerichtet. Dieser umfasst:

Die Zusammenfassung der bisher räumlich verteilten Bushaltestellen zu einer zentralen Bushaltestelle „Markt“. Die bisherigen Bushaltestellen „Markt“ und „Mühlenstraße“ entfallen.

Hierdurch wird der Zugang zum Busverkehr in eine zentrale Lage in die Ortsmitte gerückt. Neben der verbesserten räumlichen Erschließung wird damit auch ein attraktiver und eindeutiger Ankunftsort für Glinde geschaffen.

Durch die Ausgestaltung als Mehrfachhaltestelle mit 4 Haltepositionen werden darüber hinaus kurze Umsteigewege sowie eine einfache Anschlussicherung in den Nebenverkehrszeiten ermöglicht. Die Kapazität lässt darüber hinaus zukünftige Angebotsausweitungen zu.

Es wird allerdings die Flächenerschließung durch den Busverkehr in Richtung Norden (Mühlenstraße) sowie Südwesten (westl. Möllner Landstraße, Sönke-Nissen-Allee, Avenue St. Sebastian) etwas verschlechtert.

Es ergeben sich damit die folgenden Linienverläufe für die einzelnen Buslinien:

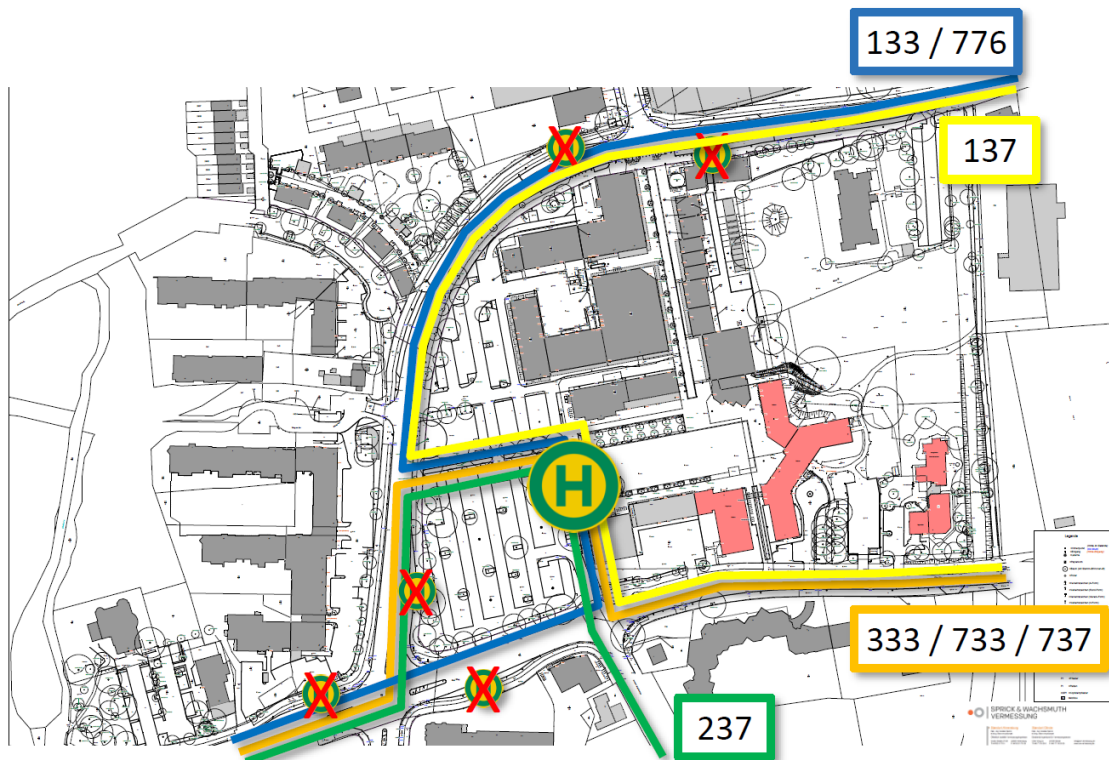


Abbildung 52: Buslinienverläufe bei einer zentralen Bushaltestelle "Glinde Markt"

