

Im Auftrag



Hansestadt Stade

Rahmenplan Stade-Altstadt

Ein Projekt in Kooperation mit
schramm + partner
Landschaftsarchitektur PartG mbB

PGT Umwelt und Verkehr GmbH

Im Auftrag



Hansestadt Stade

Fachbereich Städtebau und Umwelt
Hökerstraße 2
21682 Stade
04141-4010

Kontakt:

Jens Bossen, Laura Trispel

Auftragnehmer

BPW Stadtplanung

Partnerschaftsgesellschaft mbB
Ostertorsteinweg 70 - 71
28203 Bremen
0421.51 70 16 40
office@bpw-stadtplanung.de
www.bpw-stadtplanung.de

Kontakt:

Frank Schlegelmilch, Charlotte Herbst,
Maja Fischer-Benzenberg

BPW' Stadtplanung

schramm + partner

schramm + partner
Landschaftsarchitektur PartG mbB
Theodor-Heuss-Allee 21
28215 Bremen
+49 421 34 66 459
info@schrammpluspartner.de

Kontakt:

Wolfgang Schramm, Carla Santelmann,
Lena Janßen



PGT Umwelt und Verkehr GmbH

Vordere Schöneworth 18
30167 Hannover
+49 (0) 511-38 39 4-0
post@pgt-hannover.de

Kontakt:

Heinz Mazur, Svea Coerdts, Benjamin Haasler



Bildmaterial

Sofern nicht anders angegeben sind alle Fotos,
Abbildungen und Grafiken von BPW Stadtplanung
oder schramm + partner

Stand: 23.05.2025

Inhalt

1	Einleitung	5
1.1	Anlass	5
1.2	Aufnahme in die Städtebauförderung und Zusammenfassung VU	6
1.3	Aufgaben des Rahmenplans	7
1.4	Beteiligung	8
2	Rahmenbedingungen	12
2.1	Stadtprofil	12
2.2	Geltungsbereich	12
2.3	Historischer Rückblick	15
2.4	Planerische Rahmenbedingungen	17
2.5	Projekte in der und rund um die Altstadt	26
3	Analyse	28
3.1	Nutzungen	28
3.2	Eigentum	30
3.3	Stadtbild und städtebauliche Gliederung	32
3.4	Grün und Aufenthalt, Wege und Ausstattung	34
3.5	Klimaanpassung	36
3.6	Mobilität	38
3.7	Zusammenfassung der Analyse	48
4	Erneuerungskonzept	50
4.1	Altstadtleben im Spannungsfeld zwischen Alltag und Tourismus	51
4.2	Wärmenetzaufbau mit der Neugestaltung des öffentlichen Raumes	52
4.3	Wallanlagen, Wasserlagen und grüne (Mikro-)Strukturen als klimaaktive Aufenthaltsräume stärken	53
4.4	Altstadt für Alle gut erreichbar und durchlässig gestalten	54
4.5	Historischen Gebäudebestand sichern und den zukünftigen Herausforderungen anpassen	56
4.6	Sanierungsziele	58
4.7	Zielplan	60
5	Maßnahmen	62
5.1	Verkehrskonzept	62
5.2	Umgestaltung Pferdemarkt	74
5.3	Neuordnung und Aufwertung Stadthafen	86
5.4	Wallanlagenkonzept und Güldensternbastion	99
5.5	Straßenraumgestaltung gemäß Gestaltungshandbuch	106
5.6	Erneuerung des Hauptlaufes	108
5.7	Grüne Mikroklimaräume - „Grüne Oasen“	112
5.8	Beleuchtungskonzept	114
5.9	Sanierung und Modernisierung von Gebäuden	116
5.11	Erstellung Denkmaltopografie	119
5.12	Verfügungsfonds	120
5.13	Prozessbegleitende Maßnahmen	122
6	Maßnahmen in der Umsetzung oder abgeschlossen	124
6.1	Spiel- und Sportplatz Erleninsel	124
6.2	Sanierung Bungenstraße	126
6.3	Neugestaltung Stadteingang Schiffertor	128
6.4	Bürgerpark Adolf-Ravelin	130
6.5	Sanierung Ufermauern Schwingekanal	132
6.6	Novellierung der Gestaltungssatzung	134
6.7	Städtebauliche und freiraumplanerische Einzeluntersuchungen	136



1 Einleitung



1.1 Anlass

Die historische Altstadt der Hansestadt Stade hat in ihrer Geschichte viel erlebt und sich stetig weiterentwickelt. Die spannende Gemengelage bietet besondere Alleinstellungsmerkmale mit ihrem kulturhistorischen Ensemble, das sich aus der besonderen Bausubstanz, dem Schwingekanal und der Bastionsanlage mit Wallgraben zu einer unverwechselbaren Stadtkulisse zusammensetzt.

Unter dem Motto „Altstadtsanierung“ hat sich Stade auf den Weg gemacht, den wichtigen und bedeutenden Stadtraum ihrer Innenstadt zukunftsfähig auszurichten. Hierfür erfolgte bereits 2019 die Aufnahme in die Städtebauförderung. Mit der Neustrukturierung der Bundesprogramme ab 2020 im Rahmen des Programms „Lebendige Zentren“ gilt es, die globalen und regionalen Herausforderungen der deutlichen Funktionserweiterung der Einkaufsinnenstadt sowie gesellschaftliche Veränderungen, den Klimawandel, die Gesundheit und die Endlichkeit fossiler Energieträger aufzugreifen und ortsspezifische Lösungen zu finden. Im Spannungsfeld der historischen Stadtkulisse sind neue Wege zu gehen, damit die Altstadt auch in Zukunft ein lebenswerter und lebendiger Stadtraum für alle Menschen bleibt.

Dank der Förderprogramme „Perspektive Innenstadt“ und „Zukunftsräume Niedersachsen“ gab es während und nach der Corona-Pandemie direkte Impulse für die vielschichtigen Aufgaben der Altstadtentwicklung, wie die Aufwertung der öffentlichen Freiräume durch die Umgestaltung des Platzes Am Sande zum „Ankerplatz“ mit Urban-Gardening-Elementen, flexible Parklets für temporäre Aufenthaltsqualitäten, die Aufwertung von Grün- und Freizeitflächen für die Stadtgesellschaft im Bereich der Erleninsel sowie weitere Ansätze für eine belebte Erdgeschosszone.

Um die Stader Altstadt für ihre veränderten und neuen Aufgaben zu wappnen, ist die Erarbeitung eines städtebaulichen Rahmenplanes als operatives Umsetzungsinstrument ein wichtiger Schritt. Dabei wird das ca. 31,7 ha große Sanierungsgebiet (im umfassenden Verfahren) einschließlich der angrenzenden Flächen innerhalb des Burggrabens als erweiterter Betrachtungsraum herangezogen. Der Rahmenplan konkretisiert die Maßnahmen aus dem Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) und den vorbereitenden Untersuchungen (VU) von 2018 und zeigt eine Umsetzungsstrategie zur Erreichung der Sanierungsziele innerhalb der nächsten ca. 12 bis 15 Jahre auf, ohne die Bezüge zueinander zu verlieren. Schwerpunkte der Sanierung sind der Erhalt und die (energetische) Weiterentwicklung der historischen Bausubstanz, die Aufwertung des Hauptlaufs sowie die Gestaltung des öffentlichen Raums.

Parallel zum Rahmenplan wurden weitere Gutachten erarbeitet, deren Ergebnisse in den Rahmenplan eingeflossen sind. Die Inhalte des Rahmenplans wurden gemeinsam mit allen interessierten Akteuren erarbeitet, um sowohl öffentliche Maßnahmen zu diskutieren als auch private Investitionen auszulösen, die eine Ausstrahlungskraft auf die gesamte Innenstadt haben können.

1.2 Aufnahme in die Städtebauförderung und Zusammenfassung Vorbereitende Untersuchungen

Bereits im Jahr 2018 wurden vorbereitende Untersuchungen für die Stader Altstadt mit ihren stadträumlich prägenden Wallanlagen durchgeführt. Im Programmjahr 2019 erfolgte die Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ für große Flächen der Altstadt. Weiterhin wurde die Aufnahme von Teilbereichen der Wallanlagen in das Städtebauförderungsprogramm „Zukunft Stadtgrün“ vorbereitet. Mit der Neuorganisation der Förderstruktur von sechs auf drei Programme in 2020 wurde eine Überführung in das Programm „Lebendige Zentren“ mit einer entsprechenden Gebietserweiterung für Teile der Wallanlagen beantragt und im September 2020 bestätigt. Gegenüber dem ursprünglichen Vorschlag, die gesamte Altstadt inklusive der Wallanlagen in die Gebietskulisse aufzunehmen und auch diese Teile als Sanierungsgebiet auszuweisen, wurden nach Maßgabe des zuständigen Ministeriums Teilbereiche der Altstadt um die Kirchen, die öffentlichen Einrichtungen mit Rathaus, Einrichtungen des Landkreises im Süden der Altstadt sowie das Einkaufszentrum "Neuer Pferdemarkt" und Bereiche im Norden (u.a. Standort Zollamt, Jugendherberge, Kaufland) ausgenommen. Bedingt durch die vorhandenen Funktionen und räumlichen Verknüpfungen können diese Teilbereiche jedoch nicht außenvorgehalten werden, sondern müssen in der Betrachtung und Entwicklung auch weiterhin berücksichtigt werden.

Das Sanierungsgebiet umfasst rund 31,7 ha Fläche und wurde im Dezember 2020 mit der Durchführung im umfassenden Verfahren vom Rat der Hansestadt Stade beschlossen. Seit 2022 ist die BIG Städtebau Sanierungsträgerin und begleitet die Stadt bei der Sanierung.

In den vorbereitenden Untersuchungen werden folgende übergeordnete Ziele formuliert:

Verfahrensschritte

- 2018 Bearbeitung ISEK und VU
- 09/19 Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm "Städtebaulicher Denkmalschutz"
- 09/20 Aufnahme mit veränderter Gebietskulisse in das Städtebauförderungsprogramm "Lebendige Zentren"
- 12/20 Beschluss Sanierungsgebiet
- 09/21 Aufnahme in das Förderprogramm "Perspektive Innenstadt" und Sanierungssatzung
- 07/21 Modernisierungsrichtlinie
- 04/23 - 10/24 Bearbeitung Rahmenplan Altstadt
- 12/24 Ratsbeschluss Rahmenplanung

- Beseitigung städtebaulicher Missstände, z. B. durch die Sanierung denkmalgeschützter und/oder stadtbildprägender Gebäude sowie punktuell Rückbau von sich nicht in das Stadtbild einpassenden Gebäuden. Zu den Maßnahmen sollte die Aufwertung von Plätzen und Stadteingängen ebenso gehören wie die Schaffung von mehr Aufenthaltsqualitäten, die Aufwertung von Wegeverbindungen und die attraktivere Gestaltung von Uferbereichen und vorhandenen Grünanlagen.
- Beseitigung und Reduzierung funktionaler Defizite, z. B. durch die Neuordnung von Verkehrsknoten, eine Neuordnung des Verkehrsflusses insgesamt (insbesondere zur Entlastung des Altstadtrings), die Beseitigung funktionaler Missstände im öffentlichen Straßenraum oder die Entwicklung von Um- und Nachnutzungsmöglichkeiten für Potenzialräume.
- Stabilisierung und Stärkung der Wohn- und Infrastrukturangebote, z. B. durch die Aufwertung und Sanierung ortsbildprägender und denkmalgeschützter Gebäude, Herstellung von im historischen Kontext größtmöglicher Barrierefreiheit, Aktivierung von Eigentümer:innen zur Modernisierung ihrer Bestandsimmobilien im Sinne klimagerechter und generationengerechter Wohn- und Gewerbeangebote.

1.3 Aufgaben des Rahmenplans

Der Rahmenplan für das Sanierungsgebiet "Stade-Altstadt" basiert auf den vorbereitenden Untersuchungen (VU) nach § 141 BauGB und dem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK). Ziel ist es, die konzeptionellen Aussagen und grobgefassten Maßnahmen fortzuschreiben und zu konkretisieren. In seiner Gesamtheit gibt er Empfehlungen zur Entwicklung der Stader Innenstadt für die kommenden Jahre. Die Rahmenplanung ist eine politische Absichtserklärung und Handlungsrahmen für die Verwaltung und stellt dabei eine strategische Zielplanung dar. Sowohl die konkreten Maßnahmen als auch der Rahmenplan insgesamt sind fortschreibungsfähig, insbesondere die Kosten- und Finanzierungsübersicht ist kontinuierlich fortzuschreiben. Durch eine klare Zielsetzung können in der Zukunft Gelegenheiten für Synergien und Förderprojekte effektiver genutzt werden.

Als informelles Planungsinstrument besitzt der Rahmenplan keine unmittelbare Rechtswirkung. Bei der Erarbeitung sind weder formale Verfahrensschritte noch verbindliche Inhalte vorgeschrieben. Im Hinblick auf die Durchführung der Sanierung bildet der Rahmenplan jedoch eine wesentliche Entscheidungsgrundlage für formale Schritte innerhalb des Sanierungsverfahrens, diese umfassen u.a. folgende Aspekte:

- Festlegungen zu genehmigungspflichtigen Vorhaben, Entscheidungen und Handlungen innerhalb des Sanierungsgebietes nach § 144 und § 145 BauGB: Das betrifft u.a. die Errichtung oder den Abbruch baulicher Anlagen sowie Veränderungen am Grundstück, wie eine Veräußerung oder Teilung.
- Zulassung von Vorhaben entgegen den Festsetzungen des Bebauungsplanes nach § 31 Abs. 2 Nr. 2 BauGB: Der Paragraph erlaubt Abweichungen von geltenden Bebauungsplänen, sofern die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und die Abweichung städtebaulich vertretbar ist. Die städtebauliche Vertretbarkeit - und eine entsprechende Befreiung - kann sichergestellt werden, wenn die Sanierungsziele erreicht werden und die Aussagen der Rahmenplanung nicht entgegenstehen.
- Aufstellung, Änderung oder Ergänzung von Bebauungsplänen inkl. Veränderungssperre: Bebauungspläne sollen aufgestellt werden, soweit ein Planerfordernis besteht. Die Rahmenplanung zeigt zukünftige Entwicklungen auf und kann daher anlassgebend für eine Veränderung des Planrechts herangezogen werden.
- Zulassung von Vorhaben nach § 34 BauGB: Bauvorhaben können in integrierter Lage auch ohne Bebauungsplan zugelassen werden, sofern sich das Vorhaben in die Eigenart der näheren Umgebung eingefügt. Das Vorhaben muss dabei helfen, die Sanierungsziele zu erreichen, bzw. darf diese nicht beeinträchtigen.
- Aufstellung und Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht: Die Kosten- und Finanzierungsübersicht für die gesamte Sanierungsmaßnahme ist in regelmäßigen Abständen zu überprüfen. Die zur Aufnahme kalkulierten Kosten können aufgrund veränderter Rahmenbedingungen nicht mehr aktuell sein. Die Rahmenplanung und ihre Fortschreibungen sind Grundlage für die Überprüfung.

Weiterhin dient der Rahmenplan als politische Absichtserklärung dazu, Planungen und Entwicklungsperspektiven transparent für die Öffentlichkeit, Investierende sowie Träger Öffentlicher Belange darzustellen.

1.4 Beteiligung

Bereits im vorgeschalteten Prozess zu ISEK und VU fand ein breites Beteiligungsangebot statt, bei dem sowohl die Stadtöffentlichkeit als auch Verwaltung und Politik in den Planungsprozess eingebunden wurden. Die Rahmenplanung hat daran angeknüpft.

- Tag der Städtebauförderung 13. Mai 2023:
Informationsstand und Bühnenprogramm zur Altstadtsanierung und Rahmenplanung am Aktionstag auf dem "Ankerplatz- Platz am Sande". Interessierte konnten im offenen Gespräch und am Bauzaun Hinweise und Ideen anbringen.
- Fachgespräche Juni 2023:
Kleine Gesprächskreise mit Menschen, die die Innenstadt aktiv mitgestalten und eine Fachexpertise für ein bestimmtes Thema haben. Es erfolgten Gespräche aus den unterschiedlichen Perspektiven (Tourismus, Gastronomie, Handel, Citymanagement, Energieversorgung, Potenzial junger Menschen,...) und ein Einsammeln von Hinweisen für die Maßnahmenebene.
- Verwaltungsworkshop 28. September 2023:
Mitarbeitende aus den Abteilungen Stadtplanung & -sanierung, Umwelt- & Freiraumplanung, Straßen & Brücken, Sicherheit & Ordnung, Bauaufsicht & Denkmalschutz, Stade 2040, Wirtschaftsförderung, SMTG, Behinderten- und Gleichstellungsbeauftragte sowie Erster Stadtrat haben an dem Termin teilgenommen. Die ersten Erkenntnisse und Überlegungen zu den Zielen und Maßnahmen wurden diskutiert sowie wichtige Rahmenbedingungen und Vorgaben ergänzt.
- Ausschuss für Stadtentwicklung, Klima und Umwelt am 23.11.2023:
Präsentation erster Zwischenergebnisse im politischen Gremium zu den Zukunftsfeldern mit ihren Zielen sowie den Ständen der Maßnahmen.
- Tag der Städtebauförderung 5. Mai 2024:
Öffentliche Planungswerkstatt zu den Maßnahmen Bürgerpark, Stadteingang Schiffertor und Innenstadtstraßen. Der Fokus lag auf den jeweiligen Freiräumen. Konkrete Hinweise zu Ausstattungen, Beschaffenheit und Angeboten wurden hier zusammengetragen und diskutiert.
- Fachgespräch mit dem Verein Stade Aktuell e.V. 30. Mai 2024:
Gemeinsame Gesprächsrunde mit Akteuren und Netzwerkpersonen (u.a. Stade Aktuell e.V., SMTG, Wirtschaftsförderung), die im Rahmen der Prozessbegleitung eine wichtige Rolle übernehmen. Ziel war es, Aufgaben und Zuständigkeiten sowie auch Formate für die Zusammenarbeit auszuloten.



02



03



04



05

02 / Diskussionen bei den 1. Fachgesprächen, Juni 2023

03 / Kleingruppen im "Worldcafé-Format" im Verwaltungsworkshop, September 2023

04 / Legomodell "Steinhanse" lockt Menschen an, Mai 2023

05 / Gespräche zwischen Interessierten und Fachpersonen zur Altstadtanierung, Mai 2023

06 / Kleingruppe "Innenstadtstraßen" bei der öffentlichen Planungswerkstatt, Mai 2024



06



07 / Diskussionen mit Anrainerinnen und Anrainern des Pferdemarkts, Mai 2024

08 / Information und Präsentation der Überlegungen zum Pferdemarkt, Mai 2024

09 / Stadtrundgang vor der Planungswerkstatt, Juni 2024

10 / Diskussion an verschiedenen Thementischen in der Planungswerkstatt, Juni 2024

11 / Eindrücke aus der Kinder- und Jugendbeteiligung, Fotos mit negativen Eindrücken von der Fotosafari Altstadt, Juni 2024



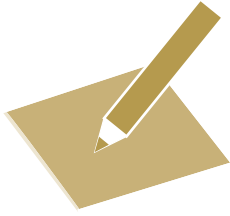
- Nachbarschaftsbeteiligung Pferdemarkt 30. Mai 2024:
Eingeladene Informationsveranstaltung für Anrainerinnen und Anrainer um den Pferdemarkt. Es nahmen rund 22 Personen aus der Nachbarschaft des Pferdemarktes teil. Die Maßnahme "Neugestaltung Pferdemarkt" wurde mit den entsprechenden Zielvorgaben vorgestellt. Alle Anwesenden konnten Hinweise, Bedenken und Ideen äußern.
- Planungswerkstatt Rahmenplan 11. Juni 2024:
Öffentliche Planungswerkstatt mit Rundgängen durch die Altstadt. Es nahmen ca. 80 Bürger:innen an der Veranstaltung teil. Der Fokus lag auf den Maßnahmen Pferdemarkt und Fußgängerzone, Stadthafen und Holzhafen sowie Güldensternbastion. Aus der Stadtgesellschaft wurden die verschiedenen Anregungen, Hinweise und Ideen aufgenommen und in den jeweiligen Gruppen diskutiert.
- Kinder- und Jugendbeteiligung „Fotosafari Altstadt“ 19. Juni 2024:
Auf zwei Routen wurden die Eindrücke und Perspektiven einer Gruppe von Kindern (6-11 Jahre) und einer Gruppe von Jugendlichen (12-18 Jahre) auf Fotos festgehalten. Insgesamt haben ca. 30 Kinder und Jugendliche teilgenommen. Es wurden positive Blickwinkel wie negative Blickwinkel dokumentiert. Von den Jugendlichen wurde weitere Hinweise für die Neugestaltung des Pferdemarktes aufgenommen.
- Parallel fanden diverse Abstimmungstermine mit den Fachplanenden zum Mobilitätskonzept und dem Gestaltungshandbuch für den Straßenraum statt.

12 / Erster Stadtrat Herr Kolk begrüßt alle Interessierten auf der Planungswerkstatt, bevor es in die Kleingruppen geht, Juni 2024

Die Inhalte und Hinweise aus dem Beteiligungsprozess sind in die Konzeptfindung eingeflossen und bilden eine wichtige Grundlage für die Entwicklung der Maßnahmen.



2 Rahmenbedingungen



2.1 Stadtprofil

Die Hansestadt Stade ist die Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises und liegt im Norden Niedersachsens, ca. 45 km elbabwärts westlich von Hamburg. Die Stadt hat 48.708 Einwohner (Stand: 31.12.2023, Homepage Hansestadt Stade). Mit Amts-, Land-, Verwaltungs-, Arbeits- und Sozialgericht, Landessuperintendentur, Kreisverwaltung, einigen Landesbehörden, Kammern und Verbänden ist die Hansestadt Stade darüber hinaus auch ein Dienstleistungszentrum in der Metropolregion Hamburg. In Stade sind große Industrieunternehmen wie Airbus, Dow und Aluminium Oxid Stade ansässig. Entlang der Elbe gibt es ein großes Industriegebiet, das auch mit dem Schiff gut erreicht werden kann, dort wird derzeit ein LNG-Terminal errichtet.

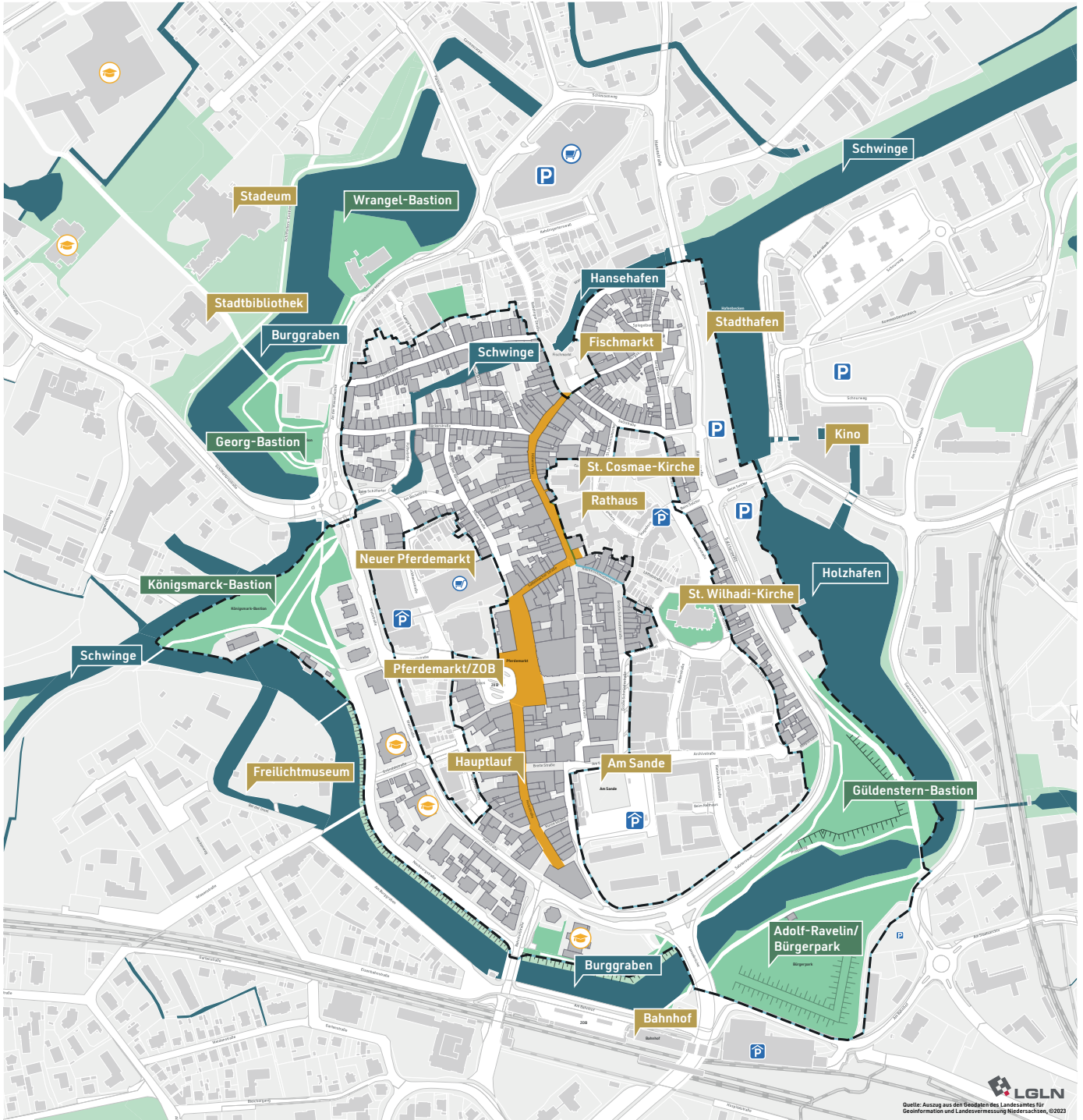
„Stade liegt am Rande des Alten Landes, das für seine Obstanbaugebiete bekannt ist. Die Landschaft um Stade ist überwiegend vom Marschland (Elbmarschen) der Unterelbe geprägt, darüber hinaus gibt es in der Nähe zwei Moorgebiete, das Hohe und das Weiße Moor. Die Hansestadt Stade selbst liegt auf einem Geestrücken in der Stader Geest, wodurch – trotz der an sich sehr flachen Marschlandschaft – durchaus topografische „Bewegung“ im Stadtgebiet erkennbar ist. Durch die Stader Innenstadt fließt die Schwinge, die etwa vier Kilometer nordöstlich, innerhalb des Stadtgebietes in die Elbe mündet.“ (ISEK 2018: S. 14)

Von Stade kann man mit der Bahn in Richtung Hamburg oder Cuxhaven fahren, die Fahrtdauer beträgt jeweils ca. eine Stunde. Die S-Bahn 5 der Stadt Hamburg fährt bis nach Stade. In den Sommermonaten fährt auch der Moorexpress in Richtung Bremervörde und Bremen. Stade ist zudem durch die Bundesstraßen 73 und 74 sowie der A26 an das Fernverkehrsstraßennetz angebunden. Etwa 60 km von der Nordsee entfernt und am süd-westlichen Ufer der Unterelbe gelegen, ist die Hansestadt Stade ein maritimer, historischer Ort.

2.2 Geltungsbereich

Das Sanierungsgebiet „Stade-Altstadt“ ist im April 2021 als Satzung in Kraft getreten. Die Abgrenzung unterscheidet sich vom Untersuchungsgebiet der VU. Aufgrund der Historie zur Aufnahme in die Städtebauförderung ergibt sich der folgende Abgrenzungsbereich: Das Sanierungsgebiet umfasst die Innenstadt innerhalb des Burggrabens mit der Königsmark-Bastion sowie Güldensternbastion und dem gegenüberliegenden Bürgerpark (Adolf-Ravelin). Der Schwingekanal sowie die Bungenstraße stellen im Norden die Begrenzung dar. Während Wasser West nicht mehr zum Sanierungsgebiet gehört, befindet sich die Bungenstraße mit ihrer beidseitigen Bebauung noch im Sanierungsgebiet.

Eine Besonderheit bilden zwei Aussparungen. Im Osten ist der Bereich um den Platz Am Sande mit den angrenzenden Nutzungen (insbesondere Landesbehörden, der St. Wilhadi-Kirche, Johanniskloster und Rathaus) nicht Bestandteil des Sanierungsgebietes. Aufgrund der Eigentümerstruktur ist eine Förderung mit Städtebaufördermitteln ohnehin kaum möglich. Der Bereich um die Stockhausstraße und die Beguinenstraße ist entfallen, da in diesem Bereich mit dem neuen Pferdemarkt und Parkhaus sowie der Neugestaltung der Straße bereits



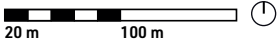
Stadt Stade
Rahmenplan
Stade Altstadt







Karte:
 Übersichtskarte



BPW' Stadtplanung **schramm partner**

Stand: 16.10.2024



-  Orientierungspunkte
-  Bezeichnung Fließgewässer
-  Bezeichnung Grünflächen
-   Große zusammenhängende Parkplätze
-  Bildungseinrichtungen
-  Großflächige Einkaufsmöglichkeit
-  Hauptlauf Fußgängerzone
-  Sanierungsgebiet
-  Fördergebiet
-  Wasserfläche
-  Öffentliche Grünfläche

 Quelle: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, ©2023

größere Maßnahmen umgesetzt wurden. Weitere Maßnahmen aus der VU waren nachrangig.

Erweiterung Sanierungsgebiet

Als Ergebnis der Rahmenplanung soll der Geltungsbereich des Sanierungsgebietes erweitert werden. Das Fördergebiet wird nicht erweitert.

Der Baublock nördlich der Kleinen Schmiedestraße/Hagedorn soll ergänzt werden (s. Abbildung unten, blaue Umgrenzung). Die Erweiterung des Gebiets um zehn weitere Gebäude dient der Sanierung und Modernisierung von Privatgebäuden. In diesem Bereich liegen ein denkmalgeschütztes Gebäude (Kleine Schmiedestraße 2) sowie zwei Gebäude als denkmalgeschützte Gruppe (Kleine Schmiedestraße 12 und 14). Durch die Aufnahme in das Sanierungsgebiet können Privateigentümerinnen und -eigentümer sanierungsrechtliche Steuervorteile genießen, die einen Anreiz bei der Sanierung bieten sollen. Die historischen Fassaden weisen teilweise einen hohen Sanierungsbedarf auf, außerdem gibt es Leerstände sowie überprägte Erdgeschosszonen.



13



14



15



16

13 / Denkmalgeschütztes Gebäude mit Leerstand

14 / Hoher Sanierungsbedarf

15 / Gebäude stehen unter denkmalpflegerischen Ensembleschutz

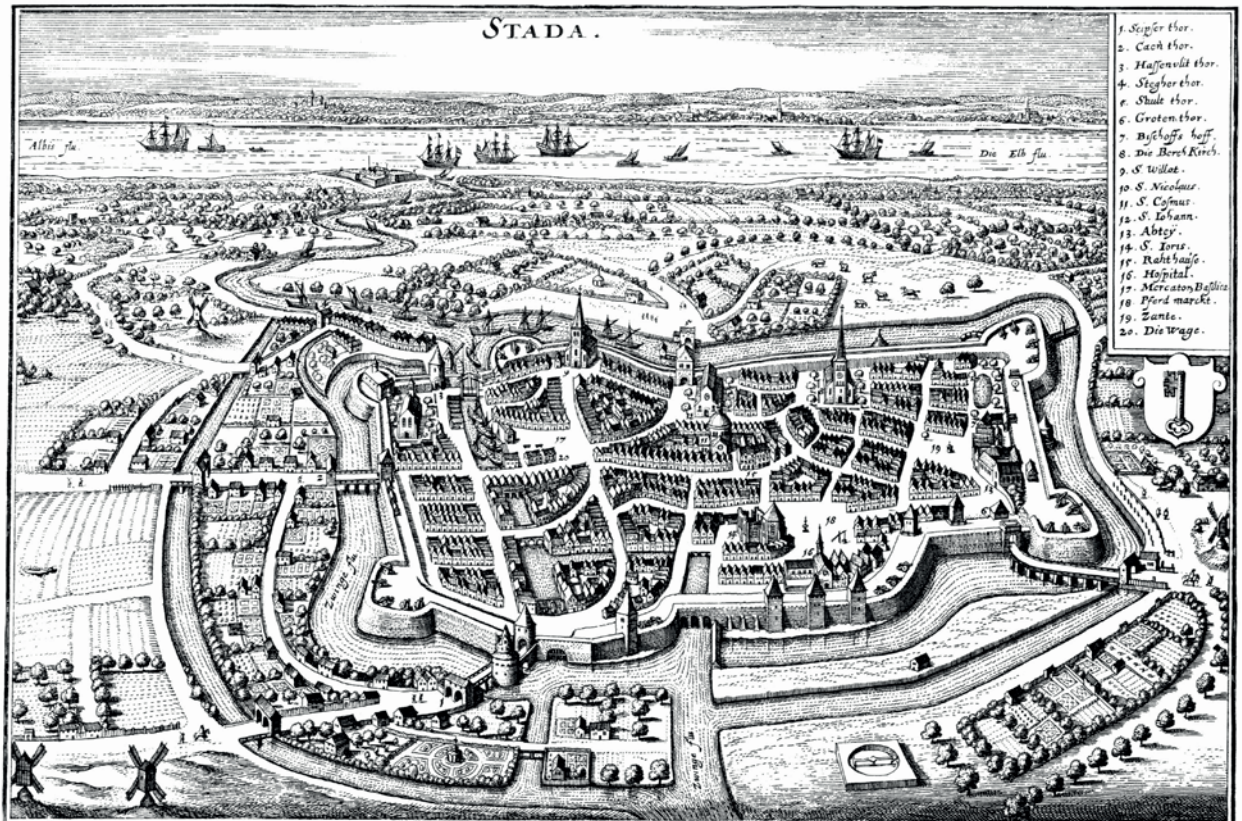
16 / Karte: Ergänzung Sanierungsgebiet, ohne Maßstab

17 / Historische Abbildung von Stade

2.3 Historischer Rückblick

Stades Stadtgeschichte lässt sich bis zum Jahr 994 zurückverfolgen. Stade ist zu diesem Zeitpunkt nicht viel mehr als ein kleiner Marktort an der Schwinge. In den kommenden Jahrhunderten entwickelt sich die Stadt zu einem wichtigen Umschlag- und Marktort für Waren aller Art. Im Jahr 1259 erhält Stade das Stadtrecht, seit 1267 gehört die Stadt der Hanse an. Aufgrund wiederkehrender Konflikte wurde Stade zwei Mal von der Hanse ausgeschlossen. Es folgt eine Zeit des wirtschaftlichen Aufschwungs und der relativen Stabilität. 1645 eroberten und besetzten schwedische Truppen die Stadt im Zuge des dreißigjährigen Krieges und bauten sie zu einer Festung aus. Unter der schwedischen Besatzung bis 1712 wurde Stade zu einem Verwaltungszentrum. 1659 ereignete sich ein schwerwiegender Stadtbrand, der zwei Drittel des Stadtzentrums zerstörte. Die St.-Wilhadi-Kirche und Cosmaekirche blieben erhalten. Die niedergebrannten Häuser wurden auf den alten Fundamenten wieder aufgebaut und prägen bis heute das Stadtbild. So ist auf der historischen Ansicht noch immer sehr gut der Fischmarkt (Nr. 17), Pferdemarkt (Nr. 18) und der Platz Am Sande (Nr. 19) zu erkennen. 1715 ging Stade in den Besitz des Kurfürstentums Hannover über, welches 1866 wiederum von Preußen annektiert wurde. Somit wurde Stade Teil einer preußischen Provinz.

Stade blieb von den Zerstörungen des zweiten Weltkriegs größtenteils verschont. In den Jahren danach entwickelte sich die Stadt zu einem wichtigen Standort für die chemische Industrie und den Flugzeugbau. Mit der 1952 abgeschlossenen Erweiterung der Industriebahn bis an den Stadthafen wurde ein wichtiger Grundstein für Industrieansiedlungen geschaffen. Vor allem Anfang der 1970er Jahre entschieden sich mehrere große Industriefirmen für den Wirt-





schaftsstandort Stade. Durch die Schaffung vieler neuer Arbeitsplätze wuchs auch die Wohnnachfrage. Infolgedessen entstanden neue Wohngebiete, aufgrund der Bodenverhältnisse vor allem südlich der historischen Altstadt.

Erste Altstadtsanierung (1972 bis 2006)

Im Zuge einer ersten Altstadtsanierung erfuhr die Stader Altstadt in den 1970er und 1980er Jahren einen deutlichen Investitionsschub. Für den historisch gewachsenen und gut erhaltenen Stadtgrundriss wurden folgende zentrale Leitziele formuliert und Maßnahmen in diesen Bereichen umgesetzt:

- Verbesserung der Verkehrssituation mit verkehrslenkenden Maßnahmen (u.a. Schaffung Fußgängerzone und Altstadttring),
- Erweiterung des Wohnraumangebotes bei gleichzeitigem Erhalt der stadt- bildprägenden Gebäude,
- Erweiterung der Kulturangebote und öffentlichen Einrichtungen zur Förde- rung der Attraktivität der Altstadt sowie
- Weiterentwicklung Stades zum Einkaufszentrum der Region.

In den 1990er Jahren wurden nach der Wiedervereinigung die Städtebauförder- mittel gekürzt bzw. pausiert. Ende der 1990er Jahre wurden daher nur einige Einzelmaßnahmen durchgeführt. Anfang der 2000er Jahre erfolgte die Abrech- nung der Gesamtmaßnahme, bei der ca. 46 Mio. € Sanierungsmittel verausgabt wurden. Berücksichtigt man nicht nur die öffentlichen, sondern auch die priva- ten Investitionen in diesem Zusammenhang, so ergibt sich für die Altstadt eine Investitionssumme von über 150 Mio. €. (vgl. VU: S. 10)

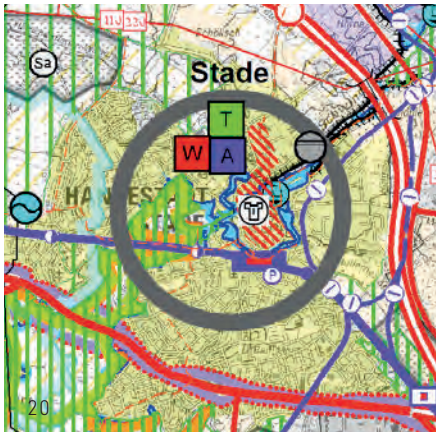
18 / Impressionen Altstadtsanierung am Alten Hafen/Fischmarkt (Quelle: Stadtarchiv)

19 / Impressionen aus der Kleinen Schmie- destraße(Quelle: Stadtarchiv)

2.4 Planerische Rahmenbedingungen

Regionales Raumordnungsprogramm (RROP)

Das Regionale Raumordnungsprogramm von 2013 mit Rechtskraft seit 08.01.2015 (und in der Neubekanntmachung vom 19.10.2017 der Abschnitt Wind neu erarbeitet) steht unter dem Titel „Landkreis Stade – Stärke, Vielfalt, Zukunft“ und zielt darauf ab, die Lebensqualität im Landkreis Stade zu sichern und weiterzuentwickeln. Drei Handlungsziele sind leitend für das RROP: Wachstum und Innovation; Daseinsvorsorge sichern und Ressourcen bewahren; Kulturlandschaft sichern.



Das gesamte Innenstadtgebiet von Stade ist als Versorgungskern dargestellt. Ergänzend werden für die Stadt folgende Schwerpunktaufgaben festgelegt:

- Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten
- Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten
- Standort für die besondere Entwicklungsaufgabe Tourismus
- Vorranggebiet Versorgungskern

Die Darstellungen im RROP für das Plangebiet „Altstadt“ stellen sehr abstrakte Zielsetzungen bzw. Funktionszuweisungen dar und können entsprechend im Rahmenplan weiter ausgearbeitet werden. (vgl. ISEK 2018) Der Landkreis Stade beabsichtigt gemäß Beschluss des Kreis Ausschusses vom 06. März 2023, sein Regionales Raumordnungsprogramm (RROP) neu aufzustellen.

Regionale Handlungsstrategie 2021-2027

Für die Übergangsregion Lüneburg wurde Ende 2020 eine Fortschreibung der Regionalen Handlungsstrategie veröffentlicht. Die Hansestadt Stade zählt dabei zum „unmittelbaren Hamburger und Bremer Umland“.

Folgende strategische Ziele stehen dabei im Fokus:

- Attraktivität, im Hinblick auf den Lebens- und Wirtschaftsraum,
- Erreichbarkeit, bezogen auf Verkehr/Mobilität im weiteren Sinne, ausgerichtet auf schnelle, bequeme und umweltfreundliche Erreichbarkeit relevanter Ziele innerhalb und außerhalb der Region – auch virtuell unter Nutzung der digitalen Möglichkeiten,
- Zukunftsfähigkeit im Sinne von ökonomisch, ökologisch und sozial nachhaltiger Tragfähigkeit und
- Mitverantwortung durch Mobilisierung, Befähigung sowie aktive Einbeziehung der regionalen Akteur:innen.

Weiterhin wurden sechs Handlungsfelder definiert, wobei das Thema Digitalisierung als Querschnittsthema zu allen Handlungsfeldern angesehen wird: Infrastruktur, Innovation, Wettbewerbsfähigkeit, Umwelt/Klimaschutz/Klimafolgenanpassung, Bildung/Qualifizierung, Gesellschaftliche Teilhabe.

Für die Altstadt von Stade werden hier keine konkreten, operativen Ziele genannt. Vielmehr gilt es, auf gesamtstädtischer Ebene sektorale Themen weiterzuentwickeln, u.a. umweltfreundliche Erreichbarkeit, Sicherstellung der sozialen Infrastruktur, Bau eines LNG-Terminals, W-Lan Hotspots, Erhalt von Orten mit geschichtlicher oder städtebaulicher Bedeutung sowie den Ausbau des Tourismus. Viele der Themen lassen sich auf die Stader Altstadt projizieren und werden entsprechend in der weiteren Ausarbeitung des Rahmenplans aufgegriffen und konkretisiert.

Metropolregion Hamburg

Stade ist Teil der Metropolregion Hamburg. Zwischen 2022 und 2024 wurde ein neues Räumliches Leitbild entwickelt. Es stellt die grundlegenden Ziele und Erfordernisse der Siedlungs-, Infrastruktur- und Freiraumentwicklung dar und übersetzt diese in zentrale Maßnahmen. Ziel ist es, neben dem regionalen Zusammenhalt und der zunehmenden Vernetzung alle Wirtschaftszentren der Metropolregion entsprechend ihrer Stärken in die ökonomischen, ökologischen und infrastrukturellen Transformationsprozesse einzubinden.

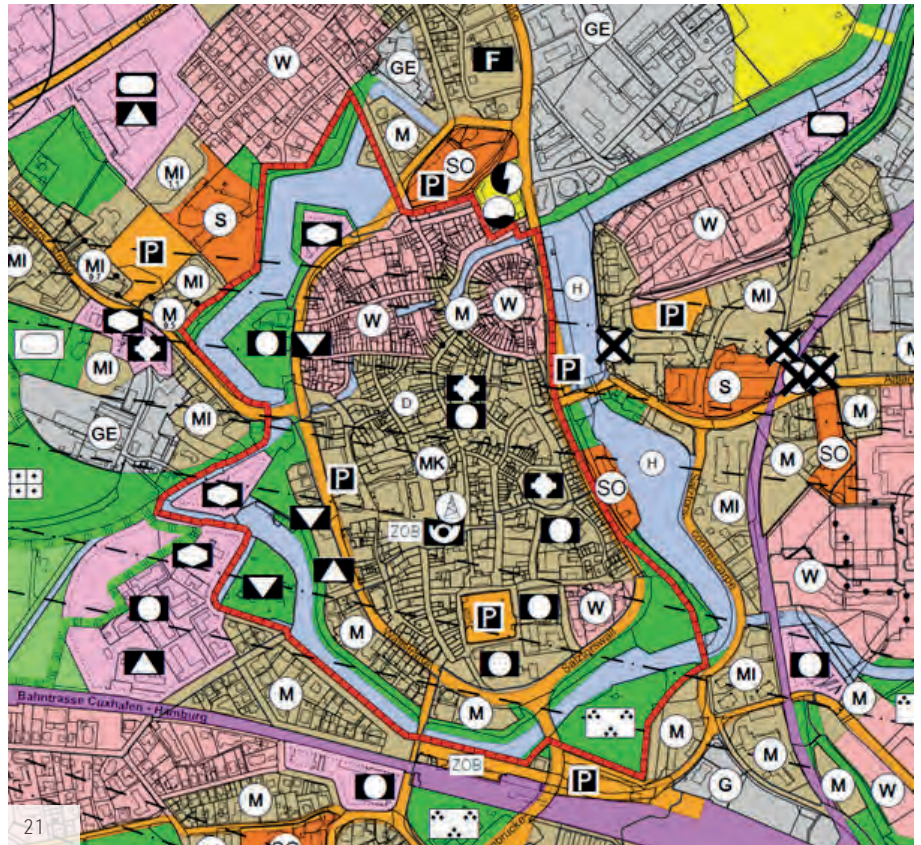
Stade wird als Dynamikort klassifiziert. Dynamikorte sind zentrale Orte mittlerer Größe (u.a. Heide, Itzehoe, Uelzen oder Cuxhaven), die ausgeprägte Potentiale in verschiedenen Bereichen aufweisen und sich somit für eine besonders dynamische Entwicklung qualifizieren. „Stade steht für Lebensqualität, Einkaufserlebnis und Tourismus - und zugleich für internationale Chemie- und Luftfahrtindustrie. Als Energiedrehkreuz mit LNG-Hub und Haupttrassen für Strom und Gas stärkt Stade Deutschland. Das neue Innovationszentrum für Leichtbau und Wasserstoffanwendungen treibt den Strukturwandel voran.“ (MRH, S. 47)

Das Räumliche Leitbild für die Metropolregion Hamburg formuliert Ziele und Entwicklungspfade in den Bereichen Landschaft, Mobilität, Wirtschaft und Siedlungsentwicklung. Folgende Aussagen werden in Bezug auf die Stadt Stade sowie deren unmittelbare Umgebung getroffen:

Landschaft – Die Metropolregion umfasst vielfältige und schützenswerte Landschaftsräume, die durch grüne Korridore zu einem „grünen Netz“ verbunden und durch Freizeitwege erschlossen werden. Stade dient aufgrund seiner guten Erreichbarkeit als Einstiegsort und liegt an regionalen Radwegen (Elbe-Radweg, Nordseeküsten-Radweg). Durch seine Lage im Kontext verschiedener Gewässerlandschaften kommt Stade zudem eine wichtige Rolle bei der Entwicklung dieser Räume zu resilienten und wasseraufnahmefähigen Räumen zu.

Mobilität – Die Mobilität bildet eine wichtige Grundlage für die Lebensqualität sowie den reibungslosen Ablauf wirtschaftlicher Prozesse. Daher wird neben der Sicherung und Modernisierung der bestehenden Mobilitätsinfrastruktur eine Vielzahl von Aus- und Neubauprojekten vorgesehen, wobei der Fokus auf der Entwicklung des Schienennetzes liegt. Stade soll als wichtiges regionales Zentrum in das neue Schienen-Expressroutennetz eingebunden werden, das Verbindungen 30-Minuten-Takt im Regionalverkehr nach Hamburg und Cuxhaven vorsieht. Nach Hamburg besteht durch die S-Bahn bereits ein 30-Minuten-Takt. Weitere Schlüsselprojekte sind der Neubau der A 26 sowie die geplante Qualifizierung der Elbquerung Glückstadt – Wischhafen.

Wirtschaft – Es stehen Umbrüche und Transformationsprozesse an, die häufig in Verbindung mit großen Infrastrukturprojekten stehen, wie etwa der Fehmarnbeltquerung. In Stade wird der Ausbau des LNG-Terminals zur weiteren Profilierung der Stadt als bedeutendes Zentrum im Bereich Energie führen. Ein Schlüsselprojekt ist hier die Anbindung mit Einspeisung an das geplante Wasserstoffkernnetz für Deutschland. Außerdem qualifiziert sich Stade durch seine Anbindung als trimodaler Gewerbestandort (Straße, Schiene, Wasser) sowie als Innovationszentrum für Leichtbau und Wasserstoffnutzung.

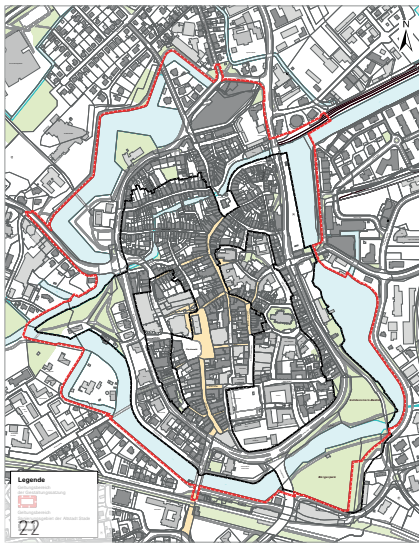


21 / Flächennutzungsplan

Siedlungsentwicklung – Der Bedarf nach neuem Wohnraum wird weiterhin ansteigen. Um ökologisch wertvolle Naturräume und versorgungsrelevante landwirtschaftliche Flächen zu sichern, wird dabei vorrangig das Leitbild der doppelten Innenentwicklung verfolgt. Um zusätzlichen Verkehr (insbesondere MIV) zu vermeiden, soll die Siedlungsentwicklung vorrangig entlang definierter Entwicklungsachsen erfolgen, die sich durch eine gute Erschließung (insbesondere im Schienenverkehr) qualifizieren. Als Teil einer solchen Siedlungsachse birgt Stade ein deutliches Wachstumspotential.

Flächennutzungsplan (FNP)

Der Flächennutzungsplan für die Hansestadt Stade ist von 2000 und wird kontinuierlich aktualisiert. Er stellt für das Untersuchungsgebiet überwiegend Kerngebiet und gemischte Bauflächen, aber auch Wohnbauflächen im Norden und im Südosten sowie ein Sondergebiet am Holzhafen dar. Ergänzend werden die öffentliche Parkplatzfläche am Hafen, Straßenverkehrs- sowie Grün- und Wasserflächen dargestellt. Der heute als Parkplatz genutzte Bereich am Holzhafen ist als Grünfläche dargestellt. Daneben sind die Flächen für den Gemeinbedarf mit den jeweiligen Einrichtungen und Anlagen, wie z.B. öffentliche Verwaltung, Schulen, Kirchen sowie kulturellen Zwecken dienende Gebäude für den Altstadtkern gekennzeichnet. In Ost-West-Richtung verlaufen drei Richtfunktrassen, die so gut wie das gesamte Altstadtgebiet betreffen. Der Altstadtbereich mit dem Burggraben und Bastionen ist als Gesamtanlage Denkmalschutz (rote Linie) dargestellt.



22 / Umfang des Bereichs, für den aktuell eine neue Gestaltungssatzung erarbeitet wird, Quelle: Hansestadt Stade

23 / Übersicht Bebauungspläne in der Innenstadt, Quelle: Hansestadt Stade



Bebauungspläne (B-Pläne)

Für den Großteil der Fläche des Sanierungsgebiets liegen rechtswirksame Bebauungspläne vor. Für den Bereich zwischen Königsmark-Bastion und Bahnhofstraße entlang des Burggrabens, den Bereich Spiegelberg sowie den Bereich zwischen Salztorswall und St.-Wilhadi-Kirche liegen keine rechtswirksamen Bebauungspläne vor. Diese Bereiche werden nach § 34 BauGB bewertet. Für den: B-Plan Nr. E II „Zwischen Spiegelberg und Stadthafen“ (2015) liegt ein Aufstellungsbeschluss vor (wird zur Zeit aber nicht weiter verfolgt).

Gestaltungssatzung (2004)

Die Gestaltungssatzung aus dem Jahr 2004 gilt für die Stader Altstadt innerhalb der Wall- und Burggrabenanlagen. Die Satzung trifft Aussagen zu öffentlichen Räumen, zu Maßen und Verhältnisangaben von Fassaden- und Gebäudeteilen sowie grundsätzliche Aussagen zum Umgang mit der Bausubstanz: Denkmalschutzgebäude haben einen hohen Gestaltungsanspruch, historische Baufluchten sind zu erhalten. Neubauten sollen sich in den Bestand einordnen. Zudem werden Aussagen zum Umgang mit den Erdgeschosszonen getroffen.

Die Gestaltungssatzung wird aktuell unter Einbeziehung der Regelungen für Außenwerbung sowie unter Berücksichtigung der Frage von Klimaschutzmaßnahmen, insbesondere Solaranlagen, aktualisiert. Der Aufstellungsbeschluss wurde am 26.09.2022 durch den Verwaltungsausschuss (Beschlussvorlage Nr. BV 0360/2022) gefasst.

Baumschutzsatzung (2003)

Die Baumschutzsatzung der Hansestadt Stade ist seit 2003 rechtskräftig. Mit der Satzung werden Bäume sowie freiwachsende Hecken unter Vorgaben zu geschützten Landschaftsbestandteilen erklärt. Alle Laubbäume mit einem Stammumfang von mind. 100 cm fallen unter die Satzung, soweit diese nicht dem Erwerbsofstandbau dienen. Bei bestimmten Flächen wie u.a. Parkanlagen und Kleingärten sind Bäume erst ab einem Stammumfang von mind. 180 cm geschützt. Es ist verboten, geschützte Bäume zu fällen oder zu beschädigen. Sollte eine Fällgenehmigung vorliegen, wird mit der Baumschutzsatzung auch die Ersatzpflanzung geregelt. Eine Novellierung wird angestrebt.

Ziele des Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) Stade 2040:

- Sicherung der industriellen und gewerblichen Entwicklung
- Stärkung der Identität und Vielfalt in den Stadt- und Ortsteilen
- Weiterentwicklung von Lebensqualität, Wohnangebot und Teilhabe
- Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen, Landschaften und Gewässer
- Einhaltung der Klimaschutzziele von EU, Bund und Land
- Gestaltung der Mobilitätswende für besseren ÖPNV, Rad- und Fußverkehr
- Koordination von Wärmeplanung, Netzausbau und Energiewende
- Resilienz für Stade: Anpassung an die Folgen der Erderwärmung

Stellplatz- und Ablösesatzung (2023)

Im Dezember 2023 wurde eine neue Stellplatzsatzung (StS) beschlossen. Die Satzung regelt die Anzahl und Ablöse notwendiger Einstellplätze für Kraftfahrzeuge und die Anzahl und Gestaltung der notwendigen Fahrradstellplätze. Mit der neuen Satzung soll ein Beitrag zur Verkehrswende geleistet werden. Es gibt drei Zonen mit unterschiedlichen Prämissen. Das Sanierungsgebiet liegt in Zone I. Auf Antrag kann in Zone I und II die Herstellung der notwendigen Einstellplätze bis zu 30 % reduziert werden, soweit ein Mobilitätskonzept vorliegt. In Zone I kann wahlweise eine Ablöse gezahlt werden, diese liegt bei 12.600 € pro Einstellplatz. Fahrrad-Stellplätze werden gemäß NBauO nicht für Wohnungen, sondern nur für Sonderwohnformen, öffentliche und gewerbliche Einrichtungen gefordert.

