

**Behauptung und Entfaltung der Region Elmshorn
im suburbanen Hamburger Raum
Phänomene von Persistenz und Innovationen**

Dissertation

**Zur Erlangung des Doktorgrades der Naturwissenschaften im Fachbereich
Geowissenschaften der Universität Hamburg**

vorgelegt von

Uwe Jansen

aus

Elmshorn

**Hamburg
2011**

Als Dissertation angenommen vom Fachbereich Geowissenschaften der Universität Hamburg

Auf Grund der Gutachten von Frau Prof. Dr. Bärbel Leupolt
und Herrn Prof. Dr. Frank N. Nagel.

Hamburg, den 25.10.2011

Prof. Dr. Jürgen Oßenbrügge
Leiter des Fachbereichs Geowissenschaften

VORWORT

Diese Arbeit ist das geographische Ergebnis meiner langjährigen Beschäftigung mit der Stadt Elmshorn, eingebunden im Hamburger Umland und in der Untereelberegion. - Themen der Stadtgeographie sowie der sozio-ökonomischen Betrachtung von Metropolregionen sind stets Schwerpunkte meiner beruflichen, geographischen Beschäftigung gewesen, einerseits an Beispielen aus angelsächsischen Kulturräumen bzw. fremden Kulturerdteilen, andererseits am Beispiel von Prozessen in der Metropolregion Hamburg - mit dem Focus der Stadt und Region Elmshorn im suburbanen Raum Hamburgs. - Insofern ist die vorliegende Arbeit Zentrierung und „Höhepunkt“ meines geographischen Arbeitens mit einer Thematik, die mich ganz besonders motiviert und herausgefordert hat.

Mit großem Nachdruck bedanke ich mich bei Frau Prof. Dr. Bärbel Leupolt vom Institut für Geographie der Universität Hamburg. Denn sie hat mich in den vergangenen Jahren stets unterstützt und mich mit zahllosen Anregungen zur Gestaltung der Arbeit motiviert und weitergebracht, den richtigen Weg zu finden.

Mein Dank gehört auch Herrn Prof. Dr. Hans Heinrich Driftmann, der persönlich haftender und geschäftsführender Gesellschafter des Familienunternehmens Peter Kölln KgaA (Köllnflockenwerke) in Elmshorn und zugleich Präsident des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK) in Berlin ist. Auch ihm verdanke ich viele sozio-ökonomische Anregungen zur geographischen Auseinandersetzung mit dem Raum Elmshorn und zur (regionalen) Ökonomie im Allgemeinen. – Danken möchte ich auch Frau Dipl.-Ing. Silke Faber, zurzeit die Leiterin des Amtes für Stadtentwicklung im Rathaus Elmshorn, sowie dem langjährigen Vorgänger in diesem Amt, Herrn Dipl. –Ing. Manoutchehr Salehi, die mir stets bei meiner geographischen und stadtplanerischen Auseinandersetzung mit Elmshorn mit Rat und Tat behilflich gewesen sind. - Ich danke auch Herrn Dipl.- Ing. Claus Carstens, der mir als Kartograph des Instituts für Geographie der Universität Hamburg beratend und gestaltend bezüglich der eingebrachten Karten sehr geholfen hat.

Zahlreiche verantwortliche Personen unterschiedlicher Behörden, Institutionen und Unternehmen, die hier nicht ausdrücklich namentlich erwähnt werden können, haben mir zugearbeitet: Ihnen allen gehört mein Dank.

Nicht zuletzt möchte ich mich bei meiner Ehefrau Lydia bedanken, die mir immer Mut gemacht und mich tatkräftig unterstützt hat, so dass diese Arbeit sich entfalten und letztendlich so werden konnte, wie sie hier heute vorliegt.

Aachen, im April 2011

Uwe Jansen

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	1
1.1	Problemstellung	1
1.2	Aufgabe und Zielsetzung	1
1.3	Methodik	4
1.4	Forschungsstand	5
2.	Theoretischer Diskurs zur raum-zeitlichen Situation suburbaner Räume in Metropolregionen im Kontext von Persistenz und Innovationen	7
2.1	Zugänge zu Suburbanisierung, Merkmalen und räumlichen Prozessen	7
2.2	Abgrenzungen und Gliederung der städtischen Räume	13
2.2.1	Abgrenzung der Gliederung der städtischen Räume in Deutschland	13
2.2.2	Kritik an Gliederung und Abgrenzung der städtischen Räume	14
2.2.3	Strukturelle Veränderungen in den städtischen Räumen	14
2.2.4	Gebietsänderungen	16
2.3	Europäische Metropolregionen in Deutschland	16
2.3.1	Funktionen der Europäischen Metropolregionen im nationalen, europäischen und globalen Kontext	17
2.3.2	Metropolregionen in den Leitbildern und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung	18
2.3.3	Governance-Strukturen	20
2.3.4	„Regionen der Zukunft“ - Fortentwicklung	21
2.3.5	Persistenz von Standorten von Industrie- sowie Wirtschaftsunternehmen	21
2.3.6	Innovationen in der Industriewirtschaft und bei Wirtschaftsunternehmen	22
2.3.7	Kreative Milieus und Wirtschaftsentwicklung	25
3.	Metropolregion Hamburg – Phänomene im Kontext von Wirtschaftsentwicklungen	28
3.1	Ausgangslage und Entwicklungstendenzen - Suburbanisierung - Raumstruktur: die Teilräume	28
3.2	Bevölkerungsentwicklung	34
3.3	Entwicklung nach Entfernungszonen und auf den Siedlungsachsen	36
3.4	Alters- und Sozialstruktur	37
3.5	Entwicklung der Wirtschaftsstruktur	39
3.6	Demographische Analyse der suburbanen Anrainerkreise nördlich der Kernstadt Hamburg - im Vergleich	43
4.	Elmshorn im suburbanen Hamburger Raum	46
4.1	Lage der Stadt und Region Elmshorn im Hamburger Umland - Unterschiedliche Impulse durch Persistenz und Innovationen	46
4.2	Behauptung und Entfaltung der Region Elmshorn – verkehrs- und wirtschaftsgeographisch - im Kontext von Persistenz und Innovationen - Strukturen und Entwicklungsperspektiven bis 2015	52
4.3	Suburbanisierung und das Achsenkonzept im Hamburger Umland	54
4.4	„Vorort“ und „Region“ Elmshorn: Zeitabschnitt 1939 bis 1960/61 Siedlungs-, Bevölkerungs- und Wirtschaftsstrukturen - Quantitative und qualitative Veränderungen seit 1939	59
4.5	Neubau und Ausweitung – Wohnen und öffentliche Einrichtungen – seit 1960 – Persistenz und Impulse durch innovative Entwicklungen	65

4.6	Einwohnerentwicklung in Elmshorn, in der Region und im Kreis Pinneberg	72
4.7	Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Elmshorn im Programm Stadtumbau West	86
4.8	Elmshorn – Erweiterte Innenstadt – Bestandsanalyse und Entwicklungsziele im Rahmen des „Stadtumbaus West“	98
4.9	Das Bahnhofsvorplatzviertel der Stadt Elmshorn Innenstadterneuerung: Entwicklung – Gestaltung - Planungen	104
4.10	Der Einzelhandel im Elmshorner Raum	112
4.11	Entwicklung des Stadtteils Hainholz	129
5.	Phänomene von Persistenz und Innovationen von Wirtschaftsunternehmen und Bildungseinrichtungen in der Stadt und Region Elmshorn	136
5.1	Behauptung und Entfaltung der Stadt/Region Elmshorn im suburbanen Raum – die Sicht der Wirtschaftsunternehmen	136
5.1.1	Zur Lage von Wirtschaftsbetrieben Elmshorns	138
5.1.2	Elmshorns Wirtschaftsbetriebe im Widerstreit von Persistenz und Innovationen	142
5.1.3	Bewertung des Standorts Elmshorn durch Wirtschaftsunternehmen	144
5.2	Behauptung und Entfaltung der Stadt Elmshorn durch Bildungseinrichtungen	151
5.3	Behauptung und Entfaltung der Stadt Elmshorn aus der Sicht von Planern, Behörden und weiteren Institutionen	159
6.	Behauptung und Entfaltung der Stadt Elmshorn durch zentralörtliche Einrichtungen für die Stadt und das Umland im nordwestlichen suburbanen Hamburger Raum	165
6.1	Bildung – Ausbildung – Kultur in Elmshorn: Zentralörtlich bedeutende Entfaltungen von Einrichtungen für die Menschen der Stadt und Region Elmshorn	165
6.2	Schulen in der Stadt Elmshorn: von Persistenz zu Innovationen	177
6.3	Sport in Vereinen – Identifikation mit Elmshorn	186
6.4	Stadtwerke Elmshorn: Infrastruktur – „Badepark“ – „Eisvergnügen“	192
6.5	Medizinische Versorgung durch die Stadt Elmshorn	195
7.	Behauptung und Entfaltung der Stadt Elmshorn im Kontext von Bedeutung und Einfluss für das Stadtmarketing: Handlungsfeld zwischen Persistenz und Innovationen	198
8.	Elmshorn – eigenständiger „subpolarer“ Kern in der Metropolregion Hamburg	200
8.1	Gebietsentwicklungsplanung für den Siedlungsraum Elmshorn	200
8.1.1	Planungsanlass	200
8.1.2	Lage des Plangebietes und beteiligte Gemeinden	201
8.1.3	Zielsetzung	202
8.1.4	Vorgehensweise und Ablauf des Planungsprozesses	202
8.1.5	Regionalplanerische Einbindung	203
8.1.6	Alternative Entwicklungsmodelle der Gebietsentwicklungsplanung	204
8.1.7	Arrondierte Siedlungsräume – Charakterisierung und Bewertung	206
8.2	Gemeinden des Umlandes der Stadt Elmshorn im Verbund des Amtes	206

	Elmshorn Land – Elmshorns Gegenwart und Zukunft im Diskurs eines modernen Stadt-Umland-Konzepts	
8.2.1	Zur Erarbeitung des neuen Stadt-Umland-Konzeptes	207
8.2.2	Entwicklung des neuen Stadt-Umland-Verständnisses: Von Konfliktpositionen über Kooperationsvereinbarungen zum Erarbeiten der Schicksalsgemeinschaft	208
8.3	Stadt und Region Elmshorn – Konzeptionen der Planung und Entwicklung bis 2015	209
8.3.1	Leitbilder	209
8.3.2	Weitere Grundsätze der künftigen Entwicklung der Struktur der Stadt Elmshorn in ihrer Region	210
8.3.3	Dichtemodell	211
8.4	Beschäftigungsstruktur in Elmshorn	212
8.5	Der Wirtschaftsraum Elmshorn - jüngste Entwicklungen und Planungen	215
8.6	Arbeitsmarktentwicklung der GEP-Region / Region Elmshorn	216
8.6.1	Arbeitsmarktentwicklung der GEP-Region	216
8.6.2	Arbeitsmarktentwicklung in Elmshorn	218
8.6.3	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Elmshorn 2000 bis 2008	219
8.7	Entwicklung der Beschäftigten nach Tätigkeitsclustern in der Metropolregion Hamburg	221
8.7.1	Entwicklung der Beschäftigten nach Tätigkeitsclustern von 1987 bis 2002 (in Prozent)	221
8.7.2	Hamburg – Umlandkreise – suburbane Zentren/Wachstumspole Tätigkeitscluster im Jahr 2002 (in Prozent)	222
8.7.3	Hamburg und Umlandkreise Tätigkeitscluster 2002 (in Prozent)	223
8.7.4	Hamburg – Umlandkreise – suburbane Zentren/Wachstumspole Tätigkeitsstruktur: Tätigkeitsbereiche im Jahr 2002 (in Prozent)	223
8.7.5	Hamburg und Umlandkreise Tätigkeitsstrukturen der Wirtschaftsbereiche/Tätigkeitsbereiche	224
8.8	Wirtschaft und Arbeitsmarkt – bis 2020 – Stärken – Schwächen - Analyse Elmshorns als Wirtschafts- und Arbeitsstandort	225
8.8.1	Zusammenfassende Bewertung	225
8.8.2	Zur Wirtschaftsstruktur	225
8.8.3	Gewerbeflächenangebot (ab 2006)	226
8.8.4	Arbeitsmarkt und Pendlerverflechtungen	227
8.8.5	Kaufkraft – Steuer- und Investitionskraft	228
8.8.6	Handlungsansätze und – perspektiven (2006 – 2020)	229
8.9	Regionalranking 2008: Das Stärken-Schwächen-Profil Landkreis Pinneberg	230
8.10	Regionalranking 2008: Das Stärken-Schwächen-Profil Landkreis Steinburg	231
8.11	Bundesländerranking 2008: Das Stärken-Schwächen-Profil Schleswig-Holstein	232
8.12	Das Städteranking 2008 – Metropole Hamburg	234
8.12.1	Allgemeines – Methodisches – Ziele des Städterankings 2008	234
8.12.2	Metropole Hamburg: zum Stärken-Schwächen-Profil	234
8.13	Bundesländer-Ranking 2008: Das Stärken-Schwächen-Profil Metropole Hamburg	235

9.	Erfolgsfaktoren für die Behauptung und Entfaltung der Stadt Elmshorn im suburbanen Hamburger Raum – Phänomene und Trends	237
10.	Ausblick	266
11.	Literatur	269
	Anhang	309
	Anhang 1: Liste: Herausragende Wirtschaftsbetriebe am Wirtschaftsstandort „Region Elmshorn“ Erkundung der Betriebsstrukturen mittels Fragebogen	311
	Anhang 2: Fragebogen I	315
	Anhang 3: Exemplarische Firmenporträts / Fragebogenaktion I	318
	Anhang 4: Exemplarische Firmenporträts / Fragebogenaktion II	354
	Anhang 5: Liste der Interviewpartner (Planung) zu den Expertengesprächen	363
	Anhang 6: Behauptung und Entfaltung der Region Elmshorn im suburbanen Hamburger Raum Phänomene von Persistenz und Innovationen Fragen für Expertengespräche (Fragebogen)	364
	Anhang 7: Fragebögen Elmshorn: Schulen (Beispiel) - Bismarckgymnasium (1961 bis 1965 und 2001 bis 2005)	366
	Anhang 8: Kooperationsvertrag zur Aufstellung eines Stadt-Umland-Konzepts (SUK) für die „Stadtregion Elmshorn“	367
	Anhang 9: Karte der Metropolregion Hamburg (<i>Karte</i>)	371
	Anhang 10: Stadtplan Elmshorn: Gesamtübersicht (<i>Karte</i>)	373
	Anhang 11: Elmshorn: Dienstleister im Südosten der Stadt (<i>Karte</i>)	375
	Anhang 12: Elmshorn: Großflächiger Einzelhandel, Nahversorger und Innenstadtabgrenzung (<i>Karte</i>)	377
	Anhang 13: Elmshorn: Einzugsgebiet gemäß Einzelhandelskonzept (<i>Karte</i>)	379
	Anhang 14: Elmshorn: Abgrenzung Zentraler Versorgungsbereich (<i>Karte</i>)	381
	Anhang 15: Elmshorn: Rahmenplan Krückau – Vormstegen (<i>Karte</i>)	383
	Anhang 16: Elmshorn: Überschwemmungsgebiete an der Krückau (<i>Karte</i>)	385

Anhang 17:	387
Elmshorn um 1850, handgezeichneter Stadtplan von Konrad Struve (<i>Karte</i>)	
Anhang 18:	389
Entwicklungachsen Zentrale Standorte in Hamburg und Zentrale Orte im Umland (Entwicklungsmodell 1969) (<i>Karte</i>)	
Anhang 19:	391
Die Entwicklung eines Stadtviertels von Elmshorn (<i>Kartenskizzen</i>)	
Anhang 20:	393
Elmshorn: Neuer Bahnhof – Planung 2010 (<i>Modelldarstellung</i>)	
Anhang 21:	395
Elmshorn: Neuer Bahnhofsvorplatz/Verkehrskonzept – Planung 2010 (<i>Karte</i>)	
Anhang 22:	397
Metropolregionen in Deutschland	
Leitbild „Wachstum und Innovation“ der Bundesraumordnung (<i>Karte</i>)	
Anhang 23:	399
Europa als System von Netzen und Knoten (<i>Karte</i>)	
Anhang 24:	401
Stadt – Umland – Konzept (SUK) für die Stadtregion Elmshorn (<i>Karte</i>)	
Anhang 25:	403
Elmshorn: Eingemeindungen mit Flächen- und Jahresangaben (<i>Tabelle</i>)	
Anhang 26:	405
Elmshorn: Eingemeindungen – Alt Elmshorn (<i>Karte</i>)	
Anlage 27:	407
Elmshorn: Eingemeindungen – Westliche Stadtteile (<i>Karte</i>)	
Anlage 28:	409
Elmshorn: Eingemeindungen – Südliche und südöstliche Stadtteile (<i>Karte</i>)	
Anlage 29:	411
Orthogonales Luftbild von Elmshorn – mit eingetragener Stadtgrenze	

Verzeichnis der Abbildungen:

- Abb. 1: Stadtteile und Stadtteilgruppen von Elmshorn
- Abb. 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort Elmshorn
2000 bis 2008
- Abb. 3: Arbeitslosenziffer in Elmshorn, im Kreis Pinneberg und in Schleswig-Holstein
2000 bis 2008
- Abb. 4: Geschäftslagen in der Elmshorner Innenstadt
(Übertrag der Frequenzen aus ISEK)

Abbildungen im Anhang: Anhang 9 bis Anhang 29 (s. Inhaltsverzeichnis)

Verzeichnis der Tabellen:

- Tab. 1: Funktionen von Metropolregionen und abgeleitete Indikatoren
- Tab. 2: Einwohner in der Region Hamburg und Veränderung 1939 – 1990
- Tab. 3: Wanderungsbewegung von und nach Hamburg 1970 – 1990
- Tab. 4: Sozio-ökonomische Indikatoren der Metropolregion Hamburg
- Tab. 5: Berufspendler aus und nach Hamburg 1970 und 1987
- Tab. 6: Bevölkerung 1999, Veränderungen 1987 – 99 und Wanderungssalden 1993 -99
- Tab. 7: Bevölkerungsprognose bis 2015 nach Teilräumen
- Tab. 8: Bevölkerungsentwicklung 31.12.1993 – 1999 nach Entfernungszonen
- Tab. 9: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftsabteilungen 1998 und Veränderungen 1980 – 1998 (jeweils 30.06.)
- Tab. 10: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren und Teilräumen 1998 und Veränderungen 1980 – 1998 (jeweils 30.06.)
- Tab. 11: Erwerbspersonen bis 2015 nach Teilräumen
- Tab. 12: Prognose der Entwicklung der Bevölkerung in den vier schleswig-holsteinischen suburbanen Randkreisen der Kernstadt Hamburg im Zeitfenster von 2004 bis 2020
- Tab. 13: Prognose der Entwicklung der Anzahl der Bevölkerung der Kinder und Jugendlichen (3- bis 20-Jährige) in den suburbanen Randkreisen der Kernstadt Hamburg im Zeitfenster von 2004 bis 2020
- Tab. 14: Prognose der Entwicklung der Anzahl der Bevölkerung im Erwerbsalter (20- bis 65-Jährige) in den suburbanen Randkreisen der Kernstadt Hamburg im Zeitfenster von 2004 bis 2020
- Tab. 15: Prognose der Entwicklung der Anzahl der Bevölkerung der Senioren (65 Jährige und älter) in den suburbanen Randkreisen der Kernstadt Hamburg im Zeitfenster 2004 bis 2020
- Tab. 16: Verkehrsentwicklung und Verkehrsprognose
- Tab. 17: Einwohnerzahl Elmshorns von 1939 bis 1949
- Tab. 18: Barackenlager in Elmshorn 1945 – 1958
- Tab. 19: Arbeitslose im Arbeitsbezirk Elmshorn 1945 – 1949
- Tab. 20: Neubauten in Elmshorn 1945 – 1955