- Die Schaffung von Bike & Ride-Stellplätzen (gesichert und ungesichert) zur Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr.
- Das Angebot von zusätzliche Mobilitätsangeboten wie bspw. Car-Sharing und Bike-Sharing.
- Das Bereitstellen von Informations- und Buchungsangeboten sowohl mit Mobilitätsbezug als auch im Hinblick auf Veranstaltungen und allgemeine Stadtinformationen und -angebote.

2. Neuordnung des Parkraumangebots und der Erschließung für den Kfz-Verkehr

Das öffentliche Parkraumangebot in der Ortsmitte wird grundlegend neuorganisiert. Sämtliche bisher vorhandenen auf dem Parkplatz „Markt“ und entlang der Möllner Landstraße vorhandenen (ebenerdigen) Parkplätze werden in einem Parkhaus an der Ecke Möllner Landstraße / Oher Weg konzentriert. Die Stellplatzbedarfe für die geplanten neuen Nutzungen werden ebenfalls im Parkhaus sowie in einer neuen Tiefgarage unter der Neubebauung nördlich des Markplatzes abgedeckt.

Die Erschließung des Parkhauses erfolgt vorrangig von der Kreuzung Oher Weg / Avenue St. Sebastien. Etwaige Bewohner- und Beschäftigtenstellplätze im südwestlichen Baufeld werden von der Möllner Landstraße über die bisherige Parkplatzzufahrt aus erschlossen. Die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage im nordwestlichen Baufeld erfolgt ebenfalls über die Möllner Landstraße, auf der in diesem Bereich entsprechende Abbiegespuren eingerichtet werden.

Die bisherige Durchfahrt über den Parkplatz „Markt“ wird für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt und bleibt dem Rad- und Busverkehr sowie dem unmittelbaren Ver- und Entsorgungverkehr vorbehalten.

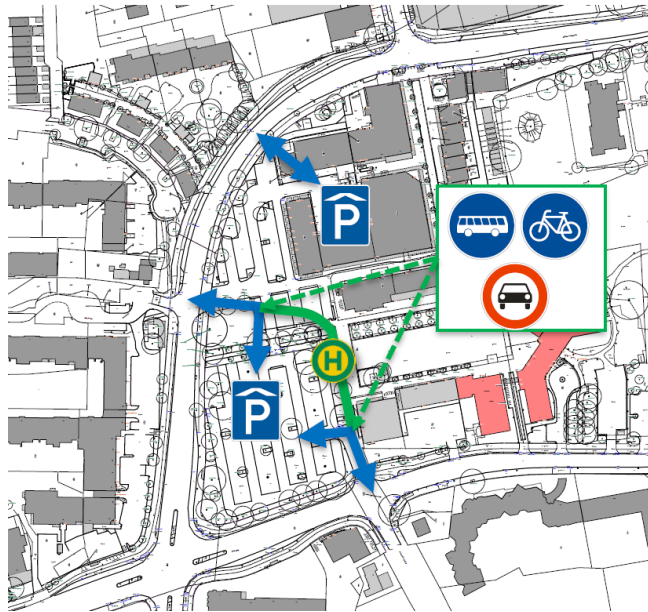


Abbildung 53: Parkraumangebot + Kfz-Erschließung der Ortsmitte

3. Radverkehrskonzept

Zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität der Radverkehrsinfrastruktur in der Ortsmitte werden die bisher an den Hauptverkehrsstraßen Möllner Landstraße und Oher Weg vorhandenen Zweirichtungsradverkehre durch Hochbord-Einrichtungsräder ersetzt. Entsprechend dem aktuellen Stand der Technik sind diese gekennzeichnet durch (s.a. nachfolgende Abbildung):