Am 17.06.2024 wurde die niedersächsische Bauordnung (NBauO) novelliert. Die Ergänzung der Worte „mit Ausnahme von Wohnungen“ in §47 Abs. 1, Satz 1 führt dazu, dass im Wohnungsbau keine Einstellplätze mehr vorgeschrieben sind. Obwohl Gemeinden gemäß Paragraph 84 Absatz 1 Nr. 2 NBauO grundsätzlich die Anzahl der notwendigen Einstellplätze regeln können, ist dies nur für notwendige Einstellplätze möglich. Aufgrund der Gesetzesänderung benötigen Wohnungen jedoch keine Einstellplätze mehr, wodurch die Gemeinden nicht mehr berechtigt sind, entsprechende örtliche Bauvorschriften zu erlassen und die bestehende Stader Satzung weitgehend wirkungslos geworden ist.

ISEK Stade 2040 mit Verkehrsentwicklungsplan (2023)

Im Dezember 2023 wurde das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Stade 2040 mit Verkehrsentwicklungsplan (VEP) beschlossen. Als strategisches Planungs- und Steuerungsinstrument dient das ISEK Stade 2040 zur Ermittlung ortsspezifischer Potenziale, auf deren Grundlage die Ableitung von Zielen und Leitlinien zur Sicherung einer nachhaltigen und integrativen Stadtentwicklung erfolgt. „Statt einer Neuaufstellung des FNP wird mit dem Stadtentwicklungskonzept Stade 2040 – ISEK+VEP ein neuer, flexibler Ordnungsrahmen geschaffen, der die Herausforderungen des Stadtumbaus in den verschiedenen Handlungsfeldern berücksichtigt.“ (Stade 2040 – 2023, S. 26) Da die Mobilitätswende ein wichtiger Bestandteil der nachhaltigen Entwicklung der Hansestadt Stade ist, wurde ein umfassender Verkehrsentwicklungsplan integriert. Aber auch eine Wohnbedarfsanalyse mit Bevölkerungsprognose stellte einen Schwerpunkt dar. Die Erarbeitung fand unter breiter Beteiligung von Öffentlichkeit, Verwaltung, Politik und Fachplanenden statt.

Das Konzept der kompakten, gemischten Stadt wird als grundlegendes Leitbild der Stadtentwicklung herangezogen. Stärker als bisher wird dabei eine Optimierung der baulichen Flächennutzung in Stade angestrebt, indem eine verdichtete Durchmischung unterschiedlicher Nutzungen den motorisierten Individualverkehr einzuschränken versucht und Nahmobilität gefördert wird. Die großen Frischluftleitbahnen entlang Schwinge, Benedixland und Schölscher Wiesen sind zu erhalten.

Neben strategischen Aussagen zu den einzelnen Stadtteilen werden zwanzig Schlüsselmaßnahmen genannt, die in die Handlungsfelder Städtebau, Freiraum und Mobilität eingeordnet sind.

Im Rahmen des ISEK wurde ein Verkehrsentwicklungskonzept für Stade erstellt, um die Mobilität zukünftig besser zu steuern und die Klimaziele einzuhalten. Die Verkehrsentwicklungsziele für Stade (auch, um die CO₂-Emissionsziele der Landesregierung bis 2035 zu erreichen) sind:

- jede 3. Kfz-Fahrt entfällt,
- jedes 3. Kfz mit alternativem Antrieb,
- der Rad- und Fußverkehrsanteil wird verdoppelt,
- der ÖPNV-Anteil wird verdoppelt.

Eine wichtige Aufgabe kommt dabei dem Radverkehr zu, für den ein Vorrangroutennetz auszubilden ist. Acht Radhaupttrouten sollen zukünftig radial und ringförmig die Stadtteile mit der Innenstadt und untereinander verbinden. Es soll ein Stadtbussystem eingeführt werden. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sollen Geschwindigkeiten reduziert werden. Durch die Einrichtung von Mobilitätsankern im Stadtgebiet soll eine Veränderung der Verkehrsmittelnutzung zugunsten einer Reduzierung des Autoverkehrs erreicht werden. In enger Kopplung zur Altstadtsanierung steht die Querung der Bahntrasse, insbesondere um den Stader Bahnhof, im Fokus der Stadtentwicklung. Die Hansebrücke als Teil des „Gelenks“ soll neugestaltet werden. Das Bahnhofsumfeld ist derzeit noch von geringer Aufenthaltsqualität gekennzeichnet. Durch sowohl gestalterische als auch funktionale Maßnahmen soll zukünftig eine verbesserte Anbindung der öffentlichen Verkehrsmittel an die Altstadt und die umliegenden Stadtviertel gewährleistet werden.

Ist die Altstadt derzeit von einem umlaufenden und vom Kfz-Verkehr „beherrschten“ Wallring umschlossen, sind hier weitgreifende städtebauliche Maßnahmen erforderlich. Mit dem Ziel der Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Verbindungsfunktion zwischen Altstadt, Hafen und den umliegenden Stadtteilen ist die Ausbildung von barrierefreien Querungsstellen und Wegenetzen, sowie die Umgestaltung der Parkplatzflächen am Hafen vorgesehen.

Darüber hinaus sind für die Altstadt folgende Schlüsselmaßnahmen im Verkehrsentwicklungsplan vorgeschlagen:

- Ausweisung als Fahrradzone
- Geschwindigkeitsreduzierung Wallring
- Suchraum Mobilitätsanker
- Ausbau Radvorrangnetz
- Rendezvous-Haltestelle am Bahnhof oder Pferdemarkt
- Integrativer Straßenumbau Hansestraße

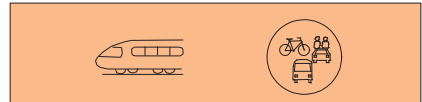
Eine konkretere Ausdifferenzierung des Mobilitätskonzepts für den Altstadtbereich findet parallel zum Rahmenplan statt.

Einzelhandelskonzept Hansestadt Stade (2020)

Die Hansestadt Stade ist im Raumordnungsprogramms des Landes Niedersachsen als Mittelzentrum mit zentralörtlichen Einrichtungen und Angeboten zur Deckung des gehobenen Bedarfs bestimmt. Das Kaufkraftniveau der Stadt liegt mit 103 % knapp über dem bundesweiten Durchschnitt und leicht unter dem von Buxtehude und Harburg. Gegenüber 2012 hat sich das Marktgebiet der Hansestadt Stade ausgedehnt. Dies lässt sich u.a. auf den Ausbau der BAB 26 zurückführen. Gleichzeitig steigt hierdurch jedoch auch die Konkurrenzsituation zu den benachbarten Mittelzentren bzw. zum Oberzentrum Hamburg-Harburg.

24 / Schlüsselmaßnahme aus dem ISEK Stadte 2040: Bahnhof

25 / Schlüsselmaßnahme aus dem ISEK Stadte 2040: Hansebrücke



Schwerpunkte:

- Ankunft und Orientierung
- Mobilitäts-Hub

Ziele:

- Verbesserung der Orientierung
- Nutzungsqualität Stadtraum verbessern: Sicht, Sicherheit, Barrierearmut, Beleuchtung, Park-Neugestaltung,
- Mobilitätsfunktionen optimieren
- Verknüpfung Innenstadt und Campe stärken

Maßnahmen:

- Aufwertung des Bahnhofsbereichs nördlich und südlich der Gleise
- Sanierung Bahnhofsgebäude
- Neugestaltung von Wege- und Warteflächen am ZOB
- Nord: Wartebereiche, TAXI, kiss & ride
- Neugestaltung Süd/Campe (Bus am Gleis)
- Umgestaltung der Parkflächen und der Unterführung
- Ausschilderungskonzept
- Sicherheitskonzept
- Beleuchtungskonzept

Projekträger:

Hansestadt Stade

Beteiligte:

DB-Station + Service
Stadtwerke
KVG

Kostenschätzung:

12,0 Mio. €, inkl. Förderung
Realisierungshorizont: mittelfristig – langfristig

Kurzbeschreibung:

Der Stader Bahnhof als zentraler Mobilitätsschwerpunkt und Umsteigeort besitzt derzeit eine geringe Aufenthaltsqualität. Die Orientierung der Reisenden und die Verknüpfung der Verkehrsmittel muss sowohl funktional als auch gestalterisch deutlich verbessert werden. Er stellt die Visitenkarte Stades dar und dient den Ankommenden als Ausgangs- und Orientierungspunkt. Der erste Eindruck ist entscheidend und steht ebenso im Fokus von Stadtmarketing und Tourismus.

Die Anbindung des Bahnhofs sowohl an die Altstadt als auch an den Stadtbereich Campe südlich der Bahn ist stadträumlich neu zu fassen.

Als Mobilitätsschwerpunkt müssen hier verschiedene, ineinander greifende Verkehrsarten gewählt und genutzt werden können, um zeiteffizient die angrenzenden Stadtteile und darüber hinaus die Region zu erreichen.

Die Neugestaltung von Bahnhof und Umfeld erfordert ein Sicherheitsaudit, so dass der Bereich zu jeder Uhrzeit besucht werden kann.



Schwerpunkte:

- Verbesserte Verbindung zw. Altstadt und Stader Süden für alle Verkehrsteilnehmenden
- Stärkung von ÖPNV und Umweltverbund

Ziele:

- verbesserte städtebauliche Integration der Hochbrücke der Hansebrücke in das Stadtbild
- verbesserte Bedingungen für den Radverkehr
- verkehrsgerechte Ausgestaltung der Knotenpunkte und Nutzung des Flächengewinns für die Seitenräume
- Integration der Maßnahme bzw. Berücksichtigung der Bahnhofsumfeldplanung

Maßnahmen:

- Beidrichtungsradswege über die Brücke
- alternativ Busspur

Projekträger:

Hansestadt Stade

Beteiligte:

KVG

Kostenschätzung:

In Verbindung mit dem „Gelenk“ ca. 4 Mio. €

Umsetzung aus Eigenmitteln
Teilmaßnahmen im Programm Stadt und Land

Realisierungshorizont: kurz- bis langfristig

Kurzbeschreibung:

Spätestens im Zusammenhang mit der „Spange“ Hinterm Teich – Am Staatsarchiv – die auch der Stärkung von ÖPNV und Umweltverbund zur Anbindung und Neuordnung des Bahnhofs dient, sollen die Knoten nördliche und südlich der Hansebrücke, auch bestätigt durch gute Erfahrungen mit u.a. dem Kreisverkehrsplatz Schiffertor, zu KVP umgebaut werden.

Die durch den Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz freigewordenen Verkehrsflächen in den

Zuläufen sollen für Verbesserungen für den Busverkehr und den Radverkehr genutzt werden.

Das Konzept sieht Beidrichtungsradswege auf der Brücke vor.

Die Umstellung des Liniennetzes im ÖPNV kann zu einer Verringerung des Busverkehrs auf der Brücke führen, alternativ ist aber auch eine Busspur zu prüfen.

So liegt eine Handelszentralität von 158 für die Hansestadt Stade vor. Die Stader Verkaufsflächen (VKF) wuchsen im Vergleich zu 2011 um 19,2 % an (Das bis zuletzt gültige Einzelhandelskonzept der Hansestadt Stade wurde im Jahr 2012 beschlossen. Die Einzelhandelsdaten wurden allerdings schon im Jahr 2011 erfasst.). Die Gesamt-Verkaufsflächendichte von 3,46 m²/Einwohner:in liegt deutlich über dem bundesdeutschen Schnitt. Hauptursache dafür ist die hohe Anzahl großflächiger Bau-, Möbel- und Fachmärkte in den Stader Gewerbegebieten.

Dem Einzelhandel gelingt es, sowohl die Bedarfe der eigenen Bevölkerung als auch die des umliegenden Verflechtungsbereiches abzudecken. Hierbei fungiert die Stader Innenstadt als Hauptversorgungszentrum, mit den Nahversorgungszentren in Bützfleth, Wiepenkathen, Klein Thun und Riensförde sowie zwei Fachmarkttagglomerationen im nördlichen Bereich der Hansestraße und im westlichen Stadtgebiet am Haddorfer Grenzweg.

Die besondere Stärke des zentralen Innenstadtstandortes ist die einmalige Atmosphäre. Als Handlungsbedarfe für diesen Raum werden folgende Ansätze aufgeführt, die es im Zuge der Rahmenplanung Altstadt zu berücksichtigen gilt:

- Optimierung der Nutzung ohne Ausweitung der Verkaufsfläche
- Steigerung der Aufenthaltsqualität (u.a. Verweilen, Spielen, Grün)
- Leerstandsgestaltung und -management.

Wohnraumentwicklungskonzept Hansestadt Stade (2022)

Die Hansestadt Stade profitiert von einer engen räumlichen Verflechtung mit der Stadt Hamburg. So verzeichnet Stade im Zeitraum 2011-2019 ein Bevölkerungszuwachs von 4,6 %. Damit liegt Stade vor der Bevölkerungsentwicklung Buxtehudes (+0,8 %), aber hinter Hamburg (+7,9 %). Es wird prognostiziert, dass Stade bis 2035 einen Bevölkerungszuwachs auf 53.000 Bewohner:innen zu erwarten hat. Zum Zeitpunkt der Datenerfassung 2019 lebten 49.710 Personen in Stade. (Das Konzept wird zeitnah mit aktualisierten Zahlen von 2024 fortgeschrieben.) Bis 2030 wird ein Viertel der Stadtbevölkerung jedoch im Rentenalter sein. Aufgrunddessen wird sich die Haushaltsstruktur zukünftig in Richtung kleinerer Haushalte entwickeln. Der demografische Wandel ist somit ebenfalls ein wichtiges Handlungsfeld.

Zwischen 1980 und 2000 fand in Stade nur eine sehr geringe Bautätigkeit statt (9 % am aktuellen Baubestand). Im Vergleich dazu steht die hohe Bautätigkeit ab den 2000er-Jahren bis heute (35 % am aktuellen Baubestand). Rund 47 % des Wohnungsbestandes ist selbstgenutztes Wohneigentum. Damit bewegt sich Stade etwas unterhalb des Durchschnitts im Landkreis (57 %). Der Mietwohnungsmarkt wird vor allem durch einen hohen Anteil an Wohnungen geprägt, während vermietete Ein- und Zweifamilienhäuser nur rund 14 % des Marktes ausmachen.

Der Umfang des geplanten Wohnungsbaus wird gemäß des Gutachtens ausreichen, um die erwarteten Wohnbedarfe bis 2030 zu decken. Aufgrund der demografisch voranschreitenden Bevölkerungsentwicklung ist davon auszugehen, dass der Bedarf an preisgünstigen, barrierearmen Wohnungen und ambulanten Pflegeangeboten in den nächsten Jahren steigen wird. Das Wohnraumentwicklungskonzept empfiehlt mit einem Schwerpunkt auf Mehrfamilienhäusern in der Neubauentwicklung fortzufahren, vor allem aufgrund der Flächensparsamkeit gegenüber Neubausiedlungen mit Ein- und Zweifamilienhäusern. Für die

Altstadt von Stade werden keine konkreten Handlungsansätze abgeleitet.

Seit 2023 liegt ein Entwurf vor, der Stade auf Grundlage der Neubestimmung der Gebietskulisse „Angespannte Wohnungsmärkte“ durch das Land Niedersachsen als Kommune mit einem entsprechend angespannten Wohnungsmarkt kategorisiert. Die Befassung im Landtag soll noch in 2024 erfolgen.

Klimakonzept Landkreis Stade (2022)

Der Landkreis Stade hat sich zum Ziel gesetzt bis 2030 die Treibhausgas-Emissionen um 65 % zu reduzieren. Zusätzlich dazu sollen bis 2030 die Emissionen der Kreisverwaltung um 70 % reduziert werden. Die Hälfte des Energieverbrauches im Landkreis stammt von Gewerbe und Industrie. Das ist vor allem auf den hohen Stromverbrauch dieses Sektors zurückzuführen. Der Energiebedarf war in den drei Bereichen Strom, Wärme und Verkehr zwischen 2015 und 2020 steigend.

Das Klimakonzept benennt verschiedene Potenziale der Regionalplanung und -entwicklung für die Stadt und den Landkreis Stade. Die Stärkung und Entwicklung attraktiver Zentren in den Städten und Gemeinden - ergänzt durch wohnortnahe Versorgung und klimafreundliche Mobilität -, die Stärkung der Innenentwicklung in den Städten sowie die Stärkung alternativer Konzepte für Einfamilienhausgebiete und die Stärkung klimafreundlicher Mobilität werden erläutert. Zusätzlich wird auch die Wichtigkeit langfristiger Steuerung in Richtung kompakter, flächensparender Siedlungsentwicklung betont. Es werden eine erhöhte Gefahr von Hochwasserereignissen und eine nachhaltige Störung der Tiede prognostiziert. Letzteres hat Einfluss auf den Wasserstand der Elbe, was dazu führen könnte, dass Schöpfwerke im Landkreis Stade zukünftig mit größerem Aufwand eingesetzt werden müssen.

Ziel ist es, darüber hinaus den Aufbau einer Klimaschutzagentur voranzutreiben. Seit 2015 ist der Verein „Klimawerkstatt im Landkreis Stade e.V.“ tätig. Der Verein versteht sich als Koordinator und Impulsgeber umfassender Informationen zu klimaschutzrelevanten Themen.

Wassertourismuskonzept 2018

Das Wassertourismuskonzept betrachtet die Schwinne sowie die Unterelbe im Stadtgebiet Stade. Aufbauend auf der Tourismusprofilierung als Urlaubsregion „Altes Land am Elbstrom“ besteht das Ziel, das maritime Erleben stärker zu entwickeln. Daraus werden die wassertouristische und wasserbezogene Infrastrukturentwicklung, die Angebotsentwicklung sowie das Marketing als Handlungsfelder abgeleitet und mit einem Ideenpool unterlegt.

Im Ideenpool für die Altstadt werden folgende Aspekte genannt, die nach wie vor aktuell sind:

- Stärkung der Aufenthaltsqualität am Stadthafen
- Aufwertung und Belebung Salztorschleuse
- Öffnung Hansehafen (wurde geprüft: eine Öffnung ist aufgrund der Tide nur unter sehr großem Aufwand möglich)
- Erweiterung Steganlage am Holzhafen
- Unterstützung/ Entwicklung von Betreibermodellen für Traditionsschiffe und maritime Vereine
- Förderung der Fortbewegung auf dem Burggraben
- Besondere Erlebnisse und maritime Veranstaltungen



26 / Sitzmöglichkeit auf dem Platz Am Sande

27 / Neugestaltung des Kreisels "Beim Schiffertor"

28 / Umgestaltung der Straße am Saltorswall

2.5 Projekte in der und rund um die Altstadt

Verkehrsplanerische Maßnahmen

- Umnutzung des oberirdischen Parkplatzes Am Sande zu einem Stadtplatz (Ankerplatz seit 2019)
- Neuer Kreisel „Beim Schiffertor“ (2022): Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Schiffertorstraße und Wallstraße zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Querungssituation für alle Verkehrsteilnehmenden
- Umgestaltung Saltorswall (2023): Erneuerung von Schmutz- und Regenwasserkanal sowie Sanierung der Asphaltdeckschicht. Einrichtung neuer Querungen für den Fuß- und Radverkehr im Bereich der Einmündung der Kleinen Archivstraße und der Hansebrücke
- Verlängerung der Fahrradstraße aus der Neubourgstraße bis zum Schiffertor

Projekte im Rahmen des Förderprogramme „Perspektive Innenstadt“

2021 hat das Land Niedersachsen das Sofortprogramm „Perspektive Innenstadt“ aufgesetzt, um die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Innenstädte abzumildern. Verschiedenen Maßnahmen wurden bis Ende 2023 umgesetzt.

- Pop-Up-Stores Gr. Schmiedestr. 28 und 30
- 3D Rundgänge für die Stader Innenstadt und Online-Shopping im "3D-Laden"
- Stader Stadtgutschein
- Ausbau und Umbau des Spielplatzes auf der Erleninsel
- Umgestaltung Unterführung Backetrog
- Urban Gardening, Container auf dem Ankerplatz
- Durchführung von Veranstaltungen in der Innenstadt, z.B. Bunter Abend, Open Air, Stade Open Air, Wandelkonzerte
- Reaktivierung Hansehafen mit Pontons und "Kunstkudder"

Integriertes energetisches Quartierskonzept Altstadt Stade (2023)

Die Zielsetzung des IEQK bestand in der Erarbeitung eines Konzeptes für eine zukunftsfähige, regenerative und CO₂-neutrale Wärmeversorgung der historischen Altstadt sowie energetischen Sanierungsmaßnahmen im Gebäudebestand. Dabei wurden darüber hinaus auch die Aspekte Verkehr und Klimafolgenanpassung betrachtet. Als Kernelement wurde bei der Bearbeitung des IEQK das Konzept der netzgebundenen Wärmeversorgung identifiziert.

Als Ergebnis empfiehlt das Energetische Quartierskonzept den schrittweisen Auf- und Ausbau eines Nahwärmenetzes im gesamten Bereich der Altstadt. Durch die Nutzung der Abwärme aus dem Klärwerk, der Wärme aus der Schwinge sowie den Einsatz von Biomasse und Biomethan soll die lokale Versorgung mit CO₂-armen Energiequellen gewährleistet werden (Complan 2023, S. 95). Es sollen (Stand: Mai 2023) drei Energiezentralen (Gewinnung von Wärme durch unterschiedliche Arten) installiert und sukzessive die Leitungen ausgebaut werden. Das sogenannte Starternetz soll zunächst insbesondere die größten Energieverbraucher vor allem im südlichen Teil der Altstadt anbinden.

Die Planungen zu einem Nahwärmenetz sind im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu vertiefen. Aufgrund der Neuaufstellung des Bundeshaushaltes wurde das Programm "KfW 432 - energetische Stadtsanierung" mit zweijährigem Sanierungsmanagement gestrichen. Ende Februar 2024 erhielt die Hansestadt



Stade den BEW-Förderbescheid für die Machbarkeitsstudie, sie soll bis Ende 2024 erarbeitet werden. In der Studie werden verschiedene Varianten von Wärmeerzeugern, Leitungsmaterialien und Netzstrukturen bei unterschiedlichen Energiepreisentwicklungen und Anschlussquoten verglichen, um die technisch und ökonomisch vorteilhafteste Wärmenetzvariante zu ermitteln. Darüber hinaus werden bereits erste konkrete Planungen für eine spätere Umsetzung vorgenommen. Auf dieser Grundlage können weitere Förderungen beantragt werden und die Ausschreibung für das Nahwärmenetz soll folgen.

Am Sande: Ankerplatz mit Seecontainern „Dorf in der Stadt“

Der Platz am Sande war lange Zeit ein Großraumparkplatz, unterirdisch gibt es auch eine Tiefgarage. Im Sommer 2019 hat die STADE Marketing- und Tourismus GmbH einen Ideenwettbewerb für die Gestaltung der Fläche ausgeschrieben. Der Ankerplatz e.V. bespielt inzwischen den Platz mit unterschiedlichen Elementen und Projekten. Aus alten Seecontainern entsteht sukzessiv ein neuer Ort mit unterschiedlichen Angeboten, wie z.B. Pop-Up Stores, Imbiss und Sitzelementen. Sowohl das Förderprogramm „Zukunftsräume Niedersachsen“ als auch „Perspektive Innenstadt“ hat Teile der Maßnahme gefördert. Die Umsetzung der baulichen Maßnahmen verläuft aus verschiedenen Gründen bisher noch schleppend.

Harschenflether Vorstadt

Nördlich an die Altstadt grenzt das Sanierungsgebiet „Harschenflether Vorstadt“ an. Das Gebiet wurde 2013 in die Städtebauförderung aufgenommen. Im Rahmenplan zum Gebiet heißt es: „Das Potenzial für attraktives innenstadtbezogenes Wohnen in Wassernähe soll ausgeschöpft werden. Auch gewerbliche Nutzungen sollen auf dafür vorgesehenen Flächen weiterhin ihren Platz haben. Ausschlaggebend für die Flächennutzung ist unter anderem die Erschließung des Gebiets über die neu geplante Wischhafener Straße.“ (Rahmenplan Harschenflether Vorstadt, 2023) Ein neuer Kreisverkehr als Zusatz für die heutige Kreuzung Hansestraße/Schleusenweg soll die Verkehrsführung am Altstadtring verbessern.

Benedixland

Für das bis dahin unbebaute Areal nördlich des Bahnhofs und südöstlich des Bürgerparks wurde 2020 der Bebauungsplan Nr. 469/1 "Bahnhofsumfeld Nord - Quartier Benedixland" beschlossen. Das Quartier Benedixland sieht entsprechend des städtebaulichen Konzepts und des Bebauungsplans ein allgemeines Wohngebiet sowie ein urbanes Quartier vor. Bisher haben sich vor allem öffentliche und soziale Einrichtungen wie das Amt für Jugend und Familie sowie eine Kita angesiedelt. Außerdem wird das Finanzamt dorthin umziehen, aktuell befindet sich das Gebäude im Bau.

Gummi-Schmidt

Über 100 Jahre hatte die „Gebrüder Schmidt Gummiwarenfabrik“ ihren Standort nördlich der Altstadt. Die Lindemann Gruppe hat nach Aufgabe des Unternehmens das Grundstück übernommen und plant die Errichtung eines neuen Wohnquartiers mit ca. 200 Wohnungen unterschiedlicher Größen sowie einem Anteil preisgedämpfter Wohnungen. Ende 2022 wurde im Rahmen eines Wettbewerbs der Entwurf von LRW-Architekten und Y-LA Ando Yoo Landschaftsarchitektur prämiert. Der Bebauungsplan soll 2024 zur Satzung beschlossen werden.

29 / Rahmenplan für das Sanierungsgebiet Harschenflether Vorstadt (Stand: 24.02.2023), Quelle: cappel+cranzhoff

30 / Lageplan zur Bebauung des Gummischmidt-Areals, Quelle: LRW-Architekten

3 Analyse



3.1 Nutzungen

Die Altstadt von Stade ist in ihrer Nutzung vielseitig. Als Hauptgeschäftsbereich der Stadt beherbergt sie Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen, aber auch öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen sowie Wohnnutzungen.

Der zentrale Versorgungsbereich erstreckt sich über die gesamte Altstadt einschließlich Kaufland im Norden. Die Nutzungskartierung erfolgte am 26.05.2023 und umfasste alle Erdgeschossnutzungen im Sanierungsgebiet.

Insbesondere entlang der Hauptachse vom Fischmarkt über die Hökerstraße, Sattelmacherstraße, den Pferdemarkt und die Holzstraße konzentrieren sich die Einzelhandelsangebote der Stadt. In diesem Bereich gibt es keine Wohnnutzungen in den Erdgeschossen, sondern ausschließlich kundenorientierte Angebote. Weitere zentrale Einzelhandelsangebote sind das Einkaufszentrum „Neuer Pferdemarkt“ sowie der Kaufland im Norden der Altstadt. Beide Gebäude sind nicht Teil des Sanierungsgebietes, beeinflussen aber die Funktionsfähigkeit der Altstadt. Der „Neue Pferdemarkt“ wurde auf dem Grundstück des ehemaligen Hertie-Kaufhauses errichtet und bietet auf drei Etagen größere Verkaufsflächen als in den kleinteiligen historischen Parzellen möglich sind.

Das Einzelhandelskonzept 2020 stellt fest: „Die Leerstände befinden sich entweder in weniger exponierten Lagen wie der Großen Schmiedestraße oder werden insgesamt relativ schnell neu besetzt, so dass sie aus Kundensicht kaum wahrgenommen werden.“ (Einzelhandelskonzept, 2020: 57) Allerdings ist festzustellen, dass seit der Kartierung 2019 die Leerstände im Bereich der Poststraße und der Großen Schmiedestraße zugenommen haben, sodass sie nur noch Ergänzungen der Hauptachse darstellen.

Einrichtungen der sozialen Infrastruktur, Arztpraxen und sonstige Dienstleistungen befinden sich weitgehend außerhalb bzw. direkt am Altstadtring, wobei eine Konzentration im Bereich zwischen Wallstraße, Neubourgstraße und Inselstraße festzustellen ist. Weitere öffentliche Einrichtungen, insbesondere Verwaltungsgebäude, konzentrieren sich Am Sande und um das Rathaus an der Hökerstraße. Diese Bereiche sind jedoch nicht Teil des Sanierungsgebietes.

„Auch die Wohnnutzung nimmt einen hohen Stellenwert ein. Neben reinen Wohngebäuden befinden sich auch einige gemischt genutzte Gebäude im Untersuchungsgebiet. In den gemischt genutzten Gebäuden werden in der Regel die Erdgeschosse für Einzelhandel und Dienstleistungen genutzt, während die Obergeschosse dem Wohnen dienen.“ (IEQK, 2023:12) Überwiegend reine Wohnquartiere finden sich im Norden der Altstadt wie am Spiegelberg, in der Bungenstraße oder in der Bäckerstraße sowie im Südosten am Salztorswall und in der Schiefen Straße.

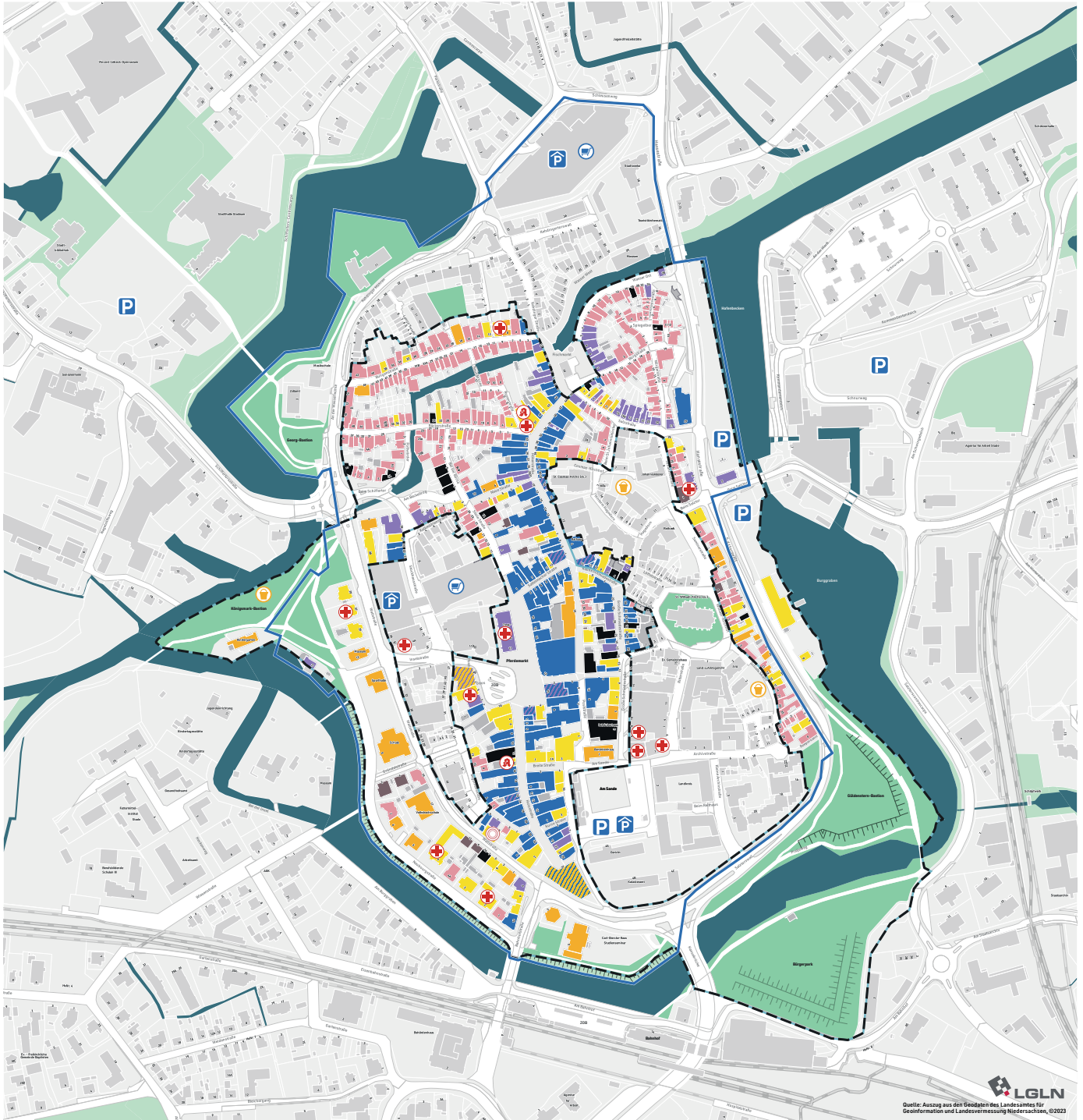
Entlang des Altstadtrings gibt es zahlreiche Parkmöglichkeiten. Drei Parkhäuser bieten ausreichend Stellplätze.



31 / Markt und belebte Erdgeschossnutzung entlang der Holzstraße

32 / Wohnnutzung in der Bäckerstraße

33 / Grünflächen entlang des Wallrings



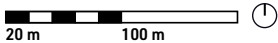
Quelle: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, ©2023

Stadt Stade
Rahmenplan
Stade Altstadt

Karte:
 Nutzungen Erdgeschoss
 (Erhebung 26.05.2023
 Ergänzung Kleine
 Schmiedestraße 10.07.24)



Stand: 16.10.2024

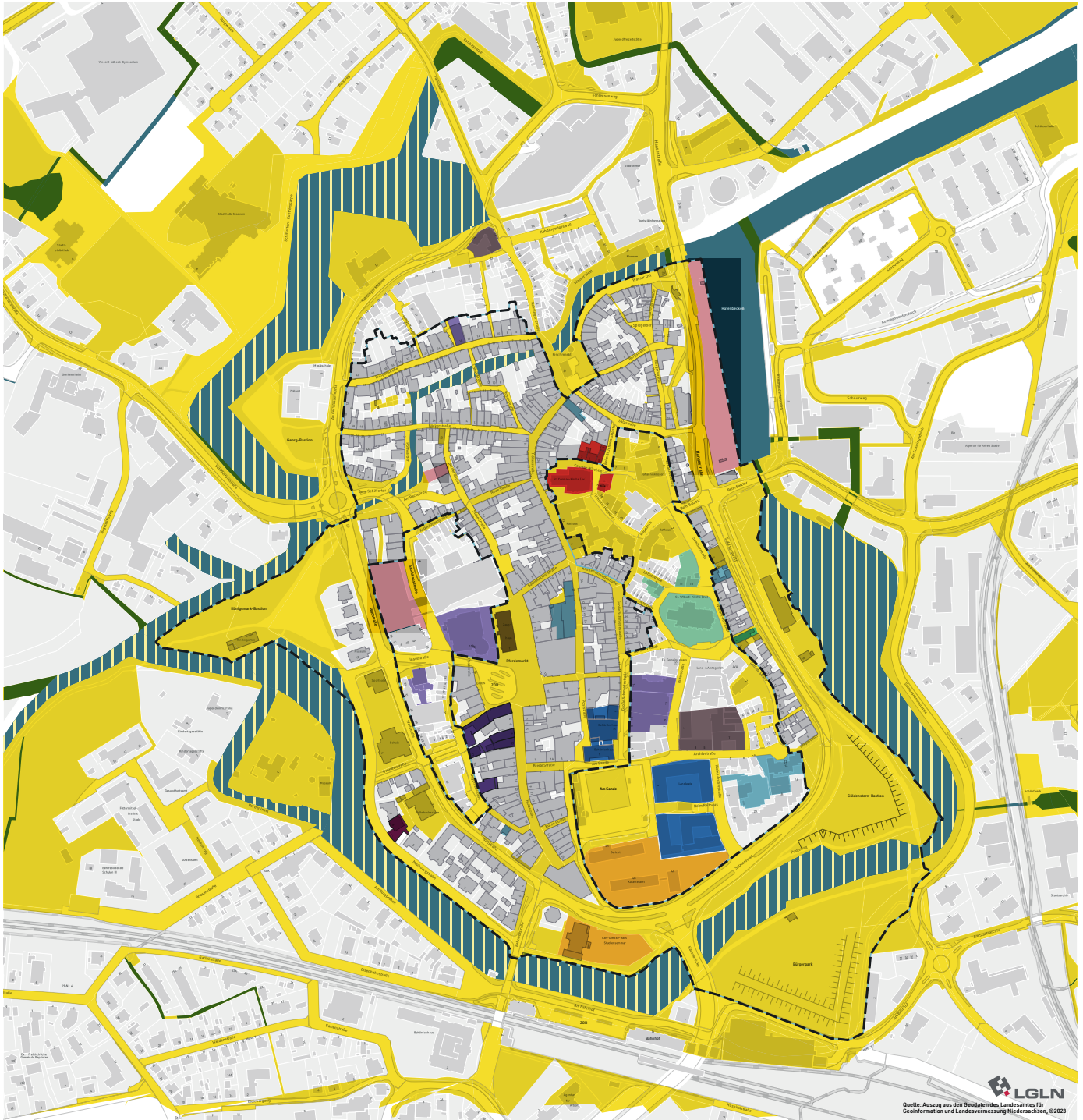


- | | | |
|--|------------------------------|------------------------|
| Einzelhandel | Mischnutzung | Sanierungsgebiet |
| Einkaufszentrum | Parken | Fördergebiet |
| Dienstleistung | Parkhaus | Wasserfläche |
| Gewerbe | Spielplatz | Öffentliche Grünfläche |
| öffentliche, soziale, kulturelle Einrichtungen | Leerstand | |
| ärztliche Praxis (auch OG) | Zentraler Versorgungsbereich | |
| Apotheke | | |
| Wohnen | | |
| Gastronomie, Hotellerie | | |

3.2 Eigentum

Der Großteil der bebauten Flächen in der Altstadt von Stade gehört einer Vielzahl unterschiedlicher privater Eigentümer:innen. Daneben befinden sich zahlreiche Flächen im Eigentum der Hansestadt Stade. Neben den öffentlichen Verkehrsflächen sind dies vor allem öffentliche Anlagen am Wallring und am Wasser sowie einzelne Gebäude.

In der Karte sind alle öffentlichen Flächen innerhalb des Sanierungsgebietes einschließlich der Baulücken dargestellt. Auffällig sind die einzelnen öffentlichen rückwärtigen Grundstücke zwischen Bäckerstraße und Bungenstraße, das Zeughaus sowie das Grundstück Poststraße 19 und mehrere Gebäude am Salztorswall. Weitere überwiegend öffentliche Eigentümer sind das Land Niedersachsen (Studienseminar), der Landkreis (Verwaltungsgebäude um den Platz Am Sande) sowie das Eigentum von Religionsgemeinschaften. Die Stadtwerke besitzen ebenfalls einzelne Gebäude sowie die Flächen am Stadthafen.



Quelle: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, ©2023

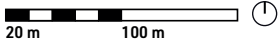
Stadt Stade
Rahmenplan
Stade Altstadt

Karte:
 Eigentum

- | | | | | | |
|--|---|--|------------------------------------|--|------------------|
| | Hansestadt Stade | | Ritterschaft des Herzogtums Bremen | | Sanierungsgebiet |
| | Stadtwerke Stade | | Sparkasse | | Fördergebiet |
| | Landkreis Stade | | Volksbank | | Wasserfläche |
| | Land Niedersachsen | | Wilhadi-Kirche | | |
| | Evangelisch-lutherische Kirchengemeinde St. Cosmae
Dotation Kirche | | Wohnstätte | | |
| | Diakonisches Werk im Landkreis Stade e.V. | | | | |
| | Islamische Gemeinde in Stade e.V. | | | | |



Stand: 16.10.2024



3.3 Stadtbild und städtebauliche Gliederung



34



35



36

Das Sanierungsgebiet umfasst Teile der historischen Altstadt innerhalb des Burggrabens. Dank geringer Kriegsschäden blieb die Stadtsilhouette weitgehend erhalten und macht heute den besonderen Reiz Stades aus. „Die meisten Gebäude stammen aus der Mitte des 17. Jahrhunderts, da sie nach dem großen Stadtbrand von 1659 errichtet wurden.“ (VU, 2018: 14) Die Altstadt sowie die Bastionen sind im Flächennutzungsplan als „Gesamtanlage Denkmalschutz“ dargestellt, aber nicht nach Denkmalschutzgesetz festgesetzt. Für die Altstadt gibt es eine Gestaltungssatzung, die zur Zeit neu aufgestellt wird.

Im Sanierungsgebiet befinden sich ca. 210 denkmalgeschützte Gebäude, hinzu kommen mehrere denkmalgeschützte Ensembles, denkmalgeschützte Uferbefestigungen sowie stadtbildprägende Gebäude. Das Stadtbild von Stade wird von Backstein- und Fachwerkbauten sowie roten Ziegeldächern bestimmt. Insbesondere im nördlichen Bereich dominiert die giebelständige Bauweise. Das historische und abwechslungsreiche Stadtbild wird durch die kleinteilige Parzellenstruktur unterstützt.

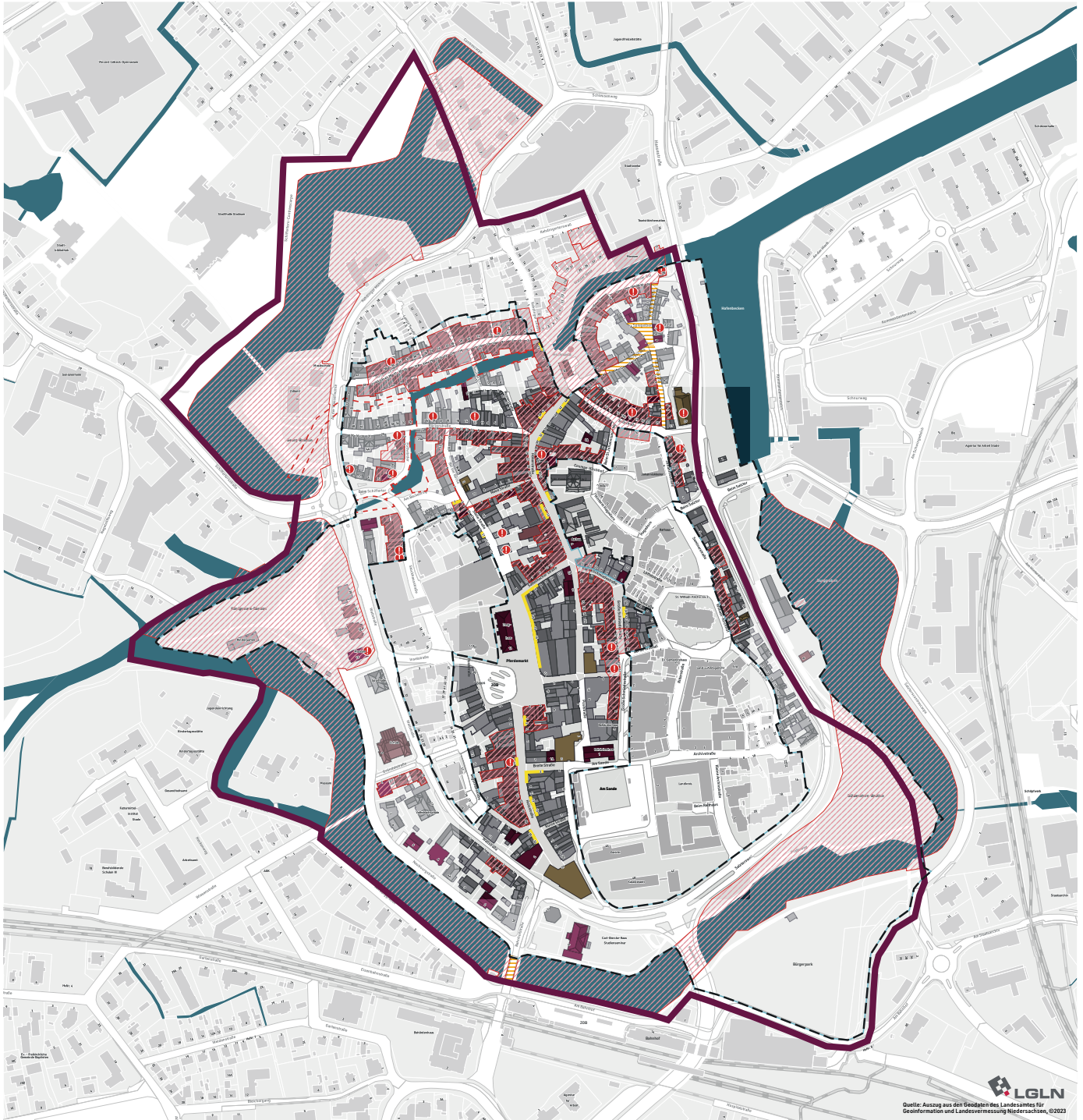
Durch die geschlossene straßenbegleitende Bebauung entstehen enge Straßenräume, schmale Gassen, aber auch eine Abfolge von Platzräumen. Diese historischen Baufluchten (und Gebäude) sind vielerorts erhalten geblieben, insbesondere im Sanierungsgebiet. Wesentliche bauliche Veränderungen betreffen den Wallring, der im Rahmen der ersten Sanierung zur Verbesserung der verkehrlichen Erschließung angelegt wurde sowie neue maßstäbliche Strukturen wie Verwaltungsneubauten im Süden des Plangebietes und neue großflächige Gewerbebauten (Vollsortimenter und Einkaufszentrum). Diese Bereiche sind mit Ausnahme des Wallrings nicht Bestandteil des Sanierungsgebietes. Im Rahmen der ersten Sanierung wurden bereits 189 Gebäude saniert und die Fußgängerzone eingerichtet. Bis in die 1970er Jahre waren die engen Straßen innerhalb des Wallrings befahrbar.

Eine Besonderheit in Stade ist die Topografie. So liegt der Pferdemarkt höher als der Altstadttring und Straßennamen wie „Spiegelberg“ und „Steile Straße“ spiegeln dies auch in der Namensgebung wider. Die topographischen Besonderheiten führen insbesondere entlang der Hökerstraße zu Versprüngen in der Straßenraumgestaltung, um ebene Eingänge zu schaffen. Der Spiegelberg ist höher gelegen und stellenweise nicht barrierefrei erreichbar, auch der Zugang zum Pferdemarkt von Westen ist nur über einen Aufzug barrierefrei möglich oder durch die Anfahrt mit dem ÖPNV/Taxi auf den Pferdemarkt. Eine weitere Erhöhung stellt die Guldernsternbastion dar.

34 / Typischer Straßenzug in der Stader Altstadt

35 / Historisches Fenster öffnet sich zur Straße

36 / Überprägung eines historischen Gebäudes in der Erdgeschosszone



Quelle: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, ©2023

Stadt Stade
Rahmenplan
Stade Altstadt

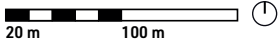
Karte:
 Stadtbild

- Einzeldenkmal (§ 3 Abs. 2 NDSchG)
- Baudenkmal als Teil einer geschützten Gruppe baulicher Anlagen (§ 3 Abs. 3 NDSchG)
- Denkmalgeschützte Gruppe baulicher Anlagen (§ 3 Abs. 3 NDSchG)
- Denkmalgeschützte Gruppen baulicher Anlagen - unterirdisch
- Denkmalgeschützte Pflasterstraßen und -plätze sowie Brücken
- Negativ stadtbildprägendes Gebäude
- Überprägung der Fassade (neue Materialität, Auflösung der historischen Fassadengliederung, etc.)
- Hoher Sanierungs-/Modernisierungsbedarf
- Gesamtanlage Denkmalschutz (FNP)
- Sanierungsgebiet
- Fördergebiet
- Wasserfläche
- Öffentliche Grünfläche



BPW' Stadtplanung **schramm partner**

Stand: 23.05.2025



3.4 Grün und Aufenthalt, Wege und Ausstattung



37 / Viele Trampelpfade verbinden auf der Guldernsternbastion die beiden Ebenen

38 / Schmale, nicht barrierefreie Gehwege und keine Rastmöglichkeiten in der Rosenstraße

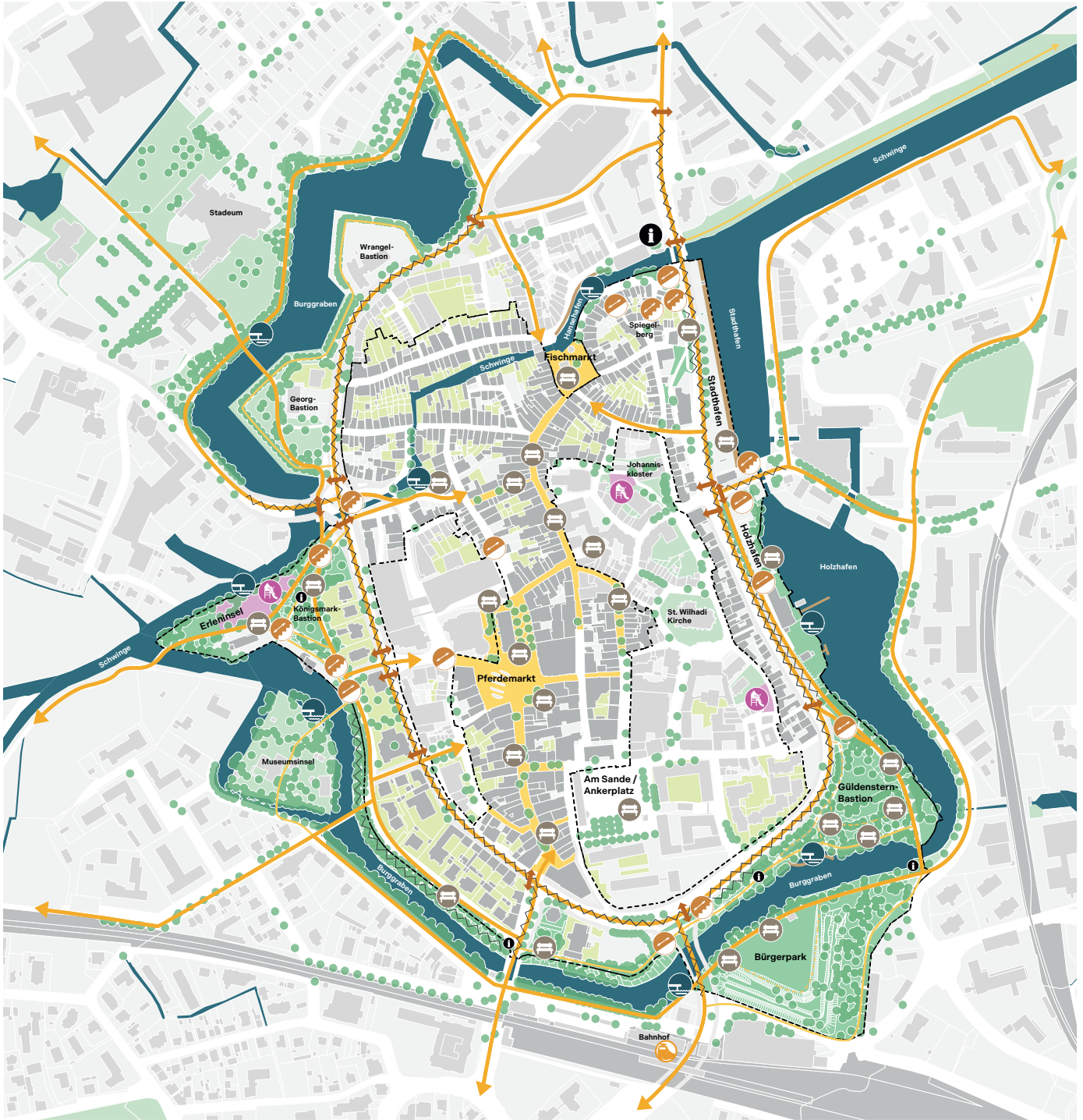
39 / Neugestalteter Mehrgenerationenspielplatz auf der Erleninsel

Die Stader Altstadt ist durch den Kontrast zwischen historischer, steinerner Altstadt und den direkt angrenzenden grünen Wallanlagen mit Burggraben geprägt. In der eng bebauten Altstadt gibt es nur wenig öffentliche Grünflächen, daher haben die Wallanlagen eine hohe Bedeutung als städtischer Naherholungsraum mit wichtigen klimatischen Ausgleichsfunktionen. Die unter Denkmalschutz stehende ehemalige Befestigungsanlage ist durch die zum Teil steil ansteigenden Erhebungen der einzelnen Bastionen sowie den im Zickzack verlaufenden Burggraben geprägt. Die Vegetation besteht aus Gehölzstrukturen, Rasenflächen, alten Baumbeständen sowie strukturreichen Ufersäumen. Die Wegeführung orientiert sich am Burggraben und verläuft abschnittsweise am Wasser oder oben auf den Bastionen. Der Altstadtring stellt mit seinen fehlenden Querungsmöglichkeiten eine starke Barriere zum Stadtkern dar. Insgesamt weisen die Wallanlagen im Hinblick auf ihre Wahrnehmbarkeit als Parklandschaft noch Potenzial auf, auch wenn in den letzten Jahren einige punktuelle Aufwertungen (u.a. Spielplatz Erleninsel, Ausbau der wassertouristischen Infrastruktur) stattfanden. Besonders hinsichtlich des Wegeausbaus, der Ausstattung und der punktuellen Setzung von Vegetationshighlights bestehen weitere Optimierungsmöglichkeiten.

Im Kernbereich der Altstadt gibt es nur zwei öffentlich zugängliche Grünflächen: Im Bereich um die St. Wilhadi-Kirche und am Johanniskloster. Die schmalen Altstadtstraßen sind in der Regel vollständig versiegelt, aufgelockert durch vereinzelte private Begrünungsmaßnahmen an Fassaden und Gebäudesockeln. Hinzu kommt eine Vielzahl an privaten Innenhöfen. Der Baumbestand außerhalb der Grünflächen beschränkt sich auf wenige Straßen und Einzelstandorte sowie Baumkarrees auf Plätzen. Eine besondere ortsbildprägende Wirkung ist den beiden imposanten Solitärbäumen vor dem Zeughaus am Pferdemarkt und der angrenzenden Linden-Allee zuzuschreiben. Das enge Stadtbild Stades wird durch die Stadtplätze Fischmarkt, Pferdemarkt und den Platz Am Sande aufgebrochen, wobei alle drei Plätze eigene Charakteristika und Nutzungsstrukturen aufweisen. Der Fischmarkt bildet mit dem Hansehafen einen besonderen Ort mit großer touristischer Anziehungskraft, während der Platz Am Sande eher etwas abseits liegt und lange Zeit durch seine Parkplatznutzung geprägt war. Seit 2019 wird der Platz durch den Ankerplatz e.V. bespielt. Der Pferdemarkt ist Bestandteil des Hauptlaufes der Fußgängerzone, fungiert als „ÖPNV“-Zone und wird für Veranstaltungen sowie den Wochenmarkt genutzt. Insgesamt gibt es bei allen Plätzen Aufwertungsbedarf hinsichtlich Begrünung, Klimaanpassung, Aufenthaltsqualität und ihrer gestalterischen Einbindung in die Umgebung.

Eine barrierefreie Begeh- und Befahrbarkeit ist in der Altstadt aufgrund der beengten Straßenräume, des unebenen Bodenbelages und den teilweise starken Steigungen größtenteils nicht möglich. Gleichwohl wurden in einigen Bereichen bereits barrierearme Wege und Kreuzungsmöglichkeiten geschaffen. Auch Rast- und Aufenthaltsmöglichkeiten sind nur vereinzelt vorhanden.