- Tab. 21: Einwohnerentwicklung Elmshorns 1803 bis 2010
- Tab. 22: Einwohnerentwicklung der Stadt Elmshorn 1987 bis 2009
- Tab. 23: Privathaushalte in Elmshorn
- Tab. 24: Vergleich der Altersstruktur der Bevölkerung der Stadt Elmshorn 1987 – 2003 und 2004 – 2015
- Tab. 25: Bevölkerungszahl in Elmshorner Stadtteilgruppen 2000 und 2008
- Tab. 26: Altersstruktur in Elmshorner Stadtteilgruppen 2004 und 2008
- Tab. 27: Elmshorn im Nah- und Mittelbereich
- Tab. 28: Einwohnerentwicklung in Elmshorn und in den Gemeinden des Umlandes
- Tab. 29: Einwohnerinnen und Einwohner Elmshorns nach Postleitzahlquartieren 1987 – 2005 (Deutsche und Ausländer)
- Tab. 30: Raumordnerisches Gefüge der Städte um Elmshorn
- Tab. 31: Soziodemographische Merkmale der Besucher / Kunden
- Tab. 32: Besucherherkunft im Elmshorner Einzelhandel
- Tab. 33: Aktueller Besuchsanlass in der Elmshorner Innenstadt
- Tab. 34: Nachgefragte Warengruppen (nur Besucher mit Einkaufsabsicht)
- Tab. 35: Angebot ausgewählter Warengruppen
- Tab. 36: In Elmshorn vermisste Branchen und Betriebstypen
- Tab. 37: Elmshorns Zentralitätskennziffern nach Warengruppen
- Tab. 38: Abiturienten und Abiturientinnen an Elmshorner Schulen
- Tab. 39: Städtische Schulen in Elmshorn
- Tab. 40: Elmshorner Arztpraxen und Anzahl der niedergelassenen Ärzte
- Tab. 41: Flächenbilanz – Gebietsentwicklungsplanung
Siedlungsraum Elmshorn – Geplante Bauflächen
- Tab. 42: Gemeinden des Umlandes der Stadt Elmshorn im Verbund des Amtes
„Elmshorn-Land“
- Tab. 43: Erwerbstätige nach Wirtschaftsabteilungen 1970 und 1987

- Tab. 44: Arbeitsstätten und Beschäftigte nach Wirtschaftsabteilungen 1970 und 1987
- Tab. 45: Einwohnerinnen und Einwohner, Beschäftigte, Arbeitslose und Arbeitslosenquote in Elmshorn
- Tab. 46: Sozialversicherungspflichtige in Elmshorn
- Tab. 47: Entwicklung der Arbeitsplätze in der GEP-Region Elmshorn
- Tab. 48: Elmshorner Erwerbstätige nach Wirtschaftsabteilungen 1987 – 2003
- Tab. 49: Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Tätigkeitsclustern
Hamburg – Anrainer-Umlandkreise – Suburbane Zentren / Wachstumspole
1987 bis 2002
- Tab. 50: Tätigkeitscluster der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten
Hamburg und Umlandkreise im Jahr 2002 (in Prozent)
- Tab. 51: Tätigkeitscluster im Jahr 2002 der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten
Hamburg – Anrainer-Umlandkreis – Suburbane Zentren / Wachstumspole
- Tab. 52: Tätigkeitscluster der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Hamburg
und den Anrainer-Umlandkreisen im Jahr 2002
- Tab. 53: Zusammensetzung der Tätigkeitscluster und –bereiche
- Tab. 54: Pendelverflechtungen Elmshorn
- Tab. 55: Immobilienpreise im Jahr 2010

Abkürzungen:

ACT	Australian Capital Territory
AKN	Eisenbahn AG / Eisenbahn Altona – Kaltenkirchen - Neumünster
BauGB	Baugesetzbuch
BID	Business Improvement District
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BfLR	Bundesministerium für Landeskunde und Raumordnung
BMBau	Bundesministerium für Bauwesen, Städtebau und Raumordnung
EBOE	Elmshorn – Barmstedt - Oldeslohe Eisenbahn
ERP	European Recovery Programme
EUREK	Europäisches Raumordnungskonzept
EW	Einwohner
FGZ	Fußgängerzone
FNP	Flächennutzungsplan
GEP	Gebietsentwicklungsplan
GREMI	Group de Recherche Européen sur les Milieux Innovateurs
GVP	Generalverkehrsplan
HVV	Hamburger Verkehrsverbund
IHK	Industrie- und Handelskammer
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
LEP	Landesentwicklungsplan
METREX	Netzwerk der europäischen Ballungs- und Großräume / Metropolregionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MKRO	Ministerkonferenz für Raumordnung
MThw	Mitteltidehochwasser
NN	Normal Null
ÖPNV	Öffentlicher Personen Nahverkehr
PACT	Partnerschaft zur Aktivierung von City, Dienstleistung und Tourismus
PPP	Public Private Partnership
REK	Raumentwicklungskonzept
SHMF	Schleswig-Holstein Musik Festival
SHUG	Schleswig-Holsteinische Universitätsgesellschaft
SUK	Stadt-Umland-Konzept
ÜAZ	Überbetriebliches Ausbildungszentrum
VKF	Verkaufsfläche
VZ	Volkszählung
WAK	Wirtschaftsakademie Schleswig-Holstein
ZOB	Zentral-Omnibusbahnhof

1. Einleitung

1.1 Problemstellung

Elmshorn ist ein Mittelzentrum im suburbanen Hamburger Raum. – Worin zeigen sich die Stärken? Worin zeigt sich Attraktivität? Besteht Attraktivität tatsächlich? Behauptet sich die Stadt, hat sie sich sogar – wachsend - entfalten können?

Elmshorn in seiner Region war und ist „persistierenden“ und „innovativen“ Kräften ausgesetzt. - Welche sind diese, wie zeigen sie sich? Was heißt Persistenz, ist diese negativ beharrend oder eher traditionsgebunden positiv verstetigend in der Raumentwicklung der Stadtregion Elmshorn? – Ist Elmshorn in seiner Region „innovativen“ Impulsen ausgesetzt gewesen? Wenn ja, welche sind diese, wie zeigen sie sich? Was sind „Innovationen“: haben sie modernisierend gewirkt und dabei die Raumentwicklung der Stadtregion Elmshorn in wünschenswerter Weise entfalten können? Wo liegen Grenzen?

Elmshorn steht im Diskurs mit den Ansprüchen des (unmittelbaren) Umlandes und denen der dominanten Kernstadt der Metropolregion, der Freien und Hansestadt Hamburg. Wie hat sich Elmshorn als suburbane Stadt - erfolgreich – positionieren und entfalten können?

Elmshorn ist Lebensmittelpunkt für hier wohnende und arbeitende, hier agierende und verweilende Menschen. Wie sichert sich die Stadt den Zuspruch der Menschen in dieser Hinsicht? Wie tragen Persistenz und Innovationen dazu bei? Wie sehen zukünftige, planungsrelevante Perspektiven aus?

1.2 Aufgabe und Zielsetzung

Diese geographische Raumanalyse beschäftigt sich mit der Stadt Elmshorn, die als Mittelzentrum Südwestholsteins im suburbanen Hamburger Raum gelegen ist. Diese stadt-, wirtschafts- und sozialgeographische Untersuchung ist so angelegt, dass sie funktional und strukturell raumbezogen - auch nach zeitlichen Abschnitten gegliedert - beschreibt und analysiert, ausgewählte Schwerpunkte bildet, raumgestaltende Einwirkungen von Akteuren und raumbezogene Auswirkungen in Bereichen der (sozialgeographischen) Daseinsgrundfunktionen darstellt. Die Arbeit setzt sich das Ziel, Behauptung und Entfaltung, Struktur- und Funktionswandel der Stadt Elmshorn in ihrer Region mit Fragestellungen zu Entwicklungen insbesondere nach dem 2. Weltkrieg zu untersuchen. Dabei soll immer wieder dargestellt werden, inwieweit regionale Prozesse durch Persistenz und Innovationen der an der sozioökonomischen Raumgestaltung beteiligten Akteure beeinflussend gewesen sind und in weiteren, zukünftigen Prozessen sich auswirken könnten (s. PRIES 2008).

Bezugspunkt der Untersuchung ist einerseits die sozioökonomische, langzeitliche Entwicklung Elmshorns zur herausragenden „Industriestadt“ in Südwestholstein (bis zum 2. Weltkrieg), und andererseits sind die erheblichen Kriegszerstörungen im 2. Weltkrieg und deren unmittelbare Folgen, insbesondere bzgl. der Daseinsgrundfunktionen Wohnen und Wirtschaft zu berücksichtigen: Es soll in diesem Zusammenhang untersucht werden, wie demographische und ökonomische Probleme sowie die daraus resultierenden Herausforderungen in der Region Elmshorn sich darstellten, ob und wie sie gelöst wurden.

Der Schwerpunkt dieser Untersuchung beschäftigt sich mit Entwicklung und Wandel im Zeitabschnitt der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts und der ersten zwei Dekaden des 21. Jahrhunderts. Es sollen Veränderungen und Entfaltungsschwerpunkte dargestellt werden, und zwar nach Daseinsgrundfunktionen: das Wohnen bzw. die demographische Entwicklung, Wirtschaftsstrukturen und ihre Entfaltungsprozesse, bedeutende verkehrsgeographische Entwicklungen mit ihren Impulsen, ferner – in exemplarischer Weise - der Ausbau des Schul- und Bildungswesens mit entsprechenden sozialgeographischen Auswirkungen und schließlich Entwicklungen und Entfaltungen bzgl. Freizeit, Erholung und Gesundheit unter Beachtung ökologischer Absicherungen. – Inwiefern sind bei diesen raumverändernden Prozessen auch Phänomene von Persistenz und Innovationen von (einflussreicher) Bedeutung gewesen?

Kann man die Stadt Elmshorn - zusammen mit ihrer unmittelbar räumlich benachbarten und funktional verknüpften Region (der Anrainergemeinden) - in ihrer Behauptung und Entfaltung durch die geographisch-topographische Lage im suburbanen Raum der Metropole Hamburg begreifen, interpretieren und raumbezüglich bewerten? Insofern stehe diese Untersuchung in Erklärungszusammenhängen, wie bereits GAEBE (1987, S. 161f.) sie im Allgemeinen für Prozesse in „Verdichtungsräumen“ dargestellt hat. Die Urbanisierungs-, Suburbanisierungs- und Reurbanisierungsprozesse werden in Anlehnung an GAEBE und entsprechend auch an KULKE (2004, S. 252-254) erörtert. Dieser Ansatz sei einer der Leitgedanken bei der hier vorliegenden Arbeit, in der die Stadt Elmshorn in ihrer Region mit ihren vielfältigen Funktionen im suburbanen Hamburger Kontext zu betrachten ist.

Bezüglich des ersten „gesetzten“ Zeitabschnitts von ca. 1949/50 bis 1960/61 gilt es, das Ausmaß der Konsolidierung und Revitalisierung der Stadt Elmshorn in ihrer Region zu untersuchen. Dabei ist auch auf die Vorkriegssituation (Volkszählungstichjahr 1939) und auf die Nachkriegszeit bis zur Gründung der Bundesrepublik Deutschland zu achten. Es geht darum herauszufinden, inwieweit die Sicherung der Lebenssituationen der Menschen und die Schaffung von Unterkunft, Arbeit und Einkommensmöglichkeiten in der „aufgestandenen“ Industriestadt Elmshorn geschafft wurden. Dabei ist auch zu fragen, ob und inwieweit (historisch gewachsene) Verkehrsstrukturen der Hafenorientierung und des Schienenverkehrs, aber auch der Landverkehr persistierend oder innovierend auf die Behauptung und Entfaltung der Region Elmshorn gewirkt haben.

Bezüglich des Zeitabschnitts 1960/61 bis 1989/90 ist zu untersuchen, ob und wie Elmshorn sich demographisch und ökonomisch von einer „Industriestadt“ in Südwestholstein zu einem Dienstleistungszentrum im Hamburger suburbanen Raum hat wandeln können. In diesem Zusammenhang sollen – exemplarisch - verkehrsgeographische Aspekte der rasch wachsenden Mobilität und Maßnahmen der Verbesserung der Straßenverkehrssituation innerhalb der Stadt Elmshorn und ihres Umlandes dargestellt werden. Es wäre zu hinterfragen, ob und wie weit die Struktur- und Funktionsveränderungen in der Stadt und Region Elmshorn die Daseinsgrundfunktionen „Arbeiten“, „Wohnen“, „Sich Versorgen“, „Am Verkehr Teilnehmen“, „Sich Bilden“, „Freizeit/Erholung/Gesundheit“ erfassten. Welche Initiativen werden dabei von Persistenz und Innovationswirkungen geprägt? Welche baulichen Veränderungen im Stadtbild sind festzustellen? In diesem Zusammenhang sind – exemplarisch - Um- und Ausbaumaßnahmen in der Stadt Elmshorn näher darzustellen: der Umbau im Bereich der Innenstadt sowie die Erschließung des Stadtteils Langeloh-Hainholz mit den Schwerpunkten der Erweiterung der Wohn- und Bildungsfunktionen.

Der strukturelle Wandel der Stadt Elmshorn in ihrer Region im Zeitabschnitt von 1989/90 bis 2010/2020 stellt den Hauptschwerpunkt dieser geographischen Untersuchung dar. Es ist zu untersuchen, ob und wie weit rasche und tief greifende, ökonomische und innovative

Veränderungsprozesse sich ausgewirkt haben, ob und inwieweit in der Kernstadt Hamburg und – relativ betrachtet – in welchem Ausmaß im suburbanen Umland, so auch im Mittelzentrum Elmshorn, die Tertiärisierung der Wirtschaft zugenommen hat. - Welche Entwicklungen können für die Stadt/Region Elmshorn als Erfolgsfaktoren angesehen werden?

Gleichzeitig ist das Augenmerk auf den demographischen Wandel zu richten: Hier gilt es, die Situation der Region Elmshorn (d. h. Stadt Elmshorn und Anrainergemeinden) in Beziehung zu setzen zu vollzogenen und prognostizierten Entwicklungen im suburbanen Raum und der Kernstadt Hamburg. Es ist zu untersuchen, ob demographische Prozesse Veränderungen bei Situationen des Wohnens ausgelöst haben, und ob sich diese bis etwa 2020 (und darüber hinaus) fortsetzen könnten. Es ist zu fragen, ob es im Bereich der Daseinsgrundfunktion Arbeiten weiterhin und stärker in der Stadt Elmshorn zu Veränderungen gekommen ist und kommen werde. Es ist zu untersuchen, ob die Region Elmshorn auch in einem anderen, täglich die Menschen erfassenden Dienstleistungsbereich, dem Einzelhandel, erhebliche Veränderungen erlebte und erfahren werde: Hier gilt es, in dieser Untersuchung Strukturen und Veränderungsprozesse in der Innenstadt Elmshorns mit Entwicklungen in den Außenbezirken zu vergleichen und zu evaluieren.

Es ist auch zu untersuchen, wie sich in der suburbanen Region Elmshorn das differenzierte schulische Angebot veränderte und ausgebaut wurde. Es ist zu fragen, ob dieses nicht nur für den Primar- und Sekundarbereich, sondern auch für den in Elmshorn ansässigen Tertiärbereich gilt (etwa als Hochschulstandort für den intraregionalen und interregionalen Einzugsbereich). Diese Untersuchung soll (prägende) Entwicklungen und (prognostizierte) Erfordernisse im Schul- und Bildungsbereich herausfinden.

Es ist ferner zu untersuchen, ob auch im Naherholungs- und Freizeitbereich in der Region Verbesserungen einsetzten und weiterhin für notwendig gehalten werden. Denn es darf nicht übersehen werden, dass dieser „weiche Standortfaktor“ bei immer mehr Menschen bei ihrer Auswahl ihres Wohn- und Arbeitsortes ein wichtiger werdender Entscheidungsfaktor ist und sein wird. Wie haben sich hier Persistenz und Innovationen gezeigt?

Im Jahr 1995 entwickelte die Stadt Elmshorn mit ihren Umlandgemeinden den „Gebietsentwicklungsplan“ (GEP). Es ist zu untersuchen, ob und inwiefern dieses gemeindeübergreifende Kooperationsmodell möglicherweise neue, arbeitsteilige Strategien erfolgreich im Diskurs von Persistenz und Innovationen angestrebt und durchgesetzt hat: Es ist zu untersuchen, ob dieses Stadt-Umland-Konzept (SUK) raumgestaltend prägend ist und in Zukunft die Entwicklung der Region Elmshorn beeinflussen werde. - Schließlich ist (immer wieder) aufzuzeigen, in welcher Polarität sich die suburbane Stadt und Region Elmshorn zur Kernstadt Hamburg positioniert.

Die langzeitliche Entwicklung der Kulturlandschaft der Region Elmshorn ist auch von institutionellen oder persönlichen Akteuren bestimmt gewesen. So haben häufig – wie auch in dieser Untersuchung zu beachten - Bürger als Vertreter der Zivilgesellschaft Ansprüche an den Raum gestellt und Umwertungen des Raumes ausgelöst. Eine besonders wichtige Gruppierung von Akteuren sind Institutionen bzw. Personen als Vertreter der Wirtschaft, die damit auch Beschäftigung und Einkommen für Bürger unmittelbar oder mittelbar schaffen. Der dritte, eigentlich traditionell der erste Akteur, ist die Stadtplanung als die Vertretung des politisch-administrativen Bereichs. Die Stadtplanung ist eingebunden in die administrative, demokratische Stadtentwicklungspolitik, die sich in vielfältiger Hinsicht abzustimmen hat. Das gilt - in einem oft zeitaufwendigen Kommunikationsprozess - zunächst auch weiterhin im administrativen Bereich, der die Rahmenvorgaben der Landespolitik mit ihren

Raumentwicklungskonzeptionen abzugleichen hat. Das erfordert aber auch vielfältige Abstimmungen mit anderen Gemeinden und Kreisen sowie vielen anderen Institutionen und „pressure groups“. Es gilt in dieser Untersuchung mit herauszufinden, wie und ob im suburbanen Raum der Region Elmshorn im Rahmen der Metropolregion Hamburg die ablaufenden und geplanten Projekte und Prozesse auch auf die Kernstadt Hamburg abgestimmt wurden. - Haben sich die erwähnten Akteure: Stadtverwaltung bzw. Stadtplanung (auch erfasst im „Amt für Stadtentwicklung“, Elmshorn), Wirtschaft und Zivilgesellschaft - in der Vergangenheit unter der häufig eher hierarchischen Leitung der Stadtplanung - mutmaßlich zu wenig abgestimmt oder nicht rechtzeitig oder nicht feinsinnig genug zusammengewirkt? Es soll in dieser Untersuchung gefragt werden, ob diese Form von städtischem „Government“ für eine gedeihliche Gestaltung der Stadt und Region Elmshorn hinreichend gewesen ist. Es ist bezüglich der Stadt und Region Elmshorn zu untersuchen, ob die in der jüngsten amerikanischen, englischen und deutschen Fachliteratur als „Urban Governance“ umschriebenen Parameter als innovative Motoren auch hier gegolten haben.