- Regelbreite 2,0 m – Mindestbreite 1,6 m
- Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn
- Taktile, visueller Begrenzungstreifen oder bauliche Trennung zwischen Fuß- und Radweg

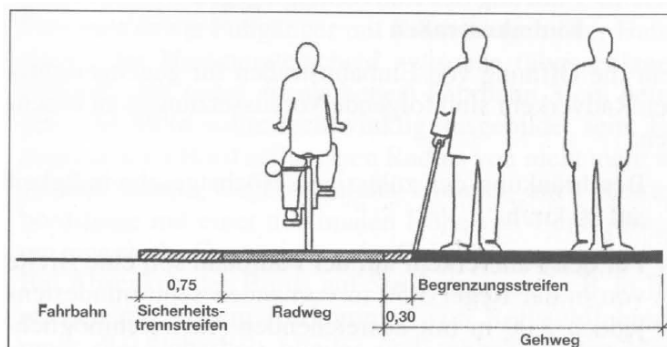


Abbildung 54: Gestaltung von Geh- und Radwegen (Quelle: FGSV RAS 06, S.85)

Mit den vorgesehenen Radverkehrsanlagen an den Hauptverkehrsstraßen wird bereits eine durchgängiges, komfortabel und sicher nutzbares Radverkehrsnetz in der Ortsmitte geschaffen. Dieses wird ergänzt durch Verbindungen in Nebenstraßen sowie durch straßenunabhängige Wegeverbindungen durch den Engelspark, entlang der alten Bahntrasse sowie in Richtung Dorfstraße und Glinder Au. Insgesamt wird damit ein engmaschiges Radverkehrsnetz gebildet, das aus allen Richtungen sowohl eine gute Erreichbarkeit als auch Durchfahrbarkeit der Ortsmitte gewährleistet.



Abbildung 55: Radverkehrsnetz Ortsmitte Glinde

4. Umgestaltung der Hauptverkehrsstraßen

Die Umgestaltung der Hauptverkehrsstraßen entsprechend der ausgewählten Vorzugsvariante umfasst die folgenden Bausteine:

- Umbau der Kreuzung Möllner Landstraße / Oher Weg / Sönke-Nissen-Allee zu einem kleinen Kreisverkehr
- Umgestaltung der Möllner Landstraße: Reduzierung der nicht benötigten Kfz-Fahrbahnflächen zugunsten der Seitenräume, Anlage von Abbiegespuren zur vorgesehenen Tiefgarage, Herstellung von Einrichtungsradwegen, Wegfall der Parkplätze am Straßenrand
- Reduzierung der Fahrbahnbreite und gestalterische Hervorhebung des Übergangs zwischen Markt und Dorfstraße
- Umgestaltung des Oher Wegs: Anpassung der Zufahrt zum Kreisverkehr sowie Herstellung von Einrichtungsradwegen

6.5 Städtebauliche Daten

jeweils Bereich nördl. Oher Weg und östl./ südl. Möll- ner Landstr.	Bestand Ortsmitte	Rahmenplan Ortsmitte	Δ
Einzelhandel Gastronomie /	6.800 qm BGF	10.900 qm BGF	ca. +4.000 qm + 60 %
Wohnen	4.800 qm BGF	31.300 qm BGF	+ 550 %
	ca. 65 WE	ca. 415 WE	ca. +350 WE
Dienstleistung Praxis / Büros /	9.300 qm BGF	11.100 qm. BGF	ca. + 2.000 qm + 19 %
Gemeinbedarf	8.700 qm BGF	9.000 qm. BGF	+ 3 %
Gesamt	29.600 qm BGF	62.300 qm BGF	+ 110 %
Stellplatzbilanz (öffentl. + privat)	287 Stellplätze	ca. 680 Stellplätze	+ ca. 392 Stpl. + 136 %

Abbildung 56: Vergleich Städtebauliche Daten Bestand und Rahmenplan (Vgl. Anlage 1: Plan 5)

7 Handlungsempfehlungen

7.1 Maßnahmenübersicht

Die Rahmenplanung schafft die Grundlagen für eine strategische Ausrichtung der Innenstadtentwicklung in Bezug auf Aufwertung und Belebung der Ortsmitte. Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen kann schrittweise erfolgen.