Insgesamt zeigt sich in der Altstadt ein besonderer Optimierungsbedarf bezüglich barrierefreier Erschließung, Rast- und Aufenthaltsmöglichkeiten sowie Begrünung und Klimafolgenanpassung.

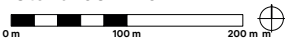


Stadt Stade
Rahmenplan
Stade Altstadt

Karte:
 Freiraum
 Wegeverbindungen
 Ausstattung



Stand: 08.11.2024



BPW Stadtplanung schramm partner

- Wasserfläche
- Öffentliche Grünflächen
- Öffentliche Grünflächen (außerhalb San. Gebiet)
- Private /halböffentliche Grünflächen
- Spielplätze
- Fußgängerzone
- Barrieren
- Querungen Bestand
- Sanierungsgebiet
- Geh- und Radwege
- Gehwege
- Trampelpfade
- i Infopunkte
- ⚓ Wasserzugänge
- 🎡 Spielplätze
- ☺ Aufenthalt
- 🪜 Treppen / Rampen

3.5 Klimaanpassung

Im Rahmen vom ISEK Stade 2040 wurde eine Stärken-Schwächen-Analyse der verdichteten Bereiche der Hansestadt Stade im Hinblick auf die Anpassung an die Folgen des Klimawandels durchgeführt, um auf mögliche Folgen des Klimawandels stadtplanerisch frühzeitig reagieren und eine hohe Lebensqualität der Bevölkerung weiterhin gewährleisten zu können. Die Stärken-Schwächen-Analyse wurde 2021 vom INKEK (Institut für Klima- und Energiekonzepte) vorgelegt. Es handelt sich dabei um eine qualitative Untersuchung auf Basis der langjährigen Erfahrungen des Instituts und soll zur Einordnung des lokalen Belüftungssystems dienen.

„In Innenstädten sind die Belastungen durch die Folgen des Klimawandels (Hitze, Trockenheit, Starkregen) sowie weitere Umweltbelastungen (Lärm, Feinstaub) besonders hoch. Innenstädte können bis zu 10 Grad wärmer als das Umland sein. Die Zahl der Tropennächte (>20 °C) wird sich noch in diesem Jahrhundert besonders in Innenstädten mehr als verdoppeln bis vervierfachen. Die hohe bauliche Dichte, eine starke Versiegelung und wenig Durchlüftung machen Innenstädte besonders vulnerabel.“ (Innenstadtstrategie 2021:15)




Für Stade trifft die Stärken-Schwächen-Analyse der Klimafolgen folgende Aussage: „Durch die Stadtgröße, die räumliche Lage mit dem maritimen Einfluss der Nord- und Ostsee und die sehr gute Ausstattung innerstädtischen Grüns ist das Belastungs- und Gefährdungsniveau hinsichtlich Hitze für die Hansestadt Stade als gering einzustufen.“ (INKEK 2021, S. 46) Die Hansestadt Stade profitiert von der Luftleitbahn, deren Hauptwindrichtung entlang der Schwingewiesen verläuft. Die Luftleitbahn hat eine hohe stadtklimatische Wirksamkeit mit Ausgleichsfunktion für die nördliche Altstadt und die Freiburger Straße.

Trotz nur geringer Defizite sind im Rahmen der Stadtentwicklung Maßnahmen zur Klimaanpassung zu berücksichtigen. Für die Altstadt von Stade sind aus der Analyse folgende Aussagen zur Klimasituation zu entnehmen:


„Die Altstadt der Hansestadt Stade neigt an Tagen mit starker Sonneneinstrahlung und reduzierter Windgeschwindigkeit auf den weitläufigen und unverschatteten Plätzen zu hohen Temperaturen. Während in den Straßenabschnitten mit geringem Querschnitt die Verschattung der Gebäude die solare Einstrahlung reduziert. Dennoch ist zu prüfen, ob im Bereich von Erholungsorten Baumschatten realisiert werden kann. Fassadenbegrünung mit dem Fokus der Aufwertung des Außenraumklimas ist vor allem an südexponierten und unverschatteten Fassadenflächen wirksam. Bioklimatische Erholungsräume sind nahezu im gesamten Umfeld der Altstadt in den Wallanlagen zu finden. Dieses Potenzial, dass fußläufig in kürzester Zeit ein entsprechend kühler Gunstraum erreicht werden kann, stützt die Resilienz hinsichtlich Hitze in der Stadt. Die Belüftung der Altstadt ist ein wichtiger stadtklimatischer Faktor, der vor allem im nördlichen Bereich als sehr wirksam einzustufen ist (Luftleitbahn Schwingewiesen). Dies führt auch im weiteren Verlauf in Richtung Hafen zu sehr guten Belüftungsverhältnissen. Unter Umständen leidet der Windkomfort in manchen Bereichen, was durch geeignete (temporäre) Maßnahmen ausgeglichen werden kann.“ (INKEK 2021, S. 46)

Hansestadt Stade Altstadt Stärken/Schwächen Analyse

Belüftung

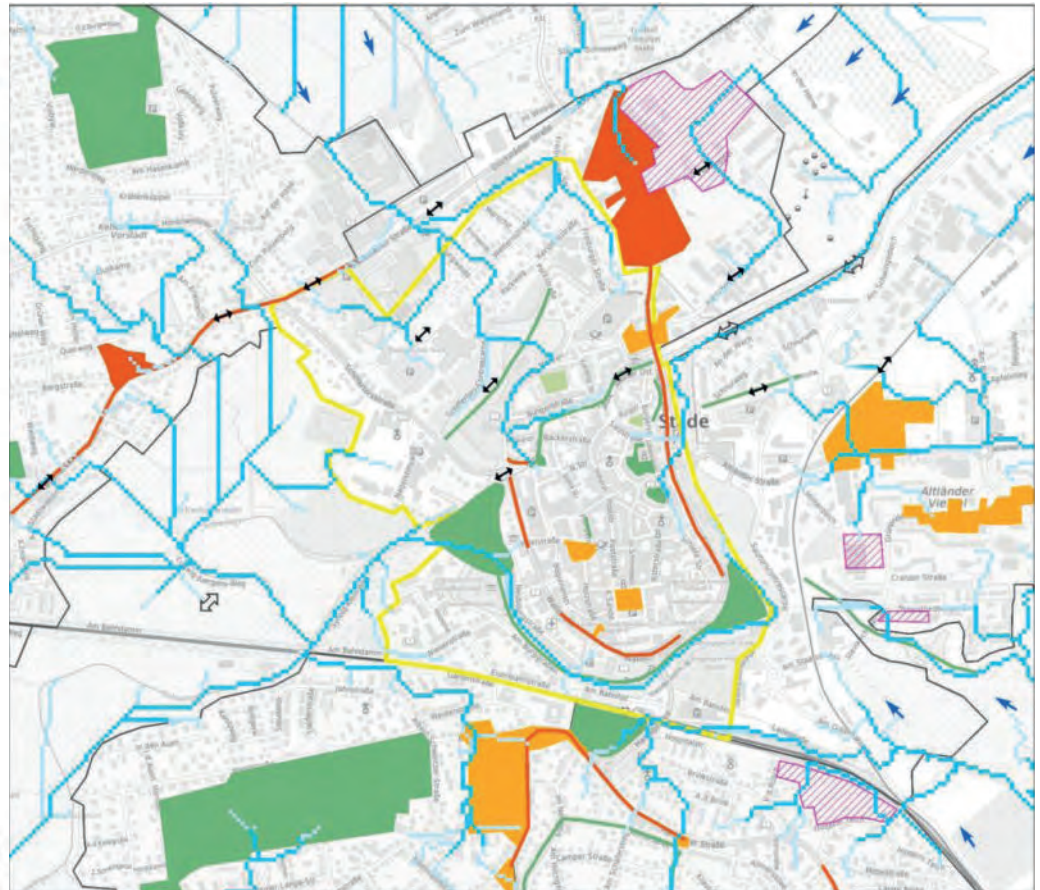
-  Anströmung Siedlungsrand
-  Luftleitbahn
-  Durchlüftungsbahn

Fließwege

-  gering
-  mittel
-  hoch

Einordnung Stadtklima

-  Potenzial
-  Potenzial_gering
-  Entwicklung_möglich
-  Defizit_gering
-  Defizit



40

40 / Quelle: INKEK

Bei Starkregenereignissen konnte die Stadt bisher von ihrer Topografie profitieren. Die Vorflut führt in den Burggraben. Eine Herausforderung stellt die Hökerstraße durch das unebene Bodenprofil dar.

Als Anpassungsbedarfe und Maßnahmen werden in der Analyse genannt:

- Belüftung stärken (natürliche Belüftungsachsen stärken und schützen)
- Hitze reduzieren (Verschattung und Begrünung)
- Entsiegelung (Kühlung und Versickerung)
- Vernetzung der Grünflächen anstreben
- Wasserzugänge ermöglichen (Wallanlagen)
- Sonderfläche Pferdemarkt: Busverkehr reduzieren (Verbesserung der Lufthygiene)
- Schaffung von Baumgruppen (Verschattung), um unterschiedliche Nutzungsanforderungen zu ermöglichen
- Sonderfläche Am Sande: Flexible Anpassung an Hitze ermöglichen (Bsp. Sonnensegel, Kübelpflanzen)
- Verkehrsinseln / Bepflanzung Salztorswall (Güldensternbastion – Salztor) empfehlenswert
- Verbindungen zur Wallanlage schaffen (Bsp. Hansebrücke – Bürgerpark)
- Verkehrsaufkommen verringern / Verkehrsberuhigung entlang „Wall“ zu empfehlen (Bsp. Wallstraße)
- Fuß- und Radwegenetz ausbauen
- Energetische Gebäudesanierung
- Parkhäuser: Kaufland (Freiburger Straße) und Wallstraße: Parkplatz mit Verschattung durch PV-Anlagen planen (Klimaschutz und Klimaanpassung)
- Regenerative Energieversorgung anstreben (Bsp. Solarflächen)

3.6 Mobilität

Die Altstadt von Stade ist nicht für die Bürger:innen der Stadt und für den Tourismus der zentrale Anlaufpunkt der Stadt. Die Bedeutung der Altstadt für die Stader Bürgerinnen und Bürger zeigt sich im Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung, welche im Rahmen des ISEK-Prozesses durchgeführt und veröffentlicht worden ist. Die Altstadt ist Einkaufsschwerpunkt für alle Bedarfe des Alltags, relevant für Behördenkontakte (Rathaus, Amtsgericht etc.) und bedient darüber hinaus viele Teile des sozialen Lebens sowie der Freizeitbedürfnisse.

Trotz ihrer außermittigen Lage im Stader Stadtgebiet weist die Altstadt eine hohe Lagegunst für das Erreichen – auch mit den nicht motorisierten Verkehrsmitteln – auf. Aus nahezu allen Bereichen der Stadt kann die Innenstadt in maximal 20 Minuten mit dem Fahrrad erreicht werden, mit dem KFZ sind die Fahrzeiten nur unwesentlich kürzer. Durch den geplanten Ausbau des Radvorrangnetzes wird sich diese Situation zugunsten des Radverkehrs weiter verändern, da die radial in die Innenstadt führenden Routen künftig zügiger befahren werden können.

Im Oktober 2023 wurden im Rahmen einer Verkehrserhebung die innenstadtbezogenen Verkehrsströme in Stade erfasst. Die Zuwegungen in die Innenstadt für Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr wurden dabei über 24 Stunden hinweg untersucht. Die Erhebung zeigt, dass an einem typischen Verkehrstag etwa 23.200 Personen die Altstadt innerhalb des Altstadtrings erreichen. Den größten Anteil bildet mit rund 58 % die Gruppe der Fußgänger:innen, gefolgt vom Kfz-Verkehr mit 35 % und dem Radverkehr mit 7 %.

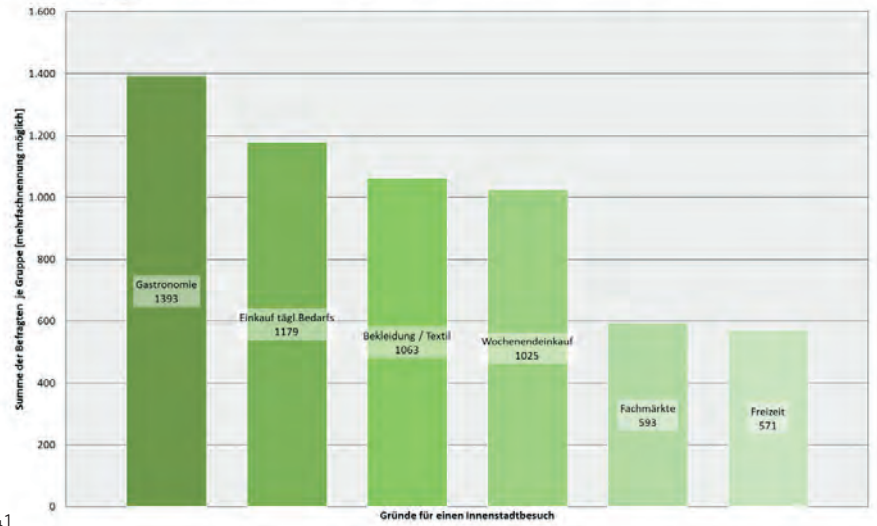
Das hohe Fußverkehrsaufkommen ist auf verschiedene Faktoren zurückzuführen: Die Zahlen umfassen auch die Wege vom ÖPNV, insbesondere vom Bahnhof, und von umliegenden Parkplätzen. Die Innenstadt ist vor allem im Nahbereich (unter 500 m) gut fußläufig erreichbar. Die Ergebnisse verdeutlichen damit die besondere Bedeutung des Fußverkehrs, insbesondere im Bereich der „letzten Meile.“

Fußgängerverkehr

Maßgeblich für die hohe Besucherfrequenz in der Altstadt ist deren Nutzungsmischung, die in Verbindung mit den historisch reizvollen, aber engen Straßenräumen eine Multifunktionalität bietet, die Erlebnis- und Freizeitmöglichkeiten mit Einkaufsmöglichkeiten verbindet. Für die Erschließung der Innenstadt und die Bewohner spielt diese eine wesentliche Rolle. Die Erhebung zeigt einen deutlichen achsenbezogenen Zugang zum Innenstadtbereich. Für den Fußverkehr gibt es sechs wichtige Zuläufe:

- vom Bahnhof in die Innenstadt – die tlw. durch Überlagerung mit dem Radverkehr stark überlastete Verbindung im Bahnhofstunnel dient, nicht zuletzt aufgrund mangelnder Barrierefreiheit an den Querungen des Altstadtrings, als Hauptachse in die Innenstadt,
- vom Schiffertor über die Georg-Bastion und benachbarte Wege – dabei wird die Verbindung vom Stadeum über die alte Wallanlage ebenso stark frequentiert wie die über die Straße am Schiffertor,
- aus Richtung Kaufland über die Parkstraße,
- aus dem Bereich des Altländer Viertels über Salzstraße und Seminarstraße
- sowie aus Gründel- und Inselstraße
- Die vorhandenen weiteren Brücken über die Wallanlage werden stark von Fußgängern genutzt.

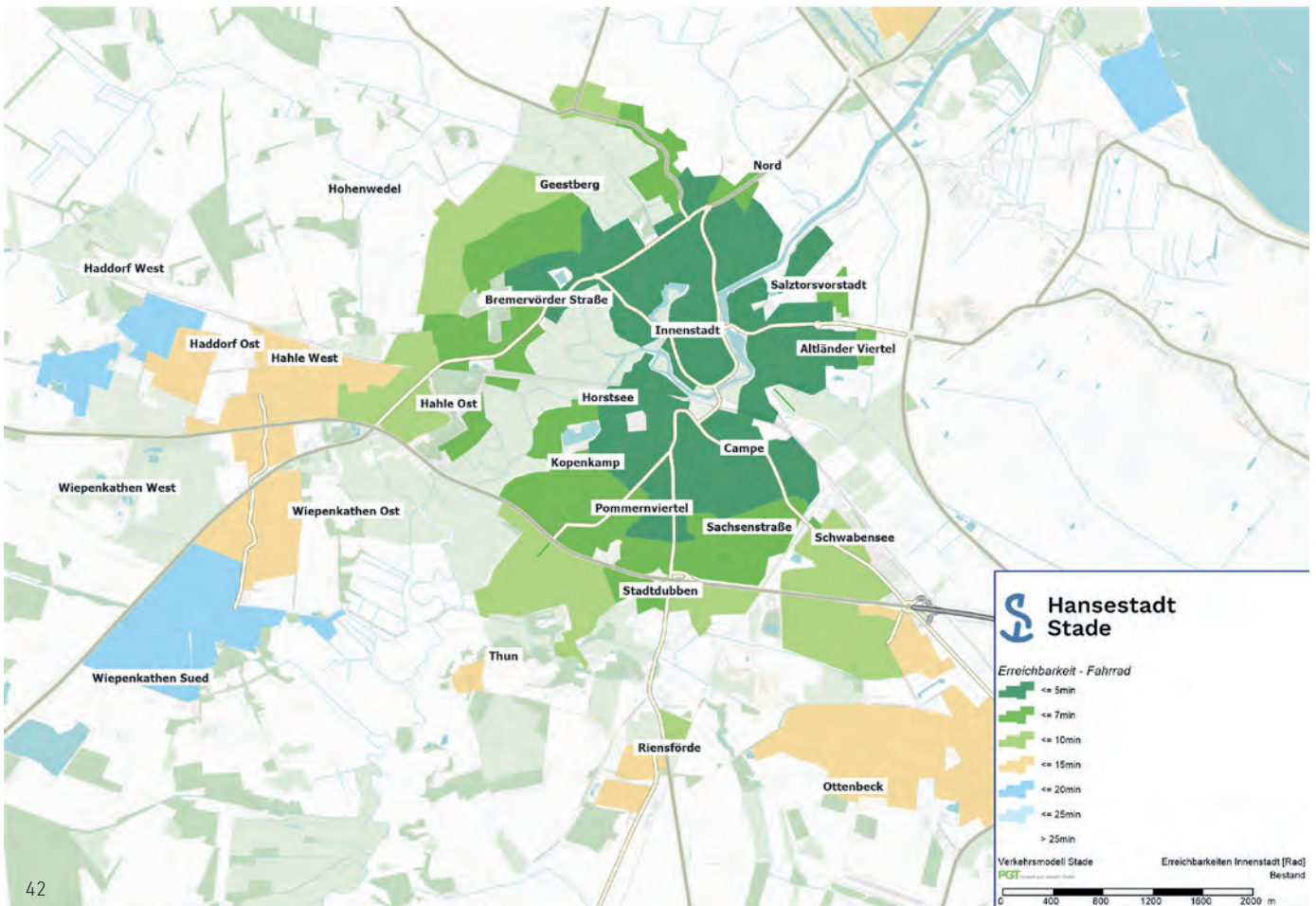
Gründe für den Aufenthalt in der Stader Innenstadt - Ergebnis der Haushaltsbefragung im Rahmen des VEP
n = 2.344 Befragte



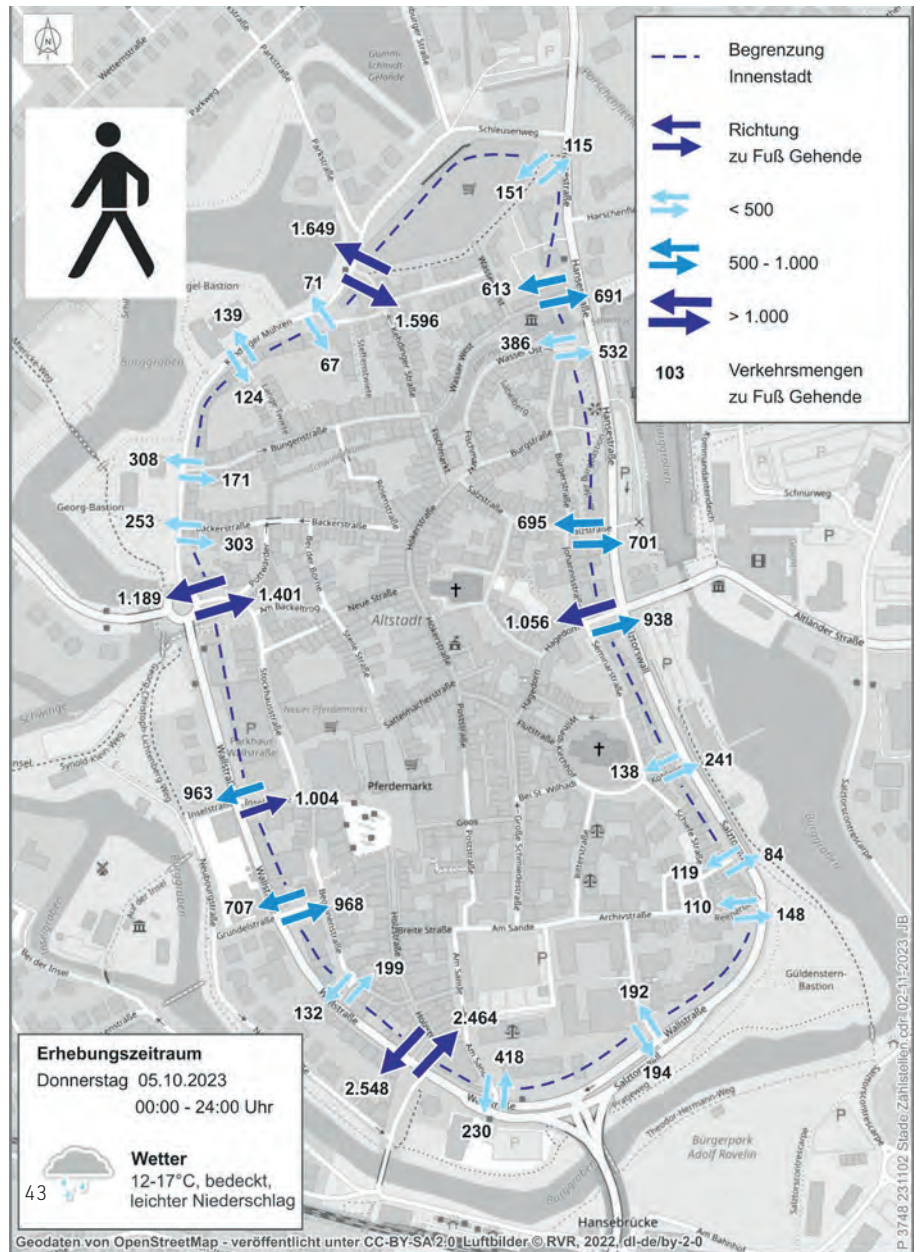
41 / Gründe für den Aufenthalt in der Stader Innenstadt, Quelle: PGT Umwelt und Verkehr GmbH

42 / Erreichbarkeit der Stader Innenstadt - mit dem Fahrrad in Minuten, Quelle: PGT Umwelt und Verkehr GmbH

41



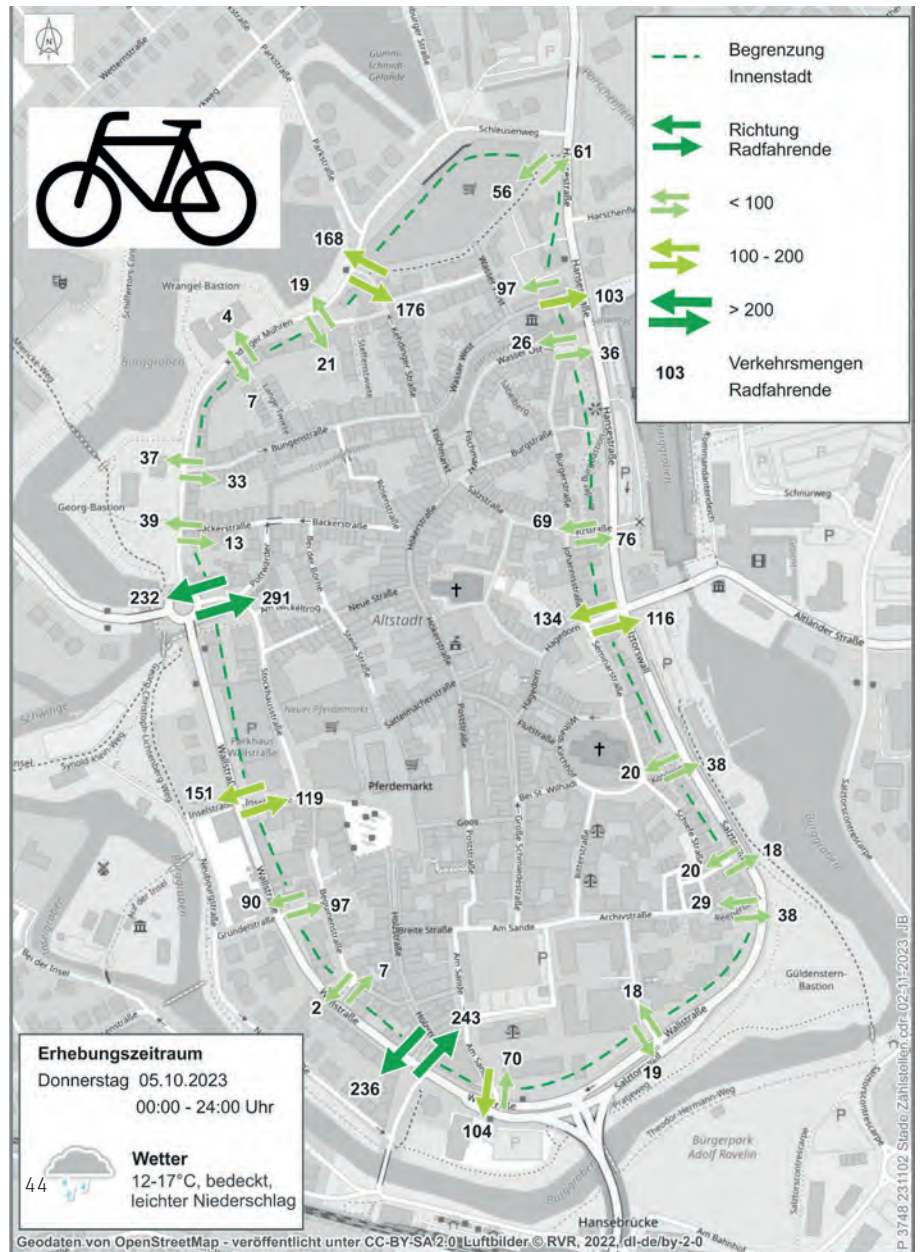
42



Hauptlaufwege innerhalb der Innenstadt sind die Straßen Am Sande, Pferdemarkt, Hökerstraße und Fischmarkt, wo sich bis zu ca. 8.000 Personen an einem Normalwerktag bewegen. Diese Zahl kann an Schönwettertagen im Sommer und an den Wochenenden noch höher sein. Dies verdeutlicht die insgesamt attraktiven Fußwegeverbindungen und die Bereitschaft der Stader:innen, „zu Fuß unterwegs zu sein“.

Aufgrund der altstädtischen Rahmenbedingungen ist das zur Verfügung stehende Wegenetz überwiegend nicht barrierefrei. Personen mit Mobilitätseinschränkungen haben neben den Einschränkungen durch die Topografie auch wenig Ruhe- und Sitzmöglichkeiten, um auf dem Weg Pausen einzulegen.

Die oftmals schmalen Straßenquerschnitte im Bereich der Altstadt bergen zudem Konfliktpotenzial, da sie nur begrenzten Spielraum bieten, um den unterschiedlichen Ansprüchen der Verkehrsteilnehmenden gerecht zu werden. Nicht jede Straße ist gleichermaßen geeignet, um z.B. barrierefreie Fußwege zu integrieren. Es ist daher erforderlich, die Rahmenbedingungen der einzelnen Verkehrsträger im Vorfeld genau zu bestimmen, um spätere Maßnahmen im Sanierungsgebiet zielgerichtet umzusetzen und den verschiedenen Verkehrsarten



43 / Fußverkehrsmengen Innenstadt
(in Personen/24h), Quelle: PGT Umwelt und
Verkehr GmbH

44 / Radverkehrsmengen Innenstadt
(Räder/24h), Quelle: PGT Umwelt und Verkehr
GmbH

gerecht zu werden. Innerhalb der Altstadtstraßen ist für die teilweise schwierigen Bedingungen der Barrierefreiheit besonders verantwortlich:

- die eingeschränkte Fußwegbreite,
- der in Einzelstraßen wechselseitige - teilweise auch illegal - abgestellte Fahrzeugbestand,
- die teilweise unangemessenen Fahrgeschwindigkeiten, die eine gemeinsame Nutzung der Verkehrsflächen im Mischverkehr verhindern,
- die historische Belagsqualität, die für Rollator- und Rollstuhlnutzer:innen kaum angemessen befahrbar ist.

Radverkehr

Der Radverkehr spielt eine bedeutende Rolle für eine nachhaltige Mobilität in Stade und soll verstärkt für die Wege in die Innenstadt genutzt werden bzw. den Stadtring erreichen und queren können. Die Verkehrszählungen ergaben, dass derzeit nur rund 1.550 Räder / Tag in die die Innenstadt fahren. Nur wenige Räder werden an den großen Abstellanlagen am Eingang der Fußgängerzone abgestellt oder schiebend mitgeführt.

Wichtige Zufahrten für den Radverkehr sind die Bahnhofstraße mit etwa 480 Radfahrenden und die Straße beim Schiffertor mit ca. 520 Zufahrten pro Tag. Ein

weiterer Schwerpunkt der Zufahrten liegt am nördlichen Altstadtrand bei Kaufland, wo bis zu 1.000 Räder/Tag gezählt werden. Von wichtiger Bedeutung für die Verteilung des Radverkehrs auf die Querungsstellen und den tangentialen Radverkehr sind Teile des Stadtrings bzw. der parallel verlaufenden Fahrradstraße Neubourgstraße, auf der auf Teilabschnitten bis zu 1.000 Räder/Tag verkehren. Im Bereich am Hafen ist insbesondere der Abschnitt zwischen Altländer Viertel und Salzstraße stark frequentiert.

Innerhalb der Altstadt sind die Radverkehrsmengen gering. Radverkehr in die Altstadt ist im wesentlichen Zielverkehr. Durchgangs- und Umfahrvverkehr verläuft überwiegend auf weiter abgesetzten Streckenabschnitten wie der Fahrradstraße im Westen oder den Wallanlagen im Osten, die nicht zum Untersuchungsbereich gehören.

Es ist davon auszugehen, dass die Radverkehrsmengen in Zukunft weiter steigen werden. Der im Rahmen des ISEK-Prozesses erarbeitete Verkehrsentwicklungsplan (VEP) legt einen klaren Schwerpunkt auf die verbesserte Erreichbarkeit der Innenstadt für den Radverkehr über acht Vorrangrouten, die am Rand der Altstadt auf den tangentialen Strecken enden. Darüber hinaus verlaufen zwei bedeutende nationale Radrouten (D-Routen) durch Stade: der Elberadweg (D-Route 10) und die Nordseeküstenroute (D-Route 1). Diese Routen tangieren die Innenstadt. Eine heute fehlende direkte Führung an geeignete Punkte in der Altstadt würde die Bedeutung für den touristischen Radverkehr noch steigern.

Die Erreichbarkeit in das Altstadtgebiet soll schrittweise verbessert werden.

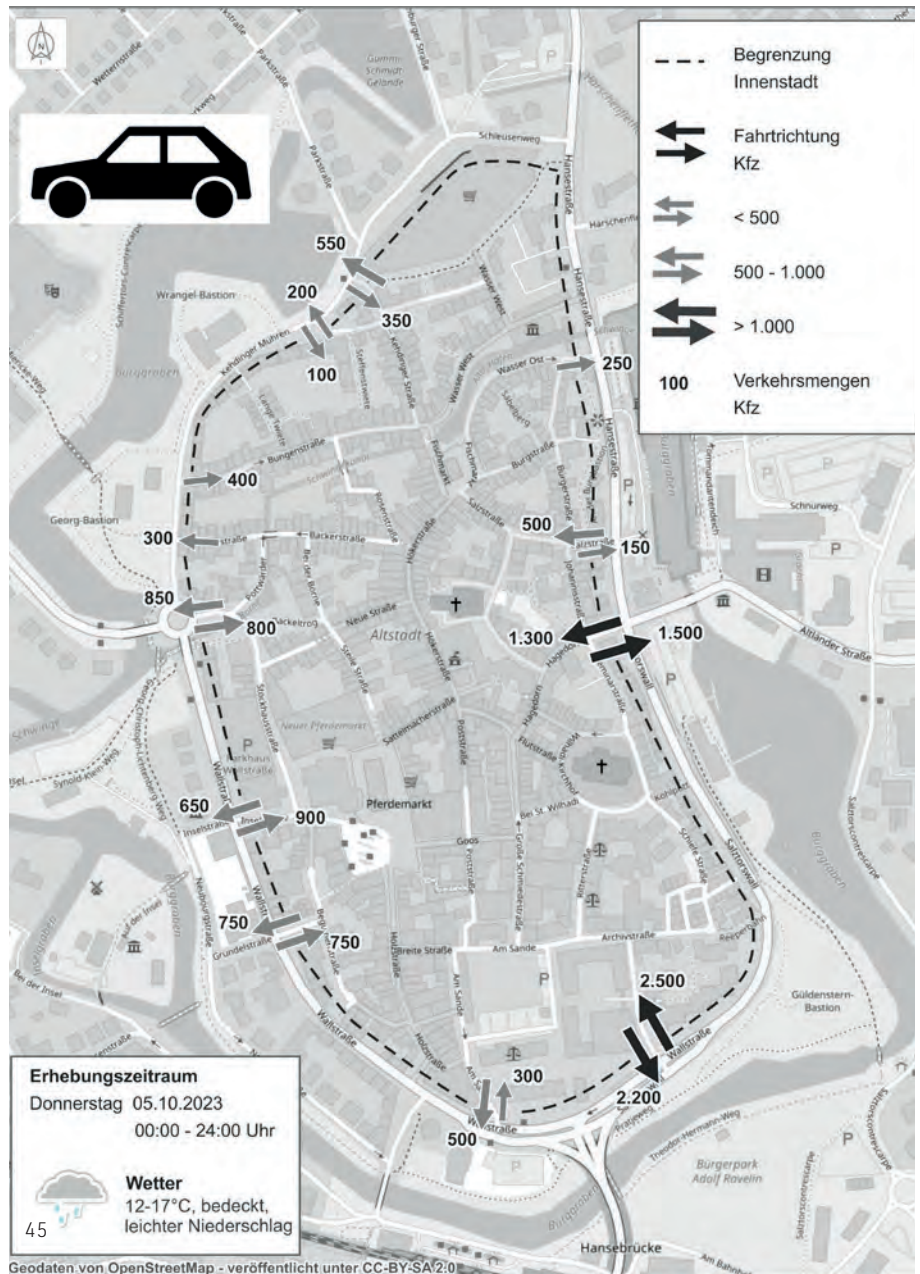
Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr sind im Sanierungsgebiet eher selten, da die Fußgängerzone für den Radverkehr gesperrt ist. Da das Radverkehrsaufkommen in der Innenstadt insgesamt gering ist, sind diese Konflikte als untergeordnet einzustufen.

In der Innenstadt gibt es einige Radabstellanlagen, die wenig genutzt werden. Ein Teil der Nutzer nimmt das Fahrrad auch als Begleitung durch die Innenstadt mit, so dass auch vor den einzelnen Geschäften Fahrräder abgestellt sind.

ÖPNV

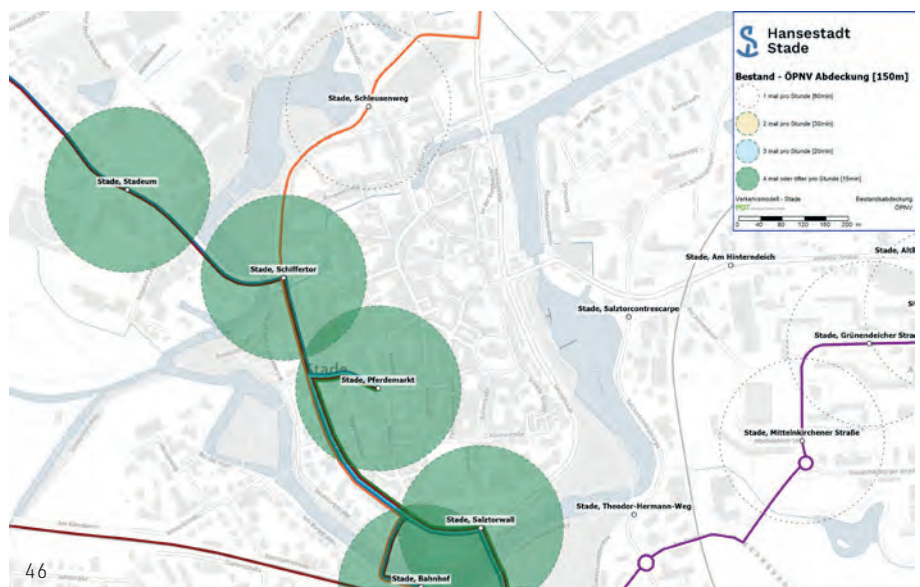
Die Stader Innenstadt ist sowohl mit dem Bus als auch per Zug erreichbar. Mit der S-Bahnlinie S5 und dem Regionalexpress RE5 erreicht man Hamburg in rund einer Stunde. Zur Hauptverkehrszeit verkehren die Züge der S5 im 20-Minuten-Takt. Der RE5 schafft eine zusätzliche Anbindung nach Cuxhaven – ebenso mit einer Stunde Fahrtzeit. Für den Busverkehr sind der Pferdemarkt und der ZOB-Stade am Bahnhof die zentralen Punkte, von denen aus die Altstadt erreicht werden kann. Alle städtischen und regionalen Busverbindungen verkehren an einem oder beiden Standorten. Die Wege vom Bahnhof sind mit ca. 1 km bis zum Rathaus vergleichsweise lang. Vom Pferdemarkt wird besonders der Ostbereich der Altstadt aus besser, aber ebenfalls nicht zufriedenstellend angebunden (ca. 500 m mit mehreren Steigungen). Der östliche Teil der Innenstadt und der Bereich des Stadthafens und des Kinos ist nicht gut erschlossen. Im Bereich des Salztors verkehrt kein Linienbus.

Der Pferdemarkt nimmt aufgrund seiner zentralen Lage eine besondere Rolle ein und bindet den ÖPNV direkt fußläufig an die Altstadt an. Die Wege sind unzu-



45 / Kfz-Verkehr Innenstadt (Kfz/24h), Quelle: PGT Umwelt und Verkehr GmbH

46 / ÖPNV-Abdeckung Altstadt - Bedienungsfähigkeit und Haltestelleneinzugsbereich (150m Radius um die Haltestellen), Quelle: PGT Umwelt und Verkehr GmbH



reichend barrierefrei gestaltet. Die bestehenden ÖPNV-Anlagen sind flächenintensiv und schränken die flexible Platzgestaltung ein.

Kfz-Verkehr

Die Erschließung der Innenstadt für den Kfz-Verkehr orientiert sich an der historischen Struktur. Der Altstadtring setzt sich aus den Straßen Salztorswall, Wallstraße, Kehdinger Mühren, Freiburger Straße und Hansestraße zusammen und wird über vier Hauptzufahrten (Schiffertorsstraße, Hansestraße, Hansebrücke und Altländer Straße) angefahren. Verkehrsmengen von 17.000 Kfz auf der Ostseite (Hansestraße) und etwa 14.000 Kfz im Westen befahren den Ring. Von hier aus erfolgt eine Verteilung über verschiedene Straßen in die Innenstadt.

Um die insbesondere im Bereich der Großen Schmiedestraße verstärkte Verkehrsbelastung durch Parkplatzsuchverkehr, der die engen Straßen zusätzlich belastet, zu entspannen, sollen die drei Parkhäuser im Innenstadtbereich als Zielpunkte für Besuchende und Kundschaft dienen

Durchfahrtmöglichkeiten durch die Altstadt bestehen nicht. Der bereits erwähnte Parksuchverkehr in der südlichen Altstadt lässt Separierung der Verkehrsarten Kfz und Fußverkehr zwingend erscheinen. In den anderen Teilen ist eine teilweise Mischnutzung der Fahrbahn aufgrund der Verkehrsmengen möglich und gelebte Praxis, führt aber oft zu kleineren Konflikten.

Die Knotenpunkte im Bereich des Altstadtrings zeichnen sich durch eine hohe Kapazität aus. Staus sind hier nur selten zu beobachten. Die Ausbauform der Fußwege und Querungen ist überwiegend nicht barrierefrei und bietet Potenzial für eine Umgestaltung zugunsten der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden, ohne den Verkehrsfluss signifikant zu beeinträchtigen.

An vielen Stellen ist die Querbarkeit des Altstadtrings nicht komfortabel. Diese Bereiche stellen für den Fuß- und Radverkehr besondere Hürden dar.

Ruhender Kfz-Verkehr

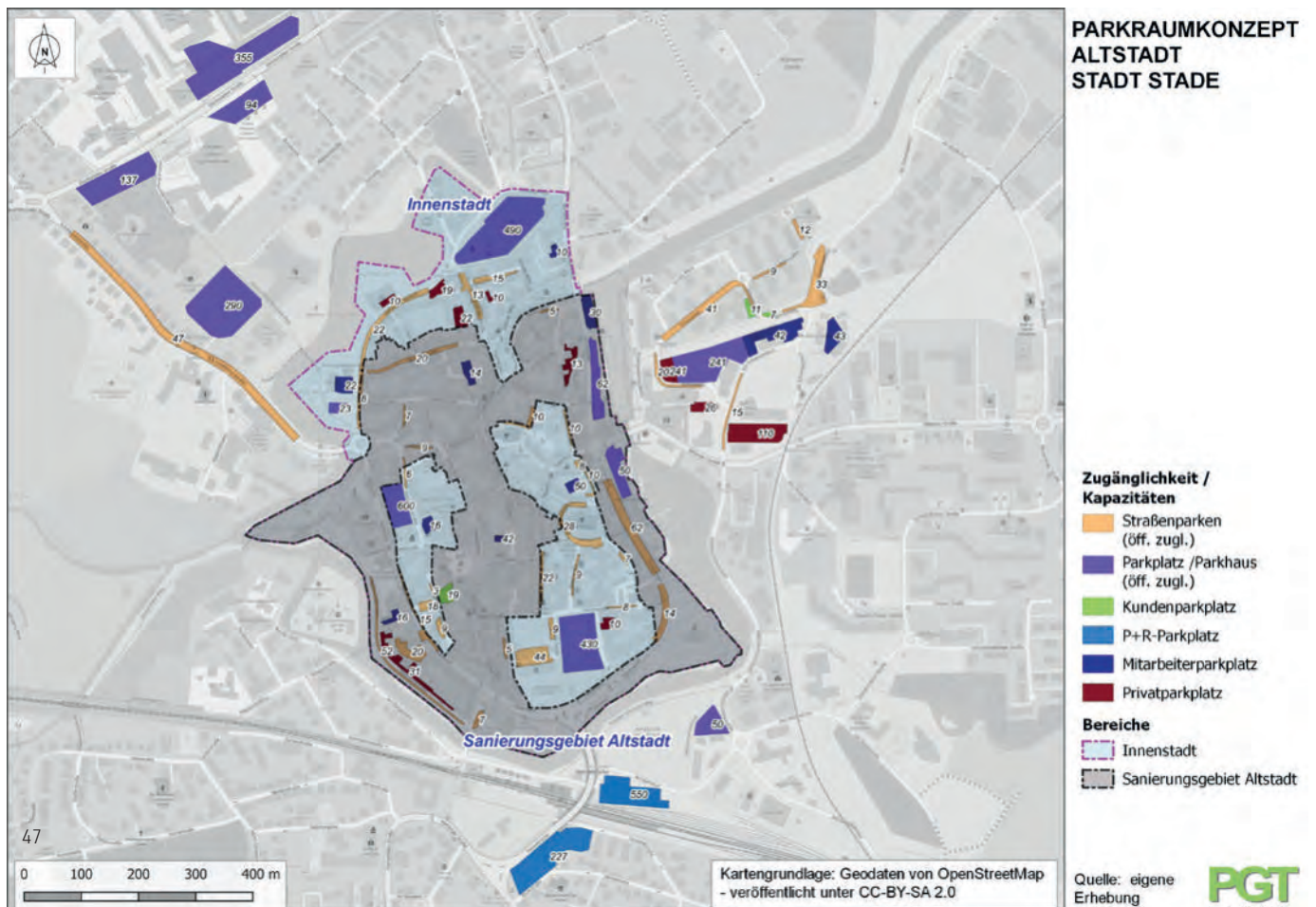
Die Parkraumsituation in der Stader Altstadt ist bezogen auf den Kund:innenverkehr vergleichsweise entspannt und konzentriert sich auf größere zusammenhängende Stellplatzanlagen und den südlichen Altstadtraum. Betrachtet man die Situation näher, zeigt sich, dass die Stellplätze in der Nähe zur eigentlichen Fußgängerzone sowie zu besonderen Arbeitsplätzen (Amtsgericht, Diakonie etc.) besonders stark von Mitarbeitenden genutzt werden. Bewohner:innen parken demgegenüber sowohl im Bereich des Hafens als auch auf den verbleibenden Stellplätzen der Altstadt sowie Randparkplätzen am Ring. Durch die Aufhebung der Genehmigung des Bewohnerparkens auf dem Kaufland-Garagendach ist eine Situation entstanden, die eine Lösung zur Nachfrage nach Bewohner:innenparkplätzen notwendig macht.

Im Rahmen der Bewertung der Parksituation in der Stader Innenstadt wurden umfangreiche Erhebungen zu den verfügbaren Parkplätzen durchgeführt - sowohl im öffentlichen Raum als auch in eingeschränkt öffentlich zugänglichen Bereichen. Dabei wurden nicht nur die Stellplätze innerhalb der Innenstadt berücksichtigt, sondern auch größere Parkflächen außerhalb des Zentrums, die als potenzielle Kompensations- und Ausgleichsflächen für das Innenstadtparken dienen könnten.

Insgesamt wurden rund 5.560 Stellplätze hinsichtlich ihrer täglichen Auslastung zu unterschiedlichen Tages- und Wochenzeiten erfasst und nach ihrer Lage klassifiziert. Der Untersuchungsraum umfasst auch Parkplätze, die nicht unmittelbar in der Altstadt liegen, aufgrund ihrer fußläufigen Entfernung aber als Parkplätze für den Altstadtbesuch in Frage kommen. Im Innenstadtbereich befinden sich etwa 2.600 Stellplätze, von denen 2.190 öffentlich zugänglich sind. Im Sanierungsgebiet verbleiben rund 600 Stellplätze, von denen etwa 250 im Straßenraum verfügbar sind. Das Parken im Straßenraum spielt aufgrund der beengten Platzverhältnisse eine untergeordnete Rolle. Berücksichtigt man jedoch alle relevanten Stellplätze in der Innenstadt, insbesondere die Parkhäuser, zeigt sich ein hohes Angebot von über 2.000 Stellplätzen. Die Stellplätze im Innenstadtbereich sind weitgehend bewirtschaftet, sowohl in den Parkhäusern als auch auf den Straßen.

Die Auslastungsuntersuchung umfasste fünf Zeiträume, die ein repräsentatives Bild der Parkraumauslastung zu verschiedenen Tages- und Wochenzeiten bieten: Werktags um 10 Uhr, 15 Uhr und 21 Uhr sowie samstags um 10 Uhr und 15 Uhr. Demnach stehen im gesamten Untersuchungsgebiet zu jeder Zeit mindestens 1.000 Stellplätze zur Verfügung. Die Restkapazität im Straßenraum liegt dabei zwischen 30 % und 50 %, was auf einen moderaten Parkdruck hinweist. In den Parkhäusern beträgt die Restkapazität rund 40 %. Insgesamt besteht somit kein wesentlicher Parkdruck im Innenstadtbereich.

47 / Übersicht über die öffentlich und öffentlich zugänglichen Stellplätze Im Untersuchungsraum, Quelle: PGT Umwelt und Verkehr GmbH



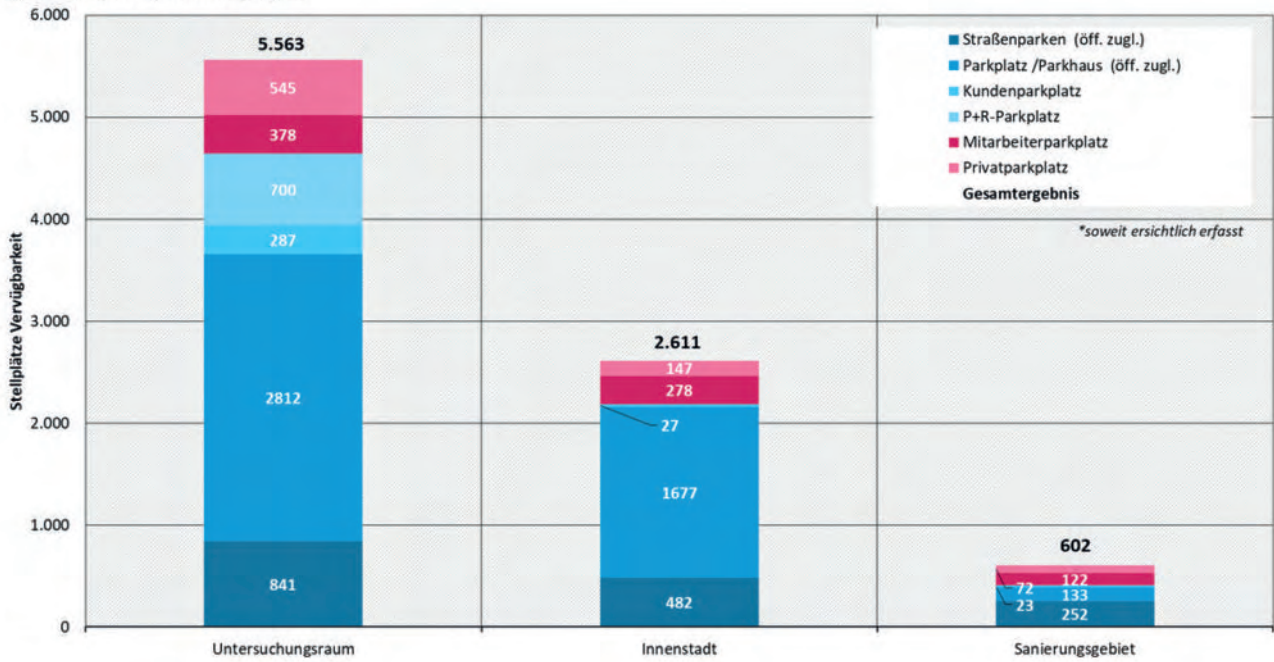
Dennoch zeigt sich, dass einzelne Teilbereiche zu bestimmten Zeiten stärker belastet sind. Besonders betroffen sind die Innenstadt Nord und Ost. Im nördlichen Bereich, der die Bungenstraße umfasst, gibt es nur etwa 70 frei zugängliche Stellplätze im Straßenraum, die über weite Teile des Tages zu 90 % ausgelastet sind. Dies führt zu einem sehr hohen Parkdruck in diesem Abschnitt.

Im östlichen Bereich sind in den für Anwohner:innen relevanten Nachtstunden ausreichend Stellplätze verfügbar, wobei die Restkapazität bei etwa 44 % liegt. Samstags jedoch steigt die Auslastung auf knapp 80 %. Vor allem im Bereich des Wilhadi-Kirchhofs ist der Parkdruck höher.

Ein weiterer relevanter Stellplatz für das Sanierungsgebiet befindet sich am Bürgerpark mit einer Kapazität von rund 68 Stellplätzen. Diese Fläche ist in den meisten Zeiträumen gut ausgelastet (zwischen 60 % und 80 %). Sollte dieser Stellplatz entfallen, muss vermieden werden, dass sich der Parksuchverkehr in den östlichen Teil der Altstadt verlagert. In der Nähe befindet sich der Parkplatz am Cinestar (Schnurweg) mit rund 210 Stellplätzen, der nur gering ausgelastet ist und damit die nötigen Kapazitäten problemlos kompensieren könnte.

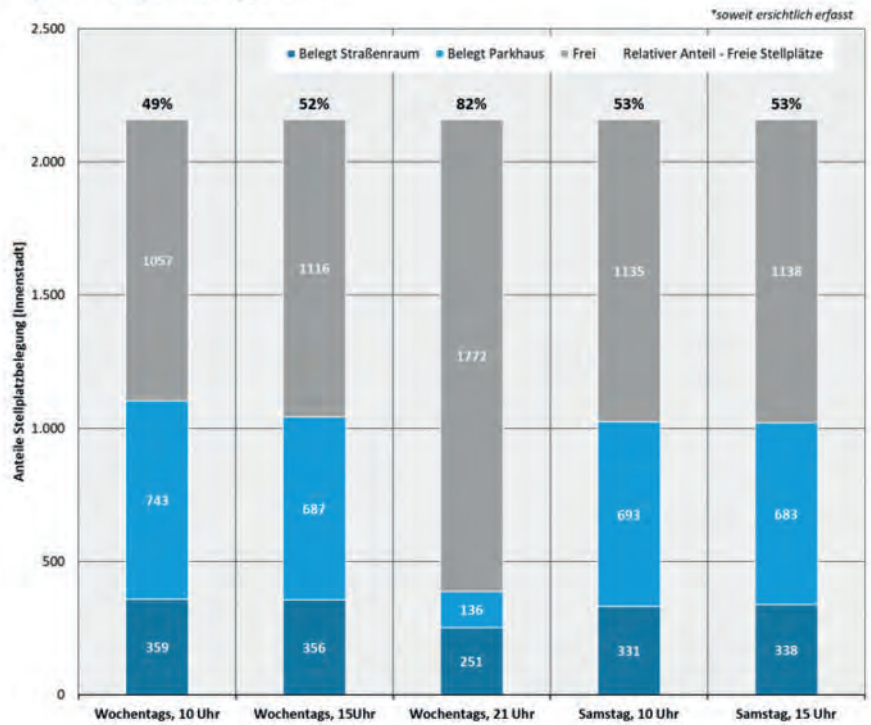
Die Parkplatzauslastung der Parkhäuser ist nicht zufriedenstellend – eine Ursache ist sicherlich die fehlende Parkraumlenkung. Das fehlende Parkleitsystem in Stade führt dazu, dass die relevanten Parkhäuser unzureichend oder gar nicht ausgeschildert sind. Auch die verfügbaren Restkapazitäten sind für Besucher:innen nicht immer ersichtlich. Die Untersuchung zeigt, dass ausreichend Stellplätze im Innenstadtbereich vorhanden sind und Parkraum in den Straßen in Parkhäusern kompensiert werden kann. Wichtig ist dabei, die Nutzung der Parkhäuser zu stärken und den Parksuchverkehr weiter zu reduzieren.

Stellplatzverfügbarkeit Untersuchungsgebiet
öffentlich / nicht öffentlich zugänglich



48

Stellplatzverfügbarkeit in der Innenstadt
öffentlich zugänglich - nach Tag / Uhrzeit



48 / Stellplatzverfügbarkeit im Untersuchungsgebiet, Quelle: PGT Umwelt und Verkehr GmbH

49 / Stellplatzverfügbarkeit Innenstadt (Auswertung PGT), Quelle: PGT Umwelt und Verkehr GmbH

49

3.7 Zusammenfassung der Analyse

Im Rahmen von ISEK und VU aus dem Jahr 2018 wurde eine SWOT-Analyse erstellt, die im Zuge der Rahmenplanung ergänzt und angepasst wurde.