Es ist in diesem Zusammenhang das „Integrierte Stadtentwicklungskonzept“ (ISEK) aus dem Jahr 2006 bezüglich der Entwicklung der Innenstadt Elmshorns darzustellen und zu evaluieren. Es ist aufzuzeigen, inwieweit Maßgaben moderner, innovativer Form von „Governance“ hier eingebracht worden sind.

1.3 Methodik

Hinsichtlich der Erkenntnisgewinnung werden bereits vorliegende publizierte Quellen der Sekundärliteratur ausgewertet und in dieser Untersuchung berücksichtigt. - Bei der Untersuchung durch Primärerhebungen werden zwei Verfahrensweisen miteinander sinnvoll verbunden: Einerseits ist quantitativ zu verfahren. Andererseits ist die Vorgehensweise zur Datenerhebung qualitativ strukturiert. Letztere Methode, die in der Forschungsmethode der sogenannten „Postmoderne“ prägend ist (CLOKE et al. 2004, S. 232, 233, 236), kommt im Zusammenhang mit vorliegender Untersuchung zu den jeweiligen Themen bezüglich der Behauptung und Entfaltung der Region Elmshorn stärker zum Einsatz.

Untersuchungsstränge, Problemstellungen und Problemstrukturierungen stehen in Bezug zum gegebenen Thema bzw. dem theoretischen Ansatz dieser Arbeit zur „Behauptung und Entfaltung der Region Elmshorn im suburbanen Hamburger Raum – Phänomene von Persistenz und Innovationen“. Es ist die geeignete Erkenntnis bezüglich der leitenden Forschungsfragen bzw. entsprechender Hypothesenbildungen zu entwickeln und umzusetzen. Sekundärliteratur bzw. Sekundärstatistiken sind ebenso zu berücksichtigen wie Primärerhebungen (s. WESSEL 1996, S. 48), d. h. bei der Untersuchung ist in geeignetem und notwendigem Umfang extern vorhandenes Daten- und Statistikmaterial zu berücksichtigen. Gleichmaßen ist für die einzubringende Primärerhebung eine Auswahl der Erhebungsinhalte und -methoden zu treffen, z. B. der Einsatz einer schriftlichen Befragung, von standardisierten Interviews oder einer offen gestalteten Fragebogenaktion, von Expertengesprächen und Beobachtungen. Nach der Datenerhebung erfolgte bei der vorliegenden Arbeit dann auch die Datenauswahl, Datendarstellung und Überprüfung. Zusammen mit der sekundärstatistischen Analyse schließt sich die Interpretation der Primärdaten an (Beschreibung, Analyse, Erklärung). Abschließend werden die eingangs formulierten Fragen überprüft und damit die eingangs aufgestellten theoretischen Ansätze bezüglich des Themas überarbeitet und bewertet.

1.4 Forschungsstand

Die vorliegende stadt-, sozial- und wirtschaftsgeographische Raumanalyse berücksichtigt in der Aufarbeitung und Evaluation die unterschiedlichste geographisch relevante Literatur und basiert auf eigenen empirischen Erhebungen. Es ist zunächst darauf hinzuweisen, dass in länger zurückliegender Zeit wissenschaftliche Untersuchungen zu Elmshorn erschienen: Im Jahr 1934 legte JEBENS seine Arbeit zur wirtschaftlichen und sozialen Situation der Stadt Elmshorn vor, die umfangreich verwaltungswissenschaftliche Aspekte aufnimmt. Jene Erarbeitung ist für die hier vorliegende Dissertation nur von marginaler Relevanz, weil jener Untersuchungszeitraum kaum eine oder keine Rolle spielt. So unterscheiden sich auch die Zielsetzungen der Untersuchungen erheblich, da es sich bei der hier neu vorgelegten Untersuchung um eine strukturelle und funktionale Betrachtung der Stadt und des Raumes Elmshorn handelt, mit Bezug auf die sehr unterschiedlichen Prozesse innerhalb der Metropolregion Hamburg.

Bezüglich der Metropolisierungs- und Suburbanisierungsprozesse deutscher Metropolregionen innerhalb Europas, so auch der Metropolregion Hamburg, hat BLOTEVOGEL in zahlreichen Publikationen (u. a. 2002a und b, 2006a und b, 2007) sowohl grundsätzlich systematisierend als auch in Einzelanalysen sich geäußert, was in dieser Dissertation zum Tragen kommt. Das Konzept der Suburbanisierung wurde bereits von FRIEDRICHS / VON ROHR (1975) – auch unter Berücksichtigung des Hamburger Raumes - dargestellt. Speziell über die regionale Verankerung der Informationswirtschaft in Metropolregionen hat MATUSCHEWSKI (2004a und b) sich in ihren Publikationen geäußert und dabei auch die Metropolregion Hamburg schwerpunktmäßig berücksichtigt. BRAKE et al. [Hrsg.] haben in einem Sammelband (2001) die „Suburbanisierung in Deutschland“ unter Berücksichtigung der aktuellen Tendenzen seit 1990 dargestellt. Die seit langer Zeit bereits anhaltenden und gegenwärtig immer noch intensiv ablaufenden Suburbanisierungsprozesse in den USA wurden von HOLZNER (1990) als „Stadtland USA“ dargestellt. - Diese Publikationen seien exemplarisch erwähnt, da es insbesondere seit den 1990er Jahren zahlreiche neuere Veröffentlichungen gibt, die sich mit den Prozessen in Metropolregionen und mit den Abläufen der Suburbanisierung beschäftigen. – Speziell zur Stadt und Region Elmshorn liegen einerseits ältere Darstellungen vor (s. o.), andererseits zu Einzelaspekten einige Fachaufsätze, die in dieser Untersuchung Berücksichtigung finden. - Im Zuge jüngerer Entwicklungen in Verbindung mit der Stadtplanung der Stadt Elmshorn gibt es einige Gutachten, wobei das ISEK-Gutachten („Integriertes Stadtentwicklungskonzept“, 2006) maßgeblich auf die gegenwärtige und zukünftige Entwicklung der Stadt und Region Elmshorn Einfluss nimmt.

Im Jahr 1959 legte LUBENOW seine wissenschaftliche Untersuchung zu Elmshorn vor. Aber auch diese Arbeit ist nur sehr bedingt hilfreich für die hier vorliegende Dissertation, da sie insbesondere – mit geringfügigen Veränderungen - nach dem „Länderkundlichen Schema“ aufgebaut ist. Sie führt insofern methodisch und inhaltlich z. T. sehr weit weg vom Forschungsansatz der hier vorgelegten Untersuchung. Jene Arbeit ist auch stark deskriptiv-historisierend angelegt, sie ist weniger eine strukturell-funktionale Raumanalyse, zumal mit dem seinerzeitigen Aktualitätsbezug der 1940er und 1950er Jahre. Ergebnisse jener Untersuchung wurden nur in Ansätzen und wenigen Bezügen herangezogen.

Es sind in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts einige geographisch relevante Aufsätze erschienen, die für die Anfertigung dieser Dissertation von Nutzen gewesen sind. Es sei erwähnt die 1965 erschienene Analyse im Aufsatz von STEWIG über die Entstehung des Bahnhofsvorplatzes der Stadt Elmshorn, was einen Ausgangspunkt für den Umbau der

Innenstadt darstellt. Ferner hat SALEHI, der seinerzeitige Elmshorner Stadtplaner, 1991 einen wichtigen Beitrag über das Stadtquartier Hainholz geschrieben, auf den nun die hier vorgelegte Untersuchung zurückgreifen konnte. Die Darstellung über Hainholz war in der Reihe „Beiträge zur Elmshorner Geschichte“ erschienen. In dieser Reihe, die die Stadt Elmshorn herausgibt, sind auch andere geographisch relevante Beiträge veröffentlicht worden, die für die Anfertigung dieser vorliegenden Untersuchung z. T. nützlich waren. Das gilt z. B. für die wissenschaftliche Darstellung von KESSLER: „Flüchtlinge und Vertriebene“, erschienen in der Reihe „Beiträge zur Elmshorner Geschichte“, 2007, Band 20. - Die verfügbaren amtlichen Publikationen der Stadt Elmshorn der vergangenen 70 Jahre waren vielfach von Nutzen, z. B. die Flächennutzungspläne einschließlich der Erläuterungsberichte, Berichte und Protokolle sowie statistische Darstellungen, ferner jeweils (aktuelle) Informationen der Tagespresse, insbesondere der „Elmshorner Nachrichten“. - Entsprechendes gilt für die Publikationen der Anrainer der Stadt Elmshorn, der Darstellungen des Kreises Pinneberg, der Institutionen der Landesregierung des Landes Schleswig-Holstein sowie des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg, wobei hier insbesondere auf das Raumentwicklungskonzept (REK) zur Metropolregion Hamburg hingewiesen sei. – Auch zahlreiche Gutachten, die die Administrationen in Auftrag gegeben hatten, waren wichtige Fundstellen für Aspekte der hier vorgelegten Untersuchung.

Empirisch „vor Ort“ und in „originaler Begegnung“ in Elmshorn und im Umland wurden zahlreiche Interviews durchgeführt, es wurden in Bau- und Planungsausschüssen und Ergebnisveranstaltungen zu Workshops zur Stadtentwicklung und in Gesprächen mit ortsansässigen und ortsfremden Experten zur Stadt- und Raumentwicklung Informationen eingeholt. Es wurden zwei Fragebogenaktionen konzipiert und durchgeführt. Die eine untersuchte betriebliche und regionale Strukturen von (herausragenden Leuchtturm-) Betrieben der drei Sektoren der Wirtschaft. Die andere Fragebogenaktion bezog sich auf Strukturveränderungen und Aspekte der Zentralität im Schul- und Bildungswesen der Stadt Elmshorn. JANSEN publizierte 1996 eine wissenschaftlich-didaktische Foliothek mit erläuterndem Beiheft mit dem Thema „Elmshorn – Wirtschaftsstandort und Stadtlandschaft im Wandel“. In diesem umfassenden Werk befinden sich auch empirisch „vor Ort“ erhobene kartographische Funktionsdarstellungen zu Quartieren der Elmshorner Innenstadt, die im Rahmen dieser Dissertation aktualisiert und fortgeschrieben wurden.

Es wird auf verwendete Publikationen hingewiesen, die sich mit Abläufen und modernen Managementstrukturen bei der Stadt- und Stadtteilentwicklung, in Regionen, in unterschiedlichen Städten und Metropolregionen beschäftigen. Hier wurden bei der Auswertung jener Darstellungen Bezüge und Vergleiche zu den Abläufen in der Stadt und in der Region Elmshorn eingebracht. Fragen der Positionierungen bzw. des Zusammenwirkens verschiedener Akteure, die sich in der modernen Struktur der „Governance“ optimieren lassen, spielten eine Rolle. Dazu lieferten u. a. folgende Darstellungen für die vorliegende Untersuchung nützliche Hinweise: Zum einen OßENBRÜGGE et al. (2002): „Metropole Hamburg – Wachsende Stadt“, weiterhin OßENBRÜGGE (2003): „Wirtschaftsgeographie und Governance“, und die Habilitationsschrift von HEEG (2006): „Property-led development in Boston – Stadtentwicklung, Immobilienwirtschaft und lokale Politik“.

Abschließend ist zu sagen, dass auch auf Artikel der Tagespresse zurückgegriffen wurde, um ein möglichst lückenloses Bild insbesondere der jüngeren und unmittelbar zukünftigen bzw. geplanten Entwicklung der Region Elmshorn zu erfassen bzw. zu erstellen.

2. Theoretischer Diskurs zur raum-zeitlichen Situation suburbaner Räume in Metropolregionen im Kontext von Persistenz und Innovationen

2.1 Zugänge zu Suburbanisierung, Merkmalen und räumlichen Prozessen

Empirisch und funktional betrachtet, enden städtische Räume nicht einfach an den administrativen Stadtgrenzen, sondern sie reichen sehr häufig weit darüber hinaus. Ein städtischer Raum besteht in der Regel aus einer Kernstadt (oder mehreren Kernstädten) und dem (unmittelbaren) Umland. In diesem Kontext wird als Umland der administrativen bzw. nationalen Kernstadt der Raum bezeichnet, der außerhalb dieser Kernstadt liegt, der allerdings funktional z. B. bezüglich des Arbeitsmarktes und der Pendlerverflechtungen sowie über die Versorgungsbeziehungen eng mit der Kernstadt verbunden ist (GAEBE 2004, S. 62). Systematisierend - bei entsprechender Vereinfachung - lässt sich das geographische räumliche Zusammenwirken folgendermaßen darstellen:

A = Kernstadt
(politisch-administrative Raumeinheit)

B = Umland: suburbaner Raum
der Raum außerhalb der Kernstadt/Kernstädte

A + B = städtischer Raum
z. B. „Verdichtungsraum“, „städtische Agglomeration“, „Region“

Entwicklung und das Wachstum städtischer Räume sind mit unterschiedlichen, sich durchwirkenden Prozessen verbunden: In der Kernstadt und im suburbanen Umland kommt es zur Ausweitung der Siedlungsfläche, d. h. der bewohnten, der wirtschaftlich genutzten und verkehrlich erschlossenen Flächen, permanente Veränderungen der Bevölkerungs-, Sozial- und Wirtschaftsstrukturen wirken sich aus. Weitergehend betrachtet, kennzeichnen Abgrenzungen, die lediglich nach politisch-administrativen Kriterien vorgenommen werden, städtische Räume unzureichend. Denn städtische Räume werden auch nach sozialen und psychologischen, kognitiven Kriterien wahrgenommen, dabei spielen Institutionen, Symbole, Image und Bewusstsein und entsprechende Kommunikationsmuster eine prägende Rolle (BLOTEVOGEL 2002b, S. 458-459). Dennoch gibt es keine statistisch zuverlässige, lebenspraktisch brauchbare Alternative zu den üblichen Abgrenzungsverfahren: die Abgrenzung der städtischen Räume von den ländlichen Räumen und die Abgrenzung innerhalb des „städtischen Raumes“ von Kernstadt und suburbanem Umland erfolgt nach politisch-administrativen Einheiten. Nur für die so erfassten Räume werden Daten erhoben und veröffentlicht.

FRIEDRICHS und v. ROHR (1975, S. 28) führen in ihrem methodologischen Beitrag „Ein Konzept der Suburbanisierung“ zur Definition der Suburbanisierung folgende Aspekte an: Es handele sich um Formen der „Randwanderung“ oder „Randverschiebung“. Dieser Suburbanisierungsprozess seien Vorgänge, die „grundsätzlich mit einer absoluten oder zumindest relativen Bedeutungsabnahme der jeweiligen Kernstadt in Bezug auf einzelne Funktionen, wie Wohnen oder Arbeiten, meist räumlich auf ein Teilgebiet begrenzt, vorhanden sind. Dieser Hinweis erfordert ein näheres Eingehen auf die Ursachen der Suburbanisierung. Die wichtigsten sind dabei Verdrängungserscheinungen zwischen unterschiedlichen Nutzungen in Abhängigkeit von ihrer Standortbindung an den Agglomerationskern, ihrer Nutzungsintensität sowie in der finanziellen und politischen Durchsetzungskraft des Nutzers zu sehen“. - Die beiden Autoren weisen in ihrer

konzeptionellen Definition der Suburbanisierung grundsätzlich zwei verschiedene Komponentengruppen auf, solche der

- „*unmittelbaren Dekonzentration*:
Verlagerung der Standorte von Wohn- und Arbeitsstätten, im Einzelnen also Verlagerung von Wohnsitzen, Verlagerung von Betrieben und Teilen davon, Gründung von Zweigwerken, etc.;

- *mittelbaren Dekonzentrationen*:
räumlich selektives Auftreten von Wachstum- und Schrumpfungseffekten, beispielsweise aufgrund der Altersstruktur der Bevölkerung, der Ausdehnungsmöglichkeiten der Industrie etc.. Mittelbare Erscheinungen dieser Art sind grundsätzlich die Folge von unmittelbaren Randverlagerungsprozessen, also von Standortverlagerungen und Wanderungen jeder Art.“

(FRIEDRICHS und v. ROHR 1975, S. 29)

Der Suburbanisierungsprozess wird folgendermaßen definiert: Es handelt sich um die „Verlagerung von Nutzungen und Bevölkerung aus der Kernstadt, dem ländlichen Raum oder anderen metropolitanen Gebieten in das städtische Umland bei gleichzeitiger Reorganisation der Verteilung von Nutzungen und Bevölkerung in der gesamten Fläche des metropolitanen Gebiets“ (FRIEDRICHS 1995, S. 99).

Die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzsuburbanisierung definiert GAEBE (2004, S. 63) folgendermaßen: Es handelt sich um eine „Zunahme des Umlandanteils bzw. Abnahme des Kernstadtanteils der Bevölkerung und Beschäftigung in städtischen Räumen bei gleichzeitiger Veränderung der Siedlungs-, der Wirtschafts-, der Bevölkerungs- und der Sozialstruktur in Kernstadt und Umland“. Diese Prozesse laufen nicht nur intraregional innerhalb der metropolitanen Region ab, sondern auch interregional, und zwar sowohl in inländischen als auch ausländischen Migrationsprozessen. Die Verschiebungen der Schwerpunkte der räumlichen Verteilung von Bevölkerung und Beschäftigung in das suburbane Umland einer Kernstadt führt zwangsläufig zu Umgewichtungen in den Siedlungs-, Wirtschafts-, Bevölkerungs- und Sozialstrukturen in Kernstadt und Umland. Dabei verlaufen die Prozesse nicht unabhängig voneinander, sondern sie bedingen weitgehend einander: Kernstadt und Umland lassen sich nach etlichen Kriterien strukturell unterscheiden, doch andererseits sind sie funktional zusammengehörende Territorien, die durch Mobilität der Menschen, Verkehrsverflechtungen und Kommunikation meist stark verflochtene Regionen sind.