Dafür braucht es meist mehrere Akteure wie Eigentümer, Händler und Mieter sowie Investoren. Ein regelmäßiger Austausch zur Umsetzung des angestoßenen Prozesses ist hilfreich.

Auf Grundlage der Testentwürfe sind bereits erste Gespräche mit Eigentümern erfolgt, die ihrerseits Interesse an einer Umgestaltung gem. der Zielsetzungen des Rahmenplans signalisiert haben. Dennoch sind die Konzepte ohne detaillierte Kenntnisschärfe bzgl. Grundstückssituationen und Eigentümerinteressen erarbeitet worden. Der als strategisch zu verstehende Rahmenplan ist weiter zu konkretisieren.

Während der Erarbeitung des Rahmenplans wurden die Bürgerinnen und Bürger regelmäßig informiert und aktiv mit in den Prozess eingebunden. Für die Umsetzung einzelner Projekte gilt es, die Öffentlichkeit weiter in Form von Werkstätten, Dialogen und Gesprächsrunden zu beteiligen.

Vertiefende Gestaltungsvorschläge und Ideen (z.B. bezüglich des Engelsparks) sollten insbesondere bei Maßnahmen im öffentlichen Raum gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern erarbeitet werden. Auf diese Weise wird eine hohe Akzeptanz erreicht und die Identifikation mit der Ortsmitte gesteigert.

Im Folgenden werden die im Rahmenplan erarbeiteten Maßnahmen (vgl. auch Plan Nr. 4 „Maßnahmen“) aufgeführt und mit Empfehlungen zur Umsetzung unterlegt:

1. Bauliche Maßnahmen	Handlungsempfehlungen
<p>B 1.1 Neubebauung Wohnen, Seniorenwohnen, Einzelhandel, Tiefgarage, westlich der Marktpassage</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit Eigentümern und Investoren • Ggf. Bildung einer Projektentwicklungsgesellschaft unter Beteiligung der Stadt als wichtigster Eigentümer • Hochbaulicher Realisierungswettbewerb • Realisierung in Bauabschnitten bei Konkretisierung der Planung zu prüfen • Stufenweise Umsetzung durch Eigentümer und/oder Investoren
<p>B 1.2 Neubebauung Wohnen und Einzelhandel, östlich der Marktpassage</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit Eigentümern und Nutzern: Mitwirkungsbereitschaft klären
<p>B 2 Neubebauung auf bisherigem Parkplatz; Einzelhandel, Parkhaus, Büros und Wohnungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hochbaulicher Realisierungswettbewerb, ggf. Investorenwettbewerb. Erarbeitung der Auslobung • Eigentümer: Stadt Glinde

<p>B 3 Bebauung südlich des Marktplatzes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit Eigentümern, Nutzern und Investoren; Mitwirkungsbereitschaft klären • Hochbaulicher Realisierungswettbewerb
<p>B 4 Neubau „Öffnung zum Engelspark“</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit Eigentümern, Nutzern u. Investoren • Abriss der Pavillons und des angrenzenden Gebäudes • Neuplanung in Verbindung mit F 1 und F 2
<p>B 5 Ergänzung der Wohnbebauung inkl. Haspa Mühlenstraße / Möllner Landstraße</p>	<ul style="list-style-type: none"> • B -Plan-Verfahren in Vorbereitung
<p>B 6 Begegnung Kinder / Jugend / Senioren</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kinder- /Jugend- und Seniorenbeteiligung • Planung in Verbindung mit F 1
<p>B 7 Erweiterungsoption Kita (Gebäude und/oder Freifläche)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit Träger • Planung in Verbindung mit F 1
<p>B 8 Ergänzung Baulücke Avenue St. Sebastien</p>	<p>(in Planung)</p>
<p>B 9 Anbau Bürgerhaus</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung der Bücherei