Stärken

- Historischer Stadtgrundriss sowie zahlreiche erhaltene Baudenkmäler und ortsbildprägende Gebäude sorgen für eine hohe Identifizierung der Bewohnerinnen und Bewohner mit der Stader Altstadt, kleine Gassen sorgen für Verschattung an Hitzetagen
- Zahlreiche Wasserlagen in und um die Altstadt: Burggraben ist fast vollständig erhalten. Die Schwinge fließt durch die Altstadt und bietet insbesondere im Bereich Wasser West und Ost besondere Aufenthaltsräume und kühlenden klimatischen Gunstraum.
- Historische Wallanlage als altstadtnahe Grünanlage (Naherholung, Wegeverbindung, klimatische Ausgleichsfunktion)
- Vielfältiges Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot
- Tourismus-Angebote und touristische Infrastruktur
- Attraktiver Wohnstandort (u. a. durch die Nähe zu Hamburg, großes und breites Arbeitsplatzangebot, besondere Baukultur, Nähe zur Elbe)
- Gutes Kulturangebot und vielfältige Vereinsstruktur
- Landschaftsraum Schwingewiesen, Altes Land und Elbmarsch mit hoher Bedeutung für Klima und Naherholung in der Umgebung
- Zentraler Anlaufpunkt Bahnhof (Regionalbahn, S-Bahn, Bus, Kfz, Fahrrad und Fußverkehr)
- Gute Erreichbarkeit der Altstadt: Radiale Verbindungen für Rad und Fuß sowie Busverkehr (Pferdemarkt)
- Ausreichend Pkw-Parkraumangebote in und rund um die Altstadt (auf Großparkplätzen und Parkhäusern)
- Hohe Fußverkehrsmengen und schmale Straßenquerschnitte erfordern langsames und rücksichtsvolles Miteinander
- Anbindung an nationale Fahrradrouten (Elberadweg, Nordseeküstenroute) und touristische Bedeutung des Radverkehrs



Schwächen

- Teilweise Sanierungs- und Modernisierungsstaus, auch an denkmalgeschützten und ortsbildprägenden Gebäuden
- Erheblicher Sanierungsbedarf der historischen Ufermauern am Schwingekanal
- Defizite bei Ausstattungsstandards (Barrierefreiheit etc.) und energetischen Standards im Altbaubestand
- Gestaltungsdefizite entlang des Hauptlaufes und Nebenanlagen aufgrund vielfältiger in die Jahre gekommener Gestaltungsansätze und topografischer Gegebenheit, dies führt zu einer uneinheitlichen Oberflächengestaltung und Stadtmobiliar
- Konzentration von Leerständen in B-Lagen
- Teilweise schlechte Beleuchtung
- Unzureichende Ver-, An- und Einbindung zwischen den Wasserlagen und der Altstadt
- Fehl- oder mindergenutzte Flächen in exponierten Lagen, z.B. am Stadthafen, Holzhafen, Pferdemarkt
- Städtebaulich stark überformte Städteingangssituationen
- Altstadtring mit hoher Verkehrsbelastung als Barriere für Fuß- und Radverkehr, schlechte Radverkehrsbedingungen und unkomfortable und tlw. ungenügende Querbarkeit (Stadthafen, Bahnhofstr. Bungenstr) sowie klimaökologisches Defizite
- Hohe und wenig verlagerbare Verkehrsmengen am Stadthafen
- Unzureichende Erschließung des östlichen Teils der Innenstadt durch den ÖPNV
- Fehlende Barrierefreiheit im ÖPNV am Pferdemarkt sowie durch Topografie und hist. Materialien
- Fehlende Radwegequerung in der Altstadt
- Fehlendes Parkleitsystem, keine Ausweisung von Restkapazitäten in Parkhäusern
- Hoher Parkdruck in Teilbereichen der Altstadt (Wilhadi Kirchhof, Bungenstr., Große Schmiedestr., Seminarstr. und Kleine Beguinenstr.) sowie Anwohnerparkdruck störend spürbar
- Falschparker und zu bestimmten Zeiten höheres, teilweise stark störendes Kfz-Verkehrsaufkommen



Chancen

- Bessere Integration der historischen Wallanlagen und des Hafens; Sichtbarmachung der „Altstadt als Ganzes“
- Schaffung besserer Verbindungen Altstadt – Wallanlagen/Wasserlagen; Potenzial zur Verbesserung der Querbarkeit des Altstadttringes für Fuß- und Radverkehr
- Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten insgesamt (Altstadt, Wallanlagen, Wasserlagen)
- Aufwertung des Hauptlaufes / Anpassung des Straßenraumes an das historische Stadtbild
- Umnutzung und baulich-funktionale Inwertsetzung von exponierten Flächen (Bereich um den Stadthafen, Pferdemarkt, Stadteingänge)
- Attraktivierung der Fuß- und Radwegeverbindungen in der Stadt (Gestaltung, Barrierearmut) und „umzu“ (insb. Radwegeinfrastruktur) durch ein durchgängiges Fuß- und Radwegenetz
- Sensibilisierung von Eigentümer:innen und Stadtgesellschaft für Widersprüche und Lösungen in Hinblick auf notwendige, aber behutsame Stadtentwicklung im historischen Kontext
- Stärkung der Ankunftsorte für alle Verkehrsträger mit der Altstadt als Zielort
- Aufwertung und Modernisierung der Nutzungsmischung – Altstadtbesuch zum Erlebnis machen
- Weiterer Ausbau des Radverkehrs durch Vorrangrouten und bessere Anbindung der Innenstadt
- Verlagerungspotenziale bei Parken für Beschäftigte und Kund:innen
- Optimierung des Busnetzes schrittweise geplant
- Stabilität der Schienenanbindung wird verbessert
- Nutzbarer Parkraum in fußläufiger Nähe zur Innenstadt vorhanden
- Reduzierung des Parksuchverkehrs durch Bewirtschaftung und Parkleitsystem
- Sanierungsmaßnahmen im Wärmenetz ermöglichen weitläufige Veränderungen in der Straßengestaltung zugunsten von Klima, Aufenthalt und Verkehr



Risiken

- Gefahr weiteren Sanierungsstaus
- Topografie, historische Straßenpflaster und schmale Straßenräume stehen im Widerspruch zu einer barrierefreien Erschließung und Maßnahmen zur Klimafolgenanpassung
- Zunehmender Leerstand, nicht nur in den Nebelagen und entlang des Altstadttrings, sondern auch entlang des Hauptlaufes
- Fortzug und/oder Überalterung von Anwohnenden bzw. Segregation im Falle ausbleibender Ergänzung moderner Ausstattungsstandards (Barrierefreiheit, Balkone etc.)
- Unwiederbringlicher Verlust des „Kleinods Schwingekanal“ im Falle unterbleibender Sanierung der Ufermauern
- Mangelnde Ausschöpfung von Potenzialen bei Belassung von Fehl- oder Mindernutzungen (Parken in exponierten Lagen, wassergebundener Freizeit- und Erholungswert)
- Steigende Mieten und Gefahr zunehmenden Leerstands. Herausforderung im Baugewerbe und hohe Inflation bei notwendigen Investitionen.
- Unsicherheiten hinsichtlich CO₂-neutraler Energieversorgung (insb. PV-Anlagen) im Kontext des Denkmalschutzes
- Bei inkonsequenter Umsetzung eines Parkraumkonzeptes in zentralen Bereichen ggf. neue Schwachstellen
- Vielfach Verbesserungen nur durch Miteinander von privater und öffentlicher Hand lösbar
- Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden könnten zunehmen, insbesondere zwischen Rad- (E-Bike und E-Roller) und Fußverkehr
- Barrierefreiheit nicht überall ausreichend umsetzbar

4 Erneuerungskonzept



„Innenstädte sind einzigartige und unverwechselbare Identifikationsorte für die gesamte Bürgerschaft. Sie sind neben ihrer wirtschaftlichen Bedeutung soziale, politische und kulturelle Zentren des Gemeinwesens. Sie sind die Visitenkarten unserer Städte. Hier ist Stadtgeschichte, hier ist die europäische Stadt erlebbar.“ (Innenstadtstrategie des Beirats Innenstadt beim BMI: 5)

Diese Einzigartigkeit hat sich durch die vielseitigen Funktionen und die kontinuierliche Adaption ergeben. Früher waren Innenstädte ein Ort von Handel, Arbeit, Kultur, Teilhabe und Repräsentation. Die Stader Altstadt mit Kran am Hafen, Speichergebäuden und Ortsnamen wie Pferdemarkt, Fischmarkt und Schiffertor zeugt noch von diesem geschäftigen Leben.

Seit den 1950er Jahren hat sich das Verständnis der Innenstadt immer mehr gewandelt und auf den Handel und die Arbeitsfunktion konzentriert. Die deutschen Innenstädte werden seit geraumer Zeit aufgrund des Strukturwandels im Handel durch Funktionsverluste geprägt. Auswirkungen der Corona-Pandemie beschleunigen diesen ohnehin stattfindenden Strukturwandel. Aber bereits vor Beginn der Pandemie waren frühere Funktionen (wie etwa das Handwerk und das verarbeitende Gewerbe, Bildung, Wohnen oder eigentümergeführte Ladengeschäfte) in vielen Innenstädten von Verdrängung durch Mietpreissteigerungen, Umnutzungen, Online-Handel oder fehlende Entwicklungsmöglichkeiten betroffen. (vgl. Innenstadtstrategie des Beirats Innenstadt beim BMI)

Stades Innenstadt als Einkaufsstandort hat sich bisher in seiner Funktionalität gut behauptet. Durch den „Neuen Pferdemarkt“ wurde ein Impuls gesetzt und moderne Geschäftslagen geschaffen. Der hohe touristische Reiz der Stadt sorgt für eine hohe Frequenz an Laufkundschaft. Stade steht heute dennoch vor der Aufgabe, die Altstadt zukunftsfit zu machen! Welche Zielgruppen halten sich zukünftig in der Stadtmitte auf, was kann man erleben und wie sehen die Orte im Spannungsfeld zwischen historischem Stadtbild und Klimaanpassung aus? Bei der Umsetzung ist auf eine effiziente und synergetische Kopplung von Maßnahmen zu achten.

Zur Weiterentwicklung der Stader Altstadt wurden fünf Zukunftsfelder definiert, die eine besondere Prämisse bei der Entwicklung und Transformation haben:

1. Altstadtleben im Spannungsfeld zwischen Alltag und Tourismus ermöglichen
2. Wärmenetzaufbau mit der Neugestaltung des öffentlichen Raumes koppeln
3. Wallanlagen, Wasserlagen und grüne (Mikro-)Strukturen als klimaaktive Aufenthaltsräume stärken
4. Altstadt für Alle gut erreichbar und durchlässig gestalten
5. Historischen Gebäudebestand sichern und den zukünftigen Herausforderungen anpassen

4.1 Altstadtleben im Spannungsfeld zwischen Alltag und Tourismus ermöglichen

Stade ist eine attraktive Stadt, die Hansestadt wird mit dem Slogan „Maritimer Charme trifft auf Fachwerk-Kulisse“ beworben. Mit Stolz wird Stades Altstadt hervorgehoben und präsentiert. In der Öffentlichkeit gibt es eine hohe Identifikation mit der Stadt, Hilfsbereitschaft und Offenheit gegenüber Besuchenden.

Das Spannungsfeld zwischen Urlaub und Alltagsleben, zwischen touristischem Erleben und lokalem Leben, wird zu einem wichtigen Thema für die Zukunft der Altstadt. Einige Orte scheinen stark auf Touristinnen und Touristen ausgerichtet zu sein, während andere mehr den Einheimischen vorbehalten sind. Im Tourismus spielt Authentizität eine immer wichtigere Rolle. Denn die Besuchenden möchten sich gerne als Einheimische fühlen. Gleichzeitig profitieren touristische Gemeinden von ihren Gästen. Die Vielfalt der Angebote in Stade ist größer als in vergleichbaren Städten ähnlicher Größe.

Es geht jedoch nicht nur darum die Stadtkulisse zu erhalten, sondern auch darum, die Altstadt zu beleben und Orte der Begegnung zu schaffen. Der Einzelhandel „sorgt für Leben auf den Straßen, für eine abwechslungsreiche Gestaltung, für soziale Interaktionen, Aufenthaltsqualität und wirtschaftliches Wohlergehen“ (StadtBauKultur NRW 2019: 7). Es stellt sich die Frage, wie der Alltag und der Besuch der Stadt in Zukunft aussehen werden und was benötigt wird. Aufenthalts- und Begegnungsräume - auch ohne Konsumzwang - sowie Erlebnisräume sind entscheidend für eine attraktive Stadt. Die Identität der Innenstadt für die nächste Generation sowie die Gestaltung der Stadt und die Erfahrungen neben Einkauf und Gastronomie stehen zur Diskussion.



50 / Am Neuen Pferdemarkt wurden sonnige Sitzplätze ohne Konsumzwang geschaffen.

51 / Am Fischmarkt, einem beliebten Fotomotiv, reihen sich gastronomische Einrichtungen aneinander. Neue Pontons bieten Sitzplätze auf dem Wasser.



4.2 Wärmenetzaufbau mit der Neugestaltung des öffentlichen Raumes koppeln

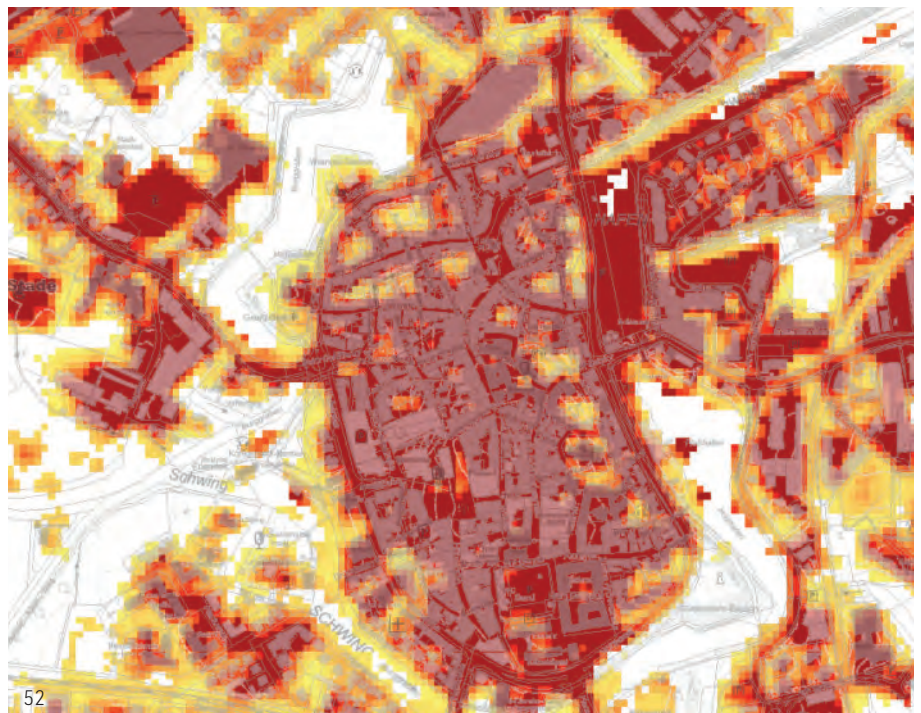
Das Ziel ist es, die Stader Altstadt zukünftig durch ein Nahwärmenetz zu erschließen, um so einen weiteren Beitrag für den Klimaschutz zu leisten und eine quartiersbezogene Lösung zur Wärmeversorgung anzubieten. Das Nahwärmenetz soll durch erneuerbare Energien betrieben werden. Für die Implementierung müssen neue Leitungen verlegt werden. Diese anstehenden Bauarbeiten sollen als Impulse für die Neugestaltung und Neuverteilung des öffentlichen Raums dienen. Es sind bereits frühzeitig Vorrangflächen für das Nahwärmenetz zu sichern.

Zunächst soll ein Startnetz eingerichtet werden, das voraussichtlich im südlichen Bereich der Altstadt liegen wird. Die Umgestaltung der Straßenräume wird daher sukzessive stattfinden müssen. Für die Gestaltung wird parallel zum Rahmenplan ein Gestaltungshandbuch für die unterschiedlichen Straßenraumtypologien erarbeitet. Besondere Aufmerksamkeit liegt auf dem Pferdemarkt und dem Hauptlauf, die neu gestaltet werden sollen.

Wenn möglich sollten aufwendige Leitungsarbeiten nicht im Hauptlauf stattfinden, sondern die Gebäude von hinten erschlossen werden, um den Einzelhandel vor langen Baustellenphasen zu schonen. Bei den anstehenden Bauarbeiten sind die Anrainer aktiv einzubeziehen, um ihre Bedürfnisse und Anliegen zu berücksichtigen.

52 / Versiegelungsgrad der Stader Altstadt

Versiegelungsgrad COPERNICUS	
Klasse	Farbcode
96 -100 % Versiegelungsgrad	
91 -95 % Versiegelungsgrad	
86 -90 % Versiegelungsgrad	
81 -85 % Versiegelungsgrad	
76 -80 % Versiegelungsgrad	
71 -75 % Versiegelungsgrad	
66 -70 % Versiegelungsgrad	
61 -65 % Versiegelungsgrad	
56 -60 % Versiegelungsgrad	
51 -55 % Versiegelungsgrad	
46 -50 % Versiegelungsgrad	
41 -45 % Versiegelungsgrad	
36 -40 % Versiegelungsgrad	
31 -35 % Versiegelungsgrad	
26 -30 % Versiegelungsgrad	
21 -25 % Versiegelungsgrad	
16 -20 % Versiegelungsgrad	
11 -15 % Versiegelungsgrad	
6 -10 % Versiegelungsgrad	
1 -5 % Versiegelungsgrad	
Unversiegelt	



4.3 Wallanlagen, Wasserlagen und grüne (Mikro-)Strukturen als klimaaktive Aufenthaltsräume stärken

Der Versiegelungsgrad in der Stader Altstadt ist aufgrund der Stadthistorie sehr hoch. Die dichte Bebauungsstruktur, die kleinteilige Erschließung und die zusätzlichen Verkehrsflächen führen zu einem hohen Versiegelungsgrad mit großem Überhitzungs- und Überflutungspotenzial an heißen Tagen oder bei Starkregenereignissen. Dennoch bieten die Schwinge, der Burggraben, die Wallanlagen, die engen Straßenräume und kleine grüne Oasen im Stadtraum schon heute an den warmen Tagen kühlende und schattenspende Bereiche an. Insbesondere in der Holzstraße, der Großen Schmiedestraße und in Bereichen des Pferdemarkts gibt es Grünstrukturen. In den Wohnstraßen der Altstadt bilden Rosenpflanzungen an der Fassade Straßenraumbegrünung - häufig die Einzige.



Die Anpassung der Freiräume an den Klimawandel soll resiliente Stadtstrukturen schaffen. Das heißt: Es braucht Flächen und Strukturen für Wasserspeicherung, Verdunstung und um Schatten zu spenden. Außerdem ist die Lufthygiene zu verbessern und der Windkomfort sicherzustellen. Welche Dimensionen, Leistungen und Gestalt klimaaktive Räume im historischen Altstadtbereich annehmen, ist ortsspezifisch zu wählen. Freiraumstrategisch sind für die Altstadt von Stade drei Prinzipien parallel zu verfolgen:

1. Die Anbindung der großen Landschaftsräume und Kaltluftleitbahnen entlang der Schwinge und Schwingewiesen (FFH-Gebiet) sowie in Richtung Benedixland und Elbe sichern und qualifizieren. Das betrifft vor allem die Wege- und Naturraumverbindungen entlang der Erleninsel und Schwinge im Altstadtbereich.
2. Qualifizierung der Freiräume entlang der Wallanlagen als grüne Stadteingänge, wohnortnahe Freiräume und attraktive Freiflächen unter Berücksichtigung von Belangen des Umwelt- und Naturschutzes insbesondere an den Uferbereichen.
3. Entsiegelung von Flächen forcieren, Grünanteil in Höfen, auf Plätzen und in Straßenräumen erhöhen - insbesondere durch Mikroklimaräume mit beschatteten Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum. Das betrifft zum Beispiel Verkehrsinseln, den Pferdemarkt oder den Platz Am Sande.

53 / Von der Erleninsel ist man schnell "draußen" in den Schwingewiesen

54 / grüne Mikrostrukturen in der Großen Schmiedestraße

55 / Hoher Versiegelungsgrad in der Altstadt

4.4 Altstadt für Alle gut erreichbar und durchlässig gestalten

Leitmotiv des Mobilitätskonzepts im Rahmen des ISEK ist die Halbierung des motorisierten Individualverkehrs. Wege unter 2 km – d.h. möglichst viele Wege innerhalb der Altstadt und in die Altstadt – sollen nichtmotorisiert oder von den vorgesehenen Parkplätzen selbstaktiv zurückgelegt werden. Folgende Handlungsfelder stehen für die Altstadt im Vordergrund:

Verkehr zu Fuß barrierefrei führen

Fußverkehr bedarf barrierefreier und direkter Wege. Aufgrund der Topographie ist ein Vorrangnetz für das barrierefreie Erreichen aller Ziele in Stade entwickelt worden, welches verlässlich und beschildert eine Orientierung für mobilitätseingeschränkte Personen bietet und die Querungen über den Altstadtring und die Erreichbarkeit der Altstadt aus allen Richtungen deutlich verbessert. (vgl. Abb. 65)

Es soll damit eine „Stadt der kurzen Wege“ entstehen, die mobilitätseingeschränkten Personen durch Elemente der „besitzbaren und klimaresilienten Stadt“ (Schwammstadt und kühle Stadt) ein Verweilen an vielen Stellen ermöglicht.

Radverkehr sicher und komfortabel ermöglichen

Ein detailliertes Radwegekonzept für das Sanierungsgebiet liegt aktuell nicht vor. Für die Erreichbarkeit der Altstadt soll die Anbindung aus den Radialrouten durch Optimierung der Querungsstellen verbessert werden.

Ähnlich wie beim Fußverkehr stellt der Altstadtring eine Barriere für den Radverkehr dar. Relevante Querungsstellen sollten entsprechend der geltenden Richtlinien ausgebaut und optimiert und die Höchstgeschwindigkeit auf dem die Innenstadt umgebenden Ring gesenkt werden, sodass eine (subjektiv wie objektiv) sichere Infrastruktur für den Radverkehr entsteht.

ÖPNV näher an und in die Altstadt bringen

Im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Stade ist vorgesehen, die Anbindung des östlichen Teils der Innenstadt an den Linienbusverkehr zu verbessern.

Der ÖPNV nutzt den Pferdemarkt als zentrale Anlaufstelle für den öffentlichen Personennahverkehr. Ein barrierefreier Ausbau einer angemessenen Haltestellenanlage mit ausreichender Beleuchtung auf dem Pferdemarkt und die Reduzierung von wartenden Bussen im Umfeld werden angestrebt, um die Platzverhältnisse für Verkehrsteilnehmenden weiter zu verbessern. Darüber hinaus wird zur Erhöhung der stadtinternen Busnutzung vorgeschlagen, mittelfristig eine zentrale Rendezvous-Haltestelle auf dem Pferdemarkt einzurichten.

Die Sicherung der Teilhabe am Verkehr soll durch ein angemessenes Angebot in Schwach- und Spätverkehrszeiten ergänzt werden.

Verbesserung der Wegeverbindungen

Neben dem Pferdemarkt ist der Bahnhof die wichtigste Quelle und Ziel von Stadtbesucher:innen und -bewohner:innen. Dieser liegt als Bindeglied zwischen der Altstadt und den Stadtteilen weder zentral zur Altstadt, noch zentral zur südlichen Vorstadt. Daher ist die Verbesserung der Wegeverbindungen zwi-

schen Bahnhof und den nördlich und südlich gelegenen Stadtteilen vorrangig. Das im Mobilitätskonzept dargestellte Netz von Verbindungen ist die Basis für die schrittweise Veränderung der Örtlichkeit.

Weitere Reduzierung des Kfz-Verkehrs und Entwicklung hin zu einer autoarmen Innenstadt

Eine autoarme Innenstadt ist in Stade bereits in vielen Bereichen gegeben und im Vergleich zu anderen etwa gleich großen Städten durchaus wirksam umgesetzt. Um die Altstadt weiter vom Kfz-Verkehr zu entlasten, müssen mehr Anreize für weniger Kfz-Nutzung und -Besitz durch stadtweit verfügbare Alternativenangebote und eine geschickte Platzierung von Mobilitätsankern geschaffen werden.

Die weiterhin notwendigen motorisierten Verkehre wie z.B. der Lieferverkehr sollen in ihrer Abwicklung möglichst umweltgerecht und leise erfolgen. Die Einrichtung einer Tempo-20- sowie einer Halteverbots-Zone in der Altstadt verringert den dortigen Parksuchverkehr und ermöglicht auch in den engen Altstadtstraßen sichere Wege.

Ruhenden Verkehr ordnen

Abends ist das Auto als ruhender Verkehr in vielen Stadtbereichen für anderweitige Nutzungen stark störend. Der ruhende Verkehr sollte weiter zurückgedrängt werden, wobei eine flexible und schrittweise Umsetzung im Vordergrund steht. Ein schlagartiger Wandel sowohl in der Motorisierung als auch in der Nutzung des Kfz ist ebenso wenig möglich wie eine beliebig hohe Aufstockung von Parkraumangeboten an geeigneten Stellen. Flexible, mehrfach genutzte Stellplätze, die Reduzierung und Abgrenzung bestimmter Bereiche mit Ausweisung quasi nur für Anlieger oder Bewohner und die verbesserte Steuerung von Besuchendenströmen zu den geeigneten Stellflächen über ein Parkleitsystem stehen im Vordergrund. Kapazitäten zur Pufferung sind vielfach vorhanden.



56 / Fahrradstraße Neubourgstraße

57 / Schmale Seitenräume entlang der Wallstraße

58 / Stadteingang Holzstraße/Bahnhofstraße



4.5 Historischen Gebäudebestand sichern und den zukünftigen Herausforderungen anpassen

Die Altstadtsanierung in Stade hat ein wichtiges Ziel vor Augen: den historischen Gebäudebestand zu bewahren und ihn für die kommenden Herausforderungen zu rüsten. Daher hatte sich Stade zunächst auf das Städtebauförderungsprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ beworben, bevor die Förderkulissen neu zusammengelegt wurden.

Die Innenstadt ist nicht nur ein kulturelles Erbe, sondern auch ein wesentlicher Bestandteil der Stader Stadtidentität. Während der ersten Sanierung und in deren Folge wurden etliche der denkmalgeschützten und ortsbildprägenden Gebäude bereits sorgfältig restauriert. Viel historischer Gebäudebestand wurde aber auch abgerissen, um neuen Strukturen Platz zu machen, wie z.B. Goos und die Westseite des Pferdemarkts. Umso wichtiger ist die Bestandserhaltung. Bei der hohen Dichte an erhaltenswürdigen Gebäuden sind weitere Sanierungsmaßnahmen durchzuführen, um den historischen Gebäudebesatz langfristig in Wert zu setzen und zu sichern. Derzeit wird eine neue Gestaltungssatzung erarbeitet, um die Rahmenbedingungen abzustecken.

Neben dem Erhalt liegen zukünftig die Herausforderungen darin, Wirtschaftlichkeit, Baukultur und energetische Sanierung in Einklang zu bringen und ortsspezifische, behutsame Lösungen zu finden. Dies geht nur unter Einbezug der Eigentümer:innen und der Bereitschaft zu offenen Prozessen.

Neubauten sollen gezielt dazu beitragen, das Stadtbild zu erneuern und Defizite im Stadtraum auszugleichen, insbesondere bei Gebäuden aus der Nachkriegszeit. Die Altstadtsanierung in Stade ist ein wichtiger Schritt, um die Geschichte zu bewahren und die Zukunft der Stadt nachhaltig zu gestalten.



59 / Historische giebelständige Bebauung mit straßenseitigen Fenstern, ergänzt durch einen sich einfügenden Neubau.

60 / Die Schwinge und ihre Ufermauern stehen unter Denkmalschutz.

61 / Das Kopfsteinpflaster am Spiegelberg steht unter Denkmalschutz. Gebäude mit unterschiedlichem Sanierungsbedarf.

62 / Übersichtskarte aller bereits geförderter Projekte, Stand: 05/2025 (Quelle: Hansestadt Stade)





4.6 Sanierungsziele

„In den vergangenen Jahren konnten bereits viele Bereiche der historischen Altstadt sehr erfolgreich saniert werden. Andere Themen wurden dagegen kaum bearbeitet oder bedürfen 40 Jahre nach Beginn der zurückliegenden Sanierung einer grundlegenden Neubewertung. Dazu zählen u. a. die Themen Wasserzugänge, Verkehrsberuhigung und -entlastung, private Sanierungsmaßnahmen zur Verbesserung von Wohnstandards oder zur Herstellung von Barrierefreiheit usw. Aber auch viele öffentliche Stadträume in der Altstadt (z. B. Pferdemarkt, Platz Am Sande, Stadteingänge, Verbindungen zwischen den unterschiedlichen Teilgebieten usw.), die heute erstmaligen oder veränderten Handlungsbedarf aufweisen, bedürfen einer Anpassung an heutige Standards und Anforderungen im Kontext der historischen Bausubstanz.“ (VU 2018, S. 42)

Nur durch die Maßnahmen des Rahmenplans kann die Funktionsfähigkeit der Altstadt als Mittelzentrum langfristig gesichert werden. Dies umfasst die Versorgung, das Wohnen, die Arbeit, den Standort für die besondere Entwicklungsaufgabe Tourismus sowie Erholung. Um die Altstadt zu revitalisieren und in ihrer besonderen Funktion zu stärken, sind Gebäudesanierungen und Aufwertungsmaßnahmen im öffentlichen Raum unter Berücksichtigung der historischen Stadtkulisse sowie der veränderten Anforderungen an Klimafolgenanpassung, Mobilität und neue energetische Standards erforderlich.

Aufbauend auf der Bestandsaufnahme und der Bewertung der Situation im Untersuchungsgebiet sind die allgemeinen Ziele und Zwecke der Sanierung festzulegen. Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen von 2018 wurden die Ziele und Zwecke der Sanierung nach § 140 Nr. 3 BauGB formuliert.

Die Rahmenplanung überführt und konkretisiert die Maßnahmen der VU. In diesem Zusammenhang wurden auch die Ziele weiter ausformuliert.

Aufgrund von Baukostensteigerungen, Einsparungen und komplexen, zeitaufwändigen Planungsprozessen können unter Umständen nicht alle Maßnahmen der Priorität A (vgl. Kosten- und Finanzierungsübersicht) im Rahmen der Sanierung umgesetzt werden. Da in der Städtebauförderung das Subsidiaritätsprinzip gilt, können die Sanierungsziele ggf. durch andere Förderprogramme erreicht werden.

Sanierungsziele Altstadt Stade

- Sicherung und Aufwertung der Altstadt als Identitätsort mit vielseitigen Nutzungen wie Versorgung, Wohnen, Arbeiten, Mobilität, (Nah-)Erholung, Tourismus und Kultur
- Stärkung und Sicherung der Entwicklungsfähigkeit des vorhandenen zentralen Geschäftsbereichs in der Altstadt
- Aktivierung untergenutzter oder brachliegender Grundstücks- und Gebäudepotenziale sowie Abbau und Vermeidung von Leerstand
- Bewahrung, Inwertsetzung bzw. Weiterentwicklung der historischen und weitestgehend denkmalgeschützten Bausubstanz sowie der Maßstäblichkeit der städtebaulichen Strukturen unter der Prämisse der klimagerechten, energietechnischen Sanierung und funktionsgerechten Modernisierung von Bestandsgebäuden
- Schaffung von attraktiven öffentlichen Räumen und Plätzen zur Förderung der sozialen Interaktion und des kulturellen Lebens unter der Prämisse der Barrierefreiheit und Klimafolgenanpassung
- Förderung der Wahrnehmbarkeit und Erlebbarkeit der Wasserlagen sowie Integration von Wasserlandschaften in die städtebauliche Gestaltung, um die historische Bedeutung der Wasserwege von Schwinge und Burggraben hervorzuheben
- Neuordnung der Zugänglichkeit als Verbindungselement zwischen den Wallanlagen, der Altstadt und den umliegenden Stadtbereichen sowie Umgestaltung der Wallanlagen zu attraktiven Grünräumen mit ökologischem Mehrwert, klimaangepasster Gestaltung und verschiedenen Aufenthaltsqualitäten
- Baulich-gestalterische Aufwertung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität des „Hauptlaufes“ (Holzstraße - Pferdemarkt - Sattelmacherstraße - Hökerstraße) sowie der angrenzenden Nebenlagen
- Neuordnung und Neugestaltung des Pferdemarkts als städtischer Multifunktionsort mit Mobilitätsangeboten
- Neuordnung und Neugestaltung des Stadt- und Holzhafens sowie der angrenzenden Straßenräume als Ankunfts- und Anziehungsorte, um die Attraktivität der Wasserlagen zu steigern
- Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr durch barrierefreie und barrierearme, durchgängige und sichere Wegeführungen, Radabstellanlagen und Sitzmöglichkeiten
- Punktuelle baulich-gestalterische Aufwertungen im Verlauf des Altstadttrings zur Verbesserung und Ergänzung von Querungsmöglichkeiten
- Entwicklung von attraktiven Stadteingängen für alle Verkehrsteilnehmenden, wobei die Nahmobilität vorrangig zu berücksichtigen ist
- Schaffung eines altstadtverträglichen Mobilitätsangebots für Anwohnende und Anrainer:innen
- Verbesserung des Stadtklimas im Sinne von klimagerechter Anpassung durch Entsiegelung und Begrünung sowie Erhalt von Frischluftschneisen
- Umsetzung eines zukunftsfähigen quartiersbezogenen Energieversorgungskonzeptes



4.7 Zielplan

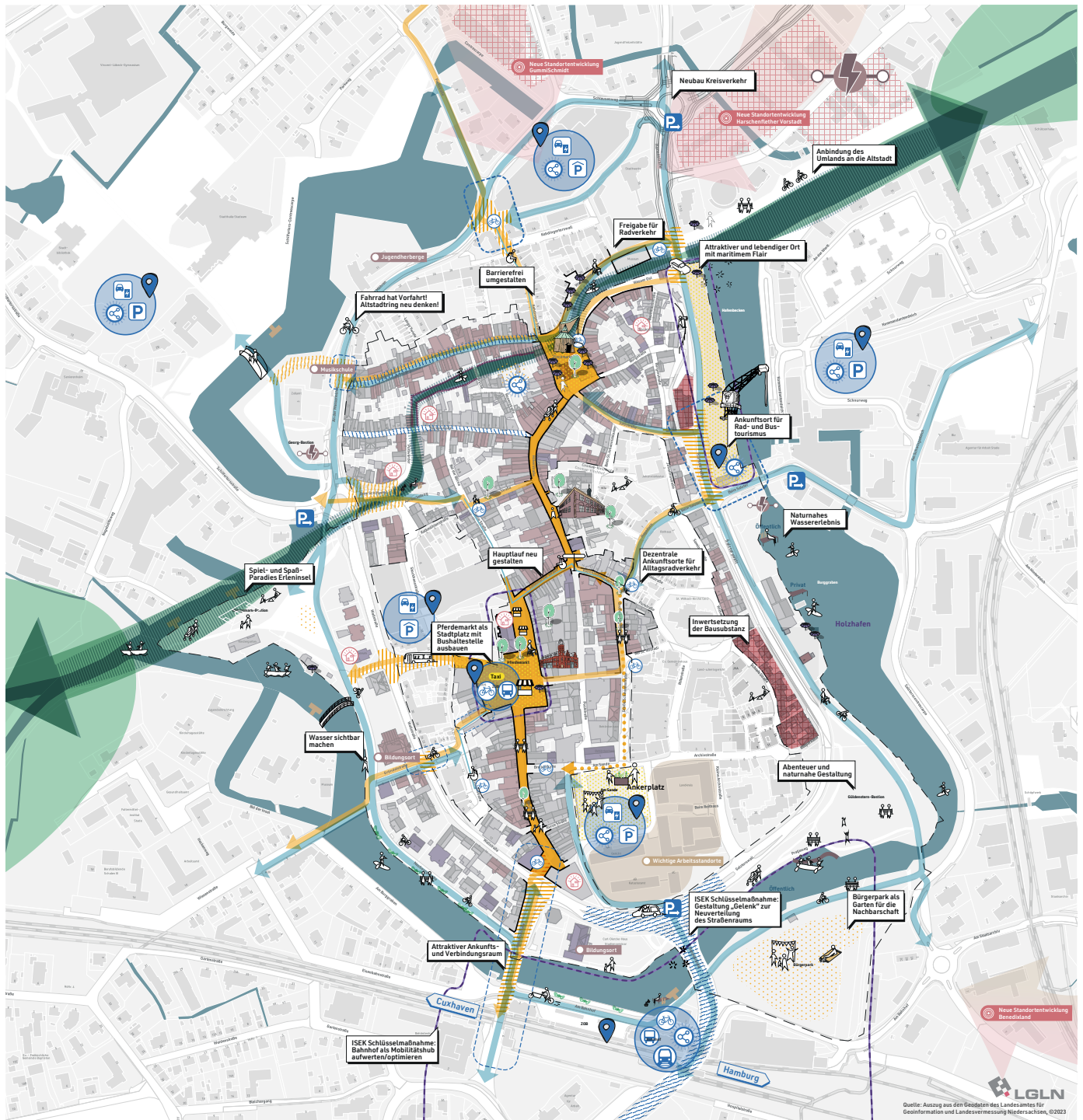
Das Entwicklungskonzept für die Altstadt Stades wurde unter Einbeziehung der aktuellen Entwicklungen und veränderten Rahmenbedingungen auf Basis des Erneuerungskonzeptes aus der VU von 2018 erstellt. Das Konzept wurde durch Beteiligung verschiedener Akteursgruppen im Prozessverlauf sukzessive angepasst.

Folgende Leitziele werden verfolgt:

- Stärkung des Hauptlaufs vom Bahnhof bis zum Stadthafen, der barrierefrei auszugestalten ist, der Pferdemarkt ist als Teil bzw. besonderer Ort des Hauptlaufes zu gestalten.
- Der Hauptlauf sollte von allen Seiten gut für Fuß- und Radverkehr zugänglich sein. Neben dezentralen Radstellablagen sollten auch größere, sichere und geschützte Sammelstellplätze für Lastenräder, Anhänger oder E-Bikes geschaffen werden.
- Attraktive und sichere Querungen des Wallrings verbinden die Altstadt mit den umliegenden Quartieren, im Bereich Am Schiffertor wurde mit dem Kreisverkehr bereits eine verkehrstechnische Lösung umgesetzt, jetzt steht der gestalterische Aspekt im Vordergrund. Weitere Fokusbereiche der Eingangsgestaltung sind die Bahnhofstraße und Beim Salztor. Alle weiteren Bereiche sind gestalterisch sukzessive zu verbessern und z.B. durch besondere Grünstrukturen hervorzuheben.
- Entlang des Hauptlaufs und in den Nebenstraßen sollten Mikroklimaräume entstehen, um dem Klimawandel zu begegnen. Dabei ist der vorhandene Bestand zu nutzen und zu qualifizieren, während gleichzeitig neue Orte geschaffen werden sollen.
- (Klimagerechte) Gestaltung von besonderen Orten im Altstadtbereich für neue Nutzungen, insbesondere Pferdemarkt, Stadthafen, Am Sande und Wallanlagen.
- Die Wallanlagen werden als erholsame und klimaangepasste Frei- und Erlebnisräume gestaltet, die im Kontrast zur engen historischen Altstadt stehen.
- Die historische Stadtkulisse mit den denkmalgeschützten und stadtbildprägenden Gebäuden ist zu sichern und aufzuwerten.

Im folgenden Kapitel werden die Maßnahmen zur Altstadtsanierung aufgeführt. In Kapitel 6 werden die Maßnahmen erläutert, die bereits umgesetzt wurden oder in der Umsetzung sind.

Zielplan



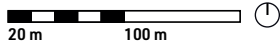
Stadt Stade Rahmenplan Stade Altstadt



BPW Stadtplanung

schramm partner

Stand: 23.05.2025



Aufenthalt und Verbindungen

- Erneuerung Hauptlauf
- Hauptlauf - Ergänzung für Rundlauf
- Barrierefreie Vorrangroute ausbauen
- Querungen und Eingänge ausbauen
- Priorität: Eingangsbereich umgestalten
- Radrouten
- Ergänzungsrouten
- Öffentliche Grünfläche
- Mikroklimaraum aus Bestand entwickeln
- Platzbereiche mit besonderer Nutzungsprägung
- Aufenthaltsräume aufwerten

Ankommen

- Ankunftsort
- Fahrradstellplätze
- Mobilitätsanker
- Parkhaus mit Anwohnendenparken
- Parkplatz
- E-Ladesäule
- Zentrale Bushaltestelle für den Umstieg
- Umgestaltung/Anpassung Straßenraum
- Parkleitsystem

Neue Funktionen und städtebauliche Aufwertung

- Potenzial für bauliche Entwicklung
- Aufwertung Gebäudebestand durch Sanierung und Fassadengestaltung
- Wichtige Raumkanten erhalten
- Erhalt und Sicherung Gebäudebestand (im Sanierungsgebiet) ... Einzeldenkmal
- ... Denkmal in einer baulichen Gruppe
- Potenzieller Standort Energiezentrale
- Schwerpunkt Gastronomie
- Frequenzbringer
- Fokusräum der Gestaltung
- Abgrenzung Sanierungsgebiet

Quelle: Auszug aus dem Beibehalt des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, ©2023

5 Maßnahmen

5.1 Verkehrskonzept

Das Verkehrskonzept umfasst neben dem Geltungsbereich des Rahmenplans die darüberhinausgehende gesamte Altstadt inklusive ihrer Zuwegungen. Daher sind die Zielsetzungen in unterschiedlicher Schärfe für den gesamten Bereich dargestellt und werden in den Mobilitätsmaßnahmen für bestimmte Bereiche des Rahmenplangebietes weiter präzisiert.

Basierend auf den Zielsetzungen des Mobilitätskonzeptes und des ISEK-Prozesses wird es in den nächsten Jahren in der Altstadt darauf ankommen, die vorhandenen Stärken weiter auszubauen und die Schwächen zu verringern. Aus verkehrsplanerischer Sicht spielt dabei die Beseitigung von Hürden zur Erreichbarkeit der Altstadt, die Verbesserung der Mobilität innerhalb der Altstadt und eine klimaorientierte Binnenentwicklung des steinernen Stadtraums eine wesentliche Rolle. Schwerpunktthemen der Maßnahmen sind demzufolge:

- Verbesserung der Erreichbarkeit für selbstaktive, nicht motorisierte Verkehrsmittel und die des ÖPNV
- Herstellung einer „besitzbaren“ und barrierefreien Stadt
- Herstellung einer klimaverträglichen „Schwammstadt“
- Anpassung und Optimierung der Parkraumsteuerung für die verschiedenen Zielgruppen

Radverkehrsnetz

Der Radverkehr soll zukünftig mit den radial auf die Altstadt treffenden Routen um die Altstadt herum bzw. auf ausgewählten Routen auch durch die Altstadt hindurch geführt werden – auch wenn eine Routenführung im Altstadtbereich nicht uneingeschränkt möglich ist.

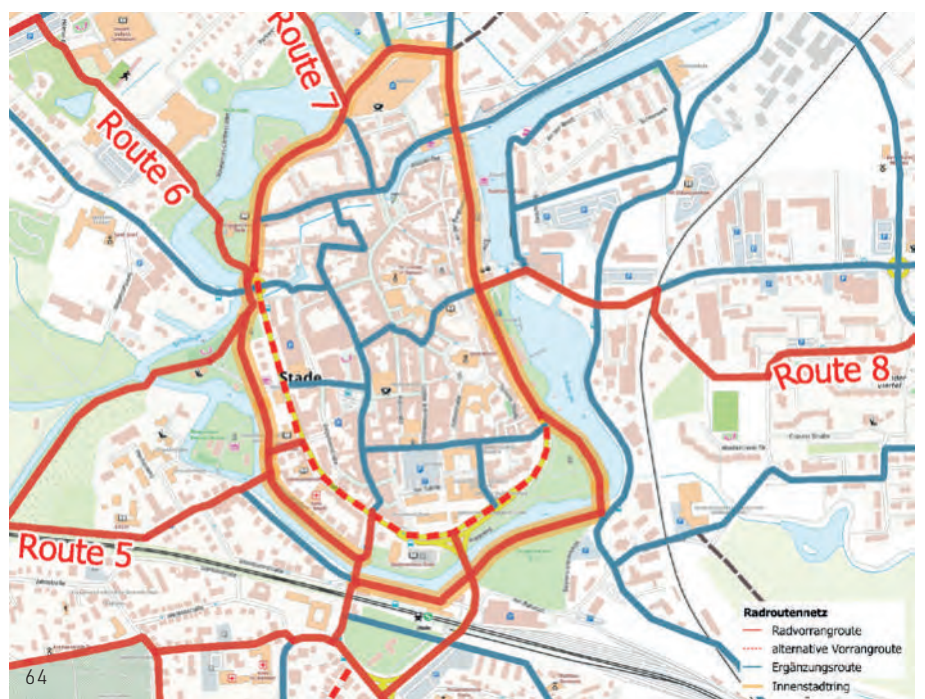
Da der wesentliche Anteil des Radverkehrs – außerhalb der Schul- und arbeitsplatzbezogenen Verkehre – die Altstadt als Ziel hat und diese in gleicher Richtung, aus der er gekommen ist, wieder verlässt, ist die Durchfahrbarkeit zu den Hauptnutzungszeiten der Altstadt/Fußgängerzone nicht notwendigerweise zu ermöglichen. In den Randzeiten, wie z. B. den Morgenstunden, werden Teile des westlichen Altstadtrandes, der mit einem unabhängigen Radverkehrsnetz teilweise bereits gut erschlossen ist (Fahrradstraßen Neubourgstraße etc.) und der Spange südlich des Kauflands schon einigermaßen zufriedenstellend abgedeckt. Allerdings fehlt insbesondere im Verlauf der Route 8 eine Weiterführung durch die Innenstadt, in Fahrtrichtung Bahnhof bzw. Schulen (vgl. Abb. 64).

Aus dem Osten der Stadt kommend gibt es über den Salztorswall und die Wallanlagen bereits eine gute Verbindung zum Bahnhof, nicht jedoch zu den im Westen gelegenen Schulzentren. Die vorgeschlagene Route erfordert eine Querung von Fußgängerzonenbereichen, ist aber aufgrund der Stadtstruktur alternativlos. Insbesondere die Salzstraße kann als nördliche Querverbindung genutzt werden, wenn es gelingt, den östlichen Hafbereich so umzubauen, dass die Querungssituation zur Salzstraße aus der Altländer Straße umgelenkt wird.

Das Radnetz im Innenstadtbereich fokussiert sich auf komfortable Übergänge von den Hauptankunftspunkten in die Altstadt hinein. Die gesicherte Führung erfolgt auf separaten Wegen, die insbesondere in der Abwicklung an den



63 / Routenführung Innenstadt – Radverkehr, Quelle: PGT Umwelt und Verkehr GmbH



64 / ÖPNV-Abdeckung Altstadt, Quelle: PGT Umwelt und Verkehr GmbH

Kreuzungsanlagen zu verbessern sind. Während auf der Westseite der Altstadt nördlich des Schiffertors gesicherte Querungen ausgebaut werden sollten, ist die Ostseite im Rahmen des avisierten Umbaus der Hansestraße, im Bereich der Häfen, durch eine Verbesserung der Radverkehrsführung, Radverkehrsspuren und Aufstellflächen vor Lichtsignalanlagen, die die Relation der Fahrbeziehungen aufnehmen, zu unterstützen. Außerdem sollen E-Ladesäulen an unterschiedlichen Standorten errichtet werden. Ortsabhängig sind Überdachungen, im Kombination mit PV-Anlagen zu prüfen.

Barrierefreies Fußwegenetz

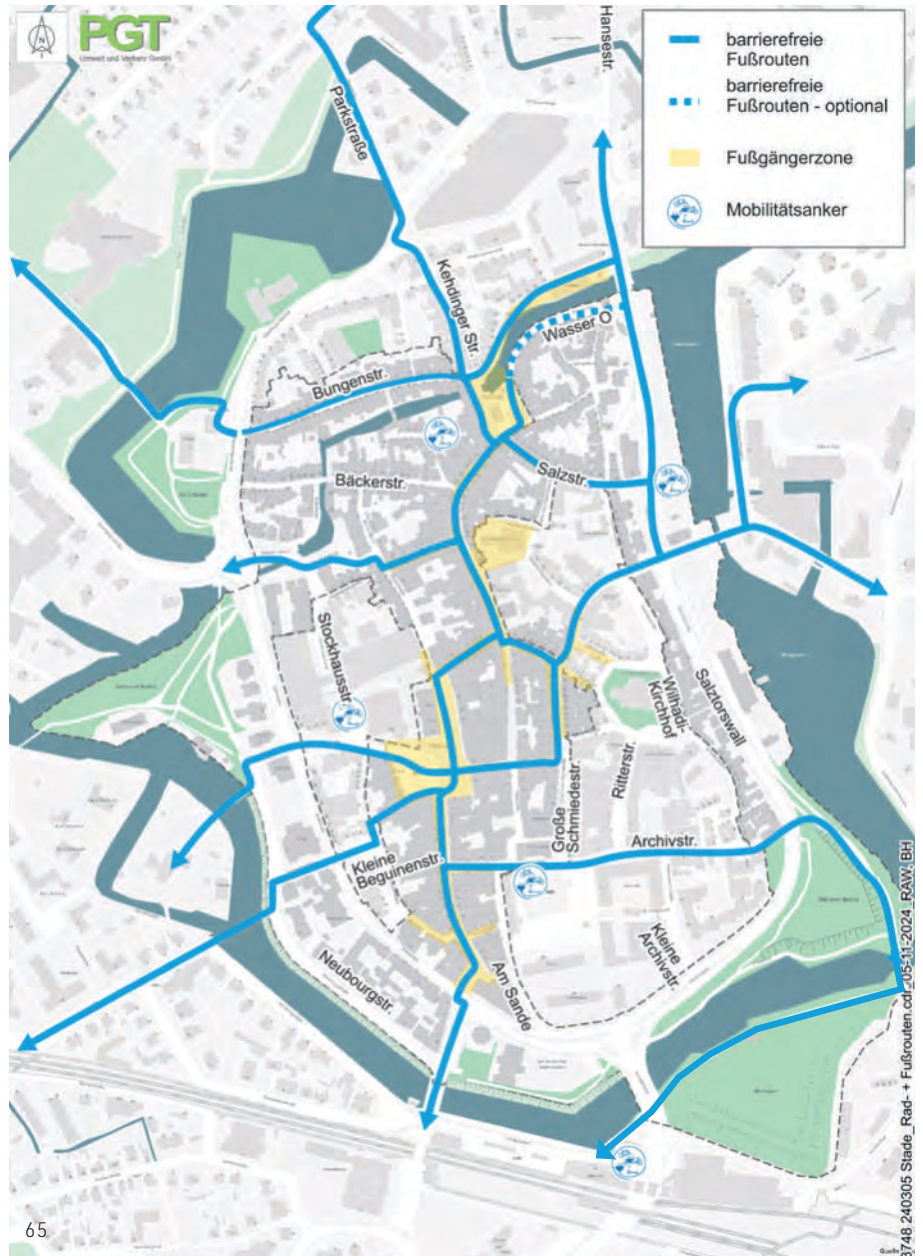
Maßnahmen der Barrierefreiheit sind aufgrund der Topographie in Stade-Altstadt nicht durchgängig umsetzbar. Umso wichtiger wird es sein, in „Steillagen“ Kompensationen zu schaffen. Die besitzbare Stadt hat das Ziel, Ruheräume und schattige Plätze für jedes Mobilitätsbedürfnis bereitzustellen, mithin etwa alle 50 m innerhalb des Altstadtraumes. Auch darüber hinaus sollen Bereiche zum Verweilen und Anlehnen in der Planung berücksichtigt werden.

Um diese Erfordernisse zu erfüllen, ist das inneraltstädtische Fußwegenetz überprüft worden und ein Vorrangfußwegenetz entwickelt worden, in dem die Barrierefreiheit weitgehend umsetzbar ist. Technische Elemente bzw. der Umbau von Straßenräumen entsprechend der Standards der DIN 18040 spielen dabei eine Hauptrolle. In Bereichen, in denen dies nicht funktioniert, werden Verweilbereiche, Pflasterqualität und ähnliches umso stärker auf die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen abgestimmt, ohne die Regelwerke komplett erfüllen zu können.

Das barrierefreie Fußwegenetz, welches die Haupttrouten zu und in der Innenstadt enthält, zeichnet sich dadurch aus, dass

- kurze Abstände zwischen Verweilmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Personen bestehen;
- nahezu alle Wegeverbindungen keine Neigungen von mehr als 6 % und entsprechende Podeste nach 6 m aufweisen, um jedwede Mobilität zu ermöglichen – in Fällen wo dies nicht möglich ist alternativ kürzere Rampen und mehr Rastmöglichkeiten;
- glattes mit Rollstuhl und Rollator befahrbares Pflaster verwendet wird oder alternativ vorhandenes Pflaster an die Belange der mobilitätseingeschränkten Personen (Pflasterschleifen etc.) angepasst wird;
- verschattete, gut durchlüftete Bereiche entlang den Strecken bestehen, um Klimaauswirkungen zu minimieren;
- Leitelemente für die Orientierung von Sehbehinderten angeboten werden;
- ruhender Verkehr nur dann zugelassen wird, wenn Mindestgehwegbreiten von 1,80 m und darüber hinaus durchgängig möglich sind;
- eine angepasste Beleuchtung vorhanden ist, um Hell-/ Dunkelunterschiede, dunkle Räume und ähnliches zu vermeiden;

Mit dem vorgeschlagenen Netz können alle wichtigen Quellen und Ziele, Mu-



65 / Routenführung Innenstadt – Fußverkehr, Quelle: PGT Umwelt und Verkehr GmbH

seen, Einkaufseinrichtungen, Behörden etc. erreicht werden. Im Sinne eines zusätzlichen Rundlaufs besteht die Möglichkeit, weitere Teile des Netzes, insbesondere parallel zum Stadthafen und entlang der Bastion für den Fußverkehr auch touristisch nutzbar zu machen.

Ein schrittweiser Ausbau des barrierefreien Netzes, der überwiegend an die Ausbaunotwendigkeiten des geplanten Fernwärmenetzes angepasst wird, ist empfehlenswert. Demzufolge gibt es neben den prioritären Maßnahmen innerhalb des dargestellten Netzes die Möglichkeit, auch abseits der Hauptachsen Verbesserungen umzusetzen, wenn die für die Fernwärme notwendigen Leitungsarbeiten beendet sind. Diese Chancen sind in jedem Fall zu nutzen, so dass das Gestaltungskonzept, welches für nahezu alle Straßen des Sanierungsgebietes Hinweise gibt, eine wertvolle Hilfestellung ist.

Innerhalb des Wegenetzes ist die örtliche Fußgängerwegweisung zu ergänzen und insbesondere mit Zeitangaben von und zu den am Altstadtrand liegenden Parkplätzen zu versehen. Damit werden gefühlt Entfernungen verkürzt und die Attraktivität dieser Parkplätze gegenüber der Suche von Parkplätzen in der Altstadt erhöht.