Die Definition von FRIEDRICHS (1995, s.o.) und die in diesem Kontext beschriebenen Prozesse berücksichtigen nicht oder nicht hinreichend einige wirtschaftliche, demographische und soziale Veränderungen in städtischen Räumen. Es wird z. T. nicht hinreichend deutlich, welche Veränderungen durch neue und aufgegebene Arbeitsstätten (Unternehmen, Betriebe, Institutionen) ausgelöst werden. Es ist entsprechend auch differenzierter zu betrachten und zu gewichten, wie durch die Geburtenraten, Sterbefälle, Zuzüge und Fortzüge in der Kernstadt und im suburbanen Umland Strukturveränderungen einsetzen. Der Suburbanisierungsprozess verstärkt sich nicht nur durch die Impulse der Verlagerung aus der Kernstadt, d. h. deren Verlagerungen von Teilen der Betriebe und der Bevölkerungsmigration in den suburbanen Raum, sondern es kommt in der suburbanen Zone zu autochtonen Neugründungen von Betrieben (des sekundären und zunehmend tertiären Sektors), es kommt zunehmend zu Verlagerungen und Zuzügen von außen in das suburbane Umland. Dies kann ein intraregionaler Vorgang sein („Zuzug“ aus dem benachbarten ländlichen Umland), und –

häufiger werdend – ein interregionaler bzw. internationaler Direktzuzug in den suburbanen Raum einer Metropolregion. Auch kann es zu innerbetrieblichen Beschäftigungsveränderungen kommen, die durch neue oder aufgegebene Arbeitsplätze in der Kernstadt oder im suburbanen Umland ausgelöst werden. – Bei der Betrachtung der Bevölkerungsrelation zwischen Kernstadt und suburbanem Umland werden häufig nicht verdeutlicht die Fort- und Zuzüge innerhalb der Kernstadt (Umzüge genannt), andererseits entsprechend die Fort- und Zuzüge innerhalb des suburbanen Umlandes. In diesen Fällen bleibt die Beschäftigtenrelation zwischen Kernstadt und Umland gleich, obwohl in der Beschäftigung innerhalb der Teilregionen häufig gewichtige strukturelle und qualitative Veränderungen sich vollziehen.

Historisch bzw. siedlungsgeschichtlich betrachtet, nehmen in der Urbanisierungsphase Bevölkerungszahl und Beschäftigung in der Kernstadt stärker zu als im (unmittelbaren) Umland. In der Suburbanisierungsphase - insbesondere seit der sprunghaften Zunahme des Individualautomobilverkehrs seit den 1960er Jahren - nehmen Bevölkerungszahl und Beschäftigung im Umland stärker zu als in dessen Kernstadt.

Um die Erscheinungen und Begründungszusammenhänge der Suburbanisierung zuverlässig und umfassender zu kennzeichnen, bedarf es einer – wenn auch kurz - hier einzubringenden definierenden Bestimmung der Urbanisierung: Das LEXIKON DER GEOGRAPHIE definiert: „Im Vergleich zur Verstädterung, die nur demographische und siedlungsstrukturelle Aspekte beinhaltet, bezeichnet der Begriff Urbanisierung zusätzlich aus sozioökonomischer und sozialpsychologischer Sicht die Ausbreitungs- und Diffusionsprozesse städtischer Lebensformen, die sich z. B. in Haushaltsstrukturen, beruflicher Differenzierung, Konsummustern und Wertvorstellungen der Einwohner in Städten ausdrücken. – Die Urbanisierung steht im Stadtentwicklungsmodell für eine Phase der Bevölkerungskonzentration. Bei einer Zunahme der Einwohnerzahlen im Verdichtungsraum erhöht sich die in der Kernstadt insgesamt stärker als im Umland, wo zu Beginn der Phase Bevölkerungsverluste auftreten können. Drei Komponenten rufen diese räumliche Differenzierung hervor: Land-Stadt-Wanderungen, natürliches Bevölkerungswachstum und in deutlich geringerem Umfang Eingemeindungen. In den Industrieländern waren im 19. Jh. die räumlichen Bewegungen ausschlaggebend, in den Entwicklungsländern sind es heute die Geburtenüberschüsse aufgrund der jungen Altersstruktur der Zuwanderer“ (BRUNOTTE et al. 2002, Band 3, S. 402).

Die Begriffe „Urbanisierung“ und „Verstädterung“ können synonym gebraucht werden. Es lassen sich bezüglich dieser Kennzeichnungen eine Reihe von Prozessen subsumieren: Wachstum der Stadtbevölkerung, Siedlungswachstum, Städteverdichtung, Entfaltung städtischer Elemente in ländlichen Gemeinden insbesondere in den Nahbereichen der „Kernstädte“. Der Urbanisierungsprozess wird als Phänomen der industriellen Gesellschaft begriffen. Insbesondere in sozialwissenschaftlichen Abhandlungen spricht man davon, dass in zunehmendem Maße „im ländlichen Raum“ Elemente auftauchen, die zunächst nur typisch für Städte waren. Dieser Raumstrukturen verändernde Prozess nimmt im Allgemeinen mit der Nähe zu großen Städten, zu „Kernstädten“ zu, und zwar an Geschwindigkeit, regionaler Erfassung und Intensität (HELLER 1973, S. 375). „Urbanisierung heißt also zum einen, dass Städte in ihren wirtschaftlichen und sozialen Funktionen immer weiter auf ihr Umland ausgreifen und dieses in sich zu integrieren versuchen. Dieser Prozess kann schließlich zu einer Verdichtung führen, durch den die Umlandgemeinden in einen größeren Siedlungskomplex aufgehen. Urbanisierungserscheinungen können aber auch in Hinterlandgemeinden auftreten, ohne dass der räumliche Bezug zu einer Stadt auffällig ist. Diese Urbanisierungserscheinungen gehen also unmittelbar auf die Auswirkungen des gesamtgesellschaftlichen und –wirtschaftlichen Entwicklungsstandes des Staates zurück. Der

Prozess der Urbanisierung ist also einmal, wenn er von der Stadt ausgeht, als ein zentrifugaler aufzufassen. Nachdem aber die Dörfer durch diesen Prozess bzw. durch seine Ergebnisse mit der Stadt verbunden sind und mit dieser und miteinander quasi ein System bilden, finden auch zentripetale Prozesse statt“ (HELLER 1973, S. 376).

Im Rahmen der Urbanisierung werden in der sozialgeographischen Fachliteratur als zentrifugale Erscheinung Verlagerungen von Industriestätten ins Umland angenommen, ferner gilt in diesem Kontext als ein Element der Urbanisierung der Umzug von Städtern in das Umland. Dabei kann der Arbeitsplatz in der Stadt beibehalten werden, ferner kommt es zum verstärkten Bau von mehrstöckigen Wohnhäusern in den Dörfern des Umlandes, was als ein städtisches Charakteristikum angesehen werden kann, die städtische Mode nimmt Einzug in den Dörfern, Zweckverbände etablieren sich im Dorf, ursprünglich städtische Organisationen bilden (Zweig-)Stellen im Dorf des Umlandes. Es setzen aber auch gleichzeitig zentripetale Prozesse ein: z. B. die stark zunehmende Pendelwanderung vom Umland in die Stadt, auch werden ländliche Versorgungseinrichtungen in die Stadt oder an den Stadtrand verlagert (HELLER 1973, S. 376).

Zahlreiche Elemente, die zur Charakterisierung der Urbanisierung in der zurückliegenden Fachliteratur genannt werden, gelten heutzutage als z. T. prägende Faktoren des Suburbanisierungsprozesses. Andere Impulse der Suburbanisierung sind als Entwicklungen anzusehen, die sich mit der fortschreitenden Tertiärisierung unserer post-industriellen, hoch entwickelten Wirtschaft und Gesellschaft entfaltet haben.

Die Urbanisierungsphase gemäß „Stadtentwicklungsmodell“ (s. BRUNOTTE et al. 2002, Band 3, S. 264) begann in Großbritannien bereits im 18. Jahrhundert und kam in den gegenwärtig hoch entwickelten Ländern zu ihrem Ende im Laufe der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, während sich in den Schwellenländern die Urbanisierung erst im Laufe der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts dem zwischenzeitlichen (vorläufigen) Abschluss näherte. In gering entwickelten Entwicklungsländern hält dieser Prozess noch an. In den Kernstädten der Verdichtungsräume weniger entwickelter Länder sind der Grad der Industrialisierung und die funktionale Differenzierung heute schwächer ausgebildet als es im 19. und 20. Jahrhundert in den heute hoch entwickelten Ländern der Fall war.

Suburbanisierung wird als relative Zunahme der Bevölkerungszahl und Beschäftigung im Umland der Kernstadt gekennzeichnet. Dieser Prozess vollzog bzw. vollzieht sich häufig, ohne dass es zur Zunahme der Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahl im gesamten städtischen Raum, dem jeweiligen Verdichtungsraum, kam bzw. kommt. Es gibt also auch Suburbanisierungsabläufe in städtischen Räumen, in denen insgesamt die Bevölkerungszahl abnimmt. In der Regel nimmt in diesem Fall auch die Beschäftigung ab, strukturell bzw. wirtschaftssektoral kann sie sogar – gegenläufig – zunehmen. Bei den starken Suburbanisierungsprozessen insbesondere in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhundert kam es in den hoch entwickelten Ländern jedoch in den meisten Fällen zur Zunahme der Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahl des jeweiligen städtischen Raumes (Verdichtungsraumes) insgesamt.

Die Veränderungen des demographischen Wandels in der Kernstadt und im suburbanen Umland sowie die Verlagerung der Bevölkerung aus der Kernstadt in das suburbane Umland sind vielschichtig bedingt: 1. sind die Geburten und Sterbefälle statistisch pro Jahr zu berücksichtigen, 2. ist ebenfalls pro Jahr die intraregionale Migrationsbilanz zu ermitteln, d.h. die jeweiligen Fortzüge und Zuzüge sind zu erfassen, 3. es können räumlich selektive Wachstums- und Schrumpfungsprozesse eine Rolle spielen und 4. können – oft in

bestimmten Zeiträumen – interregionale bzw. internationale Migrationsströme sich stark auswirken.

In den meisten Kernstädten der Länder der frühen Industrialisierung (insbesondere in Europa und abgeschwächt in Nordamerika) nimmt die Bevölkerungszahl schon seit etlichen Jahren wegen der Überalterung und des damit verbundenen Sterbeüberschusses ab, d.h. die Sterberate der Kernstadt ist deutlich höher als die Geburtenrate. Ein weiterer Grund für den Rückgang der Bevölkerungszahl der Kernstadt ist das Wanderungsdefizit, weil die Fortzüge die Zuzüge überwiegen. - Im jeweils benachbarten suburbanen Umland ist die Bevölkerungsentwicklung oft gegenläufig. Hier werden Bevölkerungszuwächse registriert, weil der Saldo aus Geburten- und Sterberate positiv ist. - Die jährliche Statistik verzeichnet für den suburbanen Raum eine größere Zahl von Personen, die von der Kernstadt in das Umland ziehen als umgekehrt. Gleichzeitig verzeichnet die Kernstadt zum Teil eine beträchtliche Anzahl von Zuzügen aufgrund interregionaler und internationaler Migration (mit hohem Ausländeranteil). Doch selbst diese Zuwanderung in die Kernstadt kann den Sterbeüberschuss und die große Zahl der Fortzüge (oft) nicht ausgleichen. – Im suburbanen Umland dagegen ist die Anzahl der Zuzüge (weit überwiegend deutscher Bevölkerung) oft größer als die der Fortzüge, die Geburtenraten übertreffen in vielen Fallbeispielen immer noch die Sterberaten. Diese gegenläufigen Entwicklungen haben dazu beigetragen, dass es bezüglich der Entwicklung der Bevölkerungszahlen in den Kernstädten und in dem benachbarten suburbanen Umland zu sich verstärkenden Disparitäten gekommen ist. Das trifft in Deutschland für die überwiegende Zahl der städtischen Räume in den alten Bundesländern, so auch für die Metropolregion Hamburg zu, während die Prozesse in den neuen Bundesländern aufgrund verschiedener Ursachen in vielen Fällen anders gelagert sind (HERFERT u. RÖHL 2001, S. 152-154).

Die 1990er Jahre zeichneten sich durch eine hohe Bevölkerungsmobilität in Deutschland aus, wobei die Suburbanisierungsmuster in Ost- und Westdeutschland erhebliche Unterschiede aufwiesen. Intraregionale, interregionale und internationale Wanderungen spielten jeweils eine Rolle. Diese Migrationserscheinungen waren zentrale Elemente für die starken Suburbanisierungsprozesse in den ost- und westdeutschen Stadtregionen. Derartige Suburbanisierungsschübe gingen bisher stets mit einem deutlichen Bevölkerungswachstum einher, wodurch z. T. ein pressierender Siedlungsdruck ausgelöst wurde. Dies galt auch in den 1990er Jahren für die alten Bundesländer. Anders, differenzierter, verlief die Wohnsuburbanisierung in den neuen Bundesländern. In der ersten Hälfte der 1990er Jahre verlief die Wohnsuburbanisierung in Ostdeutschland wesentlich dynamischer als in den alten Bundesländern. Doch seit der zweiten Hälfte erfolgte die demographische Schrumpfung in Ostdeutschland, die für Jahrzehnte auch am Anfang des 21. Jahrhundert anhalten wird (KRÖHNERT et al. 2006, S. 10-47). Nicht nur Städte, auch ganze Stadtregionen verzeichneten in West- und insbesondere in Ostdeutschland deutliche Bevölkerungsverluste.

Die Hauptverlierer dieser Prozesse in den 1990er Jahren waren insbesondere die deutschen „Oberzentren“ (Definition s. BRUNOTTE et al. 2002, Band 2, S. 453), die allein in diesem Jahrzehnt rund 1 Mio. Einwohner an ihr Umland verloren. Die meisten Städte in den alten Bundesländern konnten ihre Rückgänge der Einwohnerzahl durch Wanderungsgewinne aus dem Ausland und durch Abwanderungen aus Ostdeutschland weitgehend kompensieren. Die Städte in den neuen Bundesländern erlitten – gleich einsetzend mit der Öffnung der Berliner Mauer (9. November 1989) und dem Prozess der Wiedervereinigung - eine heftig sich vollziehende Abwanderungswelle Richtung Westen (1989-1991). Damit musste das Territorium der Ex-DDR zum zweiten Mal, nun gleich nach Öffnung und Wende, große Einwohnerverluste hinnehmen wie vorher schon bis zur Errichtung der Mauer in Berlin (13.

August 1961). In den 1990er Jahren waren von 26 Städten mit einem Bevölkerungsrückgang von mehr als 10 000 Einwohnern nur vier aus den alten Bundesländern. - Anfang der 1990er Jahre nahm im Osten und im Westen Deutschlands die Wohnbauleistung stark zu. Es wurden nicht nur Einfamilienhäuser sondern verstärkt auch Mehrfamilienhäuser errichtet, und zwar in erster Linie im Bereich der großen Agglomerationen: Insbesondere im Osten Deutschlands vollzog sich dieser Bauboom als Folge der steuerlichen Vergünstigungen im Mietwohnungsbau für Kapitalanleger, die fast ausschließlich in Westdeutschland oder im Gebiet des ehemaligen West-Berlin wohnten. Der Bauboom im Osten entfaltete sich so sehr, weil man Sonderabschreibungen von 50% der Baukosten geltend machen konnte. Doch die Wohnsuburbanisierung in den neuen Ländern litt zunehmend unter den Auswirkungen der anhaltenden demographischen Schrumpfung. Der starke Mietwohnungsbau kam zum Erliegen. Es kam mehr und mehr in ostdeutschen Stadtregionen insgesamt zu Leerständen im neuen Wohnungsbestand. In den alten Bundesländern konnten durch starke Zuwanderung und Wohnungsraumnachfrage Leerstände in starkem Maße – bei preiswerten Wohnangeboten in den Kernstädten und im suburbanen Raum – vermieden werden (ARING u. HERFERT 2001, S. 44-46): Dies trifft auch für die Region Elmshorn bzw. die Metropolregion Hamburg zu.

Der Prozess der Suburbanisierung kommt zum Abschluss, wenn die räumliche Struktur von Kernstadt und suburbanem Raum funktional nicht mehr unterscheidbar ist, insbesondere wenn die Unterschiede zwischen Kernstadt und Umland in der Siedlungs-, Wirtschafts-, Bevölkerungs- und Sozialstruktur aufgrund der Verflechtungen nicht mehr erkennbar sind. Es entwickelt der (ehemals) suburbane Raum selbst einen hohen Grad an urbaner Dichte und mehr und mehr Strukturen und Funktionen (s)einer Kernstadt. So kann es zu eigenständigen Städten im (ursprünglich) suburbanen Raum kommen mit jeweils einer großen Anzahl und Vielfalt der Beschäftigung, mit Spezialisierungen als Dienstleistungsangebote gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern, mit attraktiven Einkaufszentren, differenzierten Bildungsangeboten einschließlich Fachhochschulen bzw. einer Universität, mit Klinikzentren, Museen und Theater und weiteren stadtdlandschaftlich eingebundenen Einrichtungen für Freizeit, Erholung und Tourismus: Diese Stadt ist dann nicht mehr ein Subzentrum einer Kernstadt, sondern ein eigenständiger stadtdregionaler Focus, wie es als Prozessergebnisse an vielen Beispielen im „Stadtland“ USA nachzuweisen ist (HOLZNER 1990, S. 468- 475 u. 1992, S. 142-147).

Seit einigen Jahrzehnten – sich verstärkend in den letzten Jahren – sind die städtischen Räume weltweit polyzentrischer und fragmentierter geworden. Diese Form der Dispersion und Diffusion ist eng verbunden mit dem Ausbau der Verkehrsnetze, insbesondere für den Individualautomobilverkehr und mit den verkehrsgünstigen Anbindungen an den Flugverkehr. Seit den 1990er Jahren ist durch den Ausbau und die Praktizierung der Telekommunikation sowohl eine stadtdregionale als auch globale Vernetzung immer weiter vorangeschritten. In den höher entwickelten Ländern hat sich die Beziehung zwischen der Kernstadt und dem suburbanen Umland sehr differenziert fortentwickelt: Das Umland „importiert“ nicht mehr überwiegend Güter und Dienstleistungen der Kernstadt, sondern es „exportiert“ seine Produkte der Güterproduktion und seine Dienstleistungen, einschließlich immer stärker unternehmensorientierte Dienstleistungen in die entsprechende Kernstadt und – unabhängig davon – auch global. - Letzteres trifft auch für die Stadt/Region Elmshorn zu.