2. Freiraumplanerische Maßnahmen	Umsetzungsstrategien
<p>F 1 Neugestaltung Engelspark in Verbindung mit B 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Konzeptentwicklung mit Bürger- sowie Kinder- und Jugendbeteiligung • Gestaltungsplan
<p>F 2 Aufwertung Marktpassage und Randbereiche Marktplatz</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Konzeptentwicklung mit Bürger- sowie Kinder- und Jugendbeteiligung • Gestaltungsplan • Realisierung in Bauabschnitten zu prüfen • Planung in Verbindung mit F 1, F 4, B 4, V 1
<p>F 3 Gestalterische Aufwertung priv. Vorflächen Möllner Landstraße</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit Eigentümern und Nutzern; Mitwirkungsbereitschaft klären • Planung in Verbindung mit V 2

F 4 Gestalterische Aufwertung Anbindung an die Glinde Au („An der Gutsmauer“)	<ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit Eigentümern und Anliegern • Planung in Verbindung mit F 2, F 5 und V 2
F 5 Gestalterische Aufwertung Grünzone Uferbereich Glinde Au	<ul style="list-style-type: none"> • Konzeptentwicklung mit Bürger- sowie Kinder- und Jugendbeteiligung • Gestaltungsplan
F 6 Gestalterische Aufwertung Freiflächen Dorfstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Konzeptentwicklung mit Bürgerbeteiligung • Planung in Verbindung mit V 2 und F 7
F 7 Neugestaltung „Dreiecksplatz“	<ul style="list-style-type: none"> • Planung im Rahmen der Maßnahme B 1.1 • Planung in Verbindung mit V 2 und F 6
F 8 Aufwertung private Grünfläche „Hinter der Dorfstraße“	<ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit Eigentümern und Anliegern • Planung in Verbindung mit F 6

3. Verkehrliche Maßnahmen	Umsetzungsstrategien
V 1 Zentraler Bushaltepunkt „Glinde-Markt“ inkl. Neubau Bürgerpavillon	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden (Kreis Stormarn, VHH und HVV) • Klärung der Finanzierungsoptionen • Planung der Bustrasse in Verbindung mit F 2
V 2 Aufwertung Straßenraum inkl. Grünbestand Möllner Landstraße inkl. Querung Dorfstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung mit LBV • Ausführungsplanung in Verbindung mit V 4
V 3 Aufwertung / Neuordnung Straßenraum inkl. Grünbestand Oher Weg	<ul style="list-style-type: none"> • Ausführungsplanung in Verbindung mit V 1 und B 2
V 4 Kreisverkehr Kreuzung Möllner Landstraße / Oher Weg	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung mit LBV • Ausführungsplanung in Verbindung mit V 2

Vergleiche Anlage 1: Plan 4 (Maßnahmenplan)

Monitoring und Fortschreibung

Es wird empfohlen, in regelmäßigen Abständen die Ziele sowie den Umsetzungsstand der Maßnahmen zu überprüfen. Erreichte Fortschritte können so dokumentiert, überholte Maßnahmen modifiziert und noch nicht erreichte Ziele überprüft werden.

7.2 Zusammenfassende Handlungsempfehlungen zur Umsetzung

Investorenansprache

Um Synergien zu ermöglichen und die Investitionen zur Umsetzung der Maßnahmen zu optimieren, sollten zur **Mobilisierung privater Initiativen / privaten Kapitals** die Ansprache nicht-städtischer Akteure angestrebt werden. Die Stadt kann hier Möglichkeiten zur Unterstützung von Projektumsetzungen aufzeigen und bei der Initiierung von z.B. Quartiersgemeinschaften, ggf. auch als Projektpartner und wichtiger Grundeigentümer in der Innenstadt, behilflich sein.