Busverkehr

Busverkehr bietet für nicht selbstaktive Verkehrsteilnehmende die beste Möglichkeit zum Erreichen der Altstadt. Der Pferdemarkt ist ein zentraler Punkt, von dem aus das barrierefreie, besitzbare Fußwegenetz in die Altstadt verzweigt. Für Tourist:innen hingegen ist der Hafen, der durch eine entsprechende barrierefreie Ein- und Ausstiegshaltestelle am Stadthafen gefördert werden soll, der Anlaufpunkt. Auch der Bahnhof ist ein wesentlicher Ankunftsort. Die Verbindung Altstadt - Bahnhof muss entsprechend gestaltet werden.

Die Umstellung des Bussystems wird viele Jahre und Entwicklungsstufen nach sich ziehen. Gesichert ist, dass der Pferdemarkt die zentrale Anlaufstelle der Innenstadt bleibt. Zu prüfen ist, ob nicht auch auf der Ostseite der Innenstadt eine an den Linienverkehr angebundene Haltestelle mit guter Fußwegeerreichbarkeit aus der Altstadt die Nutzung des ÖPNV weiter verbessern könnte. Durch Verlagerung eines Teils der Regionalbusse und Ausbau eines getakteten Umsteigesystems kann die Innenstadt hier sogar noch zahlreiche weitere Kund:innen generieren, die bei stadtinternen Verkehren sonst die Innenstadt mit dem KFZ umfahren hätten.

Die zentralen Haltestellen Pferdemarkt und gegebenenfalls eine neue Haltestelle am Stadthafen sollen durch adäquate Ausstattung, großflächige Überdachung, Sitzmöglichkeiten und ein gutes dynamisches Fahrplaninformationssystem eine Modernität im Stadtverkehr aufzeigen, die nutzergerechte, verbesserte Zugriffsmöglichkeiten herstellt. Ein Rendezvous für verbesserte Umsteigebeziehungen im stadtinternen Verkehr ist anzustreben und sollte baulich vorbereitet werden.

Um die Anbindung in die Altstadt mit dem Bus auch für kurzfristige Erledigungen oder abendliche oder am Wochenende stattfindende Veranstaltungen attraktiv zu gestalten, ist der vorhandene Takt um ein mindestens stündliches Angebot (besser 30 min Takt) in den Abendstunden sowie das Wochenende auszuweiten. So kann auch nach Veranstaltungen oder Freizeitaktivitäten ein gesichertes Abfahren aus der Innenstadt gewährleistet werden.

Autonomer Innenstadtverkehr

Perspektivisch denkbar ist ein innerstädtisches Zusatzangebot mit einem (autonomen) elektrisch angetriebenen Mikrobus, der in den engen Straßen der Fußgängerzone als ergänzendes langsames Verkehrsmittel zur Verteilung der Fahrgäste an verschiedene Orte der Altstadt beiträgt. Bspw. wäre ein System, wie es die Städte Monheim, Regensburg und darüber hinaus viele schweizerische und französische Städte anbieten, denkbar, um die Feinverteilung in der Altstadt vorzunehmen. Dieses im Wesentlichen auf Finanzierung durch Subventionen abgestellte System kann einen ergänzenden Beitrag für die Verteilung der Fahrgäste auf der letzten Innenstadtmeile bringen und die Erreichbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen deutlich verbessern. Es sollte den Bahnhof über die Fußgängerzone, das Rathaus und die Gerichte sowie den Stadthafen verbinden.

Die Reduzierung des Verkehrsstraßennetzes erfordert jedoch ergänzende Verkehrsregelungen, die z.B. im Bereich des Spiegelbergs Anliegerstraßen einführt. Da diese „weichen“ Regelungen häufig nicht von den Verkehrsteilnehmern beachtet werden, sollten weitergehende Überlegungen diskutiert werden:

- Sperrung von bestimmten Straßen für den Nachtzeitraum durch versenkbare Poller
- Sperrung oder zeitlich begrenzte Fußgängerzonen in bestimmten Straßen

Die Anforderungen an den Straßenausbau im Rahmen des kategorisierten Netzes sind nachfolgend tabellarisch (s. nächste Seite) zugeordnet, sodass für die verkehrswichtigen Straßen der Altstadt eine Eignung in Bezug auf Anforderungen und Realisierungschancen gezeigt wird.

Ruhender Verkehr

Ruhender Radverkehr

Im Wechselspiel von Mobilitätspunkten oder Mobilitätsankern, einem Angebot an Radabstellplätzen in direkter Nähe zum Altstadt-Wohnort und einer darauf angepassten Steuerung und Bereitstellung von Parkraum entsprechend der eingeschränkten Möglichkeiten in den Stadträumen wird sich schrittweise eine Veränderung des Parkverhaltens ergeben. Sofern Fahrzeuge nicht auf Privatgrundstücken abgestellt werden können, werden diese schrittweise in die dafür vorgesehenen geeigneteren Stellplätze verlagert, die Innenstadt wird autoärmer.

Radabstellanlagen sind schwerpunktmäßig in Wohnungsnähe im Straßenraum anzuordnen, da die historisch engen Gebäude wenig Möglichkeiten für das Abstellen von Fahrrädern auf privatem Grund bieten. Demzufolge sind auch die Überdachung und Sicherung derartiger Anlagen im öffentlichen Stadtraum adäquat zu prüfen.

Für das Abstellen von Kund:innenfahrrädern sollten neben einigen Schwerpunktabstellanlagen an den Hauptzufahrtsrouten des Radverkehrsnetzes auch geschäfts- und nutzungsnahe Abstellmöglichkeiten durch die Aufstellung von Fahrradbügeln zur Verfügung gestellt werden. Auch zu Stadtfesten und ähnlichem sollten flexible, in ihrer Anordnung veränderbare Stellplatzanlagen angeschafft werden, die situativ an die jeweiligen Einsatzbereiche verbracht werden können.

Kfz-Parken

Das Parken in der Altstadt sollte nur bestimmten Nutzer:innengruppen gestattet sein. Durch die notwendigen Umbaumaßnahmen in den Altstadtstraßen wird das Stellplatzangebot in den Straßen ohnehin reduziert werden müssen – nicht zuletzt aus klimatologischen Gründen sowie der Barrierefreiheit, die ihre Flächen fordern.

Parken für Anwohnende

Bewohner:innen sollen im Rahmen der vorhandenen, teilweise reduzierten Stellplatzzahlen günstige Alternativangebote in den in der Altstadt vorhandenen Tiefgaragen und Parkhäusern bekommen. Inwieweit die Einrichtung einer Bewohner:innenparkzone möglich ist, müssen Sondererhebungen und Untersuchungen zeigen. Gegenwärtig erscheint eine flächendeckende Bewirtschaftung der verbleibenden Stellplätze mit einer Parkzeitbegrenzung und einer

Kategorisierung des Straßennetzes in der Innenstadt

Straßenname	Radroutennetz	barrierefreies Fußwegenetz	Erschließungsstraße Kfz
Am Backeltrog	x	x	
Am Sande	x	x	(x)
Archivstraße		x	(x)
Bahnhofstraße	x	x	x
Beguinestraße	x	x	
Beim Schifftor	x	x	x
Breite Straße		x	
Bungenstraße	x	x	
Goos		x	
Gr. Schmiedestraße (Süd)			(x)
Große Schmiedestraße (Nord)		x	
Gründelstraße	x	x	
Hagedorn (Ost)	x	x	
Hagedorn (West)	x	x	
Hansestraße	x	x	x
Hökerstraße		x	
Holzstraße		x	
Inselstraße		x	x
Kehdinger Straße	x	x	
Kleine Archivstraße			x
Kleine Schmiedestraße	(x)	x	
Neubourgstraße	x		
Neue Straße		x	
Reeperbahn		x	
Salzstraße	x	x	
Salztorswall	x		x
Sattelmacherstraße	(x)	x	
Seminarstraße			(x)
Steile Straße	(x)		
Stockhausstraße			x
Wallstraße			x
Wasser Ost		(x)	
Wasser West	x	x	

Legende: x = Teil der Netzstruktur; (x) = optional oder untergeordnete Bedeutung

Freigabe für Anwohner:innen in den Nachtstunden hilfreich. Der Stellplatzbedarf der Bewohner:innen soll vorrangig durch:

- die Konzentration auf geeignete, aber nur wenig vorhandene Straßenparkplätze,
- die Reaktivierung von Einstellmöglichkeiten in den Parkhäusern und
- die Einrichtung von Lade und Einstiegszonen abgedeckt werden.

Somit wird es allen Anwohnenden möglich, zum Be- und Entladen an ihren Wohnungen zu halten und anschließend zu einem in der Nähe befindlichen Stellplatz weiterzufahren, um das Fahrzeug dauerhaft abzustellen.

Anwohnendenstellplätze können derzeit nur innerhalb von entsprechend ausgewiesenen Parkzonen ohne eine konkrete Stellplatzgarantie eingerichtet werden. Demzufolge ist es - nicht zuletzt aufgrund der stark steigenden Gebühren für die Anwohnenden (die aktuelle Novellierung solcher Parkzonen führt in vielen Städten zu Jahresgebühren von bis zu 350 € gegenüber bisher üblichen Bearbeitungsgebühren von unter 50 €) - sinnvoll, auf Parkzonen für Anwohnende zu verzichten. Damit ist in den meisten Straßen der Altstadt ohnehin maximal tagsüber ein etwas verbessertes Stellplatzangebot für Anwohnende herstellbar. Zudem müssen sich die o.a. Stellplatzregelungen, die im Rahmen der Konzeption mit Ladezonen etc. angestrebt werden, schrittweise durchsetzen.

Parken für Beschäftigte

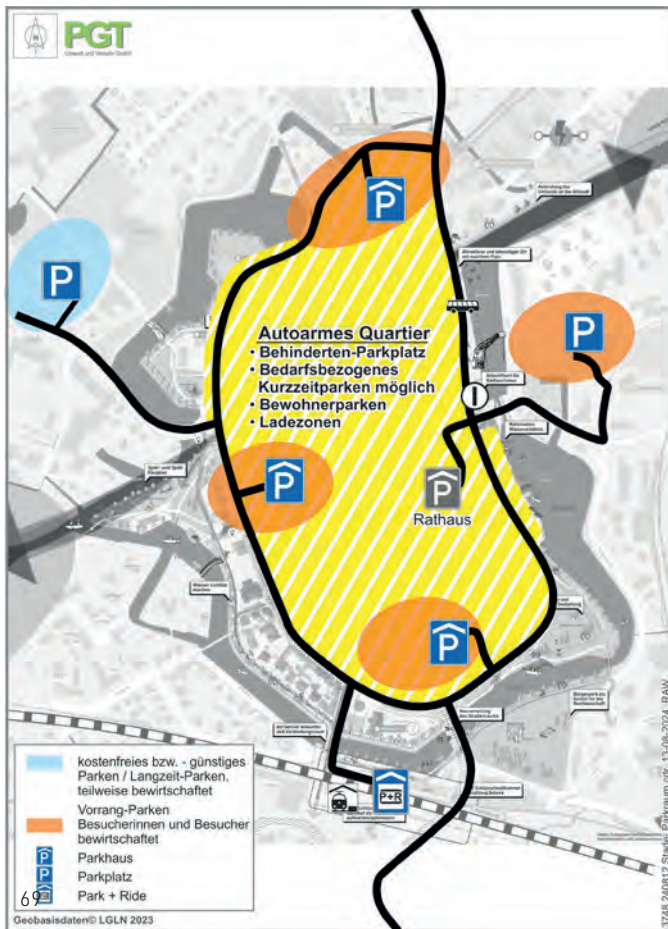
Eine genaue Anzahl von in der Altstadt parkenden Beschäftigten, die während der kundenintensiven Zeiten Parkplätze „blockieren“, ist nicht bekannt. Die Befüllungsgrade verschiedener Stellplätze zeigen eindeutig eine erste Welle von Stellplatznutzenden zu den Anfangszeiten der Büros und Geschäfte. Es wird darauf ankommen durch:

- Mobilitätskonzepte, die Beschäftigte dazu anregen, alternative Verkehrsmittel aus Gründen der eigenen Gesundheit (Radfahren) und der Rücksichtnahme (zu wenig Platz im öff. Straßenraum) zu nutzen,
- Staffelung von Stellplatzkosten, die dauernutzte Stellplätze für Beschäftigte unattraktiv machen und
- Konzentration von dauernutzbaren Stellplätzen in Stadtrandlagen außerhalb des Stadtringes

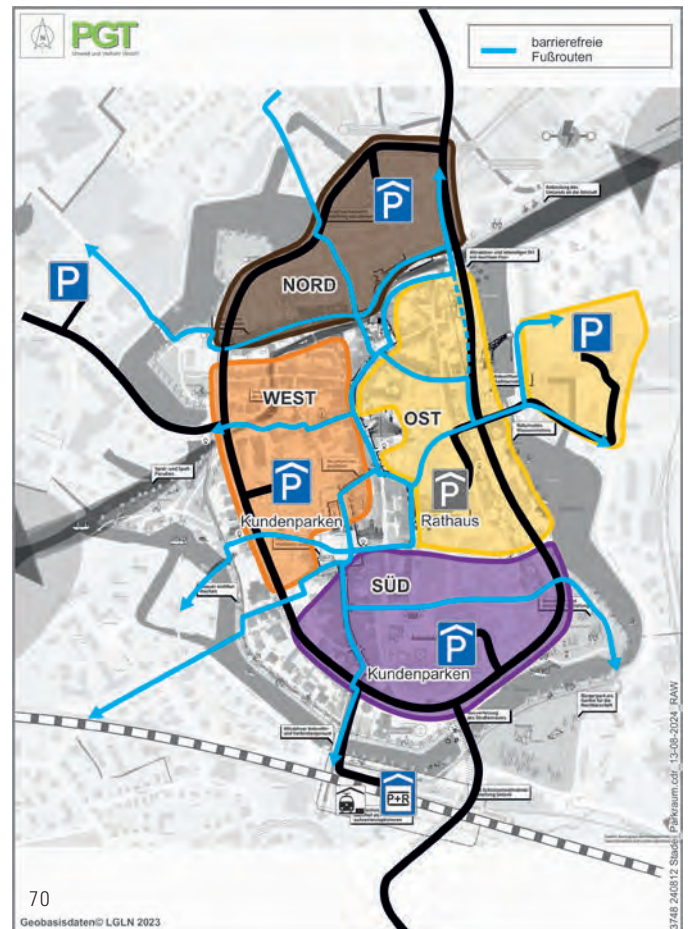
zu steuern.

Kurzzeitparken

Für das Kurzzeitparken gibt es ein „abgestimmtes“ Netz an Straßen, an denen Kurzzeitparkplätze mit kurzer, begrenzter Parkdauer angeordnet werden. Hier kann auch mit einer Frei/besetzt-Bewirtschaftung am Stadtring eine Art Abholstrecke eingeführt werden, die es den KFZ-Nutzenden erlaubt, für Besorgungen an den Geschäften zu parken. Ein besonderer Bedarf ergibt sich im Bereich der Poststraße, wo Kunden der Hauptpostfiliale regelmäßig schwere Pakete hinbringen oder abholen müssen. Alle anderen Besucher:innen werden für den Einkauf auf die privaten Kund:innenparkplätze bzw. die öffentlich bereitgestellten Parkplätze verwiesen.



69 / Übersicht Handlungsbedarfe Stadträume Altstadt Stade, Quelle: PGT Umwelt und Verkehr GmbH



70 / Parkzonen und barrierefreie Zuwegungen, Quelle: PGT Umwelt und Verkehr GmbH

Parkraumbewirtschaftung

Eine generelle Bewirtschaftung der in der Innenstadt verbleibenden Stellplätze erfordert eine bessere Lenkung des Besucher:innen- und Kund:innenverkehrs auf die frei verfügbaren Kapazitäten. Die Parkraumerhebungen zeigen, dass es genügend Stellflächen sowohl östlich auf der Ostfläche des Stadthafens und auf privaten Stellflächen beim Cinestar als auch westlich im Parkhaus der Stadtwerke sowie am Stadeum gibt. Diese Parkplätze sollten vorrangig im Parkleitsystem und in einer dynamischen Verkehrsinformation für die Kund:innenverkehre genutzt werden. Einheimische, die sich auskennen, werden ohnehin die privat angebotenen Stellplätze einzelner Geschäfte nutzen. Eine überschlägige Berechnung der für die Bewohner:innen notwendigen und der für den Kund:innenverkehr an den Spizentagen verbleibenden Stellflächen zeigt, dass insbesondere die am Stadthafen genutzten Stellplätze vollständig entfallen können. Schrittweise kann dann durch weitere Gestaltungsmaßnahmen das Stellplatzangebot am östlichen Stadtring reduziert werden.

Mobilitätsanker

Mobilitätsanker sollen an verschiedenen Stellen in der Altstadt deutlich sichtbar und erkennbar Angebote für Sharingangebote bereithalten. Zur Mindestausstattung sollte ein Kfz und ein Lastenrad gehören. Die Auswahl der Ausstattungsmerkmale und die Größe des Mobilitätsankers können schrittweise erweitert werden.

Parkraumlenkung

Zur Lenkung des Parksuchverkehrs ist ein Leitsystem für die schwerpunktmäßig anzubietenden Parkhäuser und größeren Parkplätze unumgänglich. Vorgeschlagen wird, den Parkplatz am Stadeum sowie den Parkplatz auf der Ostseite des Hafens dauerhaft zu günstigen Preisen für längeres Parken anzubieten und demgegenüber die vorhandenen Parkhäuser für Kund:innen mit einem dynamischen Parkleitsystem (Auslastungsanzeige etc.) besser nutzbar zu machen, um die Auslastung zu erhöhen, ggf. nach dem Konzept der Smart City,. Die Dauerparkflächen in den unteren Geschossen des Parkhauses Wallstraße sollten so angeboten werden, dass Altstadtbesucher:innen diese direkt auf kurzem Wege anfahrbaren Stellflächen nutzen können. Alle Zuwegungen zwischen den Parkplätzen und der Altstadt sollten hinsichtlich Komfort, Barrierefreiheit, Wegweisung (mit Zeitangabe zu Fuß) und „Besitzbarkeit“ geprüft und überarbeitet werden.

Ergänzend dazu sollen Kurzzeitparkplätze in einzelnen Altstadtbereichen nur noch dann angeboten werden, wenn keine Einschränkungen der Mindeststandards der Barrierefreiheit bestehen. Hilfreich kann es sein, bestimmte Straßen wie z.B. die „Große Schmiedestraße“, um sie vor übermäßigem Parksuchverkehr zu schützen, mit detektierten Kurzzeitparkplätzen auszugestalten. Eine Einfahrt ist dann nur sinnvoll, wenn wirklich Parkplätze frei sind – andernfalls steht das Parkhaus Am Sande zur Verfügung. Stellplatzregelungen erfordern immer eine Abstimmung mit den zahlreichen privaten Stellplatzbetreibern, die das Konzept nicht zuletzt zugunsten einer besseren wirtschaftlichen Auslastung ihrer angebotenen Stellplätze mit unterstützen sollten.

Stadträume

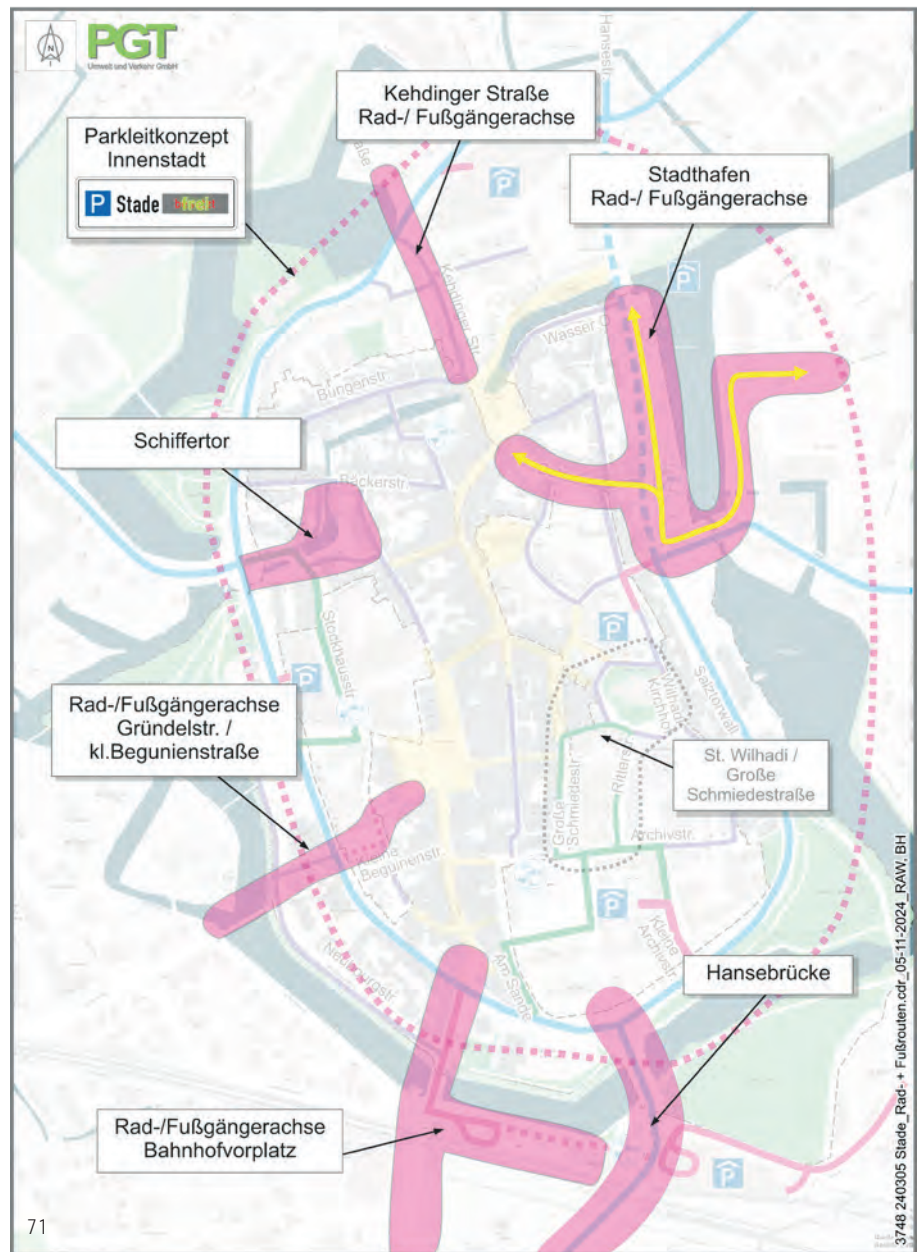
Schwerpunkt des Verkehrskonzepts ist die Gestaltung von Übergängen in die Altstadt, d.h. aller Knoten, in denen Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr die Altstadt erreichen können, sowie die Herstellung von Stadträumen im Pferdemarkt und am Hafen. Ebenso bedarf es der Ausarbeitung eines konkreten Parkleitkonzepts und der darauf angepassten Wegweisung.

Die folgenden Stadträume bedürfen eines koordinierten Vorgehens verschiedener Fachplanungen und sind als Handlungsfeld prioritär:

- Stadthafen mit Integration der Hansestraße in eine hochwertige Gestaltung als Tempo-20/30-Zone und mit barrierefreien Vorrangwegen in die Salzstraße, Wasser Ost und die Seminarstraße
- Gründelstraße, Kleine Beguinenstraße mit Ausbau eines einladenden komfortablen Stadteingangs für Rad- und Fußverkehr
- Bahnhofsumfeld mit Fokus auf die Aufwertung der Verbindung in die Altstadt für Rad- und Fußverkehr
- Pferdemarkt mit Fokus auf die Reduzierung der Flächen des Busverkehrs bei gleichzeitiger Optimierung des Betriebs und der Gestaltung
- Übergang Schiffertorbrücke und Parkstraße Kehdinger Straße mit gestalterischer und funktionaler Aufwertung der Straßenräume und Querungen im



72



71

71 / Bestandteile eines Parkleitsystems, Beispiel, Quelle: PGT Umwelt und Verkehr GmbH

72 / Rahmen des Parkraumkonzepts Altstadt, Quelle: PGT Umwelt und Verkehr GmbH

Zuge der Geh- und Radwegeverbindung

- Alle Übergänge in die Altstadt sind nicht ausreichend radverkehrsgerecht. Zudem ist die Verbindung Bahnhof / Altstadt und die Querung der Gleise als Teil der Barriere zum Erreichen der Altstadt verbesserungsbedürftig. Demzufolge sollten hier in unterschiedlicher Form Fördermittel akquiriert werden, um erhebliche punktuelle Verbesserungen vorzunehmen. Für Rad- und Fußverkehr geht es insbesondere um die Verbesserung der Bahnquerung.

5.2 Umgestaltung Pferdemarkt

Der Pferdemarkt soll als „Alltagsplatz“ im Zentrum der Altstadt umgestaltet werden und die Bedürfnisse der Stader:innen im Fokus haben. Bereits heute ist er ein wichtiger Knotenpunkt. Er ist Teil des Hauptlaufs, zweimal wöchentlich ist Markt, Busse halten dort und ein Taxistand ist vorhanden.

Zukunftsfelder	
Altstadtleben im Spannungsfeld zwischen Alltag und Tourismus ermöglichen	●
Wärmenetzaufbau mit der Neugestaltung des öffentlichen Raumes koppeln	●
Wallanlagen, Wasserlagen und grüne (Mikro-)Strukturen in der Altstadt als klimaaktive Aufenthaltsräume stärken	●
Altstadt für Alle gut erreichbar und durchlässig gestalten	●
Historischen Gebäudebestand sichern und den zukünftigen Herausforderungen anpassen	

Der Pferdemarkt sollte stärker räumlich integriert werden und nicht als allein-stehender Platz fungieren. Dies erfordert eine (barrierearme) Nutzbarkeit für alle, vielfältige Aufenthalts- und Verweilmöglichkeiten für Jung und Alt sowie Flächen für eine verbesserte Marktorganisation und temporäre (Groß-)Veranstaltungen. Eine Begrünungsstrategie mit klimatischer Funktion steht ebenfalls im Fokus. Der Platz wird auch in Zukunft eine wichtige Verteilerfunktion zwischen dem nördlichen, eher touristisch geprägten Hauptlauf und dem südlichen Hauptlauf übernehmen. Ein freiraumplanerisch-verkehrsplanerischer Wettbewerb soll durchgeführt werden.

Ausgangssituation

- Der Pferdemarkt und der Hauptlauf wurden im Rahmen der letzten Sanierungsmaßnahme in den 1970/80er Jahren als Fußgängerzone ausgebaut und gestaltet. Der Platz besteht heute aus verschiedenen Platzbereichen, die nahezu eigenständige Plätze bzw. Platzachsen bilden. Diese stadträumliche Gliederung in verschiedene Platzräume ist ein besonderes Merkmal des Pferdemarktes. So finden sich hier unterschiedliche Räume, mal belebt und offen, mal ruhig und zurückgezogen - teilweise aber auch mit einem eingeschränkten Sicherheitsempfinden. Eine weitere Besonderheit ist die Topographie. Der Platz weist ein starkes Ost-West-Gefälle auf.
- Der „klassische Pferdemarkt“ umfasst den zentralen Hauptplatz. Derzeit werden ca. 60 % dieser Fläche für die Businfrastruktur (ÖPNV) und Taxis genutzt. Die nicht barrierefreien Bussteige dominieren die Gestaltung. An den Platzrändern befinden sich Gastronomie-, Dienstleistungs- und Einzelhandelsangebote. Im Osten gibt es einen Platzbereich mit dem Brunnenelement „Der Fischer und seine Frau“, drei Bäumen, Bänken, einem Trafokasten sowie zwei Spielgeräten. Der Brunnen ist für viele Stader Abiturient:innen ein besonderer Ort, denn hier findet seit 1985 das traditionelle „Brunnenspringen“ nach den Abiturnoten statt. In der Wegeachse zur Straße Goos befindet sich das Bodensymbol „Hanserosé“ als Kompass. An dieser Platzkante nimmt die Einzelhandelsnutzung aber auch teilweise Gastronomie zu. Im Übergang zwischen ÖPNV- und Aufenthalts-/Platzbereich befinden sich Unterflurmüllbehälter (Papier und Glas).
- Eine nördliche Platzachse zieht sich vom Hauptplatz in Richtung Neuer Pferdemarkt/Sattelmacherstraße. Die Achse weist einen Alleecharakter, gesäumt von großen Bäumen, auf. Die Wurzelbereiche der Bäume wurden in 2022 behandelt, um die Vitalität der Linden zu erhalten. In der Achse finden sich keine Sitz- und Verweilangebote. Es gibt eine Stadtfostehle sowie Trafokästen an der Gebäudefassade des Zeughauses. Außengastronomie und Warenauslage bespielen die östliche Platzachse. Von der westlichen Seite des Zeughauses geht keine Interaktion aus. Lediglich ein Passagendurchgang stellt eine Öffnung/Verbindung dar. Die großzügige Treppenanlage vor dem Zeughaus mit





73 / Blick in Richtung Goos und Holzstraße: Das ehemalige Postgebäude mit Turm prägt den Platz. Es findet auf dem Pferdemarkt auch der Wochenmarkt statt.

74 / Die Hälfte des Platzes wird von Verkehrsflächen eingenommen; Taxiparken, Bushaltestelle und Bausaufstellfläche. Der Platz fällt in Richtung Inselstraße ab.

75 / Zwischen dem historischen Zeughaus und der Bebauung stehen Bäume und sorgen im Sommer für Schatten und eine angenehme Atmosphäre. Es gibt nur wenige Orte mit so viel Stadtgrün in der Altstadt. Teilweise haben die Wurzeln das Kopfsteinpflaster angehoben.

76 / Historischer Plan des Pferdemarkts (Merian, 1598): Das Zeughaus wurde Ende des 17. Jahrhunderts errichtet. Früher stand hier das Kloster St. Georg, mit seinen Maßen von 70m x 28m war der Kirchenbau einer der größten in der Region.





ihrer Beetstruktur wird von vielen Menschen als Verweilort genutzt. In diesem Bereich gibt es eine große skulpturale Beleuchtung und in der Adventszeit eine temporäre Beleuchtung.

- Zwischen Zeughaus und Sparkasse gibt es eine weitere Platzachse vom Pferdemarkt zum Neuen Pferdemarkt. Zum Hauptplatz markiert ein großer prägender Kastanienbaum den Raum und stellt aufgrund des Höhengefälles eine Barriere zwischen den Platzbereichen dar. In der Achse befindet sich ein kleiner Brunnen, zwei Spielelemente mit drei weiteren Bäumen, eine Bank am Zeughaus sowie Fahrradabstellmöglichkeiten an der Sparkasse. Wesentliche Flächen der Platzachse sind nicht Teil des Sanierungsgebietes. Die Fläche ist im Privateigentum (Erbbaurecht), wurde aber öffentlich gewidmet.
- In vielen Teilbereichen weist der Pferdemarkt Defizite in Bezug auf die Barrierefreiheit auf. Das Gefälle von der Inselstraße zum Pferdemarkt ist erheblich und liegt weit über 6 %. Das Natursteinpflaster mit offenen Fugen und der Bodenklinker sind grundsätzlich langlebig und hochwertig, bieten für mobilitätseingeschränkte Menschen aber nur eine sehr eingeschränkte Nutzbarkeit. Am Neuen Pferdemarkt befindet sich ein Aufzug, der jedoch nur zu Geschäftszeiten in Betrieb ist.
- Der Pferdemarkt nimmt zweimal wöchentlich große Teile des Wochenmarktes auf. Darüber hinaus fungiert er als wichtiger (Groß-) Veranstaltungsort.
- Der Pferdemarkt wird von einem markanten Gebäudeensemble gefasst. Das Alte Postamt mit Einzelhandel hat eine stadtbildprägende Fassade mit einem Eckturm, der beim Umbau in den 2000er Jahren eine stilisierte Kuppel erhielt. Im denkmalgeschützten Zeughaus wurden früher Waffen gelagert. Der zweigeschossige Solitärbau mit Putzfassade bietet eine allseitig eindrucksvolle Front und schließt die nördliche Verlängerung des Pferdemarktes ab, die eher Boulevardcharakter hat. Im Süden und Westen wird der Pferdemarkt durch dreigeschossige, giebelständige Bauten der Nachkriegszeit geprägt.

Hinweise zum Wettbewerbsverfahren

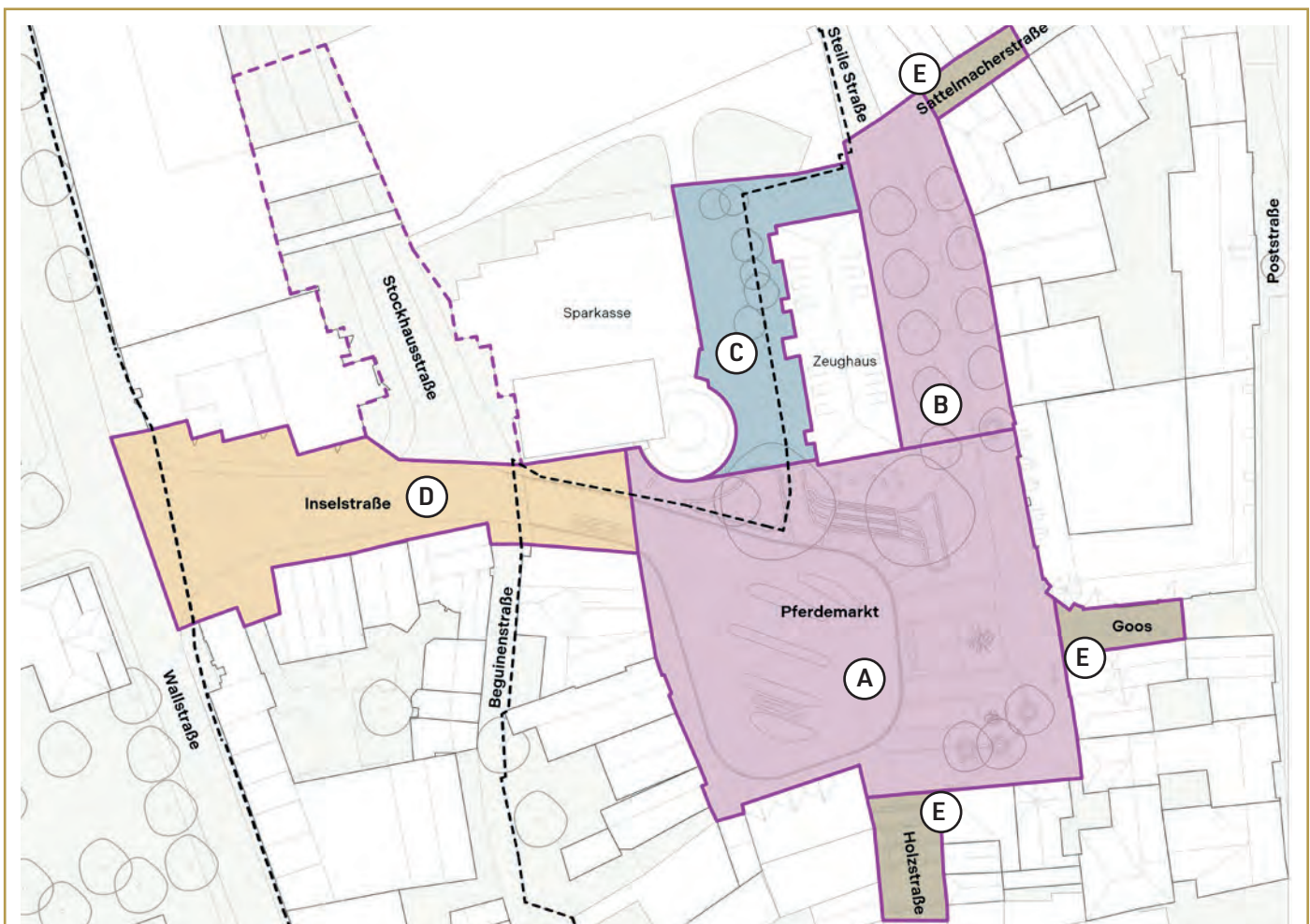
Ziele und Aufgaben

Folgende Ziele und Aufgaben sollen im Rahmen eines Wettbewerbs verfolgt werden (die Aufzählung ist nicht abschließend):

- Neuordnung eines multifunktionalen Stadtplatzes mit räumlich untergeordneten Verkehrsflächen für den Öffentlichen Nahverkehr (Orientierungswert 40 % Verkehrsflächen und 60 % Platzfläche, besser 30 % / 70 %)
- Lösung für einen kompakten Wochenmarkt und Weihnachtsmarkt inklusive Versorgungsinfrastruktur (Technik: Anschlüsse für Wasser, Abwasser und Strom in ausreichender Anzahl, um „Stolperfallen“ durch Kabelverlegung in Durchgangsbereichen zu vermeiden; versenkbare Anschlussvorrichtungen; öffentliches WC; etc.) sowie zweitrangig weitere Großveranstaltungen wie z.B. Jahrmarkt
- Entwicklung einer Gestaltsprache für den Pferdemarkt als Platz innerhalb des Hauptlaufs (die Hinweise aus dem Gestaltungshandbuch sind zu berücksichtigen, aber die Materialität ist weitgehend frei zu wählen) unter besonderer Berücksichtigung der Anknüpfungspunkte in die Fußgängerzone
- Umgang mit der Topografie, um trotz des Geländeniveaus den Markt und auch Sonderveranstaltungen durchführen zu können und Barrierefreiheit zu schaffen. Die heute zur Verfügung stehende Fläche soll vergrößert werden.
- Errichtung eines attraktiven, witterungsgeschützten und barrierefreien Haltepunktes für bis zu fünf Busse, ggf. mit Solar- oder Gründach
- Lösung zum Umgang mit dem Taxistand
- Errichtung von attraktiven Radabstellanlagen bei Vermeidung von Konflikten in der Erdgeschosszone
- Schaffung von konsumfreien Aufenthaltsflächen mit besonderem Charakter und Qualität auch unter dem Gesichtspunkt der beispielbaren Stadt
- Zonierung und Herstellung von Flächen für Außengastronomie
- Erhalt des Brunnen im Bestand
- Erhalt und Qualifizierung des Baumbestands und Berücksichtigung einer klimaangepassten Freiraumentwicklung, auch in Verknüpfung mit Aufenthalt
- Funktionales (Sicherheitsempfinden) und atmosphärisches Beleuchtungskonzept
- Umsetzung Maßnahme Nr. 3.6 aus dem IEQK: Sommerlicher Wärmeschutz im öffentlichen Raum (feste Installation oder Begrünung)
- Herstellung von Leitungstrasse und Leerrohre für das zukünftige Fernwärmenetz

Hinweise zum Wettbewerbsverfahren und weitere Umsetzung

- Es wird ein VgV-Vergabeverfahren mit einem vorgelagerten nichtoffenen einphasigen freiraumplanerisch-verkehrsplanerischen Realisierungswettbewerb nach RPW 2013 empfohlen. Zur Umgestaltung des Pferdemarktes und angrenzenden Bereiche werden fachliche Kompetenzen aus dem Bereich Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung benötigt. Aufgrund der überschwelligen Kostensumme ist das Verfahren europaweit als VgV-Verfahren auszuschreiben.
- Alle verkehrsplanerischen Vorgaben bezüglich des Bushaltepunktes sind vorab mit der KVG zu klären. Die bereits in der Rahmenplanung zusammengetragenen Hinweise sind unten aufgeführt.



Wettbewerbsgebiet

Das Wettbewerbsgebiet umfasst den Pferdemarkt mit den Übergängen in die Fußgängerzone (Holzstraße, Hökerstraße und Goos), die Inselstraße und den Bereich zwischen Zeughaus und Sparkasse. (s.o., schwarz gestrichelt ist die Abgrenzung des Sanierungsgebiets zu erkennen).

- (A) Platzbereich Pferdemarkt mit Bushaltestelle, Taxistand, prägendem Baumbestand, Marktaufstellfläche und Raumkanten durch vorrangig historische Gebäude.
- (B) „Allee“ als Verbindung zwischen Pferdemarkt und nördlicher Fußgängerzone mit besonders prägendem Baumbestand. Das denkmalgeschützte, introvertierte Zeughaus sowie Geschäftsbesatz begrenzen den Bereich, auch hier findet der Markt statt.
- (C) Zwischenraum zwischen Einkaufszentrum „Neuer Pferdemarkt“ und dem Pferdemarkt, gleichzeitig Vorplatz der Sparkasse (Erbbaurecht, öffentlich gewidmet) mit Kinderspielelementen.
- (D) Inselstraße mit sehr schmalen Seitenräumen für den Fußverkehr als verbindender Straßenraum für den motorisierten Verkehr zwischen Wallring und Pferdemarkt.
- (E) Übergangszone zwischen Pferdemarkt und Fußgängerzone, in der Holzstraße findet der Markt statt

- Die Anlieger:innen sind frühzeitig und während des gesamten Prozesses, insbesondere während der anschließenden Umbauphase, zu beteiligen. Eine frühzeitige, offene und ehrliche Kommunikation ist für den Projekterfolg unabdingbar.

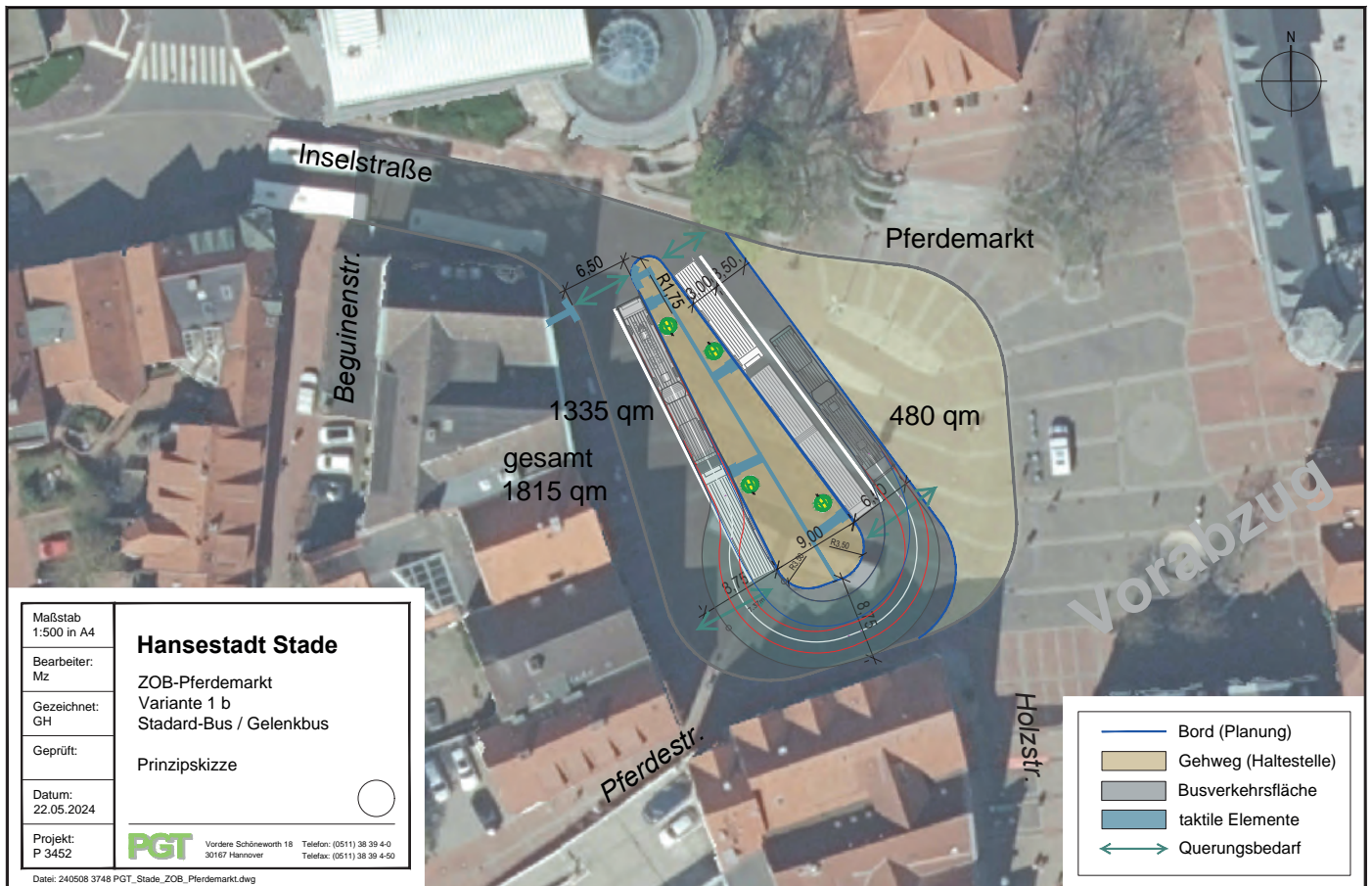
Verkehrsplanerische Grundlagen

Im Zeitraum der Rahmenplanbearbeitung konnten bereits erste Grundlagen und Hinweise zu verkehrsplanerischen Themen zusammengetragen werden. Die Vorgaben sind noch nicht abschließend und müssen in Vorbereitung der Auslobung des Wettbewerbs weiter konkretisiert werden.

Im Bereich Pferdemarkt ist durch Umgestaltung und Integration einer Haltestelle mit Mittelbussteig ein Umstieg zwischen einzelnen Buslinien zu fördern. Folgt die Fahrplangestaltung diesem System, ergibt sich schon kurzfristig eine wesentliche Verbesserung nicht nur für das Erreichen der Altstadt, sondern auch für eine adäquate Verbesserung des Busverkehrs für die stadtinternen Beziehungen.

Für den Pferdemarkt wurden im Rahmen verschiedener Überlegungen barrierefreie Haltestellenpositionen für eine als Rendezvouspunkt angesehene Umsteiganlage eruiert, die im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs weiter ausgearbeitet werden sollen (vorbehaltlich der betrieblichen Prüfung). Demzufolge gibt es verschiedene Lösungsmöglichkeiten, die alle das gleiche Ziel, nämlich eine Verbesserung der Aufenthaltsfunktion und der Erreichbarkeit des Pferdemarktes, ermöglichen. Vorzugsvariante ist die Anlage einer ausreichend, aber schmal bemessenen Mittelbussteigfläche, an der Nordseite soll Platz für zwei Gelenkbusse und auf der Südseite Platz für 3 Solobusse sein, die sich auch überholen können. Damit werden etwa 480 qm Fläche frei für andere Nutzungen.

- Der Pferdemarkt soll weiterhin als Bushaltestelle mit Umsteigefunktion nach den Vorgaben der Barrierefreiheit fungieren und somit die Möglichkeit bieten, die Fußgängerzone mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Grundsätzlich gibt es Offenheit für den Entfall des ÖPNV am Standort Pferdemarkt, wenn es ein schlüssiges Konzept zur barrierefreien Erreichbarkeit der Innenstadt gibt.
- Die Bereitstellung der Busse erfolgt durch die KVG, die Bestellung der Busse durch den Landkreis Stade.
- Das Stadtbusnetz soll mittel- bis langfristig umgestaltet werden. Zukünftig ist der Einsatz eines kleineren Stadtbusses anzustreben. Bisher (auch für die Umgestaltung) ist die Länge für die Busaufstellung durch die Gelenkbusse der KVG vorgegeben.
- Der Flächenbedarf für den ÖPNV ist zu reduzieren. Es ist ein Bedarf von vier Haltestellen inkl. Umsteigeflächen herzustellen. Es ist anzustreben, dass nur zwei der vier Haltestellen von Gelenkbussen bedient werden können. Eine durchgehende Überholspur wird voraussichtlich erforderlich sein, um bei Betriebsstörungen die Haltestelle am Laufen zu halten.
- Die Pausenhaltestelle (Standzeiten) soll in die Stockhausstraße verlegt werden. In der Stockhausstraße befinden sich bereits drei Bushaltebuchten. Diese Haltebuchten können auch bei Sonderveranstaltungen auf dem Pferdemarkt



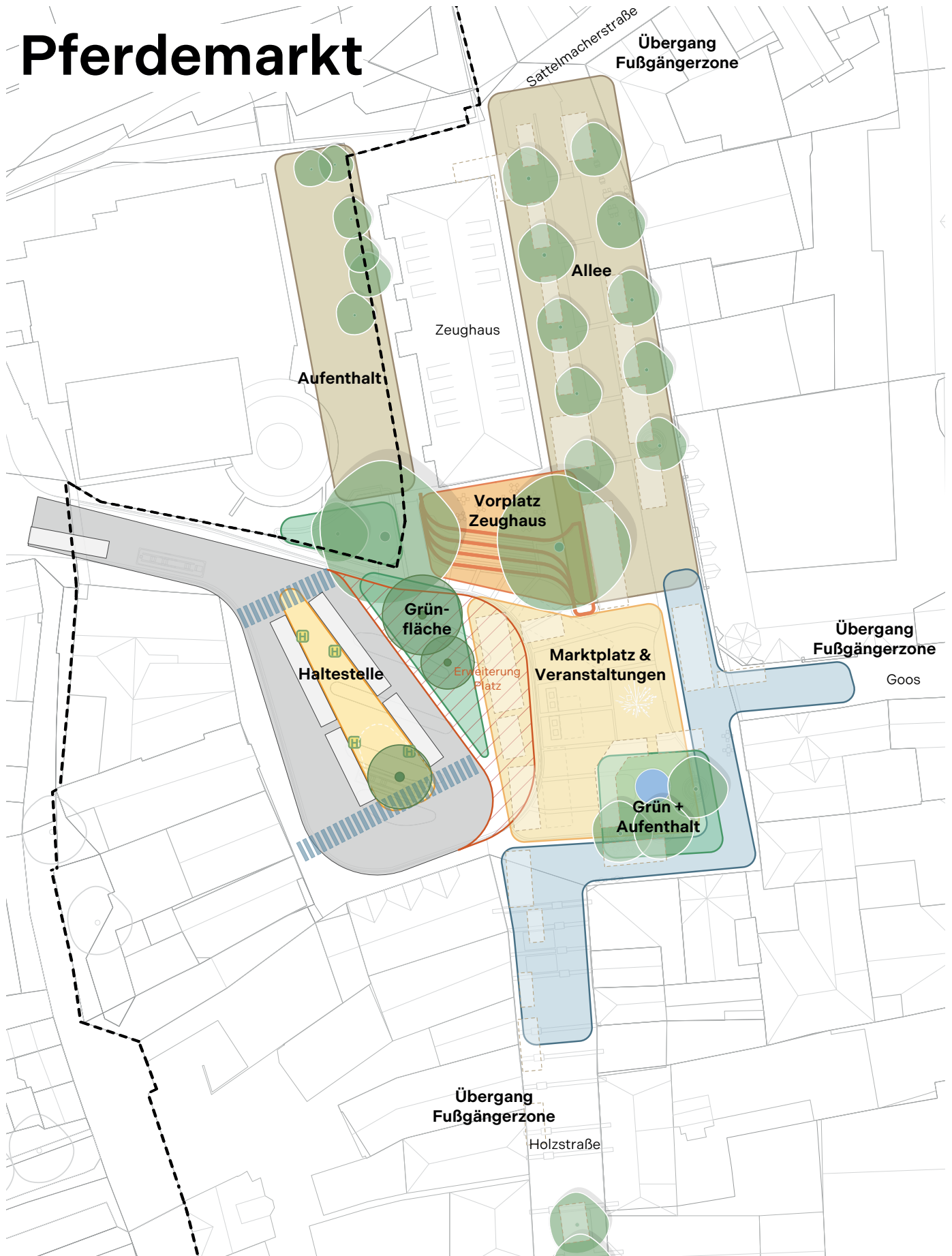
77 / Konzeptskizzen Pferdemarkt, Quelle: PGT Umwelt und Verkehr GmbH

genutzt werden. Grundsätzlich sollte der Bus aber auch bei Sonderveranstaltungen auf dem Pferdemarkt halten, um eine weitgehend barrierefreie Erreichbarkeit des Platzes und der Fußgängerzone zu ermöglichen.

- Die Inselstraße soll den Anforderungen der Straßenverkehrsordnung angepasst werden. Insbesondere sind die Seitenräume für den Fuß- und Radverkehr zu verbreitern.
- Fahrradabstellanlagen sind grundsätzlich dezentral in der Altstadt verteilt. Der Pferdemarkt mit seinen umliegenden Flächen soll als multifunktionaler Platz und insbesondere als Marktplatz ein attraktiver Ankunftsort für Fahrräder sein. Es sind mindestens 2 ½ mal so viele Stellplätze wie heute sowie Flächen für Lastenräder oder Fahrräder mit Anhängern vorzusehen. Die konkrete Anzahl und mögliche Standorte sind im Wettbewerb aufzuzeigen.
- Der Pferdemarkt gehört zur Fußgängerzone. Das Befahren des Platzes mit Fahrrädern ist daher nicht zulässig. Hier muss eine gestalterische Lösung gefunden werden.
- Der Taxistand mit ca. sechs Taxis könnte z. B. in die Stockhausstraße verlegt werden. Eine entsprechende Rufsäule müsste vorgesehen werden. Alternative zentrumsnahe Standorte können im weiteren Verfahren geprüft werden.

Thema	Hinweise und offene Punkte zur Klärung (Pfeil)
Brunnen	Der Brunnen „Fischer und seine Frau“ wird 2025 in Stand gesetzt und soll in die Planung integriert werden.
Trinkwasserbrunnen	Es ist ein Trinkwasserbrunnen im Plangebiet vorzusehen, vgl. IEQK Nr. 3.5.
Hanserosé	Das Bodenemblem Hanserosé sollte grundsätzlich erhalten bleiben, muss aber nicht am Standort bleiben. Ein künstlerisches Urheberrecht muss nicht berücksichtigt werden.
Ausstattung	<p>Die Ausstattung und Möblierung des Bereichs steht grundsätzlich zur Disposition, inkl. der Treppenanlage. Die Glascontainer sollen rückgebaut werden. Das Prinzip "beispielbare Stadt" soll umgesetzt werden. Es ist kein Spielplatz herzustellen. Der Möblierungsstandard aus dem Gestaltungshandbuch soll Berücksichtigung finden. Neue bzw. ergänzende Ausstattungselemente im Wettbewerb sind ausdrücklich erwünscht</p> <p>Es sollen Standorte für Hinweisschilder/Stadinfo vorgeschlagen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Gibt es einen Alternativstandort für das Unterflur-Müllsystem/Glascontainer? → Können die ehemaligen Standorte des Unterflursystems für Wassermanagement genutzt werden?
Beleuchtung	<p>Der Platz wird in den Dunkelstunden als Angstrum beschrieben, die Beleuchtungssituation ist zu verbessern, die skulpturale Leuchte vor dem Zeughaus muss nicht erhalten bleiben. Es ist eine Haltung gegenüber der Installation feststehender Laternen zu entwickeln, ggf. stehen sie der flexiblen Nutzung des Pferdemarkts für Veranstaltung entgegen.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Erhalt Leuchtentypus „Historisch“?
Barrierefreiheit	Frühzeitige Abstimmung im Verfahren mit dem Behindertenverband zur Aufgabenstellung des Wettbewerbs (z.B. taktile Elemente, ÖPNV)
Nutzung	<p>Stärkung Außengastronomie- und Aufenthaltszone im Bereich um den heutigen Brunnen (sonnig, grün und Gebäudepotenzial). Zielkonflikt zwischen Außengastronomie und Möblierungselementen (z.B. Fahrradabstellanlagen) berücksichtigen.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Soll es ruhige Bereiche geben? → Gibt es weitere Bereiche für Außengastronomie?
Begrünung und Klimafolgeanpassung	<p>Vorschläge zur Umsetzung des Schwammstadtprinzips sind ausdrücklich erwünscht.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Wie erfolgt die Entwässerung der Platzoberfläche? Wie viel Wasser kann in den Kanal aufgenommen werden? → Ist aufgrund der Bodeneigenschaften eine Versickerung möglich? Welche Retentionsflächen sind zu berücksichtigen?