Es hat zahlreiche Versuche gegeben, diesen besonders dynamisch sich entfaltenden suburbanen Raum begrifflich zu fassen. Die Vorschläge sind in der Diskussion. HOLZNER (1990 und 1992) geht von US-amerikanischen Erscheinungen und Prozessen aus und kennzeichnet die ausgedehnten Flächen der Durchmischung von urbanen und ruralen Strukturen „Stadtland“. Diese über hunderte von Meilen sich ausbreitenden Kulturlandschaften des „urban land“ sind gut belegt auf dem über siebenhundert Kilometer

langen Abschnitt an der Ostküste zwischen Boston und Washington D.C. („Boswash-Region“), so auch entlang der Großen Seen auf einer Strecke von ca. 1 000 Kilometern Länge und – nicht zuletzt - im Boom-Staat Kalifornien zwischen San Francisco und San Diego, in der „San-San-Region“ (JANSEN 1996a). - SIEVERTS hat die Bezeichnungen „Außenstadt“ und „Zwischenstadt“ eingeführt. In seiner überarbeiteten Version seines Plädoyers aus dem Jahr 1999 schreibt er abschließend:

„Die Zwischenstadt zwischen Stadt und Landschaft“

„Die Stadt verflucht sich mit der Landschaft, der alte Gegensatz zwischen Stadt und Land hat sich schon weitgehend in Richtung eines Stadt-Land-Kontinuums aufgelöst. Daran ändert auch die Kritik an der „Zersiedelung“ und das Planungsprinzip der „Dezentralen Konzentration“ fast nichts. ...“

„Wo aber gibt es erfolgsversprechende Ansätze, die hoch subventionierte Landwirtschaftspolitik in den Dienst der Gestaltung der Zwischenstadt zu stellen? Sind Gebietskörperschaften überhaupt in der Lage, die Aufgabe einer umfassenden Gestaltung der Stadt-Land-Verflechtungen als soziales und kulturelles Kontinuum zu begreifen und die Kraft aufzubringen, diese Aufgabe zu einem politischen Thema zu machen? Wer wird sie hierbei von Bund und Land unterstützen? Wie sieht es mit Bürgerbewegungen auf diesem Feld aus? Zum Schluss ein optimistischer Traum: Könnte nicht die Vision einer neuen Stadt-Kultur-Landschaft unter dem Druck ökologischer Probleme, als Mittel in der interregionalen Konkurrenz und als langfristige und sinnvolle Arbeitsbeschaffungsmaßnahme, zu einem Thema werden, das ähnlich populär und politisch breit unterstützt würde wie seinerzeit vor einer Generation die Erhaltung und Erneuerung der historischen Stadtkerne?“ (SIEVERTS 2005, S. 161-162): In diesem Zusammenhang ließen sich Phänomene von Persistenz und innovativen Entwicklungen in der (metropolitanen) Kulturlandschaft miteinander verbinden.

2.2 Abgrenzungen und Gliederung der städtischen Räume

Viele Darstellungen zur Abgrenzung städtischer Räume gehen von Verflechtungsmerkmalen aus:

- Merkmale der Beschreibung der typisierenden Siedlungsstruktur bezüglich Art der Bebauung, Grundriss und Aufriss der Gebäude, Wohn- und Siedlungsdichte,
- Merkmale der Beschreibung der Wirtschaftsstruktur bezüglich Anzahl der Beschäftigten in der Industrie, im Handel, in den Dienstleistungssektoren insgesamt,
- Merkmale demographischer Zuordnung bezüglich der Größe der Siedlung, Einbringung der Einwohnerzahl,
- Merkmale von Verflechtungen bei Arbeitsmarkt- und Versorgungsbeziehungen mit Erhebungen zur Berufspendlerbilanz (Einpendler, Auspendler) und quantitativen und qualitativen Kennzeichnungen der Zentralität,
- Vergleiche werden immer wieder wegen unterschiedlicher Abgrenzungskriterien erschwert, denn Erhebungen räumlicher und strukturelle Einheiten der amtlichen Statistik sind oft uneinheitlich.

(GAEBE 2004, S. 67-68)

2.2.1 Abgrenzung der Gliederung der städtischen Räume in Deutschland

In Deutschland wird von Seiten der Geographen sowie der Stadt- und Landesplaner häufig die Abgrenzung mit Bezug auf die Kategorien „Stadtregionen“ und „Verdichtungsräume“ vorgenommen. Raumfunktionale Abgrenzungsversuche bezüglich der „Stadtregionen“ gehen auf Vorarbeiten von BOUSTEDT zurück: Es wurden die Agrarquote und die Einwohner-Arbeitsplatzdichte in Verbindung mit den Bilanzierungen der Berufspendler festgestellt.

Danach weisen „Verdichtungsräume“ eine stärkere Verdichtung von Wohn- und Arbeitsstätten auf. 1968 wurde dabei die Einwohner-Arbeitsplatzdichte erfasst in dem Index Einwohner + Arbeitsplätze je km², ferner ermittelt man die Bevölkerungszahl oder Bevölkerungsdichte, 1970 wurde das Messverfahren reduziert auf die Einwohner-Arbeitsplatzdichte. - Inzwischen gibt es neue Versuche der Abgrenzung: Es werden „Verdichtungsräume“ nach der Siedlungsdichte gegliedert, wobei die Einwohner je km² Siedlungsfläche ohne Verkehrsfläche gemessen werden. In einem anderen Methodenansatz wird der „Siedlungsflächenanteil“ gemessen bzw. gewichtet. Hierbei erfasst man die Siedlungs- und Verkehrsfläche in Prozent der Gemarkungsfläche. Bezüglich all dieser (neuen und komplizierten) Verfahren fehlt eine überzeugende Begründung dieser Abgrenzungsmerkmale. - Diese Kritik trifft auch zu bezüglich der (willkürlichen) Abgrenzung der „Agglomerationsräume“ nach Einwohnerzahl und Bevölkerungsdichte, bezogen auf Raumordnungsregionen:

1. hoch verdichtete Agglomerationsräume: Oberzentrum mit mindestens 100 000 Einwohnern, Dichte im Umland mehr als 300 Einwohner je km²,
2. Agglomerationsräume mit herausragenden Zentren, Bevölkerungsdichte im Umland weniger als 300 Einwohner je km² (Quelle: BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG und GAEBE 2004, S. 69 und GAEBE 1987, S. 186-187).

2.2.2 Kritik an Gliederung und Abgrenzung der städtischen Räume

Die kritischen Auseinandersetzungen mit der Gliederung und Abgrenzung der städtischen Räume (Kernstadt / suburbanes Umland) nehmen Bezug auf die Auswahl der Merkmale, Gebietsänderungen und auf die vorgeschlagenen, oft inkompatiblen Abgrenzungskonzepte:

- ein einziges Merkmal bzw. eine Kombination von zu wenigen Merkmalen (z. B. der Bevölkerungs- oder Einwohner-Arbeitsplatzdichte) reicht nicht aus, um die Komplexität der oft sehr differenzierten Siedlungs-, Wirtschafts-, Bevölkerungs- und Sozialentwicklung darzustellen. Denn die jeweiligen sozialen Räume sind oft sehr unterschiedlich strukturiert, und zwar bezüglich der Zahl, Größe und der Kriterien ihrer Abgrenzungen, der Binnengliederung sowie der Verdichtungs- und Verflechtungsmerkmale,
- es wird oft nicht die Feststellung von Reichweiten der Raumbeziehungen im Stadt-Umland Verbund präzise erfasst,
- Analysen können fehlerhaft werden, wenn in entsprechenden, unregelmäßigen und nicht koordinierten zeitlichen Phasen die Gebietsabgrenzungen oder die jeweils zugehörigen Gebiete sich ändern.

(GAEBE 1987, S. 192)

2.2.3 Strukturelle Veränderungen in den städtischen Räumen

Grenzüberschreitungen von Bevölkerung und Beschäftigung von der Kernstadt in das suburbane Umland sind wichtige Veränderungsprozesse. Es sind folgende Veränderungen in der Kernstadt und im Umland darzustellen:

- Veränderungen der Bevölkerungs- und Nutzungsdichte,
- Veränderungen der Wirtschaftsstruktur,
- Veränderungen der Berufsstruktur,
- Veränderungen bezüglich demographischer Segregationsprozesse, die zu neuen Ausdifferenzierungen der räumlichen Verteilung der Bevölkerung führen,
- Veränderungen der öffentlichen und privaten Finanzkraft,

- Veränderungen der öffentlichen Aufgaben,
- Veränderungen der Dienstleistungs- und Versorgungsangebote.

Folgende Prozesse begleiten die strukturellen Veränderungen in Kernstadt und Umland:

1. Veränderungen der Bevölkerungs- und Nutzungsdichte,
2. Veränderungen der Wirtschaftsstruktur,
3. Veränderungen der Finanzkraft und der öffentlichen Aufgaben.

Näheres zu 1.: In der Phase der Urbanisierung nimmt in der Kernstadt die Bevölkerungs- und Nutzungsdichte zu und im Umland in der Regel relativ ab, in der Phase der Suburbanisierung verläuft dieser Prozess umgekehrt. - Mit der Ausdehnung der städtischen Region kommt es häufig dazu, dass die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte insgesamt abnimmt, der Flächenverbrauch dagegen zunimmt. Der Individualverkehr nimmt zu. Die Summe der öffentlichen Leistungen wird aufgrund der gestiegenen Dispersion der Bevölkerung teurer.

Näheres zu 2.: Die verstärkt in der zweiten Hälfte der 20. Jahrhunderts einsetzende De-Industrialisierung in den städtischen Räumen, insbesondere im Bereich der Kernstädte, führte (teilweise) zu Stilllegungen umweltbelastender Industriebetriebe, wodurch die Luft-, Wasser- und Wohnqualität erheblich und zum Teil (schlagartig) verbessert werden konnten. - Doch bringt der Prozess der De-Industrialisierung den Nachteil, dass in den Städten der Bestand an Wirtschaftsbetrieben und die Wirtschaftskraft sowie die Steuereinnahmen rückläufig sind, die Kaufkraft sich vermindert, weil Arbeitsplatzverluste häufig durch die rechtzeitige Schaffung von neuen Arbeitsplätzen „vor Ort“ nicht ausgeglichen werden können. Als Folge können Leistungskraft und Image einer Stadt (einschließlich Umland) leiden. Die Struktur der Kernstadt verändert sich aufgrund der demographischen Veränderungen: Kernstädte registrieren eine Abnahme der Zahl der Kinder und Jugendlichen bei gleichzeitiger Zunahme der älteren Bewohner, insbesondere der über 60-Jährigen. Daher muss die Infrastruktur kostenträchtig umgebaut werden: einerseits werden immer weniger Kindergärten und allgemeinbildende Schulen benötigt, andererseits aber mehr Einrichtungen für die Befriedigung der Bedürfnisse der Alten, insbesondere altersgerechte Wohnformen. - Gleichzeitig ziehen „Besserverdienende“ von der Kernstadt in das suburbane Umland, insbesondere auch junge Familien, andererseits nimmt in der Kernstadt die Anzahl der Haushalte und Personen mit geringem Einkommen, Sozialhilfeempfängern und Arbeitslosen zu, was die Transferleistungen und die Verschuldung der öffentlichen Hand ansteigen lässt.

Näheres zu 3.: Die Kernstädte nehmen zugleich zahlreiche regionale Funktionen wahr. Es sind differenzierte Angebote im Bildungs- und Ausbildungsbereich: Fach- und Hochschulen, Museen, Theater, große Sportstätten und andere Einrichtungen des Freizeitbereichs. In der Regel können die Kernstädte anfallende Kosten nicht auf alle Nutzer, insbesondere die Bewohner des Umlandes, abwälzen, wodurch es zur Subventionierung der Bewohner des Umlandes kommt. – Andererseits gilt, dass Berufseinpendler, Besucher und Kunden aus dem Umland auch Einkommen, Zahl der Arbeitsstätten, Kaufkraft und Steuereinnahmen der Kernstadt verstärken. Und andererseits entstehen durch die Abwanderung von Bevölkerung aus der Kernstadt und die Zuzüge im suburbanen Umland erhebliche Folgekosten für Kindergärten, Schulen, Sport- und Freizeitanlagen und die Erweiterung der Infrastruktur durch den Ausbau des Versorgungs- und Verkehrsnetzes im suburbanen Umland (GAEBE 1987, S. 199-214 und FRIEDRICHS 1995, S. 114), was auch für die Region Elmshorn bzw. für die Metropolregion Hamburg gilt.

2.2.4 Gebietsänderungen

Ausmaß und Zuordnung der Urbanisierung und Suburbanisierung sind von der Zugehörigkeit der Flächenanteile abhängig. Insofern spielen Eingemeindungen eine wichtige Rolle. In vielen Fällen sind erhebliche Veränderungen der Siedlungs-, Wirtschafts-, Bevölkerungs- und Sozialstruktur auf Eingemeindungen zurückzuführen. Die Grenzänderungen haben zur Folge, dass an der „Innengrenze“ zwischen Kernstadt und suburbanem Raum benachbarte Flächen arrondiert und in die Kernstadt eingemeindet werden. - Gelegentlich wird die Fläche der Kernstadt verkleinert. - Auch kann es an der „Außengrenze“ des suburbanen Umlandes zu Eingemeindungen auf Kosten des anschließenden ländlichen Raumes kommen. Häufig kommt es durch Gebietsänderungen auch zu Veränderungen der Siedlungs- und Verkehrsflächen (GAEBE 2004, S. 70-75 und FRIEDRICHS u. v. ROHR 1975, S. 33). - Von diesen Veränderungen war auch die Stadt/Region Elmshorn betroffen.

2.3 Europäische Metropolregionen in Deutschland

Bis zur politischen Wende in Europa im Jahr 1989 und vor der deutschen Wiedervereinigung im Jahr 1990 war die Vielfalt der „Stadtlandschaften“ in Deutschland in den Bereichen Politik, Planung und hinsichtlich der Begriffe geprägt von „Oberzentren“, „Verdichtungsräumen“ (Definition s. BRUNOTTE et al. 2002, Band 3, S. 418-419) und „Ballungszentren“. Erst seit Beginn der 1990er Jahre ging die Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) dazu über, eine Reihe großer Verdichtungsräume mit herausragenden nationalen und internationalen Funktionen und raumprägender Bedeutung gesondert und hervorhebend im Städtesystem zu kennzeichnen.

Die MKRO erstellte und veröffentlichte im Jahr 1995 einen „Raumordnungspolitischen Handlungsrahmen“. Hierin führte die MKRO eine neue raumordnerische Kategorie ein, die „Europäische Metropolregion“, – per definitionem – „...räumliche und funktionale Standorte, deren herausragende Funktionen im internationalen Maßstab über die nationalen Grenzen hinweg ausstrahlen. Als Motoren der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung sollen sie die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit Deutschlands und Europas erhalten und dazu beitragen, den europäischen Integrationsprozess zu beschleunigen. Ein wesentliches Kennzeichen europäischer Metropolregionen ist ihre gute Erreichbarkeit auf interkontinentaler Ebene“ (BUNDESMINISTERIUM FÜR RAUMORDNUNG, BAUWESEN UND STÄDTEBAU 1995). - Mit der Annahme des Raumordnungsberichts von 2005 durch die Bundesregierung im gleichen Jahr und mit der Überarbeitung und Neuformulierung der „Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland“ durch die MKRO im Juni 2006 erlangte das neue Konzept der Metropolregionen Zustimmung, Unterstützung und Ausgestaltung seitens des Bundes und der Bundesländer. Seitdem werden elf „Europäische Metropolregionen“ in Deutschland in der Fachliteratur benannt und in der Praxis gestaltet: Berlin-Brandenburg, Bremen-Oldenburg, Frankfurt/Rhein-Main, Hamburg, Halle/Leipzig-Sachsendreieck, Hannover-Braunschweig-Göttingen, München, Nürnberg, Rhein-Neckar, Rhein-Ruhr und Stuttgart (vgl. BBR 2007, S. 2). – Dabei wird die Herausbildung von Metropolregionen nicht als Ergebnis einer auf diese gerichteten Raumentwicklungsstrategie, sondern als Folge insbesondere wirtschaftlicher Konzentrationsprozesse und verstärkt und zunehmend veränderter Standortpräferenzen der Wissens- und Informationsgesellschaft gesehen, die in eine räumliche Wettbewerbs- und Wachstumsstrategie zu integrieren sind. - Wichtiger Grundsatz ist dabei, dass mit dem Konzept der Metropolregionen keine (völlig) neue Förderpolitik im Sinne einer finanziellen Umschichtung von strukturschwachen („ländlichen“) in strukturstarke („großstädtische“) Regionen erfolgt. Es geht vielmehr um die politische, organisatorische und investive Stärkung

solcher Funktionen, die sinnvoller Weise nur in Metropolregionen umgesetzt und ausgebaut werden können, damit von diesen metropolitanen „Motoren“ Wachstumsimpulse in die übrigen Räume ausstrahlen können (SINZ 2006, S. 605).

2.3.1 Funktionen der Europäischen Metropolregionen im nationalen, europäischen und globalen Kontext

Die räumliche Verteilung der Metropolregionen innerhalb Europas weist eine starke Konzentration auf: Kartographisch ist das Raumbild bekannt, das die „Blaue Banane“ dargestellt (s. Karten **Anhang 22** und **Anhang 23**). In diesem Korridor der wirtschaftlich starken Regionen Europas befinden sich 28% aller Standorte, an denen Metropolfunktionen nachgewiesen werden konnten. Das im Europäischen Raumordnungskonzept – EUREK (1997-1999) - als zentraler europäischer Kernraum ausgewiesene „Pentagon“ zwischen London, Paris, Mailand, München und Hamburg umfasst ein Drittel der Standorte mit Metropolfunktionen. Hier befindet sich also eine hohe Dichte an Metropolregionen. Hiermit wird in diesem eng begrenzten Bereich der EU nicht das mögliche Potenzial vorhandener bzw. weiterer Entwicklung definiert. Denn außerhalb dieser beiden umgrenzten Kernräume der EU sind die Metropolräume weitgehend solitär verteilt, während in diesen beiden Kernräumen, insbesondere im Bereich der „Blauen Banane“, eine fast schon zusammenhängende Kette von Metropolregionen sich herausgebildet hat. Die Potenziale der jeweiligen Region werden bereits genutzt und generieren in (ihren jeweiligen) benachbarten Räumen zusätzliche Standortvorteile (ADAM et al. 2005, S. 429).

In den aktuellen wissenschaftlichen und politischen Debatten dominiert der wirtschaftsgeographische Ansatz der funktionalen Metropoldefinition. Parameter für die Definition und Anerkennung als Status einer Metropole oder einer Metropolregion fordern, dass eine Stadt oder eine Region bestimmte Merkmale aufweist, insbesondere eine differenzierte und leistungsfähige Infrastrukturausstattung, (besonders) herausragende politische Entscheidungsstrukturen, ein möglichst enges Netzwerk von produktionsorientierten Dienstleistungsunternehmen und eine (zu definierende) hohe Anzahl an Einwohnern. Unter Beachtung dieser Parameter werden Metropolregionen im Raumordnungsbericht 2005 bezeichnet als „hoch verdichtete Agglomerationsräume mit mehr als einer Million Einwohnern, die sich gemessen an ökonomischen Kriterien wie Wertschöpfung, Wirtschaftskraft und Einkommen besonders dynamisch entwickeln und international besonders herausgehoben und eingebunden sind“. Es gilt als kennzeichnend und erforderlich, dass das Zusammenspiel unterschiedlicher Indikatoren die Metropolregionen ausmachen (BBR, RAUMORDNUNGSBERICHT 2005, Berichte Bd. 21, Bonn, 2005, S. 177 ff.):

Die Bedeutung der Metropolregionen mit ihren territorialen Strukturen und, darüber hinaus, mit ihren globalen wirtschaftsgeographischen Netzwerken nimmt ständig zu. Daraus ergeben sich:

- Metropolregionen verbessern die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit eines Landes,
- Metropolregionen ermöglichen die weltwirtschaftliche Integration eines Landes,
- Metropolregionen sind Zentren des internationalen kulturellen Transfers,
- Metropolregionen sind Leuchttürme der internationalen und europäischen Ausstrahlung.