Transparente Verfahren und die Benennung eines zuständigen Ansprechpartners auf beiden Seiten erleichtern die Kommunikation. Zudem kann die Schaffung attraktiver Anlagemöglichkeiten in Bezug auf lokale Investitionen, z.B. im Bereich Solar-/Geothermie, eine Möglichkeit zur Finanzierung und Umsetzung von Projekten sein.

Als weiterer Baustein wird die **Ansprache ortsansässiger Unternehmen** empfohlen. Lokal agierende Unternehmen haben ein Interesse an einem attraktiven Umfeld für sich und ihre Mitarbeiter. Hier wird angeregt, mögliche Kooperationen zu prüfen, beispielsweise zur Schaffung von Wohnraum für Mitarbeiter, Eröffnung eines Ladengeschäftes oder „Showrooms“ in der Innenstadt sowie Investitionen, z.B. in Carsharing-/Bikesharing.

Wettbewerbe

Insbesondere die Maßnahmen B 1 bis B 4 werden bei Umsetzung als neue Stadtbausteine in zentraler Lage maßgeblich die Identität der neuen Ortsmitte Glinde ausmachen. Sie gelten als Schlüsselprojekte. Aufgrund dieser wichtiger gestalterischen Prägung und den komplexen Bauanforderungen (Topographie, Zuschnitte der Grundstücke, Realisierung in Bauabschnitten, Fassadengestaltung etc.) werden konkret auf den Standort zugeschnittene Lösungen erforderlich.

Städtebauliche, hochbauliche und/oder freiraumplanerische Wettbewerbe stellen ein qualitätssicherndes Verfahren zur Ideen- und Konzeptfindung dar. Auf Basis der Aussagen des Rahmenplans können die Anforderungen für Teilbereiche weiter konkretisiert werden. Im Rahmen der Erarbeitung einer Wettbewerbsauslobung können schon viele Detailspekte mit Eigentümern, der Stadt und Fachbehörden vorabgestimmt und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger aufgenommen werden. Auf diese Weise hilft ein Wettbewerb die Umsetzung zu beschleunigen, da durch die frühzeitige Einbindung von Politik, Genehmigungsbehörden und Öffentlichkeit die nachfolgende Planung erleichtert wird.

Da in der Regel trotz präziser Vorgaben sehr unterschiedliche Lösungen in Bezug auf Struktur, Konstruktion und Gestaltung eingereicht werden, bietet ein Wettbewerb die Chance, aus vielfältigen Vorschlägen die jeweils beste Lösung auszuwählen. Die Auswahl erfolgt durch ein Preisgericht, das sich aus Fach- und Sachpreisrichtern zusammensetzt.

Eine Sonderform stellen **Investorenwettbewerbe** dar. Hier liefern Investoren in Zusammenarbeit mit Generalunternehmern und Architekten ein Konzept inkl. Kostenanalyse und

Kaufangebot (und ggf. weitere Leistungen wie z.B. ein Betreiberkonzept). Da beim Investorenwettbewerb die Bearbeitungstiefe größer ist, um ein verbindliches Angebot erstellen zu können, werden diese Verfahren in der Regel kooperativ und mit nur kleiner Teilnehmerzahl durchgeführt.

Umgang mit bestehenden und zukünftigen Bebauungsplänen

Für die Umsetzung der Inhalte des Rahmenplanes ist aus Sicht der Gutachter (zunächst) keine verbindliche Bauleitplanung erforderlich. Ein B-Plan über das gesamte Rahmenplangebiet würde ein sehr aufwändiges Verfahren bedeuten und entspricht nicht dem Ziel, einen flexiblen Masterplan zu schaffen. Laufende Änderungen wären vorprogrammiert.

Sinnvoller ist es, bei Bedarf in Zusammenhang mit konkreten baulichen Vorhaben und in enger Kooperation mit den jeweiligen Bauherren räumlich begrenzte B-Plan-Änderungen bzw. neue Bebauungspläne in Abstimmung mit den Zielen des Rahmenplanes aufzustellen. Vorteile können hierbei in der Bindung an ein konkretes Vorhaben und der zeitlichen Befristung für die Realisierung bei entsprechender Verfahrenswahl liegen.