Pferdemarkt



Thema	Hinweise und offene Punkte zur Klärung (Pfeil)
Sondernutzung Wochenmarkt	<p>Der Wochenmarkt ist zu erhalten und die Situation zu verbessern. Es ist eine flächenmäßige Konzentration angestrebt. Es sind bessere technische Versorgungsinfrastrukturen zu schaffen</p> <ul style="list-style-type: none"> → Abstimmung mit Marktmeister: Wie viele Marktstände, wie viele in der Zukunft? Gibt es eine kleine und eine maximale Variante? → Welche Versorgungsinfrastruktur (Strom-/Wasser-/Abwasseranschlüsse, Schwerlastbereiche)?
Sondernutzung Veranstaltungen	<p>Es finden Sonderveranstaltungen wie das Stader Winzerfest, Stader Altstadtfest oder Jahrmarkt im Bereich statt. Es wird eine Veranstaltungsfläche für eine Bühne benötigt. Bisher sind die Angebote sehr verstreut im Raum. Eine Konzentration wird angestrebt.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Aufbauplan Jahrmarkt im Bestand (Maße und Anzahl der Buden und Schausteller) → Welche Anforderung ergeben sich aus den Veranstaltungen für den Raum? Welche Abmessungen müssen berücksichtigt werden, z.B. Bühne?
Bodenbelag	<p>Das Gestaltungshandbuch dient der Orientierung. Die Fußgängerzone soll im Anschluss an den Wettbewerb Pferdemarkt umgestaltet werden. Für die Fußgängerzone soll ein ruhiges Erscheinungsbild geschaffen werden. Statt mit vielen verschiedenen Materialien soll mit Verlegearten gearbeitet werden. Das Gestaltungshandbuch sowie der Rahmenplan geben Hinweise und Anregungen für die zukünftige Gestaltung der Fußgängerzone. Im Bereich des Busverkehrs sind hohe Belastungen bei der Auswahl des Materials zu berücksichtigen. Im Rahmen des Wettbewerbs können auch andere Materialien als im Gestaltungshandbuch vorgeschlagen verwendet werden. Sie müssen sich jedoch harmonisch in die Altstadt einfügen.</p>
Restriktionen	<ul style="list-style-type: none"> → Feuerwehraufstellflächen (Prüfung Bauakten) → Sondernutzung (Genehmigungen für Gastronomie, Warenauslage) → Anlieferverkehre der unterschiedlichen Betriebe, Marktbesucher und andere Sondernutzungen sowie besondere Anlieferungserfordernisse größerer Fahrzeuge (es sind in der Beteiligung zur Rahmenplanung erste Hinweise zur Anlieferung eingegangen (vgl. Dokumentation))
Technische Vorgaben	<p>Regelmäßige Befahrbarkeit für Fahrzeuge bis 18t (Belastungsklasse RSt= 12: mind. 1,0), für Sonderveranstaltungen ist eine Schwerlasttauglichkeit von 40t erforderlich.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Ist überall eine Schwerlasttauglichkeit erforderlich? → Abstimmung mit SMTG

Thema

Leitungsverläufe

Hinweise und offene Punkte zur Klärung (Pfeil)

Digital liegen die folgenden Leitungspläne vor und sind zum Wettbewerbsstart zu aktualisieren: Telekommunikation (Telekom), Kanalkataster (Abwasserversorgung Stade), Gasleitung (Stadtwerke Stade)

- Leitungsnetz Nieder- und Mittelspannung fehlt
- Leitungstrassen für Nahwärmenetz abstimmen (Lage, Maße Leerrohre, Hausanschlüsse, Anforderungen an die Oberflächen über den Leitungstrassen)

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Klärung ÖPNV-Bedarfe ▪ „Hausaufgaben“ in Vorbereitung zum Wettbewerb machen ▪ Vermessung beauftragen ▪ Ausschreibung Verfahrensmanagement und Durchführung Realisierungswettbewerb ▪ Kontinuierliche Information der Anrainer und sonstigen Beteiligten ▪ Einrichtung eines Baustellenmanagements vor Baubeginn (Abfrage Anforderungen der Anlieferung (Zeit, Fahrzeug etc.), regelmäßige Erreichbarkeit während Bauphase, kreative Sonderaktionen während Bauzeit)
-------------------------	--

Relevante Unterlagen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ IEQK (2023 complan) ▪ ISEK und VEP Stade 2040, Fokus Innenstadt (2023 Hansestadt Stade, PGT) ▪ Studie zur Umnutzung des Zeughauses (ppp – Architekten&Stadtplaner) ▪ Digitale Leitungspläne (vorhanden) ▪ Marktaufstellung ▪ Protokoll: Projektworkshop Altstadt - Pferdemarkt
Beitrag zum Klimaschutz und Klimaanpassung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch die Stärkung des Umweltverbunds werden Grundlagen geschaffen, die nachhaltige Mobilitätsangebote fördern. ▪ Eine gezielte Begrünungsstrategie sowie klimagerechte Umgestaltung und Verwendung von Materialien kann dazu beitragen, das Mikroklima zu verbessern. Bäume, Sträucher und Grünflächen absorbieren CO₂, bieten Schatten und tragen zur Kühlung bei. Dies kann den städtischen Wärmeineffekt reduzieren. Bei einer Umgestaltung können Maßnahmen zur Schwammstadt umgesetzt sowie Verschattungselemente ergänzt werden.
Wer hat den Hut auf?	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wettbewerb: FB III Städtebau und Umwelt in Kooperation Abt. 67 Umwelt- und Freiraumplanung und mit Abt. 66 Straßen und Brücken ▪ Ausführung: Abt. 66 Straßen und Brücken oder Abt. 67 Umwelt- und Freiraumplanung
Wer macht mit? (Kooperationspartner)	AES, Anrainer:innen, Marktbeschicker, KVG, SMTG, Stade Aktuell, Behindertenbeirat, ADFC, Leitungsträger, LNVG (Förderquote 87,5 % für ZOB), Taxibetriebe, VNO
Wie ist der zeitliche Fahrplan?	mittelfristig



Zukunftsfelder	
Altstadtleben im Spannungsfeld zwischen Alltag und Tourismus ermöglichen	●
Wärmenetzaufbau mit der Neugestaltung des öffentlichen Raumes koppeln	
Wallanlagen, Wasserlagen und grüne (Mikro-)Strukturen in der Altstadt als klimaaktive Aufenthaltsräume stärken	●
Altstadt für Alle gut erreichbar und durchlässig gestalten	●
Historischen Gebäudebestand sichern und den zukünftigen Herausforderungen anpassen	

5.3 Neuordnung und Aufwertung Stadthafen

Ziel der Umgestaltung des Stadthafens ist die Entwicklung zu einem maritimen urbanen Erlebnisraum mit Gastronomie- und Aufenthaltsangeboten. Dabei soll die Lage am Wasser betont und genutzt werden. Um eine bessere Anbindung an die Altstadt zu schaffen, sollen die Querungsmöglichkeiten der Hansestraße verbessert werden. Der Stadthafen soll ein attraktiver Ort ohne Konsumzwang sein und gleichzeitig als Ankunftsort für Rad- und ggf. Bustouristen dienen. Zur Neuordnung des Raumes soll ein Wettbewerb durchgeführt werden. Für die Salzstraße 29 soll in einem weiteren Verfahren eine neue Nutzung und Gestaltung gefunden werden. Der Holzhafen als Pendant zur harten Wasserkante soll als grüne, naturnahe Wasserkante ausgestaltet und die Rahmenbedingungen für Wassersport und Wassererlebbarkeit verbessert werden.

Ausgangssituation Stadthafen

Historie und Allgemeines

- 1881 wurde der Stadthafen von Stade gebaut. Er war an den Bahnhof und durch die „Kehrdinger Kreisbahn“ auch nach Freiburg-Itzwörden angebunden. Noch heute sind alte Gleise vorzufinden, auch am Holzhafen. Der Stadthafen war vor allem für die Gewerbebetriebe in der Salztorsvorstadt sowie für die Werft auf der Ostseite des Hafens von Bedeutung. Aufgrund des Tidenhubs war die Bedeutung des Hafens für den Güterverkehr gering. Bis zum Zweiten Weltkrieg gab es auch Personenschiffahrt.
- Der Stader Stadthafen ist schiffbar und liegt an einer Bundeswasserstraße.
- Die Fläche ist bisher im Eigentum der Stadtwerke und soll perspektivisch an die Stadt übergehen. Es ist zunächst eine Untersuchung der Spundwände durchzuführen, um den Zustand sowie den Verkaufswert zu ermitteln. In der Zwischenzeit wird eine Gestattungsvereinbarung angestrebt.
- Westlich der Hansestraße liegt der Spiegelberg. Von der Stadterrasse kann man den Hafen überblicken. Die betonierete Böschungsmauer wurde im Sommer 2023 durch den Künstler 1010 („ten-ten“) gestaltet.
- Die Stadtkulisse am Hafen mit Blick von Osten auf die Altstadt ist denkmalpflegerisch wertvoll. Der Krank ist denkmalgeschützt.

Verkehr und Mobilität

- Die Bushaltestelle auf dem Areal wird nicht mehr durch den ÖPNV angefahren. Der Bereich wurde bis Anfang 2024 sowohl zum Ein- und Ausstieg als auch als Parkplatz von Reisebussen genutzt. Aufgrund der zunehmenden Instabilität der Kaimauer und des Untergrunds dürfen Reisebusse nicht mehr hier halten.
- Die Hansestraße ist Teil des Altstadtrings und stellt mit ca. 17.500 Kfz innerhalb eines Tagesverlaufs eine große Barriere zwischen Stadthafen und Altstadt dar. Der Bereich ist der am stärksten belastete Bereich des Altstadtrings (vgl. Stade 2040, S. 51). Nördlich der Schwinge-Brücke sowie am Salztor gibt es jeweils eine Querungsmöglichkeit. Ein Querung ohne Querungshilfe ist aufgrund der starken Verkehrsbelastung so gut wie unmöglich.
- Beim Salztor verläuft eine übergeordnete Fahrradrouten, im Kreuzungsbereich Hansestraße/Beim Salztor kommt es immer wieder zu verkehrlichen Konflikten im schmalen Seitenraum. Es gibt keinen klaren Ankunftsort für den Radtourismus. Für viele ankommende Freizeitverkehre ist die Salzstraße ein wichtiger Teil des Stadtrundgangs.



78 / Historische Aufnahme des Stadthafens, auf der südlichen Seite ist die Werf zu erkennen, Quelle: Stadtarchiv

79 / Der historische Holzhafen auf der östlichen Seite des Burggrabens mit Blick auf die St. Cosmae et Damiani Kirche, Quelle: Stadtarchiv

80 / Blick Richtung Süden in den Stadthafen 1895, Quelle: Stadtarchiv

Aktuelle Nutzungen

- Der östliche Teil des Hafens wird vor allem durch Segler genutzt. Auf der westlichen Seite liegen größere touristische Schiffe wie die Greundiek (Museumsschiff des Vereins Alter Hafen Stade e. V.) und der Tiedenkicker (Flachbodenschiff, Stade Marketing).
- Das Öllager der Firma Rinck im südlichen Bereich an der Straße Beim Salztor wird per Schiff beliefert und ist am Standort zu erhalten.
- Im nördlichen Bereich der Stadthafenfläche gibt es einen beschränkten Mitarbeitendenparkplatz der Stadtwerke mit ca. 27 Stellplätzen. Weitere ca. 80 Parkplätze stehen der Öffentlichkeit im südlichen Bereich zur Verfügung. Das Parken ist bewirtschaftet und auf drei Stunden begrenzt.
- Es finden auf der Fläche Veranstaltungen statt (u.a. Shantychor oder Craft-Beer Festival). Dafür wurden bereits Bühnen aufgebaut und ca. 500 Personen konnten gleichzeitig an den Veranstaltungen teilnehmen.
- Seit längerer Zeit gibt es einen Fischbrötchenstand, der insbesondere bei den Tourist:innen sehr beliebt ist. Die Fischbude wurde durch das Stader Stadtmarketing ausgebaut. Der Vertrag wurde verlängert, sofern keine Umnutzung des Areals ansteht gibt es eine Verlängerungsoption.

Salzstraße 29

- Die Salzstr. 29 ist ein eingeschossiges Gebäude, das in den 1980er Jahren als Gastronomie errichtet wurde. Derzeit wird es von einem Fahrradladen inkl. Fahrradverleih sowie einem Beachclub zwischengenutzt. Der Eigentümer strebt einen Abriss und Neubau an. Es liegen keine konkreten Pläne und Nutzungsziele vor, der Eigentümer steht im ergebnisoffenen Dialog mit der Stadt. Dem Eigentümer gehören weitere Gebäude in der unmittelbaren Umgebung.
- Für das Gebäude sowie den angrenzenden Bereich der Bürgerstraße befindet sich der Bebauungsplan „E II Zwischen Spiegelberg und Stadthafen“ seit 2015 in Aufstellung. Der Bebauungsplan wird aktuell nicht weiterverfolgt. Die Fläche ist im FNP als Wohnbaufläche dargestellt.



81



82



83



84

81 / Mit pragmatischen Charme laden die Biertische an der Wasserkante unter dem historischen Hafenkran zum Verweilen mit Fischbrötchen ein. Direkt nebenan ist die Fischbrötchenbude.

82 / Der Stadthafen wird heute als Parkplatz genutzt, die gegenüberliegende Bebauung auf dem ehemaligen Wertareal entstand 2009.

83 / Das historische Pflaster sowie andere Elemente sollen in Teilen erhalten werden. Der Anker ist ein beliebtes Spielelement bei Kindern.

84 / Blick nach Norden in den Stadthafen, auf der östlichen Seite können Sportboote anlegen.

85 / Die Hansestraße ist eine starke Barriere im Stadtraum, insbesondere im Bereich Salzstraße queren Fuß- und Radverkehr die stark befahrene Straße. Es kommt immer wieder zu Gefahrensituationen.

86 / Zwischen Hansestraße und Stadthafen gibt es im nördlichen Bereich einen topografischen Versprung. Hier eröffnet sich der Blick auf die neue Bebauung im Osten, das Gasometer und die Schwinde. Aktuell sind in diesem Bereich private Parkplätze der Stadtwerke untergebracht.



85



86

Planungsziele und Hinweise für den Stadthafen und Umfeld

Im Bereich des Stadthafens, der Hansestraße und des angrenzenden Umfelds treffen verschiedene Entwicklungsideen und Optionen aufeinander. Diese ergeben sich neben der gutachterlichen Sichtweise auch aus den Abstimmungen der Arbeitsgruppe aus Stadtmarketing und Verwaltung, der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie dem Wassertourismuskonzept von 2018. Der Hafen diente schon immer als Ankunfts- und Umschlagplatz und soll auch weiterhin als solcher genutzt werden. Jedoch soll das private Parken entfallen, um dem Umweltverbund mehr Fläche zu bieten und einen attraktiven Aufenthaltsort zu schaffen. Der Ort soll weiterhin robust für eine vielfältige Nutzung gestaltet werden. Die folgenden räumlichen und nutzungsspezifischen Planungsziele ergeben sich daraus.

Die Eigentumsverhältnisse der derzeit im Besitz der Stadtwerke Stade befindlichen Fläche sind im Vorwege zu klären, z. B. durch Ankauf oder eine Nutzungsvereinbarung.

Gestalterische Grundprinzipien

- **Stadthafen mit robustem Charakter und industriellem Charme:** Im Gegensatz zur pittoresken Altstadt soll der Stadthafen einen robusteren, raueren Charakter bewahren. Oberflächenmaterial sollte erhalten bzw. wiedergenutzt werden und auch weiteres Material sollte dem Ort entsprechend ausgewählt werden. Historische Objekte wie der Kran, Anker, Gleise oder die "Hafenhalle" sollten als Zeitzeugen der industriellen Vergangenheit in die Gestaltung integriert werden. Durch die Bewahrung und Integration seiner historischen und wirtschaftlichen Funktionen, kombiniert mit einer robusten, industriellen Ästhetik und neuen Freizeitnutzungen, soll der Hafen zu einem einzigartigen Ort werden, der die Vielfalt und Geschichte der Stadt widerspiegelt.
- **Ganzheitliche Betrachtung des Stadthafens:** Beide Seiten des Hafenbeckens sollten als ein Raum um den "Wasserplatz" gedacht werden.
- **Beleuchtung und Inszenierung:** Die historischen Kräne und Strukturen sollten beleuchtet und inszeniert werden.
- **Erhalt der Sichtbeziehungen:** Aus der Enge der Altstadt weitet sich der Blick auf den Stadthafen und weiter den Flusslauf hinauf. Die Blickachsen aus Wasser Ost vom Spiegelberg und aus der Salzstraße sind zu erhalten und aufzuwerten. Insbesondere der Kran bietet hierbei eine Chance, zukünftig z.B. durch Lichtinstallation auch in den Dunkelstunden inszeniert zu werden.

87 / Gestaltungshinweise zum Stadthafen

88 / Westlicher Altstadtrand Untertrave in Lübeck (Quelle: TGP Landschaftsarchitekten) als Referenz für die Umgestaltung einer wassernahen Parkplatzanlage zu einem neuen Stadtplatz

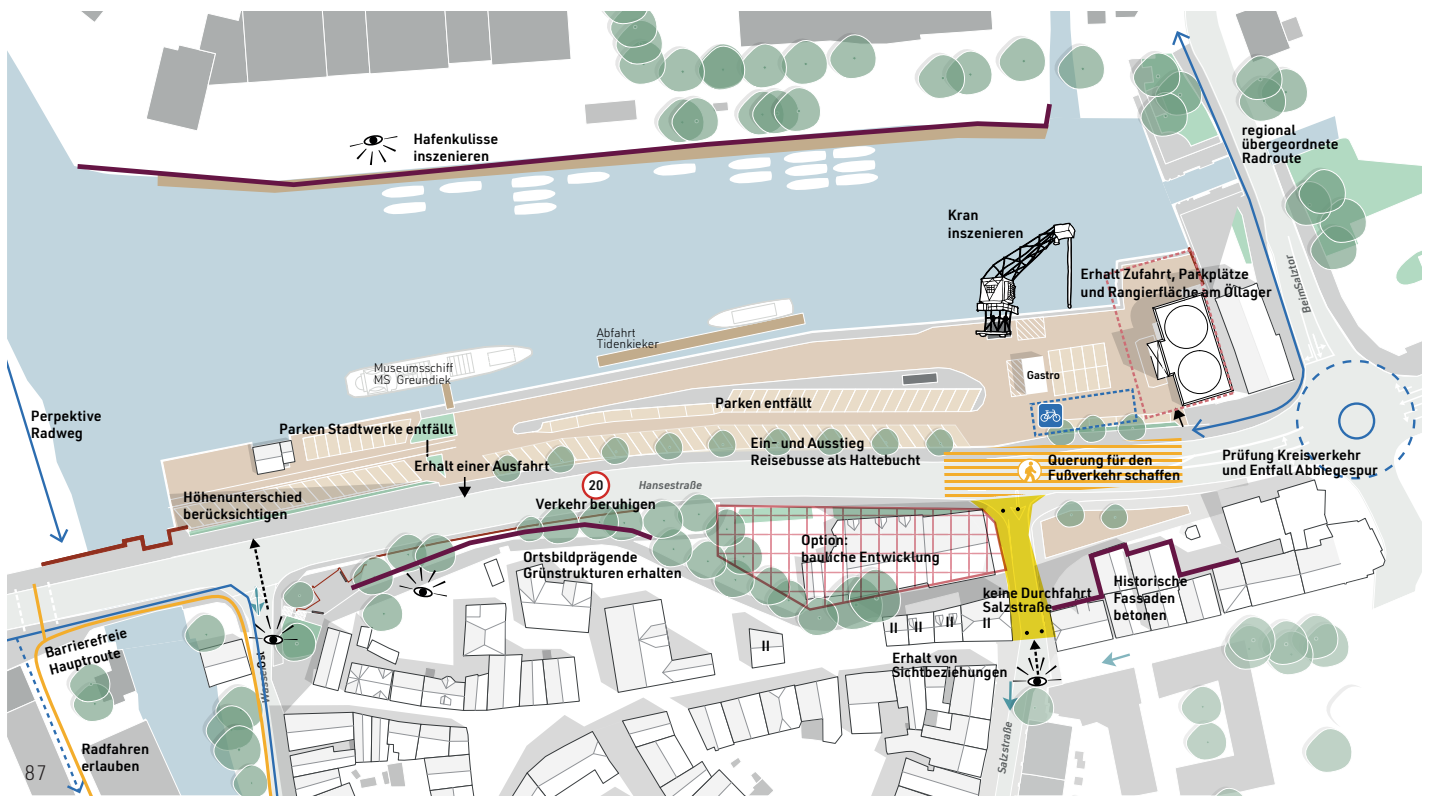
89 / Hafengarten Flensburg (Quelle: kessler.krämer Landschaftsarchitekten) ist ein temporärer Hafengarten, der mit lokalen Akteuren entstand

90 / Neue Aufenthaltsbereiche zwischen Promenade und Radweg, Quelle: Benjamin Nolte

Verkehr

Für den Stadthafen wird vorgeschlagen, die Verbindung Altländer Straße / Salzstraße fuß- und radverkehrsgerecht zu optimieren, sodass nahezu im gesamten Tagesverlauf ohne ergänzende Ampelregelung eine Querung möglich ist.

Die Hansestraße bleibt eine verkehrswichtige Straße, die aufgrund der vielfältigen Funktionen für touristische und Alltagsverkehre an die Bedarfe des Fuß- und Radverkehrs sowie der Besucher:innen angepasst werden muss, um die gewünschte Nutzungsintensivierung zu erhalten. Der Straßenraum kann als Tempo-20-Zone im Bereich des Hafens, durch den geplanten Kreisel bei Kaufland und einem vorgeschlagenen Kreisverkehrsplatz zur Altländer Straße-



Referenz:

Umgestaltung westlicher Altstadttrand an der Trave in Lübeck

Die ehemaligen Hafenflächen wurden als Stadterrassen am Wasser umgestaltet. Die Stadterrassse ist Flaniermeile, Veranstaltungsort, Spielfläche für Kinder, Hafen für Sportbootfahrer und Ausflugsschiffe sowie Vergnügungsmeile mit Restaurants und Kneipen. Die Regelungen zum Parken sind saisonabhängig. Die Umgestaltung findet sukzessive statt. Nach der Umgestaltung der Obertrave wurde der Drehbrückenplatz mit Städtebauförderungsmitteln umgestaltet. Neben der Promenade entsteht dadurch auch ein Platz mit Wassertreppe.



Referenz:

Aus einer temporären Umgestaltung wird ein neuer Ort: Hafengarten Flensburg

An der Schiffbrücke in Flensburg entstand im Rahmen eines deutsch-dänischen Gartenschau- und Tourismusprojekts „Blumen bauen Brücken – Blomster bygger broer“ ein temporärer Hafengarten. Dieser wurde aus gestuften Holzterrassen und Pflanzkästen mit Ziergräsern, Stauden und Solitäräbäumen angelegt. Nach einer temporären Phase wurden Parkplätze entfernt, ein neuer Radweg entstand und es wurden dauerhaft Blumenkübel und Sitzcken aufgestellt.

deutlich beruhigt werden. Ziel ist es, ein niedriges Geschwindigkeitsniveau der Verkehrsabläufe bei gleichzeitig hoher Durchlässigkeit der Straße und barrierefreie Querungen durch die Fußgängerüberwege an den Kreisverkehrsplätzen zu erreichen.

Vorgeschlagen wird, die Salzstraße im Teilstück zwischen Hansestraße und Johannisstraße als Fußgängerzone zu entwickeln und damit ihre Funktion als wichtigsten Innenstadtzubringer sowohl für Rad- als auch für Fußverkehr aus Richtung Osten zu ertüchtigen. Hierzu ist im Bereich der Hansestraße auch eine Radschleuse und Querungsstellensicherung sinnvoll. Die Konzeptskizze zeigt die verkehrlichen Ziele im Bereich des Stadthafens auf. (vgl. Abb. 91)

Hilfreich ist, die verkehrlichen Ideen in die Überlegungen zur Umgestaltung des Stadthafens zu integrieren. Deren Schwerpunkte sind:

- **Entfall von Parkplätzen:** Das Parken auf dem Stadthafen soll komplett entfallen (mit Ausnahme für den Öltankbetrieb). Es liegt ein politischer Beschluss vor, der die Aufgabe des Parkplatzes zugunsten von Aufenthaltsqualitäten und Erlebbarkeit der Wasserlage bestätigt. Es gibt noch freie Plätze in den Parkhäusern.
- **Hansestraße beruhigen und Querungen erleichtern:** Zusätzlich zu den zuvor erläuterten Temporegelungen und optimierten Querungssituationen ist zu klären, ob der Verkehr weiterhin auf dem kombinierten Fuß- und Radweg geführt werden kann. Dieser muss auf der Westseite in jedem Fall den Zweirichtungsverkehr erlauben. Die Hansestraße und die Seitenräume sollen nicht grundlegend verändert werden, da sie erst vor ca. 10 Jahren neu hergestellt wurden – eine aufgehellte Deckschicht würde aber den Straßenraum im Gesamtverlauf deutlich hervorheben.
- **Radverkehrssituation verbessern:** Der Stadthafen ist einer von mehreren Ankunftsorten des Radtourismus. Aus der Straße Beim Salztor kommend gibt es bereits einen übergeordneten Radweg, zukünftig soll eine Radwegeverbindung auf dem Deich vor dem ehemaligen Gasometer verlaufen. Die Radwegführung im Bereich der Hansestraße ist zu prüfen. Obwohl die Straßenverkehrsordnung bei Tempo 20 die gemeinsame Befahrung von motorisiertem Verkehr und Radverkehr vorsieht, sind aufgrund der hohen Verkehrsmengen separierte Radverkehrsanlagen wünschenswert.
- **Parken Reisebusse:** Ein „In-Coming“-Bereich für Reisebusse als Ein- und Ausstiegszone mit komfortablen Verweil- und Wartemöglichkeiten ist vorgesehen. Das Halten ist nur für den Ein- und Ausstieg von Reisebussen und den Linienverkehr vorgesehen. Das Parken der Reisebusse kann an der neu geschaffenen langen Haltestelle in der Harschenflether Vorstadt stattfinden. Aufgrund der baugrundlichen Beschaffenheit dürfen Busse nicht mehr am Stadthafen halten.
- **Befahrbarkeit Stadthafen:** Die Zu- und Ausfahrten sollen erhalten bleiben, um im Bedarfsfall den Stadthafen anfahren zu können. Die Lage kann verändert werden. Es ist im Rahmen der Umgestaltung sicherzustellen, dass kein illegales Parken stattfindet, z. B. durch Poller oder Schranken.



91 / Konzeptskizze Stadthafen und Übergang

- **Prüfung Verkehrsführung:** Der Knotenpunkt Beim Salztor sollte umgestaltet werden. Es sollte ein Kreisverkehrsplatz geprüft werden, um Geschwindigkeiten zu reduzieren und mehr Flächen am Rand der Fahrbahn zu gewinnen. Die fuß- und radverkehrsorientierte Ertüchtigung der Brücke am südlichen Ende des Stadthafens könnte die Anbindung des östlichen Stadtraums verbessern und u. a. die Parkplätze Schnurweg für die Innenstadt erschließen.

Nutzungen

- **Öltanks erhalten:** Die Öltanks sollen aufgrund der Nutzung des Stadthafens an einer Bundeswasserstraße erhalten bleiben. Eine gestalterische Aufwertung der Tanks ist möglich. Im Umfeld der Tanks sind Bewegungsflächen zu berücksichtigen, ebenso wie Stellplätze. Das Be- und Entladen von Firma Rinck muss sichergestellt sein.
- **Schifffahrt stärken:** Es ist im weiteren Verfahren zu prüfen, ob sich die Regularien ändern und ggf. mehr Flächen für Sportboote, touristische und gastronomische Zwecke (z. B. Gastronomie-Boot) geschaffen werden können.
- **Gastronomie am Wasser:** Gebäude oder kleinere Module auf Containerbasis könnten als Gastronomie am Wasser dienen (u.a. Fischimbiss, Beachbar, Eis). „Hier muss es Eis geben!“ und „...im Winter Glühwein!“ sind mögliche Ansätze, die aus der Öffentlichkeitsbeteiligung kamen.
- **Veranstaltungen:** Veranstaltungen sollten auch in Zukunft möglich sein. Dafür sind die technischen Voraussetzungen zu schaffen (Anschlüsse etc.). Die WC-Anlage an der Hansestraße ist barrierefrei umzubauen und die Öffnungszeiten sind spätestens bei der Intensivierung der Nutzung am Stadthafen anzupassen.

- **Aufenthalt und Spiel:** Aufenthaltsräume (im Schatten) ohne Konsumzwang könnten z. B. durch einen begrünten Platz mit abwechslungsreichen Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen werden. Eine Promenade am Wasser mit Zugängen zu Schiffen sowie Spielelementen (kein großer Spielplatz und kein Wasserspielplatz) ist ebenfalls möglich.
- **Flexibles Stadtmobiliar:** Die Entwicklung von Stadtmobiliar, das flexibel eingesetzt werden kann, sollte berücksichtigt werden.

Hinweise zur Umgestaltung der Salzstraße 29

- Es soll ein hochbaulicher Realisierungswettbewerb zur Entwicklung des Grundstücks durchgeführt werden. Die Lage des Gebäudes ist prominent in einem sensiblen Bereich, die gestalterischen Anforderungen sind sehr hoch, die Aufgabenstellung wiederum kann sehr klar formuliert werden.
- In Vorbereitung zum Wettbewerb sind u.a. die folgenden Aspekte zu berücksichtigen und ggf. vorab zu prüfen: Erschließung, Nutzungskonzeption sowie städtebauliche Integration. Insbesondere sind die denkmalpflegerischen und bauordnungsrechtlichen Vorgaben zu klären. Von der Denkmalpflege wird eine ein- bis zweigeschossige Bebauung mit Eckbetonung an der Salzstraße mitgetragen.
- Die Entwicklung des Grundstücks soll voraussichtlich nach § 34 BauGB erfolgen.

Mögliche Verfahrensarten für die Umgestaltung des Stadthafens

In der Grafik auf der nächsten Seite sind verschiedene Varianten für die Entwurfserarbeitung aufgeführt. Es ist aufgrund der Lage, Größe und Anforderungen des Plangebiets davon auszugehen, dass die Planungsleistungen den Schwellenwert für eine europaweite Vergabe überschreiten und daher ein europaweites VgV-Verfahren durchgeführt werden muss.

Bei einem VgV-Verfahren erfolgt die Vergabe in der Regel auf Basis von Referenzen vorheriger Projekte. Es wird bei der klassischen VgV-Vergabe keine Lösung für den Ort gefordert, daher werden teilweise "Pitches" ergänzt: Im Rahmen der Bewerbung erarbeiten die Büros eine Idee für den Ort (im Sinne eines Stehgreifentwurfs) und erhalten dafür eine Kostenaufwandsentschädigung. Der „Pitch“-Entwurf kann mit in die Vergabeentscheidung fließen.

Bei einer Mehrfachbeauftragung wird zunächst eine bestimmte Anzahl an Büros beauftragt, unterschiedliche Varianten zu erarbeiten. Jedes Büro erhält dafür die Kosten der LP 1-2. Es muss kein Vergabeversprechen geben. Es muss keine Anonymität gewahrt werden und es können Zwischenschritte im Sinne eines Werkstattverfahrens durchgeführt werden. Im Anschluss kann für den favorisierten Entwurf ein VgV-Verfahren durchgeführt werden.

Die Verfahrensweise für Wettbewerbe ist strikt nach der Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW) geregelt. Die Aufgabenbeschreibung, auch Auslobung genannt, wird vorher zusammen mit den Beurteilungskriterien veröffentlicht. In der Regel sind die Abgaben anonym. Ein unabhängiges Preisgericht mit Fach- und Sachpreisrichtenden trifft anhand der Beurteilungskriterien eine Entscheidung. Das Ergebnis in Form eines Protokolls sowie die Veröffentlichung aller Entwürfe

macht die Auswahl und Bewertung transparent. Es werden unterschiedliche Varianten durch verschiedene Planungsbüros erarbeitet. Die Preissumme entspricht den Kosten der Leistungsphase 2. Bei einem Realisierungswettbewerb liegt ein Vergaberversprechen vor, das die Teilnahme für die Planungsbüros attraktiv macht. Es kann ein Zwischenkolloquium durchgeführt werden, nach dem nur noch eine Auswahl von Büros mit den Hinweisen der Jury weiterarbeitet.

Vefahrensempfehlungen für den Stadthafen

Zu Beginn der Maßnahme sollte geprüft werden, inwieweit die Anforderungen für den Raum geklärt sind, um die Verfahrensvarianten zu prüfen. Das Verfahren sollte juristisch abgeklärt werden.

Aktuell sind die gestalterischen Anforderungen noch vage, die verkehrsthema-tischen Vorgaben unklar und auch die Planungsziele für die Salzstraße 29 sind nicht bekannt. Eine unklare Aufgabenstellung in einer Wettbewerbsauslobung führt zu Ergebnissen, die für den Auftraggeber häufig nicht zufriedenstellend sind. Es wird daher zum jetzigen Zeitpunkt kein Wettbewerb empfohlen, sondern eine Mehrfachbeauftragung. Diese ist zwar mit höheren Kosten verbunden, kann aber mit unterschiedlichen Verfahrensschritten und Abstimmungsrunden (auch mit der Politik und Öffentlichkeit) als lernender Prozess gestaltet werden. Eine Vergabe ist im Nachgang zu klären.

Bei der Durchführung eines VgV-Vergabeverfahrens mit vorgelagertem nichtoffenem freiraumplanerischen Planungswettbewerb nach RPW 2013, sollten im Vorfeld insbesondere die Rahmenbedingungen zu Denkmalschutz, Verkehr und Baugrund geklärt werden. Der Holzhafen könnte als Ideenteil bearbeitet werden. Weitere Hinweise s. Tabelle.

VgV-Verfahren ggf. mit Pitch

- Planungsleistungen über 221.000 €
- Juristische Begleitung wird empfohlen, da Vergabe nach Vergabeverordnung (VgV)
- Auswahl eines Bearbeitungsbüros auf Basis von Referenzen und Honorarpreisen und ggf. eines kreativen Aufgabenteils für den Ort (Pitch ist zu vergüten)
- Öffentlichkeit kann nach Vergabe in das Planverfahren einbezogen werden

Mehrfachbeauftragung

- Ca. 3 Büros erarbeiten Lösungen
- Keine Anonymität im Verfahren, sodass kooperative Lösungen möglich sind
- Weiterarbeit mit einem Büro möglich, aber nicht erforderlich
- Alle Büros erhalten die Kosten der LP 1-2 der HOAI
- Öffentlichkeit kann in das Planverfahren einbezogen werden
- Öffentliche Vergabe

Wettbewerb mit Realisierungs-versprechen

- Regelung nach der Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW) ggf. eingeschoben in ein VgV-Verfahren bei Planungsleistungen über 221.000 €
- In der Regel anonymes Verfahren mit vielen Lösungen
- Kostengünstiger (LP 2 HOAI wird als Preissumme auf Teilnehmende aufgeteilt)
- Öffentlichkeit kann in die Bearbeitung der Auslobung einbezogen werden
- Auswahl erfolgt durch eine Jury
- Realisierungsversprechen



92



93



94



95

Ausgangssituation Holzhafen

- Die Wasserkante am Holzhafen ist im Vergleich zur urbanen Hafenkante am Stadthafen grüner und naturnaher. Aufgrund von Dickicht und privater Nutzung durch den Kanu- und SUP-Verleih ist er jedoch nicht überall zugänglich. Freizeitangebote wie der SUP-Club und die Fleetkähne des Stader Stadtmarketing prägen den Bereich.
- Die im Flächennutzungsplan als Grünfläche ausgewiesene Fläche dient aktuell als bewirtschafteter Parkplatz mit etwa 60 Stellplätzen (max. Parkdauer: 3h).
- Entlang des Holzhafens gibt es eine topografische Besonderheit. Der Rad- und Fußweg liegt auf Höhe des Wassers, die Straße Salztorswall (Teil des Altstadtrings) liegt höher. Eine Spundwand trennt die Bereiche.

Hinweise zur Umnutzung des Holzhafens

- Zukünftige Nutzung und Gestaltung: Es gibt noch keine klare Aussage über die zukünftige Nutzung in diesem Bereich. Der Wunsch besteht darin, die Wasserlage erlebbar zu gestalten und die Wegeverbindung sicherer zu machen. Dafür kann auch die Parknutzung reduziert werden. Im Rahmen der Wärmenetzplanung ist der Standort auch für eine Energiezentrale zu überprüfen. Eine Anlieferungszone für den SUP-Club muss vorhanden bleiben.
- Heimeliger Charakter: Eine weiche, natürliche Wasserkante steht im Gegensatz zum industriellen Charakter des Stadthafens. Ein heimeliger Aufenthaltsraum an und auf dem Wasser soll geschaffen werden.
- Neuer öffentlicher Steg für SUP und Kanu: Versetzung des Bestandszauns, um einen öffentlichen Wasserzugang zu schaffen. In diesem Bereich liegen auch noch Gleise der Kehdinger Kreisbahn.

92 / Blick in den Holzhafen aus Norden

93 / Ein ausgeschilderter Radweg führt über den Parkplatz.

94 / Aufgrund der aktuellen Nutzung ist die grüne Wasserkante kaum erlebbar.

95 / Temporäres Sitzmobiliar, um erste Anreize für den Aufenthalt zu ermöglichen.

Thema	Zu klären im Vofeld eines Wettbewerbs zum Stadthafen
Gastronomie	<ul style="list-style-type: none"> → Saisonale Gastronomie (Containerbauweise) oder ganzjährige Gastronomie mit Sanitäranlagen, Nebenräumen etc. ? → Sollte hier ein Gespräch mit einem Gastronomieberater geführt werden? → Wer baut/stellt die Gastronomie? Wird diese städtisch verpachtet oder durch private Investoren umgesetzt?
Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> → Mit welchem Fahrzeug wird das Öllager angefahren? Wie viele Stellplätze sind vorzuhalten? Mit welchen Wenderadien ist zu rechnen? → Weitere Verkehrsthemen s.o. → Einrichtung einer Bushaltestelle am Stadthafen?
Mobilitätsanker	<ul style="list-style-type: none"> → Welche Art und wie viele Fahrradstellplätze sind herzustellen, z.B. sichere Radabstellanlagen für E-Bikes? → Welche weitere Verkehrsinfrastruktur sollte bereitgestellt werden, bzw. wie viele Flächen werden für zukünftige Entwicklungen benötigt?
Salzstraße 29	<ul style="list-style-type: none"> → Nutzungskonzept → Erschließung: über die Hansestraße oder die Salzstraße? → Denkmalpflegerische Vorgaben (letzter Stand: Integration in die Stadtsilhouette) → Prüfung des Baumbestands (Welche Bäume sind abgängig und welche zwingend zu erhalten?) → Umgang mit der Böschungskante, Gehweg und Blickbeziehungen am Spiegelberg
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> → Hinweise zum Zustand und zu Restriktionen bzgl. der Kaimauer, z.B. wie weit müssen Bäume von der Kaimauer entfernt sein? → Müssen Maßnahmen zum Hochwasserschutz berücksichtigt werden? → Sollen noch weitere Schiffe in den Hafen? → Kann das Museumsschiff besser vor Ort eingebunden werden? → Was für Veranstaltungen sollen dort stattfinden? Wie viel Platz / Welche Infrastruktur wird benötigt?
Holzhafen	<ul style="list-style-type: none"> → Welche Maße, Anforderungen etc. sind bei einer öffentlichen Steganlage zu berücksichtigen? → Wie viele Parkplätze sollen mindestens erhalten bleiben? → Wie funktioniert die Anlieferung des SUP Club?

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung weiterer Fördermöglichkeiten für den Stadthafen ▪ Klärung Verfahrensart und weitere Fragen, s. Klärungsbedarfe ▪ Stadt: Abstimmung mit Stadtwerken zu Kaimauer und Bodenzustand ▪ Nutzungsabkommen Stadt-Stadtwerke bzw. Flächenerwerb ▪ Eigentümergegespräche ▪ Beauftragung eines externen Verfahrensmanagements zur Durchführung eines Verfahrens, ggf. inkl. juristischer Begleitung für anschließendes Vergabeverfahren ▪ Klärung verkehrsplanerischer Rahmenbedingungen und ggf. Beauftragung Verkehrsgutachten (Prüfauftrag: Querungssituation verbessern, Vorgabe für Breiten im Straßenraum, Ermittlung Rahmenbedingungen für ein Entwurfsverfahren), zu klären: Widerspruch mit Maßnahme im IEQK (Nr. 4.2 Zusätzliche Haltestelle Stadtbuss) ▪ ggf. Verkehrsversuch ▪ Hochbaulicher Wettbewerb für Salzstraße 29 (externes Verfahrensmanagement, Vorgaben/Programm) ▪ ggf. Verfahren zur Entwicklung von Gastronomie
-------------------------	---

Relevante Planungen/Gutachten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufmaß für Stadthafen vorhanden ▪ Protokoll(e) der Arbeitsgruppe SMTG+Stadtplanung ▪ Stade 2040, M06 Altstadttring ▪ Wassertouristisches Konzept 2018, Ideenpool 6.1 (Stadthafen): Willkommenszeremonie für Schiffe, Geschäfte, Fischverkauf, Ansiedlung weiterer kommerziell betriebener Traditionsschiffe, Anlage Hafenpromenade ▪ Wassertouristisches Konzept, Ideenpool 6.2 (Salztorschleuse): Installation Informationstafel, Inwertsetzung der Plattform an der Salztorschleuse, Anlegestelle und Umtragestelle vom Holz zum Stadthafen ▪ Wassertouristisches Konzept, Maßnahme 6.5 (Holzhafen): Ergänzung Steg
Beitrag zum Klimaschutz und Klimafolgenanpassung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch Wegfall von Parkplätzen werden die Verkehrsmengen reduziert, Anteil der parkenden Autos entfällt und somit die gesundheitliche Belastung durch Hitze, Lärm und Abgase reduziert. ▪ Umgestaltung von Stadthafen und Holzhafen kann den Grünanteil erhöhen bzw. die bestehenden Flächen am Wasser als Rückzugsorte an Hitzetagen in Wert setzen.
Wer hat den Hut auf?	FB III Städtebau und Umwelt
Wer macht mit? (Kooperationspartner)	Abt. 67 Umwelt- und Freiraumplanung, Abt. 66 Straßen- und Brücken, Abt. 63 Bauaufsicht und Denkmalschutz, AES, SMTG, Stade Aktuell, Stadtwerke, Eigentümer angrenzender Unternehmen, SUP Club Stade
Wie ist der zeitliche Fahrplan?	langfristig



Zukunftsfelder

Altstadtleben im Spannungsfeld zwischen Alltag und Tourismus ermöglichen



Wärmenetzaufbau mit der Neugestaltung des öffentlichen Raumes koppeln

Wallanlagen, Wasserlagen und grüne (Mikro-)Strukturen in der Altstadt als klimaaktive Aufenthaltsräume stärken



Altstadt für Alle gut erreichbar und durchlässig gestalten

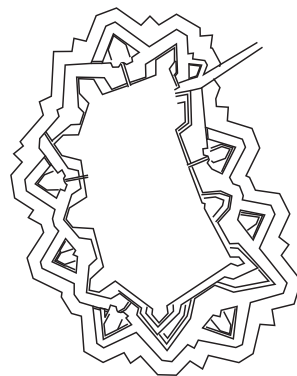
Historischen Gebäudebestand sichern und den zukünftigen Herausforderungen anpassen

5.4 Wallanlagenkonzept und Güldensternbastion

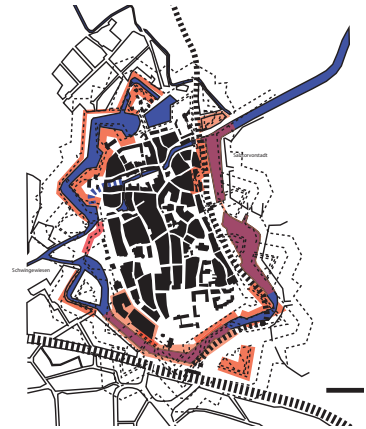
Historie

1645 wurde Stade unter schwedischer Besetzung zur mächtigen Landesfestung ausgebaut – daher trägt die in weiten Teilen erhaltene Befestigungsanlage mit Burggraben auch den Namen „Schwedenfestung“. Bis zum Ende der schwedischen Landesherrschaft 1712 entstehen nach Plänen des bedeutenden schwedischen Festungsbaumeisters Erik Jönsson, geadelt zu Dahlberg (1625–1703), mächtige Befestigungswerke. „Die Festung bestand aus neun Bastionen (fünfeckige Bollwerke), acht Ravelins (Außenwerke im Graben vor dem Hauptwall zwischen zwei Bastionen) und einer durch weitere kleine Anlagen labyrinthisch ausgebauten Contrescarpe (äußere Grabenböschung) im Süden.“ (<https://www.stade-tourismus.de/de/wallanlagen/die-schwedenfestung>)

Ab 1880 beginnt deutschlandweit die Entfestigung: Stadttore, Stadtmauern, Wallanlagen etc. werden zurückgebaut, um Platz für Stadterweiterungen zu machen. So entstehen entlang des Festungsringes der Stadthafen, aber auch neue Straßenzüge und Wohnbebauung. Ab 1910 wird der Erhalt der restlichen Wallanlagen als Grünzone gefordert. Die Landschaftsarchitekten Christian Roselius und Emil Högg entwerfen einen Plan, der den ehemaligen Festungsgürtel zu einer Durchlüftungszone werden lassen soll. Einiges bleibt erhalten oder wird umgesetzt, doch mit den Entwicklungen (insbesondere von Verkehrsanlagen) verändert sich die Charakteristik der Wallanlagen weiter.



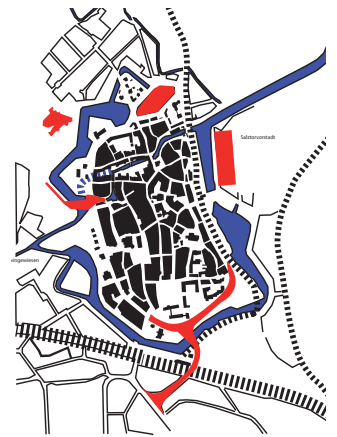
96



97



98



99

96 / Stade als barocke Festung (ab 1645)

97 / Industrialisierung (ab 1890), Überschreitung der Wallanlagen als Stadtgrenze; Anlage des Stadt- und Holzhafens

98 / Der Festungsgürtel als Durchlüftungszone (ca. 1910)

99 / Neuzug (ab ca. 1960), Stadtsanierung

alle Abbildungen aus: "Festung wird Park" - Bewerbung als Partnerprojekt der IGS Hamburg 2013, Hansestadt Stade

Status Quo

Auch heute sind die ehemaligen Wallanlagen mehrheitlich als Grünanlage wahrnehmbar und umgeben die historische Altstadt. In weiten Teilen ist ein Weg am Wasser vorhanden und es wurden vielfältige Erlebnismöglichkeiten geschaffen, wie bspw. der neugestalteten Mehrgenerationenplatz auf der Erleninsel oder der geschwungene Steg an der Guldernsternbastion. Auch für den Bürgerpark / Adolf-Ravelin liegt eine Planung vor, um die Freifläche erlebbarer zu gestalten.

Der Charakter als zusammenhängende historische Befestigungsanlage ist jedoch häufig verloren gegangen. Durch den Altstadtring sind die Wallanlagen von der Altstadt abgetrennt und teilweise einem hohen Lärmpegel ausgesetzt. Eingänge in die Grünräume sind häufig nicht deutlich in Szene gesetzt und die Bastionen untereinander nicht stark genug vernetzt. Insgesamt ist das Wegenetz ausbaubar und es fehlt an Aufenthaltsmöglichkeiten, Wasserzugängen und Erlebnismöglichkeiten.

Wallanlagenkonzept

Schon länger gibt es Bestrebungen, die ehemalige Festung als Park erlebbar zu machen. Im Rahmen der IGS Hamburg 2013 hat sich Stade als Partnerprojekt mit einem Wallanlagenkonzept beworben. Es liegt somit eine programmatische Konzeption für die Wallanlagen als moderner Stadtpark mit sieben thematischen Abschnitten vor. Hierbei greift das Konzept auf die bestehende Bastionsstruktur und die räumlichen Besonderheiten zurück und entwickelt daraus thematische Schwerpunkte je Bereich. Einzelne Ansätze wurden bzw. werden derzeit realisiert. Insgesamt ist die übergeordnete Zielkonzeption stimmig, einzig in kleineren Teilbereichen erfolgt eine Anpassung auf aktuelle Entwicklungen.

In einem Wallanlagenkonzept sollte ein Rahmen zur gestalterischen Aufwertung, Nutzung, Vernetzung und Entwicklung der Freiräume und Vegetationsstrukturen der Wallanlagen entwickelt werden. Dabei soll die historische Prägung des Ortes erhalten bleiben und die vorhandenen Freiraumstrukturen, Nutzungsschwerpunkte und Erschließungsstrukturen in ein übergeordnetes Parkkonzept mit eigener Identität und abwechslungsreichem Charakter überführt werden. Das Wallanlagenkonzept soll als Grundlage für weitere Objektplanungen dienen.





100 / Gehweg am Burggraben auf der Güldensternbastion

101 / Trampelpfade auf der Güldensternbastion

102 / Geschwungener Steg an der Güldensternbastion

103 / Bürgerpark / Adolf-Ravelin

104 / Mehrgenerationenpark auf der Erleninsel

Ziele Wallanlagenkonzept

Wegeverbindungen und Eingänge

- Bastionen besser miteinander verbinden (durch gestalterische Maßnahmen und verbesserte Wegeverbindungen)
- Eingänge und Gelenkpunkte aufwerten und ausbauen (besonderer Fokus: Kreuzung Bahnhofstraße)
- Durchgehendes Fuß- und Radwegenetz mit unterschiedlichen Wegehierarchien und Ausbaustandards entwickeln
- Durchgängige barrierearme Wegeverbindung
- Anbindung an die Altstadt stärken

Nutzung und Aufenthalt

- Programmatik für Aufenthalts- und Aktivitätsräume erstellen bzw. mit bestehenden Konzepten abgleichen und ggf. anpassen
- Bestehende Nutzungsschwerpunkte stärken
- Aufenthaltsqualität verbessern / mehr Mobiliar
- Erlebbarkeit der Wallanlagen und des Burggrabens verbessern

Vegetation und Pflege

- Entwicklung eines Vegetationskonzeptes um Nutzungs- und Erlebnismöglichkeiten, eine hohe Biodiversität und den historischen Charakter zu vereinen
- Identifizierung prägender Strukturen/ Landschaftscharakter, Gehölzstrukturen, die Sichtbeziehungen beeinträchtigen, Potenziale
- Punktuelle Integration von Pflanzen, um jahreszeitliche Aspekte zu betonen (naturnah und pflegearm)
- Pflegekonzept zur Sicherung der Uferbefestigung, Baumpflege, Staudenbeete und Mahdintensitäten
- naturverträgliche Beleuchtung

Gestaltung

- Freiraumqualitäten herausarbeiten und attraktivieren / Gestalterische Aufwertung / verschiedene Themen herausarbeiten
- Zur Wahrnehmung der Wallanlage als ein zusammenhängender Park wiederkehrende Gestaltungsmerkmale entwickeln (Materialkatalog)
- Historischen Kontext beibehalten und erlebbarer machen, z.B. durch Erlebnispfade, o.Ä. (Geschichtslehrpfad Claus Weber: www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-345967)
- Sichtbeziehungen zum Burggraben stärken, besonders in der Neubourgstraße
- Gestalterische Anbindung an Altstadt – Aufwertung Verkehrsraum Altstadt-ring

Bereich	Funktion, Charakter, Besonderheit	Zielkonzeption
Güldensternbastion	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhte Grünfläche mit steilen Hanglagen zum Wasser, Aussichtspunkt ▪ teilw. geschotterter Fußweg am Wasser ▪ geschwungener Bootssteg ermöglicht Zugang zum Wasser ▪ Fluchttunnel „Fuchsloch“ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhalt naturnaher Charakter ▪ Ausbau wasserbegleitender Fußweg, insb. Anbindung Steg ▪ historische Wegeführung berücksichtigen (ehem. Bahnstreck unten im asphaltierten Bereich) ▪ Erhöhung Aufenthaltsqualität durch Anreicherung Sitzmöbel ▪ Freizeitnutzung: sensibler Ausbau Trampelpfade zu „Abenteurpfaden“ mit Spiel- und Sportcharakter am Hang ▪ Verknüpfung höher gelegenes Plateau
Adolf-Ravelin (Bürgerpark)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sogenannter „Bürgerpark“, großflächige Rasenfläche, offen zum Wasser und geschützte Rückenlage durch Wall und Bepflanzung ▪ Asphaltierter Weg als Haupt-Radroute mit Anbindung Bahnhof ▪ Skateplatz unterhalb der Brücke ▪ Grillwiese und Fläche für Veranstaltungen, Pavillon 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Offene Liegewiese, grillen, Picknick, freies Spiel ▪ Freilichtbühne, Fläche für Veranstaltungen ▪ Umsetzung Planung G2 Landschaft
Hohentorsbastion	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Zuge der Stadterweiterung im 19. Jahrhundert verschwunden, heute Studienseminar Carl-Diercke-Haus, Bahnhofstraße und Bahnhof 	
Gründelsbastion	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Zuge der Stadterweiterung im 19. Jahrhundert abgetragen, der Burggraben wurde begradigt, es entstanden Villen auf beiden Seiten der Wasserlage, wie z.B. in der Neubourgstraße 	
Bleicherravelin (Museumsinsel)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umgestaltung des Ravelins 1913/14 zu einem Freilichtmuseum 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fortführung Freilichtmuseum
Georg-Bastion	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zollgebäude mit Parkplätzen und Musikschule, erste Ansätze der Bespielung der Bastion zusammen mit der Musikschule, Wege entlang des Wassers und Brücke zum Staudem 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flanieren und Spazieren – Kultur-erlebnisse im Park zusammen mit Wiese am Staudem

Bereich

Wrangelbastion

Knigsmarckbastion, Erleninsel

Funktion, Charakter, Besonderheit

- Jugendherberge und Spazierweg
- Spiel- und Sportplatz Erleninsel mit neugestalteten Spielangeboten und Kunststoffspielfeld.
- Wichtige Verbindungsfunktion zwischen Altstadt und naturnahem Freiraum mit den Schwingewiesen, Anknüpfung an übergeordnetes Radwegenetz
- Ausbau Radweg in Verlängerung der Fahrradstraße und Neuanlage angrenzender Freiraum durch bspw. Staudenpflanzungen

Zielkonzeption

- Flanieren und Spazieren – Kultur-erlebnisse im Park zusammen mit Wiese am Stauden
- Schwerpunkt Spiel und Bewegung
- Keine weiteren Maßnahmen erforderlich

105 / Geophytenpflanzung auf der Georgbastion sorgt für abwechslungsreiche jahreszeitliche Aspekte

106 / Planung für den Bürgerpark (G2 Landschaft 2015)

107 / Prtjenweg zwischen Knigsmarckbastion und Güldensternbastion



Fokus: Güldensternbastion

Die Güldensternbastion liegt im Südosten der Stader Altstadt und ist geprägt durch ihre Topografie, die einen Höhenunterschied von bis zu 10m aufweist. Durch die steilen Hänge zum Burggraben lassen sich die historischen Ausmaße der einstigen Festungsanlage erahnen. Sie zeichnet sich durch, insbesondere im Bereich der Wallböschung, den teils dichten Gehölzbestand aus, wodurch ein naturnaher Charakter entsteht. Durch den dichten Vegetationsbestand und vor allem auch großen Baumbestand ist eine optische Verbindung vom Wall zum Vorgelände teilweise eingeschränkt und wenig erlebbar. Die Wallböschung ist durchzogen mit Trampelpfaden, die unterschiedlich steile Aufstiege auf das obere Plateau der Güldensternbastion ermöglichen. Auf dem oberen Plateau befindet sich ein Denkmal für die Gefallenen des Ersten Weltkrieges aus Stade sowie ein kleiner Platz mit Bänken an der östlichen Spitze, der über einen historischen Trampelpfad zugänglich ist, eine barrierefreie Zugänglichkeit ist nicht vorhanden. Die Bastion ist durch den Salztorswall von der Altstadt abgeschnitten und schwer erreichbar.