Auch für das unmittelbare Umland, die suburbanen Räume, und den ländlichen Raum nehmen Metropolregionen eine Vielzahl von Funktionen wahr. Die Funktionsbeschreibungen sind

grundlegend in einem Katalog von BLOTEVOGEL erarbeitet worden und werden daraufhin weiterhin ausdifferenziert und präzisiert. Die Funktionen werden unterteilt in Entscheidungs- und Kontrollfunktionen, Innovations- und Wettbewerbsfunktionen, Gateway-Funktionen sowie Symbol-Funktionen. Die Funktionen sind nicht unabhängig voneinander, im Gegenteil, sie bedingen und verstärken sich, gewissermaßen multifunktional und interdependent. Die später ergänzte Symbolfunktion von Metropolregionen stellt die symbolische Wirkung heraus, die von einer Metropolregion identitätsstiftend nach innen und attraktivitätssteigernd nach außen ausgeht (BBR 2007b, S. 2-3).

Tab. 1: Funktionen von Metropolregionen und abgeleitete Indikatoren

1. Entscheidungs- und Kontrollfunktion

- Unternehmen Headquarter nationaler und internationaler Unternehmen, Banken, Börse, Finanzwesen, spezialisierte Dienstleister
- Staat Regierung, Behörden
- Sonstige supranationale Organisationen (EU, UN usw.), internationale Nichtregierungsorganisationen (NGOs)

2. Innovations – und Wettbewerbsfunktion

Erzeugung und Verbreitung von Produkten, Wissen, Einstellungen, Werten usw.

- Wirtschaftliche und technische Innovationen F&E-Einrichtungen (von Unternehmen), wissensintensive Dienstleister, Forschungsinstitute, Einrichtungen des Wissens- und Technologietransfers
- Soziale und kulturelle Innovationen kulturelle Einrichtungen, Orte sozialer Kommunikation, neue Lebensformen, „metropolitaner Habitus“

3. Gateway-Funktionen

- Zugang zu Menschen Fernverkehrsknoten, insbes. Luftverkehr und ICE-Knoten
- Zugang zu Wissen Medien (Fernsehen, Printmedien usw.), Kongresse, Bibliotheken, Internet-Server
- Zugang zu Märkten Messen, Ausstellungen

4. Symbol-Funktion

Kultur (Theater, Museen, Kunst), Medien, Events, Architektur, Stadtgestalt, Image

(nach: BLOTEVOGEL 2007, S. 8 und BLOTEVOGEL, Vortrag (Manuskript), 2006)

2.3.2 Metropolregionen in den Leitbildern und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung

Die neuen Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland sind geprägt von folgenden drei Leitbildern (BBR 2006, S. 38ff.):

- Wachstum und Innovation anstreben,
- Daseinsvorsorge sichern und

- Ressourcen bewahren, Kulturlandschaften schaffen.

Das Leitbild „Wachstum und Innovation“ hat zum Ziel, räumliche und wirtschaftliche Entwicklung eng miteinander zu verbinden. Dabei geht es stets und in allen Regionen Deutschlands um die Implementierung folgender Teilziele:

- Unterstützung der Spezialisierung und der internationalen Profilierung der Branchen- und Wissenscluster,
- Stärkung der Stärken der Region,
- Bündelung und Stärkung der Kräfte und Potenziale,
- Stärkung von Partnerschaften zwischen Stadt und Land,
- Setzung von Impulsen für eine verbesserte Selbstorganisation, die regionalen Wachstumsbündnisse und die Profilierung der Regionen.

Es sind vor allem die Metropolregionen, die zur Erreichung von Wachstum und Innovation in einer Wissensgesellschaft besondere Beiträge leisten sollen. Die Metropolregionen werden als große Wirtschaftsräume mit monozentralem, städtischem Kern oder mehreren, polyzentralen Kernen definiert und damit in Beziehung stehenden engeren und weiteren metropolitanen Verflechtungsbereichen, die aneinander stoßen oder sich sogar überlappen können.

Strategien und Projekte für und in Metropolregionen sollen sich auf folgende Teilaspekte konzentrieren:

- Ausbau der großräumig bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur zur interregionalen Vernetzung der Metropolregionen einschließlich der Impulse für das Umland,
- Wahrnehmung gemeinsamer Verantwortung bezüglich großer Verflechtungsräume durch „bottom-up“-Prozesse für stabile regionale Organisationsformen und wachsende Steuerungskompetenz,
- Förderung der europäischen Perspektive der Metropolregionen durch Stärkung der internationalen Verflechtungen und Projekte in den Regionen und durch das Auftreten auf der europäischen bzw. internationalen Bühne,
- Etablierung von Räumen und Netzen der Wissensgesellschaft durch Bündelung und Vernetzung von Innovationen und deren Förderung sowie bezüglich des regionalen Wissensmanagements.

(BBR 2007b, S. 3-4)

Europäische Dimensionen:

Metropolregionen werden durch ihre besondere nationale, europäische und internationale Bedeutung und Ausstrahlung gekennzeichnet. Die europäische Dimension (vgl. MINISTERKONFERENZ FÜR RAUMORDNUNG (MKRO) 2006, S. 9) kommt insbesondere durch die Einbindungen der Metropolregionen in Verkehrsnetzen zum Tragen. Diese Einbindungen betreffen die Schienen-, Straßen-, Luft- und Wasserverkehrsnetze für Personen und Waren. Herausragende Voraussetzung für die wirtschaftlichen Inwertsetzungsmöglichkeiten dieser Einbindungen ist die jeweils richtige Infrastruktur in den zu verbindenden Metropolregionen, um tatsächlich und erfolgreich als Knoten im internationalen Netz fungieren zu können. Das bezieht sich auf die möglichst optimal ausgebauten Bahnhofs-, Umschlags- und Flughafeninfrastrukturen. Diese werden laufend angepasst und vielerorts weiterhin ausgebaut, weisen aber in einigen Metropolregionen Defizite auf.

Die europäischen Metropolregionen in Deutschland engagieren sich interregional, so auch mit Bezug auf Partner im europäischen Ausland. So sind alle europäischen Metropolregionen in Deutschland an EU-Projekten mit finanzieller Unterstützung durch EU-Förderprogramme im Austausch mit großen Städten bzw. Verdichtungsräumen in anderen EU-Mitgliedsstaaten beteiligt. Das gilt gleichermaßen für die Mitgliedschaft und aktive Mitwirkung in europäischen Netzwerken, hervorzuheben ist METREX, das „Netz der europäischen Großstadtregionen und Großräume“ bzw. „Metropolregionen“, in dem zahlreiche Metropolregionen Mitglied sind (BBR 2007b, S. 4-5).

2.3.3 Governance-Strukturen

Eine wesentliche Voraussetzung für die Entfaltung der metropolitanen Funktionen sind leistungsfähige Formen und Institutionen der interkommunalen, intra- und interregionalen Kooperation und Organisation. Dies kann erst erreicht werden, wenn die Akteure in Metropolregionen zusammenwirken. Hier kommt es darauf an, dass rechtzeitig, beständig, rücksichtsvoll, kooperativ und konstruktiv die Vertreter der Akteurguppen zusammenwirken: es handelt sich dabei um die Repräsentanten der Politik (Selbstverwaltung und Verwaltung), der Wirtschaft und der einzubindenden Gruppen der Bürger (der Zivilgesellschaft). Diese Akteure in den jeweiligen Metropolregionen organisieren sich also selbst, um nach innen ihre Kreativität und Kräfte zu aktivieren und zu bündeln, sie setzen abgestimmte Schwerpunkte und schöpfen Synergien aus. Dadurch ist erreichbar, dass sie sich auch nach außen gewichtiger artikulieren können und (weitere) Kooperationsstrukturen entfalten. Dabei gilt es, nicht schematisch vorzugehen, sondern zu beachten, dass aufgrund der jeweils unterschiedlichen (sozial-)räumlichen, rechtlichen und administrativen Strukturen und Bedingungen die konkreten Herausforderungen und Gestaltungsmöglichkeiten in jeder Metropolregion (sehr) unterschiedlich gelagert sein können. So sind die Bedingungen und Spielräume bei polyzentrischen Metropolregionen anders als bei monozentrischen Metropolregionen. In nicht wenigen Fällen müssen Ländergrenzen (institutionell) überwunden werden, so auch in der Metropolregion Hamburg.

Metropolregionen vereinen den Kernraum der Metropole(n) mit dem suburbanen Raum sowie dem weiteren (ländlichen) Raum der Gesamtregion/der Metropolregionen. Die Akteure der Metropolregion entwickeln und gestalten die städtische Politik weiter zur abgestimmten Politik für die große Stadtregion insgesamt, es wird dabei arbeitsteilig verfahren, indem Interessen des metropolitanen Kerns mit der Vielfalt der Interessen der Repräsentanten des suburbanen und weiteren ländlichen Raumes abgestimmt werden. Es ist darauf zu achten, dass die Neugewichtung der Regionalpolitik zugunsten der Metropolregionen das Ziel der gleichwertigen Lebensverhältnisse – im Prinzip - nicht in Frage stellt: Es geht in den Metropolregionen darum, sich regional und strukturell besser zu organisieren und dabei die eigenen Stärken zu stärken. Impulse aus dem Kern der Metropolregionen in den suburbanen und ländlichen bzw. peripheren Raum werden durch enge Vernetzung über (zu optimierende) Verkehrsinfrastrukturen, Wirtschaftscluster und Wissensmanagement angestrebt und ausgelöst. Der Leitgedanke für das Handeln ist nicht (mehr) Konfrontation, sondern Kooperation (BBR 2007b, S. 5).

2.3.4 „Regionen der Zukunft“ - Fortentwicklung

Im Jahr 1997 eröffnete die damalige Bundesanstalt für Landeskunde und Raumentwicklung (BfLR) im Auftrag des damaligen Bundesministeriums für Bauwesen, Städtebau und Raumordnung (BMBau) den bundesweiten Wettbewerb „Regionen der Zukunft“ (BBR 2001). An diesem Wettbewerb beteiligten sich die Regionen Frankfurt-Rhein-Main-Wiesbaden, die EXPO-Region Hannover sowie die Metropolregionen Stuttgart, München und Hamburg, und zwar jeweils mit einzelnen Wettbewerbsbeiträgen. Es wurden die EXPO-Region Hannover sowie die Regionen Stuttgart und München mit zweiten Preisen ausgezeichnet, die Metropolregion Hamburg erhielt den ersten Preis zugesprochen. – Dieser Wettbewerb löste ein großes Echo aus und verlieh der regionalpolitischen Diskussion einen deutlichen Schub, so dass das BMBau sich entschied, die Aktivitäten ausgewählter Regionen oder Regionsgruppen mit einem „Coaching“ für weitere drei Jahre zu unterstützen. Das Arbeitsziel des Projekts wurde von der Definition bestimmt, eine gemeinsame Formulierung bezüglich der Strategien für die deutschen Metropolregionen, den systematischen Erfahrungsaustausch und die Formulierung von konkreten Kooperationsmöglichkeiten insbesondere hinsichtlich der europäischen Belange zu erreichen (BBR 2007b, S. 5).

2.3.5 Persistenz von Standorten von Industrie- sowie Wirtschaftsunternehmen

Die Persistenz (lat. *persistere* = stehenbleiben, verharren; engl. *to persist* = 1. ausharren, hartnäckig bestehen, beharren, unbeirrt fortfahren; 2. weiterarbeiten; 3. fort dauern, fort-, weiter bestehen) von Betrieben des sekundären oder tertiären Sektors (d. h. der gewerblichen bzw. industriellen Wirtschaft oder der Dienstleistungsbranche) an einem gewählten Standort ist als ein verhaltensgeprägter Faktor anzusehen. Eine denkbare Verlagerung eines gewachsenen Betriebs wird von den am Standort bisher vorgenommenen Investitionen in Flächen, Betriebsgebäude, Produktionsanlagen sowie von Service- und Verwaltungseinrichtungen begrenzt bzw. erschwert. Selbst wenn eine kritische Überprüfung der Kosten-Erlös-Kalkulationen eine räumliche Verlagerung als sinnvoller und notwendig erscheinen lassen als das Festhalten am alten Standort, wird dieser Schritt oft aus außerökonomischen Gründen nicht vollzogen. Das liegt in manchen Fällen an den persönlichen Verbindungen bzw. Vernetzungen, auch das eingespielte lokale Profil der Arbeitskräfte kann maßgebend sein, in anderen Fällen ist der Standort des Betriebs so verfestigt, dass der Ort der Produktion regional und interregional Image bedeutet und Tradition signalisiert. So bleibt ein suboptimaler Standort häufig so lange erhalten, bis die Gesamtbedingungen sich ökonomisch so weit verschlechtert haben, dass eine existenzielle Gefährdung des Unternehmens einsetzt. Freilich versucht die Unternehmensleitung in vielen Fällen, so lange wie möglich am traditionellen Standort Persistenz zu zeigen, indem bestehende Nachteile permanent durch interne Veränderungen (u. a. bei den Produktionsprozessen bzw. bei den Produkten oder im Ausbau der Serviceleistungen und Servicequalitäten) abgemildert werden oder versucht wird, sie gänzlich aufzuheben (KULKE 2004, S. 80f.).

In der Sozialgeographie spielt die Persistenz „funktionierender Stätten“ (mit den Investitionen in den jeweiligen Einrichtungen), „die länger überdauern als die sie prägenden Funktionen“, eine wichtige Rolle. „Den Freiheiten menschlicher Zielsetzungen stehen (häufig) konkrete, räumlich stabile, Beharrung auslösende Raumsituationen gegenüber“. – In der Wirtschaftsgeographie registriert man (häufig) Phänomene der räumlichen Persistenz sozioökonomischer Strukturen, etwa „das Gleichbleiben (Beharren) oder mehrmalige Wiederauftreten regionaler Disparitäten der Wirtschafts- und Gesellschaftsstrukturen über lange Zeiträume hinweg“ (BRUNOTTE et al.: Lexikon der Geographie 2002, Bd. 3, S. 38).

2.3.6 Innovationen in der Industriegewirtschaft und bei Wirtschaftsunternehmen

Der Innovationsprozess:

Wirtschaften ist ein Prozess, der laufenden Veränderungen unterliegt. Dieser Vorgang ist in einer modernisierten Wirtschaftsweise folgendermaßen zu erklären: Neben den traditionellen Produktionsfaktoren Boden, Kapital und Arbeit kommt nunmehr ein vierter Faktor hinzu, den man als „Know How“, „Humankapital“, „technisches Wissen“ oder ähnlich bezeichnen kann. Wissen wird ständig geriert und insofern vermehrt durch Erfindungen oder Entdeckungen (*inventions*), nach denen man zwar (gezielt) suchen kann, deren Ergebnisse aber oft nicht (hinreichend) bekannt und entsprechend verwendbar sind. Das Wissen über Neuerungen (*innovations*) wird verbreitet durch Informationen, durch deren Annahme (*adoption*) und durch damit verbundenes Lernen (*learning*): Dies bezeichnet man als einen *Innovationsprozess*, der sowohl eine zeitliche als auch räumliche Dimension hat. Die *Diffusion von Innovationen* ist ein Gegenstand (wirtschafts-)geographischer Forschung (SCHAMP 1988, S. 78).

In der Industriegewirtschaft findet „technisches Wissen“ in drei Bereichen Anwendung:

- a) Wie stellt man ein neues Produkt oder ein Produkt her, das in seinen Eigenschaften deutlich verbessert ist?
- b) Wie stellt man ein bekanntes Produkt mit einem neuen Verfahren her?
- c) Wie organisiert man eine Betriebsstätte oder ein Unternehmen neu, d. h. hinsichtlich des Bezugs, der Produktion, der Faktorkombination (Einsatz von Produktionsfaktoren) und des Absatzes?

Entsprechend teilt man die Innovationen in idealtypischer Systematisierung ein:

- a) Produkt-Innovationen,
- b) Prozess- oder Verfahrens-Innovationen,
- c) Organisatorische Innovationen.

In der Regel weisen – wegen der Interdependenz – eingeführte Innovationen mehr als eine Komponente der drei idealtypischen Innovationsbereiche auf (KULKE 2004, S. 81-83).

Die Begriffe Invention und Innovation sind nicht eindeutig definiert. Der Begriff Innovation schließt stets die Anwendung von Ideen, Methoden und Erkenntnisobjekten, ausgelöst durch Invention, ein. Der Ablauf von einer Invention zur Innovation, von der Erkenntnis des Neuen zur Neuerung im Handeln ist in folgenden Abläufen darstellbar: a) Grundlagenforschung führt zur Invention und dann – anwendungsbezogen – zur Basisinnovation, b) angewandte Forschung führt zur Basisinnovation und zur Verbesserungsinnovation, c) Produktdesign führt zu Verbesserungsinnovationen, d) Produktverwendungen führen einerseits zu Verbesserungsinnovationen, andererseits stellen sie Routine dar (s. SCHAMP 1988, S. 78).

Die Innovationsdiffusion verläuft weder zeitlich noch räumlich kontinuierlich. Sowohl in der Industriegewirtschaft als auch im tertiären Sektor, verläuft der Innovationsprozess außerordentlich vielgestaltig:

- Eine Innovation kann ein Unternehmen nicht unmittelbar adoptieren. Die Innovation muss stets den spezifischen Bedingungen eines Unternehmens angepasst werden und in einem Bündelungsprozess gegebenenfalls verändert werden. So verändert eine Innovation in einem Diffusionsprozess

ihren Charakter insbesondere, wenn es sich um eine Verfahrensinnovation handelt.

- Eine Innovation trifft in jedem Unternehmen auf bereits vorhandene Produkte bzw. angewandte Verfahren. Diese können durch die Innovation (teilweise) ersetzt werden. Die unternehmerische Entscheidung zur Adoption ist von verschiedenen Parametern abhängig, u. a. von den Rentabilitätsersparungen durch die einzubauende Innovation, von der ökonomischen Lebensdauer der vorhandenen Produkte bzw. des bisher angewandten Verfahrens, so auch von der Verfügbarkeit an Kapital, nicht zuletzt von den Informationen und den Management-Fähigkeiten des Unternehmens.
- Erstadopter einer Innovation übernehmen ein höheres unternehmerisches Risiko als Nachahmer, die auf den Erfahrungen des Erstadopters aufbauen können. So ändert bzw. vermehrt sich die Anzahl potentieller Adopter im Laufe der Innovationsdiffusion.
- Informationshindernisse, unternehmensspezifische Kommunikationsnetze und bewusste Steuerungen des Innovationsprozesses beeinflussen den Ausbreitungsprozess einer Innovation.
- Die Diffusion einer Innovation ist abhängig von der Gesamtheit der einzelwirtschaftlichen Adoptionsentscheidungen. Es handelt sich jeweils um mikroanalytische Entscheidungen bezüglich der Entwicklungschancen des Unternehmens, mehrere Schritte und komplexe Evaluationen (u. a. Zwischenbewertungen und Erprobungen) sind erforderlich, wenn eine Innovation angenommen werden soll. Diese Schritte führen oft zu einer zeitlichen Verzögerung (time lag) zwischen der Erstinformation und (im konkurrierenden Unternehmen) übernommener, angepasster Adoption (SCHAMP 1988, S. 79).