Aufstellung eines Gestaltungsleitfadens

Ein sinnvolles Instrument, um durch die Stadt Einfluss auf das Erscheinungsbild zu nehmen, stellt ein Gestaltungsleitfaden dar. Er bietet als informelles Instrument genügend Spielräume, um auf die Anforderungen und Rahmenbedingungen von Einzelvorhaben einzugehen. Ein Leitfaden weist damit in der Praxis Vorteile gegenüber den oft zu starren und schnell veraltenden Regelungen einer Gestaltungssatzung oder auch gestalterischen Festsetzungen in B-Plänen auf. Zudem wird eine Satzung häufig als bürgerfern und gängelnd empfunden.

Für die Beratung und Abstimmung mit den Vorhabenträgern / Grundeigentümern bzw. den beauftragten Architekten bietet ein Gestaltungsleitfaden eine gute Grundlage, um eine ansprechende, Ortsmittegerechte Gestaltung zu erzielen. Ein Gestaltungsleitfaden stellt somit eine sinnvolle Ergänzung zum Rahmenplan Ortsmitte dar.

Der Kernbereich eines solchen Gestaltungsleitfadens sollte aufgrund der Lage des Haupteinkaufsbereichs insbesondere den Bereich östlich bzw. südlich der Möllner Landstraße, nördlich des Oher Weges und westlich des Engelsparks umfassen.

Der Leitfaden kann vor oder nach Konkretisierung der städtebaulichen Schlüsselprojekte auf den Entwicklungsflächen 1.1. und 2 erarbeitet werden.

Städtebauförderung

Der Rahmenplan kann als Vorbereitung für die Beantragung von Städtebaufördermitteln dienen, die die Stadt von Kosten der Maßnahmen erheblich entlasten, wenn sie den Grundsätzen der Städtebauförderung entsprechen. Dazu stehen mehrere Programmkomponenten der Städtebauförderung zur Diskussion, die für das Untersuchungsgebiet und den Rahmenplan angesetzt werden könnten, z.B. die Städtebauförderungsprogramme „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ und/oder „Zukunft Stadtgrün“.

Eine Klärung der Möglichkeiten insbesondere auch der zeitlichen Herausforderungen und Ansprüche mit dem Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration Schleswig-Holstein, Referat Städtebauförderung ist sinnvoll.

8 Resümee

Der Rahmenplan bildet die städtebauliche Grundlage für die weiteren baulich-räumlichen Maßnahmen im Hinblick auf Städtebau, Verkehr und Freiflächengestaltung in der Ortsmitte Glinde. Das entwickelte Konzept deckt den ermittelten Bedarf an neu zu schaffenden Flächen für den Einzelhandel der Ortsmitte Glinde, die als zentraler Versorgungsbereich definiert ist, und schafft die Grundlage zur langfristigen und koordinierten Belebung und Aufwertung der Ortsmitte im Sinne der durch den Rahmenplan definierten Ziele.

Durch die modulare Aufstellung können je nach Bedarf unterschiedliche Varianten generiert und ggf. umgesetzt und so flexibel auf neue Anforderungen reagiert werden.

Wesentliches Element des Rahmenplanprozesses war die frühzeitige und intensive Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Glinde sowie der Politik und der Eigentümer, um die Akzeptanz der Ergebnisse zu sichern und eine Bindung an das Zentrum zu steigern. Im Zuge der Erarbeitung des Rahmenplans wurden in umfangreicher und interner Abstimmung mit der Lenkungsgruppe sowie mit den Glinerinnen und Glindern verschiedene Varianten geprüft und ausgearbeitet.

Hamburg, den 01.07.2019

ARCHITEKTUR + STADTPLANUNG, HAMBURG
GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP, HAMBURG
DR. VOLKER ZAHN, LÜBECK
TRAPEZ ARCHITEKTUR GMBH