Im Osten der Bastion verläuft ein asphaltierter Fuß- und Radweg, der vom Holzhafen / Beim Salztor kommend über den Burggraben und den Adolf-Ravelin Richtung Bahnhof führt. Im Süden verläuft ein schmaler Fußweg, der unterschiedliche Belagssituationen aufweist. Hier gliedert sich ein geschwungener Steg an, der einen direkten Zugang zum Wasser ermöglicht. Durch die unterschiedlichen Wegebeläge und durch den steilen Anstieg zur Fußgängerbrücke unter der Hansebrücke besteht nur eine sehr geringe Nutzbarkeit für mobilitäts eingeschränkte Menschen.

Vorliegende Planungen

Im Konzept „Festung wird Park – ein Park, der verbindet“ zur IGS 2013 wird der Parkabschnitt Adolf-Ravelin und Güldensternbastion mit dem Zielbild „chillen und grillen – Park am Wasser“ belegt. Zum Teil wurden die beschriebenen Maßnahmen bereits umgesetzt (z.B. Steg am Burggraben).

Ziel

Ziel ist es, die Güldensternbastion in ihrem naturnahen Charakter zu erhalten und die ruhige, kontemplative Atmosphäre zu bewahren. Dennoch soll der Grünraum in seiner Qualität und Erlebbarkeit verbessert werden. Der wasserbegleitende Fußweg sollte ausgebaut werden und uferbegleitende Freizeit- und Erholungsflächen entstehen. Durch neue Sitz- und Verweilangebote sollen zeitgemäße Aufenthaltsbereiche entstehen und die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Die vorhandenen Trampelpfade am Hang könnten durch einen sensiblen Ausbau zu „Abenteuerepfaden“ mit Spiel- und Sportcharakter werden. Um den historischen Charakter und die Bedeutung als Wallanlage stärker hervorzuheben, könnte ein spielerischer „Wallanlagen Informationspfad“ entstehen.

Ein Vegetations- und Pflegekonzept sollte den Schutz der naturnahen Uferbereiche und der extensiven Wiesenflächen sicherstellen. An den Hängen können strukturreiche Gehölzpflanzungen entstehen, wobei wichtige Sichtachsen freigehalten werden. Gleichzeitig müssen stärker genutzte Bereiche intensiver gepflegt werden.



Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umbau Bürgerpark / Adolf-Ravelin nach der Planung von G2 Landschaft ▪ Ausschreibung eines Wallanlagenkonzeptes ▪ Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen (z.B. Ausstattung) ▪ Umsetzung langfristiger Maßnahmen (z.B. Wegeverbindungen, Eingänge)
-------------------------	--

Relevante Planungen/Gutachten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konzept „Festung wird Park – ein Park der verbindet“ (Stadt Stade, 2013) ▪ Entwurf für den Bürgerpark / Adolf-Ravelin vom Büro G2 Landschaftsarchitektur (2015) ▪ Stade 2040 M03-Radvorrangenet
Beitrag zum Klimaschutz und Klimafolgenanpassung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhalt und Aufwertung von Grünstrukturen
Wer hat den Hut auf?	<ul style="list-style-type: none"> ▪ FB III Städtebau und Umwelt
Wer macht mit? (Kooperationspartner)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verein Essbare Stadt, SMTG, Denkmalschutz
Wie ist der zeitliche Fahrplan?	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konzepterstellung kurzfristig, Umsetzung langfristig



Zukunftsfelder

Altstadtleben im Spannungsfeld zwischen Alltag und Tourismus ermöglichen	●
Wärmenetzaufbau mit der Neugestaltung des öffentlichen Raumes koppeln	●
Wallanlagen, Wasserlagen und grüne (Mikro-)Strukturen in der Altstadt als klimaaktive Aufenthaltsräume stärken	●
Altstadt für Alle gut erreichbar und durchlässig gestalten	●
Historischen Gebäudebestand sichern und den zukünftigen Herausforderungen anpassen	

5.5 Straßenraumgestaltung gemäß Gestaltungshandbuch

Der Stader Altstadtkern besticht durch seinen historischen Stadtgrundriss, der auch nach dem großen Brand im 17. Jahrhundert erhalten blieb. Eine Besonderheit ist die teilweise starke Topografie, die gemeinsam mit den vielfach schmalen Gehwegen und unebenem Natursteinpflaster häufig die Barrierefreiheit beeinträchtigt. Aufgrund der dichten, historischen Bebauung und der schmalen Gassen gibt es im gesamten Altstadtkern nur sehr wenige Grün- und Versickerungsflächen, eine hohe Versiegelungsrate und wenig Schatten. Insgesamt sind sowohl Straßenbeläge als auch Ausstattungselemente nicht einheitlich. Straßenräume sind häufig ungeordnet und es mangelt an Aufenthaltsmöglichkeiten.

Im Zuge der Implementierung des Nahwärmenetzes soll die Chance genutzt werden, auch die Straßenräume nach und nach umzugestalten. Das Gestaltungshandbuch dient als Leitfaden für alle kommenden Veränderungen im öffentlichen Raum. Es soll dabei helfen, ein einheitliches Stadtbild, ein „Corporate Design“, für den öffentlichen Freiraum der Stader Altstadt zu entwickeln. Es zeigt beispielhafte Straßenquerschnitte auf und definiert Richtlinien für die Verwendung von Materialien und Ausstattungselementen.

Durch die Neuordnung von Straßenräumen und das Einbringen von verschiedenen Aufenthalts- und Rastmöglichkeiten soll die Stadt nach und nach erlebbarer und inklusiver werden und sich sukzessive für die zukünftigen Herausforderungen wappnen.



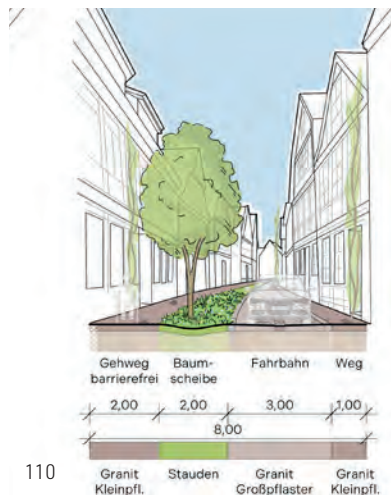
Hansestadt Stade
Rahmenplan Altstadt

Gestaltungshandbuch Öffentlicher Raum

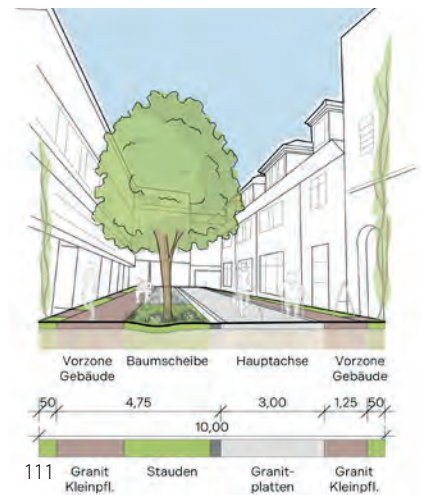
Stand 04.10.24

Übergeordnete Maßnahmen:

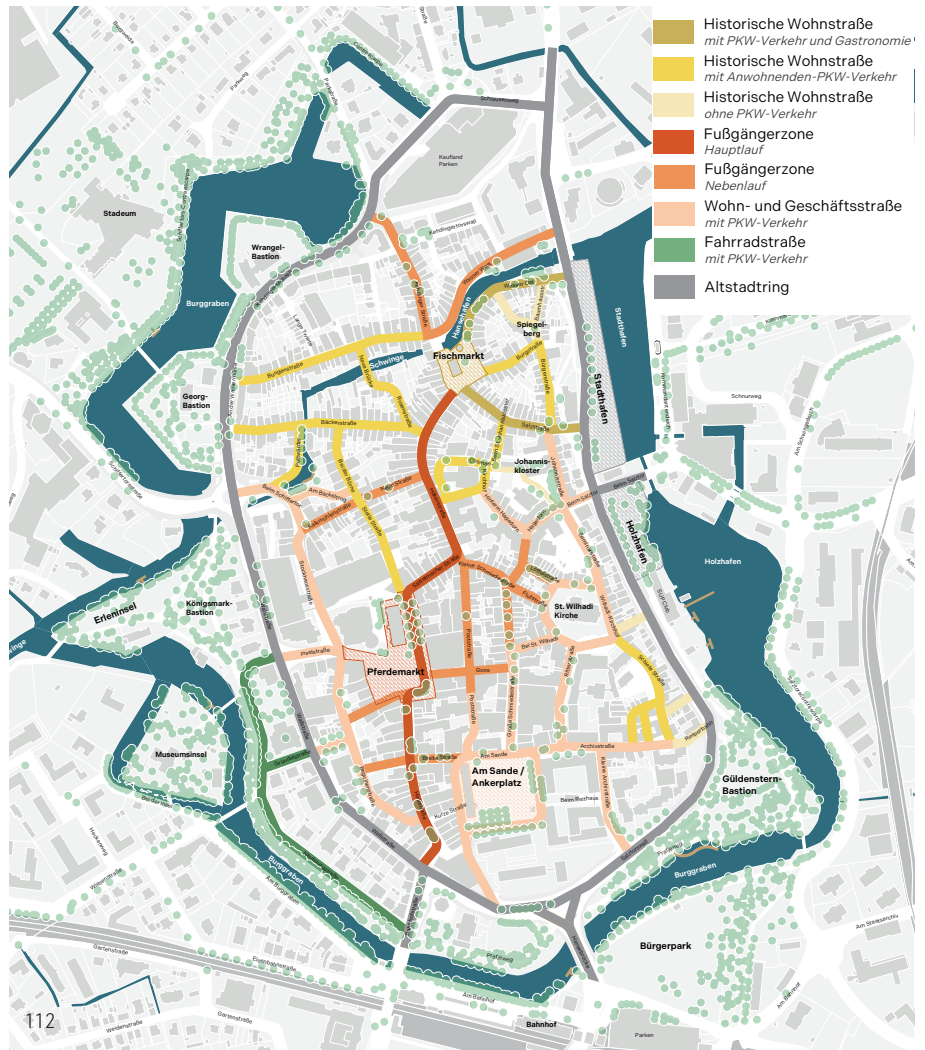
- Klimaanpassung & Begrünung
- Barrierefreiheit
- Aufenthaltsqualität
- Denkmalgerechte Materialien & historischer Kontext



110



111



109 / Gestaltungshandbuch für den öffentlichen Raum

110 / Beispielquerschnitt Wohnstraße mit vergrößerter Baumscheibe

111 / Beispielquerschnitt Fußgängerzone Nebenlauf

112 / Kategorisierung der Straßen in der Stader Altstadt

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzung Umbau Bungenstraße ▪ Sofortmaßnahmen: Mobilbar + Förderung privater Begrünung ▪ Vergabeverfahren zum Umbau auf Basis des Wettbewerbs Pferdemarkt und dem Gestaltungshandbuch ▪ Umbau Straßen, während des Einbaus der Nahwärmeinfrastruktur
-------------------------	--

Relevante Planungen/Gutachten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planung Bungenstraße (Arbos) ▪ Wettbewerb Pferdemarkt (noch nicht durchgeführt) ▪ Aufmaße, Leitungspläne
Beitrag zum Klimaschutz und Klimafolgenanpassung	Verbesserung der Versickerungsleistung durch Entsiegelung und Versickerungsbeete ("Schwammstadt"), Kühlung der Altstadt durch Baumpflanzungen / Beschattungen
Wer hat den Hut auf?	FB III Städtebau und Umwelt
Wer macht mit? (Kooperationspartner)	Abt. 66 Straßen und Brücken, Denkmalschutz, Behindertenbeauftragte
Wie ist der zeitliche Fahrplan?	mittel



Zukunftsfelder	
Altstadtleben im Spannungsfeld zwischen Alltag und Tourismus ermöglichen	●
Wärmenetzaufbau mit der Neugestaltung des öffentlichen Raumes koppeln	●
Wallanlagen, Wasserlagen und grüne (Mikro-)Strukturen in der Altstadt als klimaaktive Aufenthaltsräume stärken	●
Altstadt für Alle gut erreichbar und durchlässig gestalten	●
Historischen Gebäudebestand sichern und den zukünftigen Herausforderungen anpassen	●



113 / "Hauptlauf" als wichtige Nord-Süd-Achse

114 / Außengastronomie auf der barrierefreien Wegeverbindung am Fischmarkt

115 / Der Fischmarkt mit dem ortsbildprägenden Kran und dem Solitärbaum

116 / Zugestellter Straßenraum in der Hökerstraße

117 / Fußgänger:innen und Radfahrende nutzen die Hökerstraße

118 / Pferdemarkt mit Zeughaus und Solitär-bäumen

119 / Waschbetonpflaster in der Hökerstraße

120 / Mosaikartiger Bodenbelag in der Holzstraße

121 / Straßenbäume in der Holzstraße

5.6 Erneuerung des Hauptlaufes

Status quo

Der „Hauptlauf“ der Stader Fußgängerzone führt vom Stadthafen im Nordosten über Wasser West und den Fischmarkt, Hökerstraße, Sattelmacherstraße, Pferdemarkt und Holzstraße zum südlichen Altstadteingang Richtung Bahnhof. Die häufig stark frequentierte Wegeachse ist eine wichtige Nord-Süd-Verbindung für sowohl Einheimische als auch Tourist:innen. Der Hauptlauf beherbergt zudem einen großen Teil des Einzelhandels und der Gastronomie der Altstadt und verbindet wichtige touristische Destinationen miteinander.

Die schmalen Straßenräume sind jedoch häufig ungeordnet und mit diverser Mobiliar zugestellt (Aufsteller, Außengastronomie u.s.w.), sodass es zu Nutzungskonflikten zwischen den Fußgänger:innen kommt, auch durch unerlaubten Radfahren. Der uneinheitliche Belag – häufig ein Mosaik aus Waschbetonpflaster, rotem Klinkerpflaster und dem typischen rotbunten Granitpflaster – trägt zu einem unruhigen Straßenbild bei. Häufig finden sich Unebenheiten im Pflaster, die zusätzlich zur teilweise starken Topographie die Barrierefreiheit beeinträchtigen. Auffällig ist die geringe Anzahl an Aufenthalts- und Fahrradabstellmöglichkeiten.

Wasser West und Ost mit dem Fischmarkt dienen als wichtige touristische Flaniermeile und bestechen durch ihren hohen Identitätswert mit der Wasserlage, der historischen Stadtbildkulisse und dem Fotomotiv Kran. Am Museum gibt es einen Ankunftsplatz für Radtouristen und Außengastronomie prägt das Stadtbild. Der Bodenbelag ist heterogen und häufig nicht barrierefrei. Auf dem Fischmarkt wurde die Oberfläche in Teilen erneuert und Wegeverbindungen aus ebenem Klinkerpflaster geschaffen. Allerdings ist das Pflaster bei Regen oder im Winter rutschig und häufig durch Außengastronomie blockiert. Auf dem Fischmarkt befindet sich ein ortsbildprägender Baum mit einer viel zu gering dimensionierten Baumscheibe, sowie einige Fahrradbügel. Durch die PKW-Stellplätze zentral auf dem Fischmarkt (ehemalige Stadtwaage) kommt es zu einem Parksuchverkehr und Konflikten zwischen Fußgänger:innen und Autofahrenden.

In der Hökerstraße und Sattelmacher Straße ändert sich das Straßenbild: Es dominiert der mosaikartige Bodenbelag aus weißem und roten Waschbetonpflaster. Der Straßenraum ist häufig sehr schmal und es gibt Versprünge im Bodenbelag. Etwa auf Höhe des Rathauses bricht die Orientierung des Hauptlaufes ab. Der Pferdemarkt ist Teil des Hauptlaufes und verbindet die Sattelmacherstraße mit der Holzstraße. Die Allee und die beiden Solitärgehölze am Zeughaus sind ortsbildprägend und wichtig für das Mikroklima.

Die Holzstraße im Süden des Hauptlaufes ist etwas breiter als die Höker- und die Sattelmacherstraße und es gibt mehrere Straßenbäume und Aufenthaltsbereiche im Schatten sowie weniger Topographie. Besonders auffällig ist hier der mosaikartige Bodenbelag aus vier unterschiedlichen Pflastersteintypen (s. Abb. 120).

Erneuerung des Hauptlaufes



Ziel

Ziel ist die Entwicklung einer aufgeräumten, zukunftsorientierten Fußgängerzone mit abwechslungsreichen Aufenthaltsflächen. Der Hauptlauf dient als wichtige Nord-Süd-Verbindung und soll als barrierefreie Achse mit Leitsystem ausgebaut werden. Der Straßenraum erhält eine klare Zonierung. Durch eine Erneuerung der Oberflächengestalt und des Stadtmobiliars soll eine bauliche Aufwertung erfolgen (Anlehnung an den Material- und Ausstattungskatalog aus dem Gestaltungshandbuch). Wichtig ist die Verwendung von ebenem, langlebigem Material, das die umgebenden baulichen Strukturen unterstreicht und einen ruhigen und hochwertigen Charakter hat. Da eine großräumige Begrünung aufgrund der Platzverhältnisse schwierig ist, soll sich die Klimaanpassung auf den Ausbau einiger "Grüner Oasen" fokussieren, in denen in Aufweitung grüne Baumscheiben mit Versickerung und Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen werden.

Für die Umgestaltung des Hauptlaufes soll ein Vergabeverfahren auf Grundlage des Wettbewerbs Pferdemarkt durchgeführt werden.

Thema**Zonierung des Straßenraums****Hinweise**

- Klare Zonierung in Hauptachse (mind. 3m), Vorzonen Gebäude (mind. 1,20m) und Ausstattungsband (Breite je nach Möglichkeit, ca. 2,50m)
- Sicherstellung einer durchgängigen Hauptachse ohne Mobiliar
- Mittenentwässerung bevorzugen

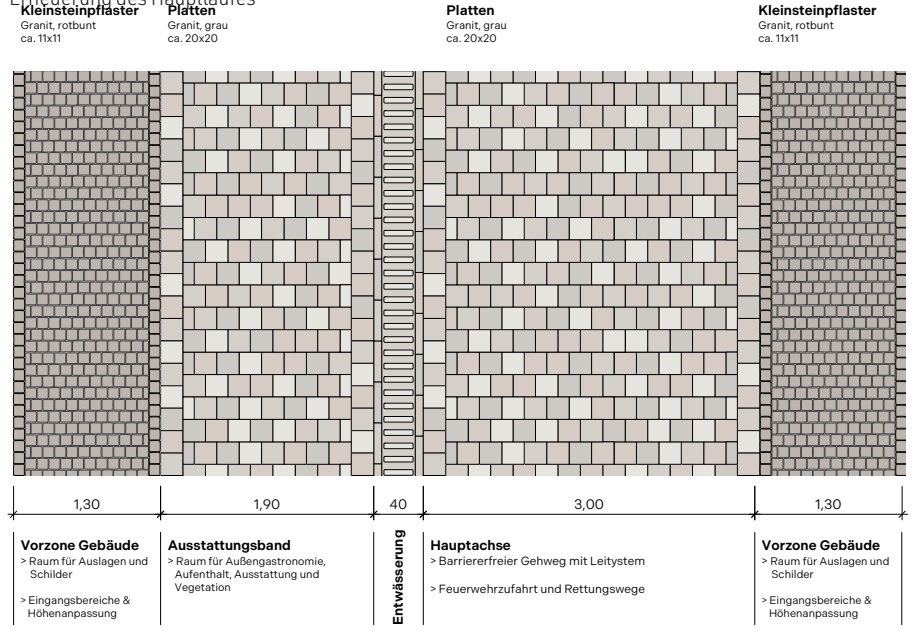
Bodenbeläge & Barrierefreiheit

- Barrierefreie Nord-Süd-Achse mit Leitsystem und Rastmöglichkeiten
- Ebene, rutschfeste Bodenbeläge
- Eher kleinformatische Pflastersteine (v.a. in Randbereichen) um kleinräumige Höhenversprünge ausgleichen zu können
- Materialien: Passend zu umgebenden Wohnstraßen, die Fußgängerzone kann aber einen eigenen Charakter bekommen. Wichtig: ruhige, einheitliche, hochwertige und langlebige Materialien, die den besonderen Charakter der historischen Gebäude unterstreichen (z.B. heller Granit).
- Haltung zum historischen Kopfsteinpflaster entwickeln, es sollte Anschlüsse in die umliegenden Straßen erkennbar sein
- Bei Rückbau des Kopfsteinpflaster, Erhalt zur Nachnutzung auf Platzflächen

Ausstattung & Möblierung

- Verwendung des Möblierungsstandards aus dem Gestaltungshandbuch + Ergänzung durch "besondere" Ausstattungselemente
- Eine ausreichende Anzahl Sitzmöglichkeiten muss vorhanden sein, auch für Senior:innen (davon einige in schattigen Bereichen)
- Umsetzung des Prinzips "bespielbare Stadt". Keine reinen Spielgeräte, sondern ggf. multifunktionale Sitzelemente o.Ä.
- Es sollen Standorte für Hinweisschilder/Orientierungssysteme vorgeschlagen werden.
- Ankunftsorte für Fahrradfahrende mit ausreichenden Fahrradabstellmöglichkeiten entwickeln (Verortung s. Verkehrskonzept & Gestaltungshandbuch)
- Beleuchtungssituation verbessern, Verwendung eines modernen Mastleuchtentyps (s. Gestaltungshandbuch)

Erneuerung des Hauptlaufes



122 / Beispiel für eine Zonierung und Materialwahl der Fußgängerzone in Hauptachse, Vorzone Gebäude und Ausstattungsband

122

Thema

Begrünung & Klimafolgenanpassung

Außengastronomie

Feuerwehr & Rettungswege

Hinweise

- Es sind Vorschläge zur Umsetzung des Schwammstadtprinzips ausdrücklich erwünscht. Dennoch hat die barrierefreie Begehbarkeit Vorrang und der nutzbare Straßenraum darf nicht zu eng werden.
- Vorschläge für den Umbau von vorhandenen Baumstandorten zu "Grünen Oasen" mit Versickerungsbeet (Verortung s. Gestaltungshandbuch) sowie ggf. Vorschläge für Baum-Neupflanzungen
- Ist aufgrund der Bodeneigenschaften eine Versickerung möglich? Welche Retentionsflächen sind zu berücksichtigen?
- Klärung Bedarfe der Außengastronomie
- Außengastronomie nur in dafür vorgesehenen Ausstattungsbändern
- Klärung Verlauf Feuerwehrrzufahrten

Nächste Schritte

- Klärung Bedarfe Außengastronomie, Warenauslage und Feuerwehrrzufahrten + Überführung in Plan
- Durchführung Wettbewerb Fußgängerzone / Pferdemarkt
- Kurzfristige Maßnahmen: Erneuerung + Ergänzung Mobiliar
- Durchführung Wettbewerb + Umsetzung in mehreren Abschnitten

Relevante Planungen/Gutachten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wettbewerb Pferdemarkt (noch nicht durchgeführt) ▪ Bestandsaufmaß, Leitungspläne ▪ Marktaufstellung ▪ Gestaltungshandbuch öffentlicher Raum
Beitrag zum Klimaschutz und Klimafolgenanpassung	Vergrößerung der Baumscheiben - Verbesserung der Versickerung und Verschattung
Wer hat den Hut auf?	FB III Städtebau und Umwelt
Wer macht mit? (Kooperationspartner)	Abt. 66 Straßen und Brücken, Denkmalschutz, AES, SMTG, Stade aktuell, Anrainer:innen, Behindertenbeirat
Wie ist der zeitliche Fahrplan?	mittelfristig - langfristig



Zukunftsfelder

Altstadtleben im Spannungsfeld zwischen Alltag und Tourismus ermöglichen

Wärmenetzaufbau mit der Neugestaltung des öffentlichen Raumes koppeln

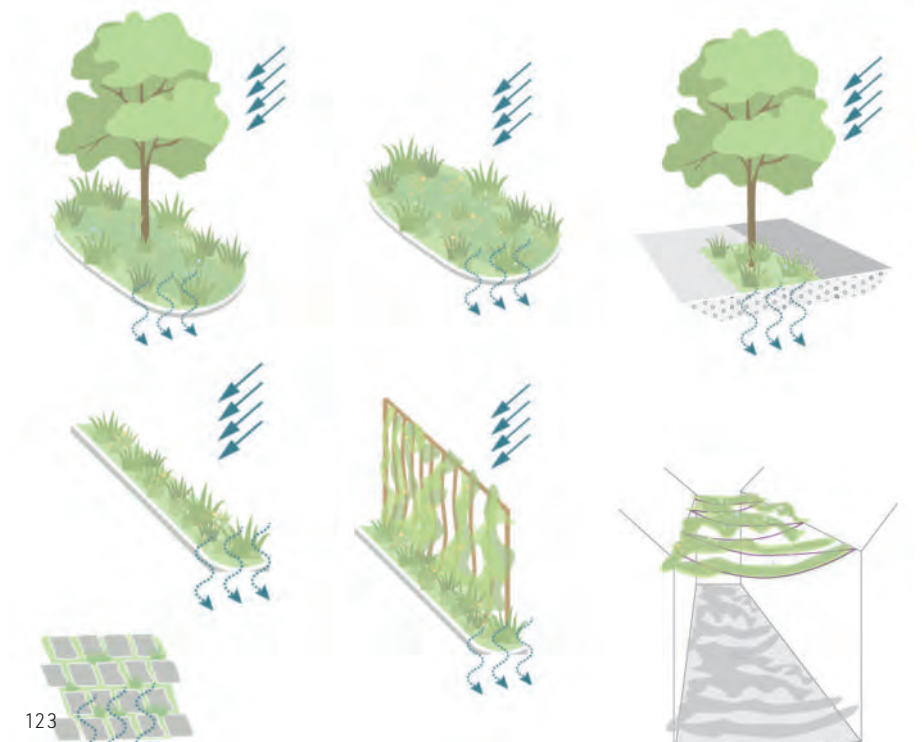
Wallanlagen, Wasserlagen und grüne (Mikro-)Strukturen in der Altstadt als klimaaktive Aufenthaltsräume stärken

Altstadt für Alle gut erreichbar und durchlässig gestalten

Historischen Gebäudebestand sichern und den zukünftigen Herausforderungen anpassen

5.7 Grüne Mikroklimaräume - „Grüne Oasen“

Die mittelalterliche Stadt ist stark versiegelt und bietet wenig Raum für großflächige Begrünungen. Um den zukünftigen klimatischen Herausforderungen zu begegnen, sollen kleinklimatische Freiräume geschaffen und aufgewertet werden. Hierfür bieten sich besonders die vorhandenen Baumscheiben an: Werden die Flächen unter den Bestandsbäumen erweitert und um Staudenpflanzungen und Aufenthaltsmöglichkeiten ergänzt, so ergeben sich kleine „Grüne Oasen“. Idealerweise dienen diese gleichzeitig der Versickerung - dies muss allerdings im Einzelfall geprüft werden. Zusätzlich zu den „Grünen Oasen“ können Berankungen an Pergolen oder über Straßen sowie private Maßnahmen wie Fassaden- oder Dachbegrünung das Mikroklima verbessern. Die Städtebauförderung unterstützt Maßnahmen zur Entsiegelung, Begrünung und Gestaltung von Hof- und Gartenflächen sowie von Außenwänden und Dächern auf privaten Grundstücken. Bei einer Umsetzung sind bestehende Versorgungsleitungen zu berücksichtigen.



123

123 / Klimaanpassungsmöglichkeiten für die Stader Altstadt

124 / Typische Baumscheibe in der Großen Schmiedestraße

125 / Fotomontage: Begrünte, vergrößerte Baumscheibe

126 / Schema "Grüne Oase" mit Versickerung

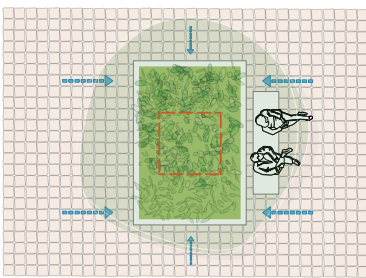
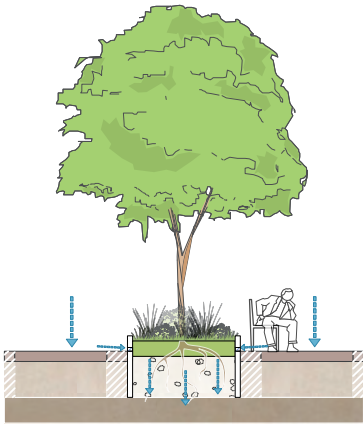
127 / Verortung Grüne Oasen





124

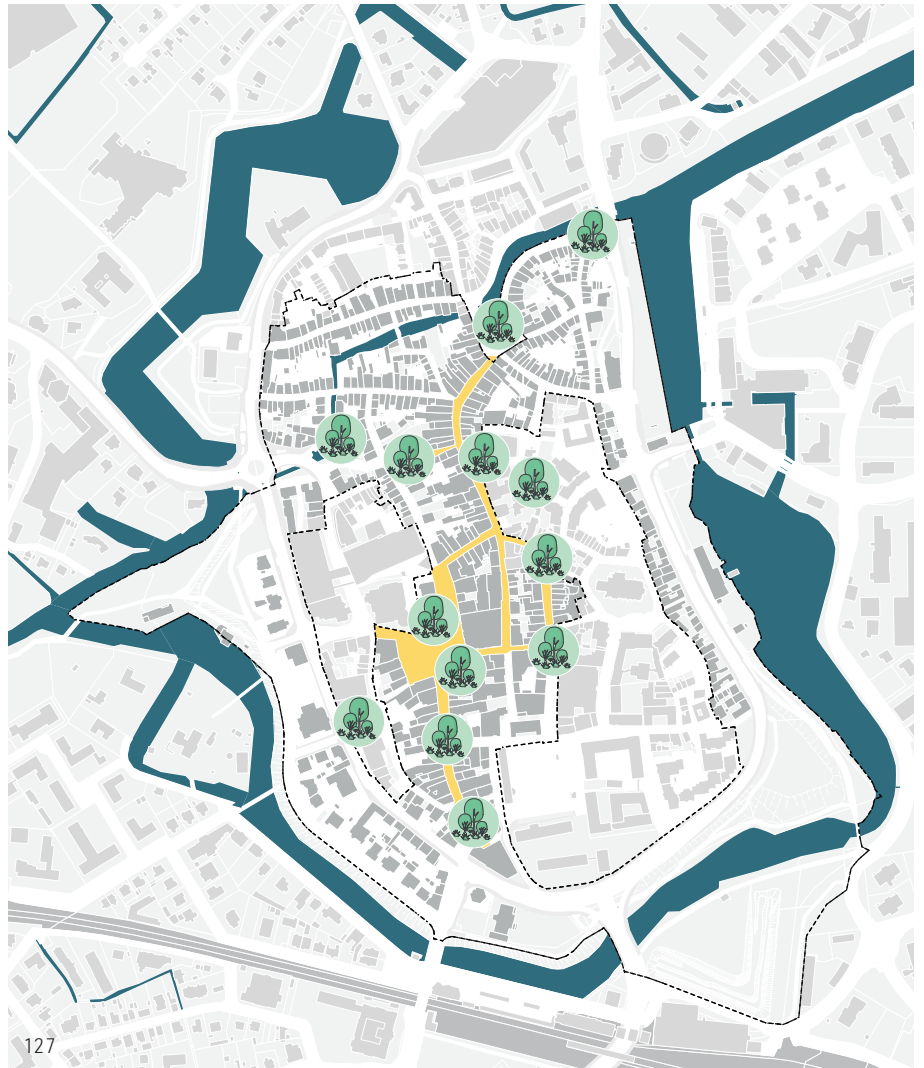


125



 aktuelle Größe der Baumscheibe
 Regenwasser und Versickerung

126



127

Nächste Schritte

- Festlegung, welche Standorte umgewandelt werden sollen
- Untersuchung Baumstandorte
- Bodenuntersuchung + Klärung Versickerung

Relevante Planungen/Gutachten

- Aufmaß
- Leitungspläne
- Gestaltungshandbuch

Beitrag zum Klimaschutz und Klimafolgenanpassung

Vergrößerung der Baumscheiben - Verbesserung der Versickerung und Verschattung

Wer hat den Hut auf?

FB III Städtebau und Umwelt

Wer macht mit? (Kooperationspartner)

Abt. 66 | Straßen und Brücken, Abt. 67 | Umwelt- und Freiraumplanung, AES, SMTG, Private Grundstückseigentümer:innen, Verein essbare Stadt

Wie ist der zeitliche Fahrplan?

kurzfristig - mittelfristig



Zukunftsfelder

Altstadtleben im Spannungsfeld zwischen Alltag und Tourismus ermöglichen

Wärmenetzaufbau mit der Neugestaltung des öffentlichen Raumes koppeln

Wallanlagen, Wasserlagen und grüne (Mikro-)Strukturen in der Altstadt als klimaaktive Aufenthaltsräume stärken

Altstadt für Alle gut erreichbar und durchlässig gestalten

Historischen Gebäudebestand sichern und den zukünftigen Herausforderungen anpassen

5.8 Beleuchtungskonzept

Mit einem gezielten Einsatz von Licht werden in den Abendstunden sichere Bereiche geschaffen und der Stadtraum atmosphärisch aufgewertet. Das Beleuchtungskonzept muss dabei den ortsspezifischen Qualitäten der historischen Bebauung, den Platzbereichen sowie der Funktionalität und den Sicherheitsbedürfnissen gerecht werden. Die Qualität eines öffentlichen Raums definiert sich in den Dunkelstunden zu einem Großteil über die Idee und die Ausführung der Beleuchtungsplanung. Tagsüber übernehmen die Leuchten auch eine dekorative Funktion. Im Sinne einer zukunftsorientierten Smart City kann durch den Einsatz intelligenter Beleuchtungssysteme – etwa mit sensorgesteuerter Helligkeitsanpassung oder bedarfsgerechter Lichtsteuerung – nicht nur Energie eingespart, sondern auch gezielt auf das Sicherheitsempfinden und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum eingewirkt werden.

Ausgangssituation

- Es gibt im Sanierungsgebiet drei Lampentypen, die vorrangig genutzt werden. Eine Altstadtlaterne mit historischer Optik und niedrigem Leuchtpunkt kommt vor allem in Platzbereichen und der nördlichen Altstadt vor. In der Hökerstraßen und angrenzenden Räumen wird eine moderne Aufsatzleuchte mit niedrigem Leuchtpunkt eingesetzt. Aufgrund des begrenzten Straßenraums werden beide Leuchttypen situativ auch als Wandleuchten eingesetzt. In den Grünanlagen und am Wallring werden Mastlampen eingesetzt.
- In der Altstadt gibt es einige Orte, die besonders in den Abendstunden dunkel sind und zu Angsträumen werden: Neue Straße, Poststraße und Teilbereiche der Wallanlagen.
- Neben einer jährlichen Weihnachtsbeleuchtung werden die folgende Gebäude und Orte der Altstadt bereits beleuchtet:
 - Kirchturm St. Cosmae-Kirche (außerhalb des Sanierungsgebiets)
 - Kirchturm St. Wilhadi-Kirche (außerhalb des Sanierungsgebiets)
 - Schwedenspeicher Museum (außerhalb des Sanierungsgebiets)
 - Brücke/Wasserabgänge Fischmarkt (außerhalb des Sanierungsgebiets)



128



129



128 / In den Dunkelstunden sind die Fassaden nur durch Fenster und Straßenlaternen erhellt

129 / Zwei von drei Lampentypen in Stade

130 / Seminarturnhalle

131 / Hansebrücke

Hinweise zur Umsetzung

Im „Gestaltungshandbuch für den öffentlichen Raum“ (vgl. Kapitel 5.5) werden Leuchtentypen für die Altstadt vorgeschlagen. Eine Detailplanung zur Beleuchtung erfolgt jedoch nicht und muss Teil der Baumaßnahmen in den einzelnen Straßenzügen werden. Diese sind nach Möglichkeit an Maßnahmen der kommunalen Wärmeplanung zu koppeln.

Besondere Illumination (z.B. Objekt- und Fassadenillumination):

Für die Inszenierung mit Licht bieten sich vor allem städtebaulich markante oder historisch relevante Gebäude an. Es können weitere denkmalgeschützte oder ortsbildprägende Gebäude beleuchtet werden, aber auch Bäume, Skulpturen oder andere Objekte können durch Licht in den Abendstunden erlebbar gemacht werden. Die Energiekrise, Lichtverschmutzung und andere Natur- und Umweltschutzaspekte sind als mögliche Konfliktfelder zu berücksichtigen und ortsangemessene Lösungen zu finden. Bei Objektbeleuchtungen müssen insbesondere die Belange der Bewohner:innen beachtet werden.



130



131

Mögliche Gebäude/Orte sind:

- Rathaus
- Seminarturnhalle
- Pferdemarkt - Zeughaus und Platzbebauung
- Hafen, z. B. Kran und Tank
- Brückenunterführungen Wallanlagen, z. B. Richtung Bahnhof oder Am Schif- fertor

Die Beleuchtung ist mit Blick auf ökologische und denkmalrechtliche Aspekte behutsam einzubringen

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ansprache/ Interessensabfrage von Einzeleigentümer:innen für Objekt-/ Fassadenbeleuchtung ▪ Konkretisierung Anforderungskatalog/Leistungsverzeichnis ▪ Ausschreibung und Beauftragung Beleuchtungsplanung
Relevante Planungen/Gutachten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beleuchtungskonzeption für besondere Gebäude (erarbeitet durch „Aktuelles Stade“ - derzeit nicht auffindbar) ▪ Beleuchtungskonzept Backeltrog durch lokalen Planer ▪ Konzept Winterbeleuchtung (https://www.walk-of-lights.de/stade-leuchtet)
Beitrag zum Klimaschutz und Klimafolgenanpassung	keine
Wer hat den Hut auf?	FB III Städtebau und Umwelt
Wer macht mit? (Kooperationspartner)	Stade Aktuell, „Verein mit dem langen Namen“, weitere Vereine, SMTG, Immobilieneigentümer:innen, GWS, Landesamt für Denkmalpflege
Wie ist der zeitliche Fahrplan?	mittelfristig



Zukunftsfelder	
Altstadtleben im Spannungsfeld zwischen Alltag und Tourismus ermöglichen	
Wärmenetzaufbau mit der Neugestaltung des öffentlichen Raumes koppeln	
Wallanlagen, Wasserlagen und grüne (Mikro-)Strukturen in der Altstadt als klimaaktive Aufenthaltsräume stärken	
Altstadt für Alle gut erreichbar und durchlässig gestalten	
Historischen Gebäudebestand sichern und den zukünftigen Herausforderungen anpassen	●

5.9 Sanierung und Modernisierung von Gebäuden

Die Altstadt von Stade ist durch eine Vielzahl historischer und denkmalgeschützter Gebäude geprägt. Die historische Bausubstanz trägt zu einem besonderen und unverwechselbaren Stadtbild bei. Ein zentraler Aspekt der Sanierungsmaßnahmen ist daher die Modernisierung und Instandsetzung der denkmalgeschützten bzw. ortsbildprägenden Bausubstanz. Eine große Herausforderung stellt derzeit die energetische Sanierung bei gleichzeitig sensiblem Umgang mit der historischen und vielfach denkmalgeschützten Bausubstanz dar. Mit Mitteln der Städtebauförderung können private Sanierungsmaßnahmen an denkmalgeschützten sowie erhaltenswerten Gebäuden, an leerstehenden oder von Leerstand bedrohten Gebäuden sowie die Modernisierung oder Anpassung von Gewerbeeinheiten und Maßnahmen zur Erneuerung des baulichen Bestandes gefördert werden.

Ausgangssituation

Die Altstadt von Stade ist durch historische Bausubstanz geprägt, die überwiegend aus dem 17. Jahrhundert stammt. Nach einem verheerenden Brand im Jahr 1659, der zwei Drittel der Stadt zerstörte, wurde die Stadt auf dem mittelalterlichen Stadtgrundriss wieder aufgebaut. Charakteristisch für die Altstadt sind Fachwerk- und Backsteinbauten, die meist giebelständig ausgerichtet sind. Im Sanierungsgebiet befinden sich etwa 210 denkmalgeschützte Gebäude, ergänzt durch mehrere denkmalgeschützte Ensembles, Uferbefestigungen, Straßenzüge sowie ortsbildprägende Gebäude ohne Denkmalschutz.

Viele dieser Gebäude sind sanierungsbedürftig, wobei der Umfang der notwendigen Maßnahmen variiert. Die räumliche Enge in der Altstadt erschwert die Durchführung von Arbeiten zusätzlich, sodass zahlreiche Eigentümerinnen und Eigentümer aus wirtschaftlichen Gründen auf finanzielle Zuschüsse angewiesen sind, um die nötigen, denkmalgerechten Sanierungen vornehmen zu können. Zudem gibt es großes Potenzial für energetische Verbesserungen und die Schaffung von Wohnraum. Es besteht bei den Immobilieneigentümer:innen in der Innenstadt eine hohe Bereitschaft zur Sanierung.

Die „Richtlinie über die Gewährung von Zuschüssen für die Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden“ regelt die Fördermodalitäten. Diese Modernisierungsrichtlinie, basierend auf der Förderrichtlinie des Landes Niedersachsen, wurde am 19. Juli 2021 vom Rat der Hansestadt Stade beschlossen und am 20. März 2023 aktualisiert. Eine wichtige Änderung betrifft die Anpassung der Kappungsgrenze für Modernisierungsmaßnahmen.

Modernisierungsrichtlinie und förderfähige Objekte

Die Richtlinie des Landes sieht drei unterschiedliche Fördersätze vor, die im Rahmen einer pauschalierten Förderung je nach Bedeutung des jeweiligen Objektes angewendet werden sollen. Die jeweiligen Fördersätze sind mit Kappungsgrenzen versehen, um eine möglichst große Anzahl unterschiedlicher Objekte fördern zu können.

Besonders bedeutsame und sanierungsbedürftige Gebäude:

- Bäckerstraße 24
- Beim Schifffertor 5a (Vertrag in Vorbereitung)
- Hökerstraße 5
(Modernisierungsvoruntersuchung in Durchführung)
- Große Schmiedestraße 11
(Vertrag geschlossen)
- Salzstraße 15
- Salzstraße 15a
- Salzstraße 17
- Spiegelberg 7
(Modernisierungsvoruntersuchung in Durchführung)
- Stockhausstraße 31
- Stockhausstraße 33

Die Fördersätze und Kappungsgrenzen sind wie folgt definiert:

- Denkmalgeschützte Gebäude:
Förderquote 40% | Kappungsgrenze 50.000 Euro
- Stadtbildprägende Gebäude:
Förderquote 30% | Kappungsgrenze 30.000 Euro
- Sonstige Gebäude:
Förderquote 20% | Kappungsgrenze 10.000 Euro“
(Hansestadt Stade 2023)

Die Fördersätze dürfen verringert oder gestrichen werden, jedoch nicht erhöht. Bei bedeutsamen Gebäuden (z.B. bei der Hökerstraße 26, Beim Schifffertor 5a und Spiegelberg 7) mit besonders hohem Sanierungsbedarf können auf Grundlage von Kostenerstattungsbetragsberechnungen auch individuell höhere Fördersätze über der Kappungsgrenze berechnet und zusätzlich Modernisierungsvoruntersuchungen veranlasst werden, die den Eigentümer:innen Entwicklungsmöglichkeiten für ihre jeweilige Immobilie aufzeigen. Bei denkmalgeschützter Substanz sorgen restauratorische Befunduntersuchungen und bauhistorische Kurzerfassungen oftmals für überraschende Erkenntnisse über die Gebäudesubstanz und legen dar, wie der bauzeitliche Zustand des Gebäudes bestmöglich rekonstruiert werden kann.

Der Kostenerstattungsbetrag wird nach Vorgaben der Städtebauförderung errechnet, um den Anteil der unrentierlichen Kosten (Kosten, die nicht über Einnahmen, die mit dem Gebäude generiert werden, gedeckt werden) der Maßnahme zu ermitteln und diesen Anteil vollumfänglich zu fördern. Weitere Förderkulissen sind heranzuziehen.

Seit der Aufnahme in die Städtebauförderung im Jahr 2019 wurden bereits für ca. 35 Objekte Modernisierungsvereinbarungen getroffen (Stand: 11/24).

Zielkonflikt: Klimaschutz und Denkmalschutz

Mit der Durchführung einer energetischen Quartierssanierung sowie weiterführenden Machbarkeitsstudien beabsichtigt die Stadt Stade energetische Quartierslösungen für die Altstadt zu schaffen, mit der weniger Insellösungen entstehen und die denkmalgeschützte Stadtkulisse (auch die Dächer) weitestgehend unberührt bleibt. Zudem kommt das Integrierte energetische Quartierskonzept (IEQK) zu dem Ergebnis, dass PV-Einzellösungen und Wärmepumpen in der Altstadt wenig effizient sind. Das IEQK führt als Maßnahme Nr. 2.4 die „Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien“ auf.

Dabei ist der Zielkonflikt zwischen Denkmalschutz und Klimaschutz zu berücksichtigen. Mit der Änderung von § 7 des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes im Sommer 2022 hat der Gesetzgeber die Nutzung erneuerbarer Energien an und auf denkmalgeschützten Gebäuden erleichtert. Ein Eingriff ist zu genehmigen, wenn das öffentliche Interesse an der Errichtung von Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien das Interesse an der unveränderten Erhaltung des Kulturdenkmals überwiegt und „wenn der Eingriff in das äußere Erscheinungsbild reversibel ist und in die denkmalwerte Substanz nur geringfügig eingegriffen wird“. Dennoch muss jeder Einzelfall mit der Denkmalschutzbehörde abgestimmt und entsprechend genehmigt werden. Aus diesem Grund wird zur Zeit die Gestaltungssatzung novelliert.

Weitere Maßnahmen, die im IEQK genannt werden und Einzelgebäude betreffen sind:

- Geringinvestive Maßnahmen zur Verbesserung der Energiebilanz der Gebäude, z.B. Anpassung Heizungstechnik (IEQK, Nr. 2.2),
- Heizungsanlagenoptimierung im Bestand durch Energieberatung und Heizungsscheck nach DIN EN 15378 (IEQK, Nr. 2.3)

Heimatmuseum (Provinzialmuseum in den Wallanlagen, Inselstraße 12)

Das Gebäude gehört zu den ältesten Museumsbauten Deutschlands und befindet sich im Eigentum des Stader Geschichts- und Heimatvereins. Eine Sanierung inkl. barrierefreier Umfeldgestaltung ist bereits in der VU aufgeführt und 1,4 Mio. € Fördermittel sind in der Kosten- und Finanzierungsübersicht eingestellt. Bei einem Ortstermin im Juni 2023 wurde der Zustand als mangelhaft bewertet. Mit Städtebauförderungsmitteln sollen substanzerhaltende Maßnahmen gefördert und mit weiteren Förderprogrammen die konzeptionelle Erarbeitung einer Nachnutzung unterstützt werden.

Derzeit wird für das Heimatmuseum eine Modernisierungsvoruntersuchung vom Stader Architekturbüro schüch & cassau erarbeitet. Die Nachnutzung ist noch offen, es gibt den Wunsch der Einrichtung eines „Landschaftshauses“ durch den Landschaftsverband Unterelbe, dessen wirtschaftliche Umsetzbarkeit derzeitlich allerdings fraglich ist.

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gezielte Ansprache von Eigentümer:innen besonders sanierungsbedürftiger und denkmalgeschützter Gebäude ▪ Eigentümer:innenberatung und Abschluss weiterer Modernisierungsverträge je nach Nachfrage
-------------------------	---

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fortführung der privaten Einzelmaßnahmen, u.a. Erarbeitung von Modernisierungsvoruntersuchungen ▪ Erstellung Broschüre: Gute Beispiele der (energetischen) Sanierung ▪ Ggf. Erhöhung Kostenanteil für Modernisierung in der KoFi in Abstimmung mit Sanierungsträger
Relevante Grundlagne/Planungen/Gutachten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltungssatzung ▪ IEQK historische Stader Altstadt, 2023 (complan) ▪ Modernisierungsrichtlinie
Beitrag zum Klimaschutz und Klimafolgenanpassung	Der Gebäudebestand, insbesondere ungedämmter Altbaubestand, hat einen hohen Energieverbrauch. Durch Maßnahmen der Wärmedämmung, Modernisierung von Heizungssystemen und dem Einsatz erneuerbarer Energien können CO ₂ -Emissionen reduziert werden.
Wer hat den Hut auf?	Sanierungsträger BIG Städtebau
Wer macht mit? (Kooperationspartner)	Abt. 63 Bauaufsicht u. Denkmalschutz, Abt. 61 Stadtplanung und -sanierung, Klimaschutzmanagement Stadt Stade Objektabhängig: Eigentümerinnen und Eigentümer, Architektinnen und Architekten, Bauhistorikerinnen und Bauhistoriker sowie Restauratorinnen und Restauratoren
Wie ist der zeitliche Fahrplan?	fortlaufend



Zukunftsfelder	
Altstadtleben im Spannungsfeld zwischen Alltag und Tourismus ermöglichen	
Wärmenetzaufbau mit der Neugestaltung des öffentlichen Raumes koppeln	
Wallanlagen, Wasserlagen und grüne (Mikro-)Strukturen in der Altstadt als klimaaktive Aufenthaltsräume stärken	
Altstadt für Alle gut erreichbar und durchlässig gestalten	
Historischen Gebäudebestand sichern und den zukünftigen Herausforderungen anpassen	●

5.11 Erstellung Denkmaltopografie

Es gibt ca. 550 denkmalgeschützte Gebäude in Stade. Alle baulich relevanten Informationen zu den Gebäuden in der Altstadt sollen in einer Datenbank zusammengefasst werden, um schnell und einfach Informationen und Hinweise zu den Gebäuden zugänglich zu machen.

Hinweise

Die Hansestadt Stade zeichnet sich durch seinen besonders erhaltenen Gebäudebestand aus. Bei Sanierungs- und Umbaumaßnahmen müssen immer wieder Informationen zu den Gebäuden herangezogen werden. In einer GIS-basierten Denkmaltopografie sollen die Informationen zusammengeführt werden. Die Informationen sollen mittelfristig mit den Informationen des Landesamtes für Denkmalschutz kombiniert und der Öffentlichkeit zu Verfügung gestellt werden.

Es soll dabei drei Informationsebenen für unterschiedliche Adressaten geben. Diese sind:

- allgemeine Informationen für die Öffentlichkeit,
- vertiefende Informationen für die Eigentümer:innen und
- Informationen für Fachleute (z.B. in Behörden).

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abstimmung der Bearbeitungstiefe, exemplarisch sollen dafür die Gebäude betrachtet werden, die aktuell saniert werden. ▪ Ausschreibung/Beauftragung
-------------------------	--

Relevante Planungen/Gutachten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Leistungsprofil (in Abstimmung mit ehem. Denkmalschutzbeauftragten erstellt) ▪ Kartierung IEQK (Karte Bauart und Denkmalschutz) ▪ Denkmalverzeichnis Hansestadt Stade
Beitrag zum Klimaschutz und Klimafolgenanpassung	kein relevanter Beitrag
Wer hat den Hut auf?	Abt. 63 Bauaufsicht u. Denkmalschutz
Wer macht mit? (Kooperationspartner)	Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege, Immobilieneigentümer:innen, Dr. Klaus Püttmann (ehem. Denkmalschutzbeauftragter ArL Lüneburg)
Wie ist der zeitliche Fahrplan?	mittelfristig



Zukunftsfelder	
Altstadtleben im Spannungsfeld zwischen Alltag und Tourismus ermöglichen	●
Wärmenetzaufbau mit der Neugestaltung des öffentlichen Raumes koppeln	
Wallanlagen, Wasserlagen und grüne (Mikro-)Strukturen in der Altstadt als klimaaktive Aufenthaltsräume stärken	
Altstadt für Alle gut erreichbar und durchlässig gestalten	
Historischen Gebäudebestand sichern und den zukünftigen Herausforderungen anpassen	

5.12 Verfügungsfonds

Das stadtgesellschaftliche Engagement soll zum „Machen“ aktiviert werden und hierin pragmatische Unterstützung erfahren. Durch die Bereitstellung von Mitteln in einem Verfügungsfonds sollen insbesondere kleinere Projekte und Ideen aus der Bevölkerung und privaten Initiativen umgesetzt werden, die zur Belebung und Vielfalt der Altstadt beitragen. Der niedrigschwellig organisierte Verfügungsfonds stärkt das (private) Engagement, fördert das Verantwortungsbewusstsein und lädt nicht zuletzt die Öffentlichkeit ein, sich (weiterhin) aktiv an der Gestaltung der Altstadt zu beteiligen. Dies setzt die Intention zur Förderung privaten Engagements aus dem BauGB § 171 f um.