Bezüglich der Ausbreitung einer Innovation sind folgende, häufig wirksame Faktoren zu bedenken:

- a) Der reale Entscheidungsprozess läuft nicht zügig und nicht ohne Veränderungen ab.
- b) Im Entscheidungsprozess werden bei stark entwickelter Konzentration des Unternehmens die Entscheidungen immer weniger von einer Person (dem Unternehmer) gefällt, sondern von mehreren Personen des Managements des Unternehmens.
- c) Das Unternehmen wartet nicht auf (zufällige) Informationen über Neuerungen. Man greift auf unternehmenseigene Erkenntnisse und Informationen zurück.
- d) Wegen der Komplexität einer Anlage ist eine Erprobung einer Innovation in Teilbereichen oft nicht möglich.
- e) Umwelteinflüsse dürfen auf keinen Fall außer Acht gelassen werden, z. B. die Mitkonkurrenten, der Staat (SCHAMP 1988, S. 80).

Einzelwirtschaftliche Bestimmungsfaktoren der Innovationsadoption:

Häufig herrscht Mangel an bestimmten Ressourcen, was dann ein Hemmnis ist für die Adoptionsbereitschaft und –fähigkeit eines Unternehmens:

- a) Viele kleine, aber auch mittlere Unternehmen haben keine eigene Forschungs- und Entwicklungsabteilung (FuE); sie beschäftigen keine oder wenige Personen mit Hochschulabschluss. Diese Unternehmen sind häufig (Spät-) Nachahmer und wenig innovativ.
- b) Kleine Unternehmen haben häufig nur wenig Personal, z. B. für Kontaktaufnahmen (mit Forschungseinrichtungen) und für Messebesuche. Hinderlich für Produktinnovationen ist die zu lückenhaft vorgenommene Marktbeobachtung.
- c) Wegen zu geringer Finanzausstattung haben insbesondere (kleinere) Familienunternehmen nicht die Möglichkeit, (betriebsspezifisch notwendige) Innovationen zu adoptieren, was vornehmlich im Bereich der kostenintensiven Verfahrensinnovationen zutrifft
(SCHAMP 1988, S. 81).

Dennoch weisen oft auch kleinere Unternehmen eine stark ausgebildete Innovationsfähigkeit auf, da bei geringerem Spezialisierungsgrad und bei gleichzeitig intensiver unternehmensinterner Kommunikation gute Bedingungen für Erfindungen und Übernahme von Neuerungen herrschen. So kommt es auch in kleineren Unternehmen zur Verbesserung von Produkten und Verfahren. Insofern ist eine Differenzierung notwendig:

- a) nach Branchen: Denn in vielen Branchen kommt es zu zahlreichen Erfindungen (*inventions*) insbesondere auch in kleineren Unternehmen; diese Erfindungen werden später auch von großen Unternehmen genutzt;
- b) nach Art der Innovation: kleine und mittlere Unternehmen adoptieren oft Verbesserungsinnovationen, die sie für sich weiterentwickeln;
- c) kleine und mittlere Unternehmen gehen bei ihrem Innovationsverhalten geringere Risiken ein
(SCHAMP 1988, S. 81).

Der Zugang zu Innovationen ist andererseits durchaus beschränkt, Frühadoptoren können nämlich die Übernahme durch andere Unternehmen behindern. Insofern kann eine Produktinnovation beim Erstadopter (monopolistische) Gewinnsituationen ermöglichen. – Das wirkungsvollste Instrument zur Verhinderung der Ausbreitung einer Innovation ist die Anmeldung als Patent, was allerdings mit Kosten verbunden ist. Daher vermeiden es kleine Unternehmen häufig, ihre Innovation als Patent anzumelden, können daher die Ausbreitung ihrer Innovation nicht verhindern. Andererseits können Patentinhaber von Innovationen diese als Lizenzen vergeben.

Der Einfluss von Umweltfaktoren auf die Innovationsausbreitung:

Zur Umwelt gehören Konkurrenten eines Unternehmens, die Neuerungen (Innovationen) umgesetzt haben, worauf das Unternehmen durch Adoptionen oder entsprechende Neuerungen reagieren muss. Es geht darum, in der Konkurrenz zwischen Unternehmen nicht zurückzufallen. Diese Situation stellt sich verschärft, wenn nur wenige Mitbewerber am Markt sind, ein Oligopol herrscht.

Zur Umwelt gehört der Staat, und zwar auf all seinen Ebenen (Bund, Land, Kreis, Kommune). Gesetze zwingen Unternehmen, diese zu beachten und zu erfüllen. Das gilt z. B. für die

(vorzunehmenden) ökologischen Verbesserungen der Produktionsverfahren, was mit erheblichen Kosten verbunden ist. – Andererseits fördert der Staat durch finanzielle Hilfen die industrielle Forschung und Entwicklung (u. a. FuE-Basisinnovationen). Ferner gibt es eine Vielfalt von Innovationsberatungsstellen, z. B. der Kammern und Verbände bezüglich der Einführung von Neuerungen. In diesen Bezügen ist die Ausbreitung der Innovationen kein spontaner Vorgang: Die Ausbreitung von Innovationen wird durch Unternehmen, Forschungsinstitute, Verbände und durch den Staat in starkem Maße gesteuert (SCHAMP 1988, S. 82).

Es ist ein Trugschluss anzunehmen, dass sich Innovationen in der Industriegesellschaft stets gemäß der Hierarchie der Städte - von oben nach unten – ausbreiten. Denn es ist häufig der Umsicht innovativer Unternehmen außerhalb der Agglomerationskerne bzw. im ländlichen Raum zuzuschreiben, dass vermeintliche Standortnachteile durch entsprechendes geschicktes unternehmerisches Handeln mehr als ausgeglichen werden. Im Übrigen sind Verbesserungsinnovationen im Produktionsprozess oft unabhängig von der modellartigen Informationskette bei Innovationen. In vielen Fällen sind pragmatisches betriebsinternes Reagieren bzw. ein Informationsaustausch zwischen strukturell gleichartigen (benachbarten) Betrieben hilfreicher, insbesondere im bereits industrialisierten ländlichen Raum. Betriebs- und Produktionsstätten, die Auslagerungen von Großbetrieben sind, betrachtet man ebenfalls als unabhängig von modellartigen Prozessen der Informationskette bei der Ausbreitung von Innovationen, da die Großunternehmen über ihre konzernspezifischen Kommunikationsnetze verfügen. In dieser Einbindung kann es sogar passieren, dass ausgelagerte Zweigbetriebe im ländlichen Raum bzw. an der Peripherie einer Agglomeration, im suburbanen Raum, zu Frühadoptern eine Innovation werden, der Kern des Unternehmens innerhalb der Agglomeration dann Nachahmer der Innovation des eigenen Außenbetriebs ist. Doch in der Regel ist das (kleinere) Zweigwerk, das nur Produktionszwecken dient und damit die verlängerte Werkbank ist, spät in den Produktionszyklus eingebunden, indem dort Güter nach ausgereifter Verfahrenstechnik produziert werden. Derartige Zweigwerke sind – gesteuert durch die Unternehmensleitung des Großbetriebs – in der Regel Spätadopter: Das gilt sowohl für die Innovationsprozesse im Gesamtunternehmen als auch für die Standortregion (SCHAMP 1988, S. 82-83 u. SCHAMP 2000, S. 116f.).

Wegen häufiger Informationsmängel beim Innovationsfluss bezüglich kleinerer und mittlerer Betriebe im ländlichen Raum achtet die Regionalplanung immer stärker darauf, die rasch sich verändernde Technologie der Wirtschaft zu berücksichtigen, indem innovationsorientierte Regionalpolitik betrieben wird. Diese Raumgestaltung soll Gegensätzen der innovationsoffenen Wirtschaft in den Agglomerationen im Vergleich zu den suburbanen bzw. ländlichen Strukturen entgegenwirken, d. h. der Wirtschaft außerhalb des Kerns einer Agglomeration mehr Chancen ermöglichen.

2.3.7 Kreative Milieus und Wirtschaftsentwicklung

Regionalwissenschaftliche Analysen zur Entwicklung von Regionen haben sich immer wieder mit Elementen bzw. Komponenten der Infrastruktureinrichtung, u. a. der Ausstattung einer Region mit Bildungs- und Forschungseinrichtungen beschäftigt. Seit der Mitte der 1980er Jahre sind weitere Aspekte der Regionalstrukturinterpretation herausgearbeitet worden. Das gilt insbesondere für das formulierte Konzept der so genannten *kreativen* oder *innovativen Milieus*, das von komplexeren Zusammenhängen ausgeht. Für dieses Konzept ist eine frankophone Forschungsgruppe als grundlegend und prägend anzusehen, die Gruppe GREMI

(Groupe de Recherche Européen sur les Milieux Innovateurs). Dieses Konzept analysiert regionale Netzwerke unter Einbezug soziokultureller bzw. sozialgeographischer Faktoren.

Der Vorsitzende der Forschungsgruppe GREMI, Roberto Camagni, definiert das kreative bzw. innovative Milieu als

„... the set or the complex network of mainly informal social relationships on a limited geographical area, often determining a specific external `image` and a specific internal `representation` and sense of belonging, which enhance the local innovative capability through synergetic and collective learning processes” (CAMAGNI 1991, S. 3).

Ein regionales Milieu, das in seiner Entfaltung zunächst nicht kreativ ist, besteht also nicht nur aus einem einzelnen Netzwerk, sondern es stellt ein komplexes System dar, in das mehrere, teils sehr verschiedene Akteursnetzwerke eingreifen bzw. mit prägend sein können (FROMHOLD-EISEBITH 1999, S. 169 und RÖSCH 2000, S.163). In den meisten Fällen ist eine exakte Abgrenzung zum Begriff des Netzwerks nicht möglich. Bei den regionalen Milieus dominiert häufig ein besonders ausgeprägtes Netzwerk, andererseits sind Überlagerungen mehrerer Netzwerke festzustellen. RÖSCH betont die Überlappung von Netzwerken, die als Akteure Personen oder Institutionen der Politik oder der Unternehmen oder des soziokulturellen Bereichs aufweisen. Dabei geht RÖSCH bei der Erfassung und Einbindung von soziokulturellen Netzwerken relativ weit, während FROMHOLD-EISEBITH als Bestandteile von regionalen Milieus insbesondere Unternehmen, Forschungs- sowie Bildungseinrichtungen und lokale Behörden berücksichtigt (FROMHOLD-EISEBITH 1999, S. 169 und RÖSCH 2000, S. 163).

Dabei sind die Beziehungen und Verknüpfungen in einem regionalen Milieu sehr stark von einer sozialen und persönlichen Komponente geprägt. Die Personen, die in einem derartigen regionalen Milieu ko-agieren sind durch ein hoch entwickeltes Zusammengehörigkeitsgefühl geprägt, welches (in der Praxis) einen festen Zusammenhalt schafft und insofern die gemeinsamen Ziele definiert (FROMHOLD-EISEBITH 1999, S. 169). Es entsteht eine gemeinsame Identität, die einen entscheidenden Faktor darstellt, der das regionale Milieu prägt und zusammenhält, was die Voraussetzung für Entstehung und zuverlässiges Fortbestehen dieses Milieu ist.

Das Funktionieren in einem regionalen Milieu, das sich zu einem kreativen Milieu fortentwickelt, setzt des Weiteren voraus, dass eine gemeinsame Kultur der Kooperation und Kommunikation sowie gegenseitiges Vertrauen bestehen. Diese Werte beeinflussen - in Wechselwirkung – das persönliche und soziale Beziehungsnetz. Das Ganze kann normalerweise nur entstehen, wenn die Akteure (und Institutionen) gemeinsame Interessen haben, aber auch möglichst gleiche Erfahrungen in gemeinsam wahrgenommener Vergangenheit gemacht haben, die sich insofern widerspiegeln im Entstehungsprozess und der entsprechenden Ausprägung einer regionalen Identität.

Das Vorhandensein und die Nutzung persönlicher Bekanntschaften sind ein herausragend wichtiger Vorteil für die endogene Entwicklung der Region. Dies ist vergleichbar mit den politischen Netzwerken, da auch hier die rasche und gezielte Übermittlung des so genannten `tacit knowledge` möglich ist, d. h. es können effizient Wissen und Informationen rechtzeitig weitergegeben werden, die ansonsten (zu lange) verschlossen blieben (FROMHOLD-EISEBITH 1999, S. 170).

Derartige Informationen und deren rechtzeitiger Informationsaustausch und das auf diese Weise sich erweiternde gemeinsame Wissen sind als die nichtmaterielle Ebene des kreativen

Milieus anzusehen. Diese Fundierung wird darüber hinaus durch Möglichkeiten der Einwirkung von Entscheidungsträgern des Milieus, etwa von Vertretern von Behörden oder von politischen Akteuren ergänzt (FROMHOLDT-EISEBITH 1995, S. 33).

Das regionale Milieu ist – wie vorher ausgeführt – nicht eo ipso ein kreatives: Damit ein kreatives Milieu sich entfalten kann, müssen einige Voraussetzungen und soziokulturelle Bedingungen erfüllt sein (FROMHOLDT-EISEBITH 1999, S. 169):

- es muss Ausgewogenheit zwischen Distanz und Nähe herrschen, so dass sowohl Austausch und Kooperation als auch Konkurrenz ermöglicht werden können,
- das Milieu muss sich auch nach außen öffnen, so dass auch Informationen von außen aufgenommen werden können,
- es muss ein weitgehend ausgewogenes Gleichgewicht zwischen den Akteuren/Partnern vorhanden sein, niemand darf so dominieren, dass er der bestimmende Machtfaktor in der Region ist, ansonsten könnte es zu Belastungen kommen zwischen kleinen und mittelständischen Unternehmen und einem (oder sehr wenigen) Großunternehmen in der Region,
- gibt es in der Region ein oder wenige Großunternehmen, so muss zwischen allen Akteuren ein partnerschaftlicher Kooperationsstil herrschen, der den Austausch von Informationen und die Förderung von Innovationen pflegt und insofern vermeidet, dass sich die Beziehungen untereinander auf Zulieferungen beschränken,
- fruchtbar ist das Beziehungsgeflecht, wenn die beteiligten Personen Heterogenität aufweisen, d. h. die Akteure sollen Kompetenzen aus unterschiedlichen Bereichen einbringen; es ist insbesondere förderlich, wenn gleichzeitig die verschiedenen Kompetenzbereiche durch einige bzw. wenige Schlüsselpersonen miteinander vernetzt sind, die mehreren Bereichen angehören,
- es erscheint am Erfolgreichsten für die Gestaltung und Entwicklung der Region und ihres Milieus, wenn bestimmte, allgemein akzeptierte Führungspersönlichkeiten einvernehmlich auftreten: auch hier kommen insbesondere die Persönlichkeiten zum Tragen, die in mehreren Ebenen bzw. Feldern ihre Kompetenzen haben.

Erst wenn die o. a. Voraussetzungen bzw. Faktoren erfüllt sind, wenn zwischen einem regionalen Milieu und regionalen Netzwerken Austauschverknüpfungen bestehen, kann man von der Existenz eines kreativen Milieus sprechen (PETERS 2001, S. 35-36).

Sollten die o. a. Faktoren (weitgehend) fehlen, besteht durchaus die Gefahr, dass die Region bzw. ihr Milieu die Annahmen und Entfaltungen von Innovationen zu ihrem Nachteil behindert. Selbst eine Region, in der ein kreatives Milieu sich bereits entfaltet hat, kann sich unter diesen Umständen zurückentwickeln. In dem Fall haben sich Strukturen entwickelt, die zwar immer noch solidarische und kooperative Grundzüge aufweisen, sich aber nach außen hin mehr und mehr abschotten, so dass sie auf vorzunehmende Veränderungen nicht rechtzeitig oder gar nicht reagieren. Das Ergebnis wäre das Gegenteil eines 'kreativen' Milieus (MAILLAT 1998, S. 9). In diesem Kontext führt RÖSCH das Ruhrgebiet an, in dem alte gewachsene Milieustrukturen hemmend wirken (RÖSCH 2000, S. 166).

Ein besonders gutes Beispiel für die Entfaltung eines kreativen Milieus sind die Regionen des „Dritten Italiens“. In diesem Raum hat sich seit den 1950er Jahren im Textildistrikt Florenz nach dem Niedergang der Großbetriebe eine Vielfalt von Kleinbetrieben entwickelt. Diese bilden untereinander ein enges Netzwerk. Dabei haben so genannten „Impannatori“ bei der Ausgestaltung und Koordinierung des Netzwerks eine prägende und steuernde Rolle übernommen. Sie stellen auch exogene Verbindungen her, sie sichern insofern den

notwendigen Wissensinput von außen. Endogen sind die örtlichen Gewerkschaften, Unternehmensverbände und Banken eingebunden. Diese Vernetzung hat zu dem Ergebnis geführt, dass die betroffenen Unternehmen dauerhaft in der Lage gewesen sind, auf neue endogene und exogene Impulse und Entwicklungen schnell und angemessen zu reagieren, um sich so selbst optimierend weiterzuentwickeln (KRÄTKE 1995, S. 81).

Entstehen und Wirken eines kreativen Milieus können nicht planerisch erzeugt werden. Denn ein kreatives Milieu ist in erster Linie vom Verhalten der Beteiligten untereinander und in ihrem Agieren nach außen abhängig. So lassen sich die charakteristischen persönlichen und sozialen Beziehungen und damit ihre Netzwerke und das damit entstehende und zu pflegende gegenseitigen Vertrauen nicht verordnen bzw. erzwingen: das gilt in gleicher Weise für das Zusammengehörigkeitsgefühl (PETERS 2001, S. 37).

Es ist schließlich zu beachten, dass es bei der modellartigen Konzeption des kreativen Milieus sich um theoretische Konstrukte handelt, die bei der Beschreibung und Erklärung der in der Region vorhandener Strukturen verdichtet werden. So kann man bei der Untersuchung, inwiefern kreative Milieus einen starren oder systematisierbaren Lebenszyklus zuzuordnen seien, leicht aufzeigen, dass dies nicht der Fall ist: denn ein kreatives Milieu entfaltet sich eher auf Grund zeitlich begrenzter Sonderkonstellationen einer Region (BUTZIN 1996, S. 22-23).

3. Metropolregion Hamburg – Phänomene im Kontext von Wirtschaftsentwicklungen

3.1 Ausgangslage und Entwicklungstendenzen - Suburbanisierung - Raumstruktur: die Teilräume

Die Region Hamburg ist ein monozentrischer bzw. solitärer Verdichtungsraum, im Gegensatz zu einem polyzentrischen Verdichtungsgebiet, das zwei oder mehr Kernstädte aufweist und zu einem Ballungsgebiet mit mehreren Kernen zusammengewachsen ist (HOLZNER 1990, S. 470-471 und KÖCK 1992, S. 411). Dieses ist, z. B. charakteristisch für die Region Rhein-Main mit Frankfurt/Main und Darmstadt. Die Region Hamburg wurde bis in die 1990er Jahre gemäß der Abgrenzung des Statistischen Landesamtes Hamburg als Stadt Hamburg einschließlich der sechs Anrainer-Landkreise definiert, vier davon nördlich von Hamburg in Schleswig-Holstein, zwei davon südlich von Hamburg in Niedersachsen. Eine zweite Abgrenzung bzw. regionale Systematisierung geht von Entfernungszonen aus, die konzentrisch um den Mittelpunkt Hamburgs (Brücken über die Alster) angelegt sind: Diese Entfernungszonen sind folgendermaßen abgestuft: 0-5, 5-10, 10-20, 20-30 und 30-40 km. Fast alle Umlandgemeinden liegen in den letzten beiden Zonen, so auch die „Region Elmshorn“. Im Jahre 1991 wurde eine neue regionale Gliederung und Abgrenzung eingeführt: die „Metropolregion Hamburg“. Diese ausgeweitete Region umfasst acht Landkreise. Die Kernstadt selbst ist in zwei Zonen eingeteilt: Die „Innere Stadt“ fügt sich in den inneren U-Bahn-Ring ein, anschließend die „Äußere Stadt“ (FRIEDRICHS 1995, S. 108).