Ausgangssituation

- In Stade gibt es den Verein „Stade Aktuell“, der bereits zu Beginn der 1970er Jahre als Arbeitsgemeinschaft der Stader Kaufleute gegründet wurde. Der Verein hat in der Vergangenheit zahlreiche Aktionen und Netzwerktreffen ins Leben gerufen und gepflegt. Der Aufwand hat jedoch in der Vergangenheit so stark zugenommen, dass seit 2017 die STADE Marketing und Tourismus GmbH (SMTG) wesentliche Ursprungsaufgaben übernimmt und auch entsprechende Mittel zur Verfügung stellt bzw. einwirbt. Der Verein und damit das komplett privat organisierte Engagement drohte sich aufzulösen. Seit Anfang 2024 gibt es jedoch eine Wiederbelebung und Neuausrichtung mit neuem Vorstand. Stade Aktuell will zukünftig neue Strukturen für eine bessere Kommunikation (untereinander und zu den Verwaltungsstrukturen) aufbauen sowie neue Formate erarbeiten und umsetzen. So gibt es beispielsweise die Kommunikationsaufgaben einer „Straßensprecher:in“ oder auch einer „Whats App-Gruppe“ für die Gewerbetreibenden in der Altstadt. Der private Verein ist ein wichtiger Multiplikator für einen Verfügungsfonds hinsichtlich der Einwerbung privater Mittel und zugleich ein potenzieller „Antragsteller“ für konkrete Maßnahmen.
- Verschiedene, meist öffentlich getragene Bemühungen zur Gründung von Quartiersinitiativen nach dem Niedersächsischem Quartiersgesetz (NQG) für kleinräumige Bereiche der Altstadt konnten nicht realisiert werden. Die Anreize und Komplexität motivieren derzeit die Privateigentümer:innen nicht ausreichend, so dass diese Projekte vorerst ruhen. In diesem Rahmen wurden jedoch vereinzelt Maßnahmenideen gesammelt, die noch nicht umgesetzt werden konnten.
- In der Altstadt sind darüber hinaus noch weitere Vereine und Initiativen aktiv (u.a. Ankerplatz e.V., Museumsverein e.V., Stader Geschichts- und Heimatverein e.V., „Verein mit dem langen Namen“), die sich für konkrete Projekte einsetzen und diese in der Umsetzung begleiten.
- Mit der angestrebten Auflage eines neuen Veranstaltungsformats für Multiplikatoren der Altstadt (Arbeitstitel: Innenstadtdialog/ Altstadtforum) soll Interessierten die Gelegenheit gegeben werden, sich zu vernetzen und ggf. auch gemeinsam Projektideen auszuarbeiten und umzusetzen.

Hinweise

- Der Verfügungsfonds finanziert sich in der Regel bis zu 50% aus Mitteln der Städtebauförderung und zu mindestens 50% aus Mitteln der Wirtschaft, Immobilien- und Standortgemeinschaften, privaten oder zusätzlichen Mitteln der Gemeinde.
- Der Etat des Verfügungsfonds wird jährlich von der Gemeinde im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung unter Beachtung der Vorschriften der R-StBauF festgelegt.
- Die finanzierten Maßnahmen unterliegen keiner Zweckbindungsfrist.
- Bei der Mittelvergabe müssen folgende Aspekte berücksichtigt werden:
 - Die Vergabe erfolgt durch ein lokales Gremium (z.B. Sanierungsbeirat).
 - Die Maßnahme muss sich aus dem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept bzw. Rahmenplan (Zielen und Inhalten) ableiten lassen und muss innerhalb des Fördergebietes verortet sein.
 - Der Verfügungsfonds soll zur Stärkung der Beteiligung und Mitwirkung der Öffentlichkeit beitragen, daher sollte die Antragstellung durch private Initiativen/ Privatpersonen/ gemeinnützige Vereine o.ä. erfolgen. Es ist keine Finanzierung/ Förderung von anderen öffentlichen Stellen möglich.
 - Die Mittel aus dem Verfügungsfonds können für investive, investitionsvorbereitende und investitionsbegleitende Maßnahmen eingesetzt werden. Bei den Fördergeldern aus der Städtebauförderung (Anteil) ist jedoch darauf zu achten, dass diese lediglich für investive und investitionsvorbereitende Maßnahmen ausgegeben werden dürfen.
 - Die Maßnahme muss in sich abgeschlossen und ohne Folgekosten sein.
 - Es sind nur unrentierliche Kosten förderfähig.

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Klärung Prozess: Antragsprüfung (Vergabegremium), Anforderungen, Förderhöhe ▪ Gründung Vergabegremium (Sanierungsbeirat, u.a. zur Vergabe der Mittel aus dem Verfügungsfonds) ▪ Erarbeitung und politischer Beschluss einer „praktikablen Vergaberichtlinie Verfügungsfonds“ ▪ Öffentlichkeitsarbeit zum Verfügungsfonds optional: (niedrigschwelliges) Antragsblatt (z.B. Titel, Ziel, räumliche Zuordnung Beginn und Ende, Kurzbeschreibung, Beitrag Klima, Kosten: investiv/investitionsvorbereitend/ nicht investiv, Finanzierung: Eigenmittel/Drittmittel/beantragte Zuwendung) ▪ Optional: Vorlage Projektdokumentation als Verwendungsnachweis
-------------------------	---

Relevante Planungen/Gutachten	
Beitrag zum Klimaschutz und Klimafolgenanpassung	Klimafreundliche Maßnahmen sind grundsätzlich förderfähig, auch wenn dadurch Mehrkosten entstehen. Klimaschädliche Projekte sind grundsätzlich nicht förderfähig.
Wer hat den Hut auf?	FB III Städtebau und Umwelt, BIG Städtebau
Wer macht mit? (Kooperationspartner)	Stade Aktuell, weitere Vereine und Initiativen, Privatpersonen
Wie ist der zeitliche Fahrplan?	Kontinuierlich



Zukunftsfelder

Altstadtleben im Spannungsfeld zwischen Alltag und Tourismus ermöglichen



Wärmenetzaufbau mit der Neugestaltung des öffentlichen Raumes koppeln

Wallanlagen, Wasserlagen und grüne (Mikro-)Strukturen in der Altstadt als klimaaktive Aufenthaltsräume stärken

Altstadt für Alle gut erreichbar und durchlässig gestalten

Historischen Gebäudebestand sichern und den zukünftigen Herausforderungen anpassen

5.13 Prozessbegleitende Maßnahmen

Neben vielfältigen investiven Maßnahmen gilt es, die Altstadtsanierung über den gesamten Prozess der Sanierungsphase in die Öffentlichkeit zu transportieren. Eine gute Informations- und Beteiligungskultur (z.B. Bereitstellung von aktuellen Projektständen, Terminhinweisen, Veranstaltungsformaten für verschiedene Zielgruppen sowie Dokumentationen) bildet eine zentrale Grundlage für einen erfolgreichen Projektverlauf der Gesamtmaßnahme. Im Spannungsfeld zwischen „Transparenz“ und „Informationsflut“ sind die Ressourcen aber auch abzuwägen.

Ausgangssituation/ Status Quo

- Auf der städtischen Homepage sind wesentliche Informationen zum Sanierungsgebiet Altstadt für alle zugänglich und leicht zu finden. Insbesondere für die privaten Immobilieneigentümer:innen gibt es einen eigenen Informationsbereich. Auch öffentliche Maßnahmen/Projekte in Planung und in der Umsetzung sowie Beteiligungsergebnisse werden entsprechend eingepflegt. Die Pflege und Gestaltung obliegen dem Fachbereich Städtebau und Umwelt in Zusammenarbeit mit dem städtischen Pressesprecher.
- Die Stadtverwaltung hat jeweils einen Social Media Account über Facebook, LinkedIn und Instagram. Die „inhaltliche Beispielung“ wird vom Pressesprecher organisiert. Neben Hinweisen zu öffentlichen Veranstaltungen ist ein wesentlicher Fokus die Information zu Straßensperrungen. Die Reichweite ist eher eingeschränkt. Grundsätzlich soll das Informationsangebot (auch über die Altstadtsanierung) ausgebaut werden.
- Die SMTG hat ebenfalls einen Netzauftritt und ist mit einer größeren Reichweite als die Stadtverwaltung auf Social Media präsent. Durch den Fokus auf Tourismus und Marketing sind die Inhalte aber auch entsprechend ausgerichtet. Nicht alle Altstadtthemen der Sanierungsmaßnahme sind daher relevant. Ein Informationsaustausch zu den wichtigen Themen/Terminen (Postings) findet statt.
- Jährlich organisiert die Stadtverwaltung (Fachbereich Städtebau und Umwelt) Aktionen zum Tag der Städtebauförderung in der Altstadt. So fand 2023 ein Fest mit Informations- und Mitmachangeboten auf dem neuen Ankerplatz und gemeinsame Abendspaziergänge mit Beleuchtung statt. In 2024 wurde zu einer öffentlichen Werkstatt eingeladen, bei der konkrete Maßnahmenräume (Stadteingang Schiffertor, Bürgerpark und Innenstadtstraßen) in den Fokus genommen wurden.
- Zu einzelnen Maßnahmen werden sowohl Ideen als auch Informationsformate für verschiedene Zielgruppen durchgeführt, um den Sanierungsprozess stets in die Stadtgesellschaft zu tragen. So wurden z.B. aufsuchende Kinder- und Jugendbeteiligung im Skatepark in Nachbarschaft zum Bürgerpark (Juni 2024) oder auch eine Fotosafari für junge Menschen durch die Altstadt (Juni 2024) durchgeführt. Einzelne Veranstaltungen für Betroffene wie z.B. rund um den Pferdemarkt (Mai 2024) haben ebenfalls stattgefunden.

- Es ist beabsichtigt, ein neues Veranstaltungsformat (Arbeitstitel Innenstadt-dialog/ Altstadtforum) für einen Akteurs- und Betroffenenkreis (u.a. Händler-schaft, Gastronomie, Kulturakteure, professionelle (Groß-) Eigentümer:in-nen) aufzulegen.
- Bezüglich einer Newsletter-Herausgabe konnte die Stadtverwaltung in einem anderen Fördergebiet „Altländer Viertel“ sehr gute Erfahrungen sammeln. Das Angebot wurde damals von der Öffentlichkeit sehr gut angenommen. Dies war jedoch mit erheblichem Aufwand verbunden.

Arbeitsorganisatorische Aufgaben

- Zweiwöchiger Innenstadt Jour Fixe (Erster Stadtrat, Fachbereich Städtebau und Umwelt, SMTG, Wirtschaftsförderung, Ankerplatz e.V.teilw. weitere Gä-ste)
- Gremium für die Innenstadt entwickeln mit den Funktionen eines Sanierungs-beirates (u.a. Mittelvergabe für Verfügungsfonds)

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fortführung und laufende Pflege Projekthomepage (Stadtverwaltung) ▪ Aktionen und Angebote am Tag der Städtebauförderung (jährlich) ▪ Sonderformate für die Öffentlichkeit/ Betroffene bei der Realisierung von Maßnahmen, insbesondere im öffentlichen Raum (Prüfung: Mit welchem Ziel soll eine Beteiligung stattfinden?) ▪ Optional: Newsletter/ Projektzeitung
-------------------------	--

Relevante Planungen/Gutachten	keine
Beitrag zum Klimaschutz und Klimafolgenanpassung	keine
Wer hat den Hut auf?	FB III Städtebau und Umwelt
Wer macht mit? (Kooperationspartner)	SMTG, Pressesprecher, Presse, Wirtschaftsförderung, Stade aktuell
Wie ist der zeitliche Fahrplan?	Kontinuierlich



6 Maßnahmen in der Umsetzung oder abgeschlossen

Zukunftsfelder	
Altstadtleben im Spannungsfeld zwischen Alltag und Tourismus ermöglichen	●
Wärmenetzaufbau mit der Neugestaltung des öffentlichen Raumes koppeln	
Wallanlagen, Wasserlagen und grüne (Mikro-)Strukturen in der Altstadt als klimaaktive Aufenthaltsräume stärken	●
Altstadt für Alle gut erreichbar und durchlässig gestalten	
Historischen Gebäudebestand sichern und den zukünftigen Herausforderungen anpassen	

6.1 Spiel- und Sportplatz Erleninsel

Ausgangssituation

Der Bolzplatz auf der Erleninsel war vor allem bei schlechtem Wetter oft nicht nutzbar. Die Rasenfläche war überflutet, der Untergrund völlig durchnässt, matschig und ein Bespielen schlicht nicht möglich. Somit war ein dringender Sanierungsbedarf gegeben. Der benachbarte Spielplatz war bereits länger im Fokus der Stadt und zuletzt im Rahmen des Förderprogramms „Perspektive Innenstadt“ aufwendig umgestaltet, ergänzt und aufgewertet worden. Diese Impulse konnten genutzt werden, um gemeinsam mit dem Planungsbüro Y-LA aus Hamburg einen kombinierten Sportbereich mit Bolzplatz und Streetball-Spielfeld zu konzipieren. Im Rahmen einer Projektwoche wurden die Pläne zudem mit den Schülerinnen und Schülern des Stader Vincent-Lübeck-Gymnasiums diskutiert und weiterentwickelt.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Nachdem Stades Bürgermeister gemeinsam mit einer Kita-Gruppe im Mai 2024 den neuen Bolz- und Streetballplatz feierlich eröffnet hatte, erfreute er sich sogleich einer großen Beliebtheit und einer entsprechend hohen Frequentierung.

Konzept

Der Bolzplatz auf der Erleninsel wurde zu einem Kunstrasenplatz umgewandelt und mit einer Drainage versehen, die die Nutzbarkeit des Platzes zukünftig deutlich erhöht und auch bei schlechten Wetterlagen sicherstellt. Dabei wurde auf nachhaltige Materialien gesetzt und bspw. durch ein spezielles Granulat das Risiko eines Mikroplastikeintrags in den Boden minimiert.

Der Belag des Streetballfeldes besteht zu 100 % aus Recyclingmaterial, welches aus Altreifen hergestellt wurde. Ein weiterer Zugang zum Wasser bietet Möglichkeiten zum Verweilen. Darüber hinaus wurden kommunikative „Bandenbänke“ installiert, die zum einen die beiden Spielfelder von einem tangierenden stark genutzten Fuß- und Radweg abschirmen und zum anderen verschiedene Sitzmöglichkeiten zum Zuschauen oder zur Interaktion bieten. Entlang der Ballfangzäune wurden Beerensträucher im Sinne des Leitbildes der „essbaren Stadt“ gepflanzt und zwei Totholzstapel bieten auch Insekten einen zusätzlichen Lebensraum im Umfeld des neu geschaffenen Sportangebotes.

Nächste Schritte	Der Sportbereich auf der Erleninsel ist bereits umgesetzt und im Mai 2024 eröffnet worden.
Relevante Planungen/Gutachten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Freiraumplanung von Y-LA Ando Yoo Landschaftsarchitektur (Hamburg) ▪ Bodengutachten der Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Beuß mbH (Tostedt)
Beitrag zum Klimaschutz und Klimafolgenanpassung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verwendung von Recyclingmaterial aus Altreifen für den Streetballplatz ▪ Vermeidung des Eintrags von Mikroplastik in Boden und Wasser ▪ Einbringen von Totholzstapeln als Lebensraum für Insekten ▪ Bepflanzung mit Beerensträuchern („essbare Stadt“) und Begrünung (bspw. der Ballfangzäune)
Wer hat den Hut auf?	Abt. 67 Umwelt und Freiraumplanung
Wer macht mit? (Kooperationspartner)	FB III Städtebau und Umwelt, Y-LA Ando Yoo Landschaftsarchitektur (Hamburg), Fa. Dede Garten- und Landschaftsbau GmbH & Co KG (Jork)



Spiel- und Sportplatz Erleninsel



Zukunftsfelder	
Altstadtleben im Spannungsfeld zwischen Alltag und Tourismus ermöglichen	
Wärmenetzaufbau mit der Neugestaltung des öffentlichen Raumes koppeln	●
Wallanlagen, Wasserlagen und grüne (Mikro-)Strukturen in der Altstadt als klimaaktive Aufenthaltsräume stärken	
Altstadt für Alle gut erreichbar und durchlässig gestalten	●
Historischen Gebäudebestand sichern und den zukünftigen Herausforderungen anpassen	

6.2 Sanierung Bungenstraße

Ausgangssituation

Der letzte in der Stader Altstadt noch vorhandene Mischwasserkanal hat in den vergangenen Jahren bei der Abwasserentsorgung Stade (AES) regelmäßig deutlich erhöhte Unterhaltungskosten verursacht und muss dringend ersetzt werden. Auch die Straßendecke ist sanierungsbedürftig. Die sowieso notwendige Sanierung der Straße ist eine Chance zur Neugestaltung und Neuordnung des Straßenraumes. Denn auch dieser zeichnet sich durch diverse Problematiken in Hinblick auf die Barrierefreiheit und die Nutzbarkeit für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende aus. Die schmalen und sehr stark abfallenden Gehwege sind für mobilitätseingeschränkte Personen oder Menschen mit Kinderwagen ungeeignet.

Die Bungenstraße ist mit sehr schmalen Gehwegen und Konflikten im Verkehrsraum sowie fehlender Barrierefreiheit eine typische Wohnstraße in der Stader Altstadt. 2023 wurde das Landschaftsarchitekturbüro arbos landscape GmbH aus Hamburg beauftragt, Entwürfe für eine Neugestaltung der Straße unter Berücksichtigung von Barrierefreiheit, Denkmalschutz sowie Verkehrsbelangen der verschiedenen Nutzergruppen zu erarbeiten. Die Entwurfsarbeiten wurden (bis auf wenige offene Detailfragen) abgeschlossen. Die weitere Bearbeitung wird von einem externen Planer übernommen. Die Planungen sollen bis Anfang 2025 abgeschlossen sein, die Umsetzung voraussichtlich in 2025-2026 erfolgen.

Ziel der Gestaltung ist ein niveaugleicher Ausbau mit Mischverkehrsflächen, die allerdings eine optische Trennung (Läuferreihe) sowie eine unterschiedliche Oberflächenbeschaffenheit erhalten sollen. Eine grundsätzliche gestalterische Orientierung bietet dabei die Salzstraße in Stade. Zudem wurden im Rahmen einer Fachexkursion verschiedene Beispiele in Lüneburg angeschaut und mit den dortigen Kolleginnen und Kollegen der Tiefbauabteilung sowie der unteren Denkmalschutzbehörde diskutiert.

Konzept

Der Straßenraum soll eine einheitliche und damit „ruhigere“ Gestaltung und eine „weiche“ Separation zwischen Gehweg und Fahrbahn erhalten. Auf der südlichen Straßenseite wird ein nahezu durchgehend zwei Meter breiter Gehweg geschaffen. An den wenigen Engstellen (ca. 1,2 m Breite) werden beiderseits 2,5 Meter breite Aufstellflächen geschaffen, sodass man im Begegnungsfall vor der Engstelle warten kann. Zudem werden insgesamt drei Querungsstellen geschaffen, die den abzweigenden Nebenstraßen zugeordnet sind und ein barrierearmes Queren der Straße ermöglichen. Hierzu ist bereits die Abstimmung mit den Behindertenverbänden und -vertretenden erfolgt.

Es sollen weiterhin Parkplätze im öffentlichen Raum bereitgestellt werden. Diese werden allerdings zu Gunsten von Radabstellanlagen und einer möglichst barrierefreien Erschließung deutlich reduziert. Auf eine weitreichende Begrünung muss aufgrund des schmalen Straßenquerschnitts verzichtet werden, um Barrierefreiheit sicherzustellen. So sollen lediglich in den Fassadenbereichen Stockrosen gepflanzt und ggf. Pflanzkübel im Bereich der geplanten Fahrradabstellanlagen aufgestellt werden.

In dem für den Pkw-Verkehr vorgesehenen Bereich wird das vorhandene Großsteinpflaster (ortstypischer schwedischer Granit) wieder eingebaut. Auch die Gehwegbereiche werden in Granitpflaster hergestellt, hier allerdings geschnitten, um eine möglichst barrierefreie Oberfläche herstellen zu können. Die Gehwege werden so beschaffen sein, dass sie notfalls auch von Pkw befahren werden können, um Hindernissen auszuweichen. Welche Körnung das Natursteinpflaster haben wird, soll über eine Probepflasterung ermittelt werden, da hier seitens der Behindertenvertretungen unterschiedliche Meinungen vorgebracht wurden. Entscheidend ist jedoch ein möglichst geringes Fugenmaß. Fahrbahn und Fußweg werden lediglich optisch durch eine farblich abgesetzte Läuferreihe getrennt, auf ein Hochbord soll bewusst verzichtet werden. Die Gestaltung wurde von Anfang an mit der unteren Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Stade abgestimmt und stößt dort auf volle Zustimmung.



132 / Die Salzstraße bietet gestalterische Orientierung bei der Umgestaltung der Bungenstraße

133 / Bestandssituation Bungenstraße

134 / Entwurfskonzeption (Quelle: arbos landscape GmbH)

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausführungsplanung ▪ Umsetzung der Baumaßnahme
Relevante Planung	Freiraumplanung von arbos landscape GmbH (Hamburg)
Beitrag zum Klimaschutz und Klimafolgenanpassung	Es werden keine Auswirkungen auf den Klimaschutz erwartet. Klimafolgenanpassung: Zusätzlicher Retentionsraum durch Mittelrinne
Wer hat den Hut auf?	Abt. 66 Straßen und Brücken
Wer macht mit? (Kooperationspartner)	FB III Städtebau und Umwelt, Landschaftsarchitekturbüro arbos landscape GmbH (Hamburg), Sozialverband VdK, Behinderten- und Schwerbehindertenvertretung der Hansestadt Stade
Wie ist der zeitliche Fahrplan?	kurzfristig



Zukunftsfelder	
Altstadtleben im Spannungsfeld zwischen Alltag und Tourismus ermöglichen	
Wärmenetzaufbau mit der Neugestaltung des öffentlichen Raumes koppeln	
Wallanlagen, Wasserlagen und grüne (Mikro-)Strukturen in der Altstadt als klimaaktive Aufenthaltsräume stärken	●
Altstadt für Alle gut erreichbar und durchlässig gestalten	●
Historischen Gebäudebestand sichern und den zukünftigen Herausforderungen anpassen	

6.3 Neugestaltung Stadteingang Schiffertor

Ausgangssituation

Mit der Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes zwischen der Schiffertorstraße, der Stockhausstraße und dem Altstadtring sowie der Verlängerung der Fahrradstraße Neubourgstraße durch die Wallanlagen ist die Umsetzung der an diesem Altstadteingang vorgesehenen verkehrlichen Maßnahmen bereits erfolgt. Die gestalterische Einbindung in das städtebauliche Umfeld – insbesondere auf der Altstadtseite (Straßen: Stockhausstraße, Bei der Börne, Bäckeltrog) – steht jedoch noch aus und macht somit zurzeit keinen einladenden Eindruck. Den negativen Eindruck bestärken mehrere leerstehende Immobilien, die zudem einen besonders hohen Sanierungsbedarf aufweisen. Hierbei handelt es sich vor allem um die Gebäude An der Wassermühle 2 sowie Beim Schiffertor 1, 2 und 5a. Für Letzteres wurde mit dem Eigentümer bereits ein Modernisierungs- und Instandsetzungsvertrag geschlossen, sodass dieser städtebauliche Missstand zeitnah beseitigt werden kann.

Zudem liegt seit 2018 ein wassertouristisches Entwicklungskonzept für Stade vor, aus dem bereits eine Vielzahl an Maßnahmen umgesetzt wurde. Ein weiterer Baustein ist, den Schwingekanal zwischen dem Schiffertor und dem alten Hansehafen für Stand-Up-Paddeling, Ruderboote und ähnliche Fortbewegungsmittel „schiffbar“ zu machen. Hierzu ist zwingend der Umbau des Börnewehrs erforderlich. Diese Maßnahme soll gemeinsam mit der Sanierung der Ufermauern als erster Bauabschnitt im Bereich des Schiffertors umgesetzt werden. Die Gestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum sollen als zweiter Bauabschnitt zeitversetzt realisiert werden. Bereits im Rahmen des Förderprogramms „Perspektive Innenstadt“ wurden einige wenige Aufwertungsmaßnahmen umgesetzt: So wurde die Beleuchtung in der Unterführung zwischen Erleninsel und Bäckeltrog erneuert und verbessert sowie Hinweisschilder bzw. Wegweiser für Wassertourist:innen installiert, wodurch die Orientierung auf dem Wasser deutlich verbessert werden konnte.

Konzept

Im Bereich Schiffertor war bereits seit geraumer Zeit ein Zufluss der Schwinge in die Altstadt vorhanden und dieser ebenfalls schon seit langer Zeit mit einem Wehr versehen. Dies belegen historische Zeichnungen, Stadtpläne und Photographien von diesem Ort. Ebenfalls dokumentiert ist, dass sich hier die Altstadt zu einem großzügigen Stadtraum aufweitet, in dem Aufenthalts-, Verkehrs- und Wasserflächen miteinander kombiniert sind. So ist im Bereich des Bäckeltrogs auch heute ein mehr oder weniger attraktiver Freiraum am Wasser vorhanden, der allerdings so versteckt liegt, dass er nicht stark genutzt wird.

Die Ideen für diesen Freiraum wurden mit den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen des Tags der Städtebauförderung 2024 umfassend diskutiert und durch weitere Ideen ergänzt. Leitgedanke der Neugestaltung ist es, den Raum zu einem attraktiven Ankunfts- und Aufenthaltsort weiterzuentwickeln. So ist z.B. vorgesehen, die vorhandene Platzfläche zwischen Börnewehr und der angrenzenden Bebauung zu nivellieren, um hier u.a. eine Fläche für Außengastronomie zu schaffen. Ein Restaurant ist hier bereits vorhanden. Der Aufenthaltsbereich am Wasser soll besser inszeniert und ins Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger gerückt werden. Hier sind bspw. eine zusätzliche Freitreppe, eine



135

Aufwertung der Bepflanzung sowie schattenspendende Maßnahmen denkbar. Die diversen Unterführungen unter der ehemaligen, stark frequentierten Kreuzung sind durch die Errichtung des Kreisverkehrsplatzes weitgehend obsolet geworden und sollen nach Möglichkeit zurückgebaut werden. Hier bietet sich an, eine neue Flachwasservegetation zu schaffen.



136

135 / Neugestaltung Kreisverkehr

136 / Unterschiedliche Fußwegbeläge leiten in die Altstadt

137 / Entwurfsplanung (Quelle: arbos landscape GmbH)



137

Nächste Schritte

- Abschluss der Planungen und Bildung der finalen Bauabschnitte
- Abstimmung der Maßnahme in den politischen Gremien
- Umsetzung

Relevante Planungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Freiraumplanung von arbos landscape GmbH (Hamburg) ▪ Wassertouristisches Entwicklungskonzept von inspektour GmbH (Hamburg) ▪ Bestandsaufnahme und Sanierungskonzept von WK Consultants GmbH (Hamburg)
Beitrag zum Klimaschutz und Klimafolgenanpassung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Es ist eine zusätzliche Bepflanzung (auch Bäume!) vorgesehen ▪ Nach dem Rückbau der Unterführung soll eine Flachwasservegetation geschaffen werden ▪ Die vorhandenen bepflanzten Bereiche sollen aufgewertet und ergänzt werden ▪ Zur Klimafolgenanpassung sollen schattenspendende Elemente im Bereich der Aufenthaltsräume installiert werden
Wer hat den Hut auf?	FB III Städtebau und Umwelt
Wer macht mit? (Kooperationspartner)	Abt. 66 Straßen und Brücken, Landschaftsarchitekturbüro arbos landscape GmbH (Hamburg), WK Consultants GmbH (Hamburg)
Wie ist der zeitliche Fahrplan?	mittelfristig



Zukunftsfelder

Altstadtleben im Spannungsfeld zwischen Alltag und Tourismus ermöglichen	●
Wärmenetzaufbau mit der Neugestaltung des öffentlichen Raumes koppeln	
Wallanlagen, Wasserlagen und grüne (Mikro-)Strukturen in der Altstadt als klimaaktive Aufenthaltsräume stärken	●
Altstadt für Alle gut erreichbar und durchlässig gestalten	
Historischen Gebäudebestand sichern und den zukünftigen Herausforderungen anpassen	

6.4 Bürgerpark Adolf-Ravelin

Ausgangssituation

Der Adolf-Ravelin ist Teil der historischen Stader Befestigungsanlagen und wird zurzeit vor allem als Veranstaltungsfläche und Aufenthaltsraum genutzt. Eine Umgestaltung und damit die Weiterentwicklung des Ravelins zum Bürgerpark ist bereits seit einigen Jahren ein Thema in Stade. Im Rahmen der Haushaltskonsolidierung wurde die Priorisierung der Maßnahme herabgestuft und die Umsetzung unter den Vorbehalt des Fördermitteleinsatzes gestellt.

Der „Bürgerpark“ stellt sich derzeit als einfache, meist unebene und nicht immer gepflegte Rasenfläche dar. Nach Regenereignissen oder auch bei (in Norddeutschland nicht unüblichen) langanhaltenden Regenphasen stehen Teile der Fläche regelmäßig unter Wasser oder werden derart „sumpfig“, dass eine Nutzung schlicht nicht möglich ist. Vor wenigen Jahren wurde mit Hilfe von Sponsorengeldern eines ortsansässigen Chemie-Konzerns ein Pavillon geschaffen, der eine wetterfeste Nutzungsmöglichkeit bietet. Dieses Angebot wird insgesamt gut angenommen. Weitere Gestaltungselemente sind nicht vorhanden, sodass die Nutzung des „Bürgerparks“ trotz der zentralen Lage (zwischen Bahnhof und Altstadt), des attraktiven Umfelds (grenzt unmittelbar an den Burggraben) und die gute Erschließung (mehrere gut ausgebaute Fuß- und Radwege führen am Park entlang) insgesamt noch viele Wünsche offenlässt.

Konzept

Bereits 2014 wurde mit dem Büro G2 Landschaft PartG mbB aus Hamburg ein Planungsbüro (außerhalb der Städtebauförderung) beauftragt, das Pläne für eine Umgestaltung bzw. Aufwertung des Bürgerparks auf dem Adolph-Ravelin vorgelegt hat. Wie beschrieben wurden diese Pläne zunächst aus finanziellen Gründen nicht weiter verfolgt, sollen aber nun im Rahmen der Altstadtsanierung wieder aufgegriffen werden. Dadurch soll diesem Freiraum auch gestalterisch die Bedeutung zugewiesen werden, die er insbesondere für die dicht bebaute Altstadt sowie das östlich angrenzende Altländer Viertel besitzt.

Die Planungen des Büros G2 Landschaft werden wieder aufgegriffen, aktualisiert und auch auf Grundlage der erfolgten Öffentlichkeitsbeteiligung fortgeschrieben. Dies wird ohne den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln geschehen – diese sollen lediglich für die Umsetzung der Maßnahme eingesetzt werden. Wichtig bei der weiteren Planung ist eine Flexibilisierung der Nutzungsmöglichkeiten und den Ort dabei gleichzeitig auch weiterhin als Veranstaltungs- und Festivalgelände nutzen zu können. Nachdem die Planungen im Rahmen des Tags der Städtebauförderung 2024 mit den interessierten Bürgerinnen und Bürgern diskutiert wurden sowie die grundsätzliche Zustimmung der unteren Denkmalschutzbehörde eingeholt wurde, befinden sich die Planungen derzeit in der Überarbeitung.



138



139

138 / Impressionen aus dem Bürgerpark

139 / Möblierung

140 / Gesamtkonzept (Quelle: G2 Landschaft PartG mbB)

Zukunftsfelder	
Altstadtleben im Spannungsfeld zwischen Alltag und Tourismus ermöglichen	
Wärmenetzaufbau mit der Neugestaltung des öffentlichen Raumes koppeln	
Wallanlagen, Wasserlagen und grüne (Mikro-)Strukturen in der Altstadt als klimaaktive Aufenthaltsräume stärken	
Altstadt für Alle gut erreichbar und durchlässig gestalten	
Historischen Gebäudebestand sichern und den zukünftigen Herausforderungen anpassen	●

6.5 Sanierung Ufermauern Schwingekanal

Ausgangssituation

Der Schwingekanal westlich des Alten Hafens stellt ein ganz besonderes städtebauliches Kleinod dar. Allerdings sind die historischen Ufermauern, die teilweise zugleich als Fundament für die darauf errichteten Gebäude dienen, offensichtlich stark sanierungsbedürftig. Im Falle einer weiteren Vernachlässigung dieser Uferbefestigungen droht damit nicht nur der Verlust dieses einmaligen historischen Wasserlaufes, sondern auch etlicher historischer Gebäude. Vom Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege (NLD) wurde die Unterschutzstellung der Ufermauern bereits angekündigt, allerdings noch nicht final vollzogen. Viele der auf Teilen der Ufermauern gegründeten oder schlicht benachbarten Gebäude stehen bereits unter Denkmalschutz – ob als Einzeldenkmal oder als Teil einer Gruppe baulicher Anlagen. Der potenzielle Verlust historischer Bausubstanz ist somit immens.

Südlich der Bäckerstraße bis hin zum Börnewehr am Schiffertor sind die Ufermauern des Schwingekanals zwar nicht besonders alt, der Sanierungsbedarf wirkt hier jedoch in vielen Teilbereichen mindestens ebenso groß, da offensichtlich tiefe Risse die Mauern durchziehen. Da auch dieser Teil des Verlaufs des Schwingekanals historischen Ursprungs ist und dieser in seiner Gesamtheit erhalten werden soll, beabsichtigt das NLD, auch diesen Bereich in die Liste der Baudenkmäler aufzunehmen. Die Ufermauern sind als Teil des Gewässers anzusehen, somit ist die Hansestadt Stade als Eigentümerin des Gewässers zuständig für die Unterhaltung (Prüfung erfolgte mittels eines juristischen Kurzgutachten).

Konzept

Wie bereits in Maßnahme „6.3 Neugestaltung Stadteingang Schiffertor“ ausführlicher beschrieben soll zunächst der Bereich am Schiffertor angegangen werden. Die Sanierung und der Umbau des Börnewehrs wurden bereits im wassertouristischen Entwicklungskonzept von 2018 vorgeschlagen und sollen nun im Rahmen der Altstadtsanierung umgesetzt werden. Durch den Umbau wird der Schwingekanal für Ruderboote und vergleichbare Wassersportgeräte befahr- und somit nutzbar. Im Zuge der Maßnahmen am Börnewehr sollen in diesem Bereich auch die Ufermauern saniert werden, um Synergieeffekte in der Auftragsvergabe nutzen zu können. Die Ufermauern im weiteren Verlauf bis zum alten Hansehafen sollen in mehreren Bauabschnitten folgen. Da die Umsetzung wesentlich von der Fördermittelbereitstellung abhängt, liegt noch keine abschließende Zeitplanung vor.

Die Maßnahmen erfolgen auf der Grundlage einer Untersuchung durch das Büro WK Consultants GmbH aus Hamburg aus Herbst 2024. Im Anschluss an eine Drohnenbefliegung und die Auswertung des Bildmaterials wurden händische Sichtungen in Teilbereichen vorgenommen. Hierzu musste der Wasserstand im Schwingekanal zeitweise gesenkt werden. Auf dieser Basis schlägt das Ingenieurbüro ein Maßnahmenbündel vor, um die Ufermauern langfristig zu sichern.



141 / Ufermauern zwischen Wasser Ost und Wasser West



142 / Ufermauern Am Backeltrog



143 / Blick von der Rosenbrücke auf den Schwingekanal

<p>Nächste Schritte</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung einer Umsetzungsstrategie, inkl. Zeitplanung und Finanzierung ▪ Informationsveranstaltung und Anrainerbeteiligung ▪ Abstimmung der Maßnahme in den politischen Gremien ▪ Antrag denkmalrechtliche Genehmigung ▪ Ausschreibung der weiteren Ingenieurleistungen ▪ Umsetzung in Bauabschnitten
<p>Relevante Planungen</p>	<p>Sanierungskonzept des Büros WK Consultants GmbH (Hamburg)</p>
<p>Beitrag zum Klimaschutz und Klimafolgenanpassung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kein Beitrag zum Klimaschutz ▪ Der Schwingekanal wird als wichtiger Teil des Wassermanagements in der Stadt Stade für künftig zu erwartende Folgen des Klimawandels ertüchtigt
<p>Wer hat den Hut auf?</p>	<p>Abt. 66 Straßen und Brücken</p>
<p>Wer macht mit? (Kooperationspartner)</p>	<p>FB III Städtebau und Umwelt, WK Consultants GmbH (Hamburg)</p>
<p>Wie ist der zeitliche Fahrplan?</p>	<p>Mittel- bis langfristig</p>



Zukunftsfelder	
Altstadtleben im Spannungsfeld zwischen Alltag und Tourismus ermöglichen	
Wärmenetzaufbau mit der Neugestaltung des öffentlichen Raumes koppeln	
Wallanlagen, Wasserlagen und grüne (Mikro-)Strukturen in der Altstadt als klimaaktive Aufenthaltsräume stärken	
Altstadt für Alle gut erreichbar und durchlässig gestalten	
Historischen Gebäudebestand sichern und den zukünftigen Herausforderungen anpassen	●

6.6 Novellierung der Gestaltungssatzung

Ausgangssituation

Die Altstadt von Stade ist geprägt durch eine hohe Denkmaldichte, ihren historischen Stadtgrundriss mit Wasserläufen und eine charakteristische Stadtsilhouette. Sie weist einen hohen Anteil erhaltenswerter und prägender Bausubstanz auf. Der insgesamt hohe stadt- und baugeschichtliche Wert setzt sich aus Straßen und Platzräumen, der charakteristischen Kleinmaßstäblichkeit, verschiedenen Baustilen, einer die Altstadt einrahmenden Wall- und Grabenanlage mit Hafenbereichen sowie einer Silhouette, deren Türme und Dachlandschaften auch auf große Entfernung landschaftsprägend sind, zusammen.

Zur Absicherung der gebotenen gestalterischen Sorgfalt liegt die „Bauvorschrift über die Gestaltung baulicher Anlagen in der Altstadt von Stade“ vor. Seit Erlass der Satzung haben sich in der praktischen Anwendung jedoch einige Bereiche als wenig praktikabel, schwer verständlich und zu unpräzise erwiesen. Zudem sind einige gestalterisch wirksame Elemente wie Haustüren, Satellitenschüsseln, Entwässerungen, Anlagen zur Umwandlung solarer Energie, Klimageräte, etc. in der bestehenden Satzung bisher nicht erfasst und bedürfen einer Ergänzung.

Auch die Weiterentwicklung technischer Möglichkeiten (z.B. materieller Erhalt historischer Substanzen oder Untersuchungsmethoden von Befunden), Materialien sowie moderne Erfordernisse (insbesondere energetische Belange) sind in der Satzung noch nicht ausreichend berücksichtigt und sollen in die Überarbeitung einfließen.

Konzept

Ziel der Hansestadt Stade war und ist es, den baugeschichtlichen Wert der Stader Altstadt mit ihren städtebaulichen Besonderheiten (Stadtgrundriss und Stadtsilhouette) und dem prägenden Erscheinungsbild sowie der dazugehörigen Substanz zu erhalten. Dazu bedarf es dringend einer umfassenden Novellierung der zurzeit gültigen Gestaltungssatzung. Bisher unberücksichtigte Punkte sind zu ergänzen, vorhandene Regelungen sind auf ihre Praktikabilität zu prüfen und missverständliche, tlw. zu weit gefasste Vorgaben bzw. Ausnahmetatbestände zu optimieren und ggf. zu ergänzen. Dabei soll die Struktur eine sinnvoll aufeinander aufbauende Reihenfolge erhalten, leicht verständliche und nachvollziehbare Formulierungen genutzt und ein begleitendes Handbuch für die Anwenderinnen und Anwender erarbeitet werden.

Die bisher parallel geltende Satzung zur Regelung der Gestaltung von Werbeanlagen im Altstadtbereich von 1981 soll in die Gestaltungssatzung integriert werden. Hierzu liegt bereits ein Gutachten des Büros CIMA aus dem Jahr 2020 vor, das als Grundlage für diesen Teil der Satzung dient.



144 / Impressionen aus der Stader Altstadt

<p>Nächste Schritte</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beratung des Satzungsentwurfes in den politischen Gremien ▪ Erlass und Anwendung der novellierten Satzung
<p>Relevante Planungen/Gutachten</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gutachten „Bestandserfassung Altstadt“ von der BIG Städtebau GmbH (Kronshagen) ▪ Gutachten zur Örtlichen Bauvorschrift der Hansestadt Stade zur Regelung der Außenwerbung von der CIMA Beratung + Management GmbH (Hannover)
<p>Beitrag zum Klimaschutz und Klimafolgenanpassung</p>	<p>Die Errichtung von Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien wird erstmals ermöglicht</p>
<p>Wer hat den Hut auf?</p>	<p>FB III Städtebau und Umwelt</p>
<p>Wer macht mit? (Kooperationspartner)</p>	<p>Forum BauKulturLand zwischen Elbe und Weser e.V. – Herr Tabery (Bremervörde), BIG Städtebau GmbH (Kronshagen), Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege (Lüneburg)</p>
<p>Wie ist der zeitliche Fahrplan?</p>	<p>Kurzfristig (Der Satzungsbeschluss ist für das 1. Halbjahr 2025 vorgesehen)</p>



Zukunftsfelder	
Altstadtleben im Spannungsfeld zwischen Alltag und Tourismus ermöglichen	
Wärmenetzaufbau mit der Neugestaltung des öffentlichen Raumes koppeln	
Wallanlagen, Wasserlagen und grüne (Mikro-)Strukturen in der Altstadt als klimaaktive Aufenthaltsräume stärken	●
Altstadt für Alle gut erreichbar und durchlässig gestalten	●
Historischen Gebäudebestand sichern und den zukünftigen Herausforderungen anpassen	●

6.7 Städtebauliche und freiraumplanerische Einzeluntersuchungen

Ausgangssituation

Im Rahmen der bisherigen Untersuchungen, Gespräche bzw. Vorgänge im Sanierungsverfahren haben sich einige Bereiche herauskristallisiert, die einer detaillierten Betrachtung unterzogen werden sollten. Dies sind neben dem zentralen Pferdemarkt und dem Platz am Stadthafen mit seinen großen Potenzialen aufgrund der Wasserlage und dem maritimen Flair vor allem das Zeughaus, der Baublock Salztorswall/Reeperbahn sowie der rückwärtige Bereich des Grundstücks Hökerstraße 37. Das Interesse an diesen Bereichen ist jeweils sehr unterschiedlich gelagert. So weist das Zeughaus einen großen Sanierungsstau auf und ist zudem derzeit – insbesondere in Hinblick auf die zentrale Lage – untergenutzt. Der Baublock am Salztorswall bietet aufgrund eines aufgegebenen bzw. verlagerten Gewerbebetriebs mit Einrichtungen im Blockinnenbereich große Entwicklungspotenziale und kann somit beispielgebend für andere Baublöcke sein. Der rückwärtige Bereich des Grundstücks Hökerstraße 37 grenzt an den Schwingekanal und bietet eine für die Altstadt ungewöhnlich große Freifläche. Zusammen mit einem angrenzenden nicht genutzten Gartenbereich birgt diese großes Potenzial.

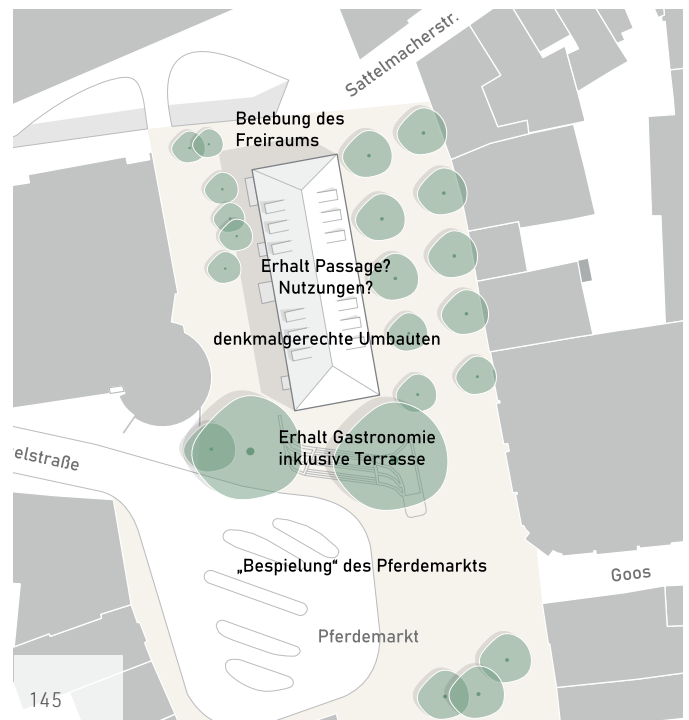
Konzept

Im Rahmen von vertiefenden Einzeluntersuchungen werden die jeweiligen Potenziale herausgearbeitet und verschiedene Entwicklungsperspektiven aufgezeigt werden. Während die Untersuchung des Zeughauses sich sehr konkret auf die dort vorgefundene Bausubstanz bezieht, verstehen sich die Untersuchungen des Baublocks Salztorswall und des rückwärtigen Bereichs in der Hökerstraße 37 als exemplarische Konkretisierungen der Sanierungsziele.

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abstimmung mit den jeweiligen Eigentümerinnen bzw. Eigentümern ▪ Abstimmung potenzieller Maßnahmen in den politischen Gremien ▪ Ggf. Ausschreibung weiterer Planungsleistungen
-------------------------	--

Relevante Planungen/Gutachten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Städtebauliche Einzeluntersuchung Zeughaus von ppp architekten + stadtplaner GmbH (Lübeck) ▪ Städtebauliche Einzeluntersuchung Salztorswall / Reeperbahn von ppp architekten + stadtplaner GmbH (Hamburg) ▪ Freiraumplanerische Einzeluntersuchung Hökerstraße 37 von Bunk & Münch Landschaftsarchitekten PartG mbB (Lüneburg)
Beitrag zum Klimaschutz und Klimafolgenanpassung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch die Untersuchungen werden insb. potenzielle Entsiegelungsmaßnahmen (bspw. Freilegung Innenhof) vorbereitet ▪ In Teilbereichen könnten zusätzliche Frei- und Grünflächen entstehen, die für einen klimatischen Ausgleich und Lebensraum für Insekten sorgen können
Wer hat den Hut auf?	FB III Städtebau und Umwelt
Wer macht mit? (Kooperationspartner)	ppp architekten + stadtplaner GmbH (Lübeck), Bunk & Münch Landschaftsarchitekten PartG mbB (Lüneburg), BIG Städtebau GmbH (Kronshagen), jeweilige Eigentümer:innen
Wie ist der zeitliche Fahrplan?	Fertigstellung der Gutachten im 1. HJ 2025, die Umsetzung ist zum jetzigen Zeitpunkt offen.





145 / Planungshinweise und Ziele für den Bereich Zeughaus, Quelle: Hansestadt Stade

Zeughaus

Für das Zeughaus wird eine erweiterte Modernisierungsvoruntersuchung durchgeführt, die neben denkmalpflegerischen Sanierungsmaßnahmen auch ein künftiges Nutzungskonzept aufzeigen soll.

Das zwischen 1697 und 1699 errichtete Zeughaus ist ein sehr prägnantes und historisch wertvolles denkmalgeschütztes Gebäude in einer städtebaulich bedeutsamen Lage am zentralen Stadtplatz Pferdemarkt. Bis 1919 wurde es als Waffenarsenal und militärisches Lagerhaus genutzt. Nach Aufgabe der militärischen Nutzung war das Gebäude zwischenzeitlich Markthalle und Jugendherberge, heute wird es durch die Stadtparkasse bewirtschaftet und beherbergt gastronomische Nutzungen im Erdgeschoss sowie Praxis- und Büro-Nutzungen in den Obergeschossen. Eine Besonderheit ist zudem das im Keller befindliche Grab des Erzbischofs Gottfried von Arnsberg, das zwar öffentlich zugänglich ist, aber kaum wahrgenommen wird (bzw. kaum wahrgenommen werden kann).

Das Gebäude ist stark sanierungsbedürftig und die heutigen Nutzungen werden der besonderen Bedeutung des Gebäudes nicht mehr gerecht. Aus diesen Gründen wurde eine städtebauliche Einzeluntersuchung im Sinne einer Modernisierungsvoruntersuchung Plus in Abstimmung mit der Sparkasse beauftragt, um ein Sanierungs-, Umbau- und Umnutzungskonzept für das Gebäude zu entwickeln.

Ziel ist es, über das Konzept wieder eine adäquate Nutzung für das Gebäude zu entwickeln und dabei gleichzeitig die inzwischen in die Jahre gekommene Gestaltung der Zugangsbereiche zu überdenken. Dabei soll das Gebäude für die Öffentlichkeit (und insbesondere auch Touristen) wieder stärker in den Fokus gerückt werden. Hierbei soll auch die touristisch wertvolle aber bisher kaum wahrnehmbare „Bischofsgruft“ gestärkt und die Zugänglichkeit zur Grabstätte erleichtert werden.



146 / Planungshinweise und Ziele für den rückwärtigen Bereich Rosenstraße,
Quelle: Hansestadt Stade

147 / Planungshinweise und Ziele für den Bereich Salztorswall/Reeperbahn,
Quelle: Hansestadt Stade



Baublock Salztorswall

Das gleiche Büro wurde beauftragt, um in einer städtebaulich-architektonischen Studie Entwurfsvarianten für den Baublock zwischen Salztorswall und Reeperbahn zu entwickeln.

Im Baublock Salztorswall fallen mehrere städtebauliche Defizite auf und steht damit sinnbildlich für diverse ähnliche Situationen in der Stader Altstadt. Mit der städtebaulichen Einzeluntersuchung soll an diesem Baublock beispielhaft aufgezeigt werden, wie mit derartigen städtebaulichen Situationen umgegangen werden kann.

So wirkt in dem untersuchten Baublock zum einen das Fassadenensemble zum Salztorswall durch die unterschiedlichen Gebäudehöhen unruhig. Hier bietet sich Potenzial zur Angleichung der Gebäudehöhen, womit eine optische Beruhigung erreicht werden könnte. Zum anderen ist der Innenhof des Blocks vollständig versiegelt und durch einen in die Jahre gekommenen Werkstattbau nicht als Freiraum nutzbar. Aufgrund der Aufgabe des hier bislang ansässigen Gewerbebetriebes bieten sich Entwicklungsmöglichkeiten. So könnte bspw. mit einer Entsiegelung neben den positiven Auswirkungen auf das Mikroklima auch eine maßgebliche Verbesserung der Wohnqualität erzielt werden. Zudem besteht an der südwestlichen Ecke des Betrachtungsraums zurzeit eine Baulücke, über die der Innenhof angefahren werden kann. Diese Notwendigkeit bestünde bei einem Abriss der alten Werkstatt nicht mehr, sodass nachverdichtet werden könnte. Mit einem passenden Lückenschluss kann der bauliche Zusammenhang vervollständigt werden.

Die weiterführende Untersuchung wird empfohlen, um Leitlinien für den Umgang mit ähnlichen Hofsituationen zu entwickeln.

Hökerstraße 37

Zwischen Hökerstraße 37 und Schwingekanal entwickelt das Büro Bunk & Münch Landschaftsarchitekten PartG mbB aus Lüneburg verschiedene Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten. Die Ideen reichen von einem Platz am Wasser bis hin zu einem Mobilitätsstützpunkt für den Altstadt kern

Der rückwärtige Bereich der Hökerstraße 37 ist im Gegensatz zu den meisten anderen an die Schwinge grenzenden Grundstücken zum einen vergleichsweise groß und zum anderen vom öffentlichen Raum direkt zugänglich. Im Bestand wird die Fläche als Parkplatz genutzt. Die Studie kann verdeutlichen, wie kleinräumliche Eingriffe zur Erlebbarkeit des Wassers beitragen oder aber einen Baustein im Sinne der Mobilitätswende (Stichwort: Mobilitätsanker) darstellen können. Damit trägt die Untersuchung dieses Bereiches – unabhängig von der letztlich bevorzugten Variante – den Sanierungszielen Rechnung.

Die Untersuchung wird in zwei Varianten ausgearbeitet. Eine Variante befasst sich eingehend mit einem möglichen öffentlichen Aufenthaltsbereich am Wasser. Das Ziel ist eine Verteilung des Freiraums auf einige verbleibende Stellplätze, einen Ort zum Verweilen und ergänzende Grünflächen. Letztere können auch als Nutzgärten für die Anlieger entwickelt werden. Aufgrund der Nutzung im Vorderhaus (Ärztinnen-Haus und Apotheke) wird das Konzept eines „Apothekergartens“ in diesem Zusammenhang untersucht.

Die zweite Variante entspringt dem ISEK Stade 2040, welches diesen Bereich der Altstadt als Suchraum für einen Mobilitätsanker (Mobility Hub) ausweist. Gerade im Hinblick auf den von den Bewohner:innen vielfach bemängelten Parkdruck im Nord-Osten der Altstadt erscheint die Prüfung eines Car-Sharing-Angebots sinnvoll. Eine Ergänzung durch Leihfahrräder und Lastenräder könnte ein klimafreundliches Vorankommen auf Kurzstrecken ermöglichen.

In der Fortsetzung der Untersuchung können auf ähnliche Stadträume anwendbare Erkenntnisse zur Verwertung solcher Potenzialräume gewonnen werden.

Quellen

Einzelhandelskonzept - Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes 2020 für die Hansestadt Stade, CIMA Beratung + Management GmbH, September 2020

INKEK - Institut für Klima- und Energiekonzepte, Stärken / Schwächen-Analyse der verdichteten Bereiche der Hansestadt Stade im Hinblick auf die Anpassung an die Folgen des Klimawandels, Dezember 2021

Innenstadtstrategie - Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, BMI (2021): Die Innenstadt von morgen - multifunktional, resilient, kooperativ. Innenstadtstrategie des Beirats Innenstadt beim BMI. Referat SW III 5 - Lebendige Zentren, Nationale Projekte des BMI. <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/bauen/wohnen/innenstadtstrategie.html>

ISEK - Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) Altstadt und Verflechtungsraum, BauBecon Sanierungsträger GmbH, FORUM Huebner, Karsten & Partner und plan-werkStadt - büro für stadtplanung und beratung, April 2018

ISEK Stade 2040 - Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) 2040, Hansestadt Stade und PGT Umwelt und Verkehr GmbH, August 2023

IEQK - Integriertes energetisches Quartierskonzept für die historische Stader Altstadt, complan Kommunalberatung GmbH, Juni 2023

Städtebaulicher Rahmenplan Harschenflether Vorstadt Cappel + Kranzhoff Stadtentwicklung und Planung GmbH, Mai 2020

VU - Vorbereitende Untersuchungen (VU) Altstadt und Verflechtungsraum, BauBecon Sanierungsträger GmbH, FORUM Huebner, Karsten & Partner und plan-werkStadt - büro für stadtplanung und beratung, April 2018

Wohnraumentwicklungskonzept - Wohnraumentwicklungskonzept für die Hansestadt Stade, ALP Institut für Wohnen und Stadtentwicklung, 2022



Stand: Mai 2025

Im Rahmenplan Altstadt werden - aufbauend auf den Vorbereitenden Untersuchungen - die konkreten Ziele der Altstadtsanierung festgelegt. Die zentralen Fragen lauten: Wo stehen wir? Wo wollen wir hin?

Im Mittelpunkt stehen Maßnahmen, die in einer ersten Umsetzungsphase angestoßen werden sollen, sowie eine Strategie und vorbereitende Verfahren für den öffentlichen Raum. Zentrale Maßnahmen sind die Umgestaltung der Bungenstraße, die Durchführung eines Gestaltungswettbewerbs für den Pferdemarkt und dessen Umgestaltung zusammen mit dem Hauptlauf sowie die Stärkung der blau-grünen Infrastruktur u.a. durch die Umgestaltung des Bürgerparks.