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Einwohner in der Region Hamburg mit den Veränderungen 1939-1990. Es sind klar unterschiedliche Phasen zu erkennen: In der Innenstadt sinkt zunächst die Anzahl der Einwohner, nach Kriegsende kommt es wieder zum Anstieg der Wohnbevölkerungszahl, danach nimmt die Einwohnerzahl wieder ab. Erst mit dem neuen Trend der Rückwanderung - überwiegend junger Leute und gut verdienende Singles - seit den späteren 1980er Jahren, die z. T. Impuls und Auswirkung der „Gentrification“ (HOFMEISTER 1988, S. 196-197) ist, steigt die Bevölkerungszahl in der

Inneren Stadt wieder an. In der Äußeren Stadt wächst die Einwohnerzahl Hamburgs kontinuierlich, abgesehen von Stagnation und geringer Schrumpfung in den 1970er Jahren.

Tab. 2: Einwohner in der Region Hamburg und Veränderung 1939-1990

Einwohner in 1000	Gebiet				
	Innere Stadt	Äußere Stadt	Kernstadt	Umland	Region
17.05.1939	1 077	621	1 698	355	2 054
13.09.1950	719	886	1 606	674	2 280
06.06.1961	760	1 072	1 832	662	2 494
27.05.1970	630	1 164	1 794	811	2 604
31.12.81	512	1 125	1 637	986	2 623
25.05.1987	463	1 131	1 594	1 170	2 763
31.12.1990	486	1 166	1 652	1 217	2 869
Veränderungen in %					
1939-1950	- 33,2	42,7	- 5,5	89,8	11,0
1950-1961	5,7	21,0	14,1	- 1,9	9,4
1961-1970	- 17,1	8,6	- 2,1	22,5	4,4
1970-1981	- 18,7	- 3,4	- 8,8	21,6	0,7
1981-1987	- 9,6	0,5	- 2,6	18,7	5,3
1987-1990	5,0	3,1	3,6	4,0	4,8

Quelle: FRIEDRICHS 1995, S. 109

Die Anzahl der Einwohner der Region ist seit 1939 beständig angestiegen. Das gilt – abgesehen von einer geringfügigen Rückläufigkeit zwischen 1950 und 1961 – auch für das Umland. Die Zahlenreihen verdeutlichen die starke Verlagerung und die relativen und absoluten Umgewichtungen der Bevölkerungszahlen, es dominiert die Tendenz weg von der Kernstadt Hamburg, hin zum suburbanen Umland. Die Folgen dieses Prozesses führen zu zahlreichen landschaftlichen, ökologischen und vielfältigen strukturell einschneidenden sozio-ökonomischen Veränderungen. Die Flächen des suburbanen Umlandes werden in stetig zunehmendem Maße umgewandelt: Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Baumschulwirtschaft verlieren rasch an Anteilen in der Raumnutzung, Wohnungsbauten, gewerbliche Nutzungen und Versorgungseinrichtungen treten an die Stelle der Nutzungsformen des primären Sektors, was einher geht mit Flächen erschließendem Straßenbau. Dieser sich entfaltende Prozess wurde bereits in den 1950er Jahren erkannt. Daher versuchten Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen durch gemeinsame Planung und entsprechende Vorschriften die Besiedlung im Umland strukturell und linear zu bündeln, die Besiedlung im Umland auf Flächen und örtliche Schwerpunkte entlang der fünf regionalen Verkehrsachsen in Schleswig-Holstein und entsprechend der zwei in Niedersachsen verlaufenden Achsen zu konzentrieren, wobei die Achsen von den Schienenverkehrsanlagen und den parallel verlaufenden Bundesstraßen verortet waren. Doch diese Strukturierungsvorgabe wurde immer wieder in einer Fülle von Erschließungen nicht (hinreichend) eingehalten, so dass ab 1970 in Bereichen der Achsenzwischenräume die Bevölkerungszahl teilweise schneller wuchs als entlang der verkehrseffizienteren Korridore entlang der Achsen. Alle Gemeinden entlang der Achsen wiesen – entsprechend der Planung – Wohn- und Gewerbegebiete aus. Doch zahlreiche Gemeinden bzw. Dörfer in den Achsenzwischenräumen fanden – entgegen dem Planungskonzept – Wege, auch innerhalb ihrer Gemeindefläche nicht nur Wohn- sondern auch Gewerbegebiete auszuweisen, um ihre Steuereinnahmen zu erhöhen. Ein hoher Anteil der aus Hamburg fortziehenden Bewohner zog in die suburbanen Randbereiche der Hansestadt Hamburg.

Tab: 3: Wanderungsbewegung von und nach Hamburg, 1970-1990

Merkmal	1970	1975	1980	1985	1990
<i>Zuzüge</i>					
Insgesamt	83 366	66 557	66 496	56 784	94 219
davon Deutsche, absol.	53 335	49 756	42 238	35 912	52 957
in %	64,0	74,8	63,5	63,2	56,2
<i>Fortzüge</i>					
Insgesamt	80 947	70 069	64 298	59 792	63 566
davon Deutsche, absol.	65 568	52 074	50 502	40 207	41 054
in %	81,0	74,3	78,5	67,3	64,4
<i>Wanderungssaldo</i>	2 419	- 3 512	2 198	- 3 008	30 649
<i>Fortzüge in das Umland</i>					
Insgesamt	28 258	27 787	26 231	21 670	19 234
in % aller Fortzüge	34,9	39,7	40,8	36,2	30,3
Anteil Deutscher an den Fortzügen in %	94,7	94,8	94,6	95,4	94,1

Quelle: FRIEDRICHS 1995, S. 110

In den 1980er Jahren und in Verbindung mit der Zuwanderung von Menschen in den städtischen Raum Hamburgs seit der Wende in Ostdeutschland hat die Beschäftigung sozialversicherungspflichtiger Arbeitnehmer stark zugenommen, allerdings stärker im suburbanen Umland Hamburgs als in der Kernstadt Hamburg selbst. Die Dynamik dieser Entwicklung lässt sich anhand von sozio-ökonomischen (statistischen) Daten, die sich auf die städtische Region Hamburg und Umland beziehen, nachweisen, wobei der Strukturwandel sich bei einer Fokussierung auf die Jahre zwischen 1987 (zugleich Jahr der letzten bundesweiten Volkszählung) und 1991 deutlich ablesen lässt: Einerseits wird die Zunahme an Arbeitsplätzen im verarbeitenden Gewerbe deutlich, die zum Teil auf Verlagerungen aus der Stadt Hamburg zurückgeht, was ein Phänomen der Industriesuburbanisierung ist. Andererseits wird deutlich, dass die Zunahme der Arbeitsplätze in den Wirtschaftsabteilungen Handel, Verkehr/Nachrichten und Kredit/Versicherungen im suburbanen Umland Hamburgs – absolut und relativ – erheblich stärker gewesen ist als in der Kernstadt Hamburg.

Die statistischen Korrelationen weisen nach, dass das Umland ein erheblich über dem der Kernstadt Hamburg liegendes Wachstum gerade in den Wirtschaftsabteilungen verzeichnet, die –funktional – für eine Kernstadt charakteristisch sind: es sind die Abteilungen des tertiären Sektors.

Die Daten in der folgenden Tabelle lassen keine differenzierenden, exakten Rückschlüsse auf die Situationen in den einzelnen Umlandgemeinden zu. Dennoch kann davon ausgegangen werden, dass die Anzahl der Arbeitsplätze nicht nur zugenommen hat, sondern dass sich auch ein strukturell breiteres Angebot entfaltet hat, wodurch eine Diversifizierung der ökonomischen Basis des Umlandes sich eingestellt hat. Keineswegs ist es seitdem zulässig, von den Hamburger Umlandgemeinden als reine „Wohnsuburbs“ zu sprechen. Daraus ergeben sich zwei Konsequenzen: Einerseits ist damit zu rechnen dass sich die Zahl der Auspendler in die Kernstadt verringert, weil in den suburbanen Gemeinden – und auf der

„grünen Wiese“ - immer mehr Arbeitsplätze entstehen. Allerdings ist es in einzelnen Branchen der expandierenden und neu angesiedelten Betriebe zunehmend so, dass die

Tab: 4 Sozio-ökonomische Indikatoren der Metropolregion Hamburg

Baugewerbe	Anteil 1991 Veränderung (%)	5,0 + 4,8	8,4 + 13,2	6,2 +8,6
Handel	Anteil 1991 Veränderung (%)	18,4 + 6,9	17,6 + 21,6	18,1 + 11,4
Indikator	Gebiet			
		Kernstadt	Umland	Region
Bevölkerung	31.12.1987	1 594 190	1 442 732	3 036 922
	31.12.1991	1 668 757	1 517 158	3 185 915
	Veränderung (%)	+ 4,7	+ 5,2	+ 4,9
Beschäftigte *	1987	718 678	356 229	1 074 907
	1991	778 493	412 864	1 191 357
	Veränderung (%)	+ 8,3	+ 15,9	+ 10,8
Beschäftigte nach Wirtschaftsabteilungen				
Land- / Forstwirtschaft	Anteil 1991 Veränderung (%)	0,4 + 2,5	2,8 - 2,0	1,2 - 1,1
Energie / Wasser	Anteil 1991 Veränderung (%)	1,2 - 0,6	1,2 + 0,2	1,2 + 1,1
Verarbeitendes Gewerbe	Anteil 1991 Veränderung (%)	19,9 + 1,7	35,5 + 16,7	24,6 + 8,3
Verkehr / Nachrichten	Anteil 1991 Veränderung (%)	12,1 + 6,6	4,5 + 24,9	9,5 + 9,3
Kredit / Versicherungen	Anteil 1991 Veränderung (%)	6,8 + 0,9	2,6 + 9,4	5,4 + 2,3
Dienstleistungen	Anteil 1991 Veränderung (%)	27,6 + 17,0	20,8 + 22,7	25,3 +18,6
Organisation ohne Erwerbscharakter	Anteil 1991 Veränderung (%)	2,6 + 31,2	1,9 + 11,1	2,4 + 25,0
Gebiets- Körperschaften	Anteil 1991 Veränderung (%)	6,0 + 8,8	6,6 + 5,1	6,2 + 3,2

* nur sozialversicherungspflichtige Beschäftigte

Quelle: FRIEDRICHS 1995, S. 111

suburbane Wohnbevölkerung nicht hinreichend qualifiziert für die Ausübung der vielen hoch qualifizierten Berufsfelder ist, und zwar mit der Folge, dass es verstärkt zu einer umgekehrten

Berufspendlerverflechtung kommt, einerseits zwischen den Suburbs, andererseits nimmt die Zahl der Einpendler in die Suburbs aus der Kernstadt Hamburg zu (vgl. Tabelle unten). Diese Neu- und Umorientierung hat zunehmend zur Folge, dass sich immer mehr Haushalte im Umland ansiedeln, weil die nun im Hamburger Umland Beschäftigten dieser Haushalte näher an ihrer Arbeitsstätte wohnen: Die berufsspezifische Kosten-Mühe-Zeit-Relation stellt sich so erheblich günstiger dar (JANSEN 1979, S. 71 und RUPPERT 1968, S. 171-176).

Tab. 5 Berufspendler aus und nach Hamburg - 1970 und 1987

Ziel- bzw. Herkunftsgebiet (Kreise)	Berufseinpendler				Berufsauspendler			
	1970		1987		1970		1987	
	absolut	Anteil an Erwerbstätigen im Herkunftsgebiet (%)	absolut	Anteil an Erwerbstätigen im Herkunftsgebiet (%)	absolut	Anteil an Erwerbstätigen im Herkunftsgebiet (%)	absolut	Anteil an Erwerbstätigen im Herkunftsgebiet (%)
<i>Gebiete</i>								
Lauenburg	11 038	18,9	16 304	24,2	960	2,2	1 878	4,1
Pinneberg	31 191	29,5	43 895	35,6	5 345	6,5	8 539	9,8
Segeberg	18 757	26,7	30 071	29,7	4 194	7,6	7 745	10,1
Stormarn	24 812	36,9	38 117	42,0	4 474	9,3	10 901	17,2
Harburg	25 241	40,0	39 849	45,7	1 304	3,4	3 184	6,8
Stade	8 146	13,8	15 723	21,9	293	0,6	988	1,7
Insgesamt	134426		213421		17 611		38 586	

Quelle: FRIEDRICHS 1995, S. 112

Die Kernstadt Hamburg weist allerdings trotz der Schaffung der vielen neuen Arbeitsplätze in Umlandgemeinden immer noch die mit weitem Abstand höchste Zahl von Arbeitsplätzen auf.

Zwangsläufig bleibt das Verkehrsaufkommen aufgrund des Berufspendelverkehrs hoch, es steigert sich sogar: Im Jahre 1970 pendelten 134 426 Personen aus dem Umland nach Hamburg, im Jahre 1987 waren es bereits 213 421 Personen, was einer Zunahme der Berufspendler von 59 % entspricht. Gleichzeitig erhöhte sich die Zahl der Berufsauspendler von Hamburg in die Umlandgemeinden.

Die Kernstadt Hamburg wird aufgrund der hohen und seit den 1970er Jahren stark steigenden Zunahme der Zahl der Pendler auch wegen folgender Sachverhalte belastet: Die Arbeitsstätten, die die Berufseinpendler aufsuchen, sind einerseits über alle Stadtteile verteilt, rund 51% der Einpendelnden haben ihren Arbeitsplatz in der Hamburger Innenstadt (90 474), davon ein erheblicher Anteil in der „City“ selbst (35 114). Die meisten Einpendler benutzen ihren Pkw; der Anteil der automobilen Pendler betrug 1970 bereits 51 %, stieg dann bis zum Jahr 1987 auf 71 % an. Vergleichsweise wenige Berufseinpendler benutzen die öffentlichen Verkehrsmittel, obwohl Hamburg sich durch ein hervorragendes Angebot eines S-Bahn- und U-Bahn-Netzes und öffentlicher Buslinien im Rahmen des Hamburger Verkehrsverbundes

(HVV) auszeichnet. Dieser Hamburger Verkehrsverbund erschließt linear und flächenhaft in erheblicher Dichte die Tiefe des suburbanen Raumes, insbesondere im schleswig-holsteinischen Bereich. Eine große Zahl von Park- und Ride Plätzen steht an zahlreichen, an entsprechend sinnvollen Stellen im suburbanen Bereich zur Verfügung. Dennoch fahren – aus vermeintlicher Bequemlichkeit - immer mehr Berufspendler mit dem Pkw in die Stadt hinein, bis zu ihrer Arbeitsstätte. Die entstandenen Verkehrsgpässe stehen im Zusammenhang mit der erhöhten Pkw-Dichte: sie nahm im Hamburger Umland von 245 Pkw pro 1 000 Einwohner im Jahr 1970 auf 485 im Jahr 1987 zu (FRIERICHS 1995, S. 112).

Die Metropolregion Hamburg (s. Karte **Anhang 9**) – entsprechend dem Regionalen Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg (MINISTERPRÄSIDENTIN DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] 1998a, S. 4) - ist kein einheitlicher Siedlungs- und Wirtschaftsraum, sie ist ein zusammenhängendes Planungsgebiet, sie weist eine komplexe Raumstruktur auf: Sie ist in ihren vielfältigen Strukturen und Funktionen sehr differenziert und umfasst neben der Kernstadt Teilräume, die zugleich überregional bedeutende Dienstleistungs- und Arbeitsmarktfunktionen wahrnehmen. - Charakteristika sind:

- ein dicht besiedeltes, eng mit der Kernstadt Hamburg verflochtenes Umland entlang der Siedlungs- und Regionalachsen, die von Hamburg in den „Ordnungsraum“ des Umlandes „ausstrahlen“ (MINISTERPRÄSIDENTIN DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] 1998a und 1998b);
- es ist eine hohe Bevölkerungskonzentration und in der Regel auch eine hohe Arbeitsstättenkonzentration in den jeweiligen Städten und insbesondere in den Mittelzentren, die herausgehobene zentrale Orte sind, auf den Achsen vorhanden. Hier ist ein kontinuierlicher, teils sich verstärkender Suburbanisierungsprozess zu konstatieren. Einher gehen wirtschaftliche Wachstumstendenzen, insbesondere in Achsenendpunkten wie Elmshorn, sie richten sich –wann immer möglich – auf transeuropäische Verkehrsachsen aus (z. B. an der A 23, A 7, A 1) mit starken Pendlerströmen in Richtung Kernstadt und – zunehmend – aus der Kernstadt Hamburg in das (benachbarte) suburbane Umland;
- ein immer weniger dicht besiedeltes Gebiet ländlicher Teilräume im weiter entfernten ländlichen Einzugsgebiet Hamburgs. Dieser Bereich weist untergeordnete, mittlere Dienstleistungs- und Arbeitsmarktzentren auf. Hier sind – auch wegen der Marktnähe zur Kernstadt Hamburg und zum angrenzenden Ordnungsraum – teils günstige landwirtschaftliche Produktionsbedingungen vorhanden. Die Wohn- und Erholungsfunktion hat insbesondere seit den 1990er Jahren erheblich an Bedeutung gewonnen. Punktuell sind Attraktivitäten für den Tourismus entwickelt worden. Aber auch industriell-gewerbliche Schwerpunktbildungen sind zu verzeichnen;
- es sind hier auch wirtschaftliche Strukturprobleme anhaltend vorhanden, was mit der Verkehrsferne, z.B. im Untereiberaum, zusammenhängt;
- Übergang zu größtenteils ländlich geprägten Verflechtungsräumen, weiter benachbarter, aber entfernter Kernstädte, wie Hannover, Bremen, Bremerhaven und in Schleswig-Holstein Neumünster und Lübeck, am äußersten Rand der Metropolregion Hamburg (MINISTERPRÄSIDENTIN DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] 1998a und 1998b).

3.2 Bevölkerungsentwicklung

Zwischen 1993 und 1999 ist die Anzahl der Bewohner der Metropolregion Hamburg auf 4,05 Mio. gestiegen. Der Zuwachs verteilte sich fast vollständig auf die Regionen: der Zuwachs in Niedersachsen belief sich auf 58 %, in Schleswig-Holstein auf 40 %, darunter vor allem auf die sechs Anrainerkreise (61%).

Tab. 6: Bevölkerung 1999, Veränderungen 1987-99 und Wanderungssalden 1993-99

	Metropolregion Gesamt	Hamburg	6 angrenzende Kreise *	Übrige Kreise und Raum Brunsbüttel**
Stand 31.12.1999	4 054 336	1 704 735	1 351 464	998 137
Davon in % weiblich:	51,2	51,6	51,0	50,8
ausländisch:	9,5	15,4	5,4	5,0
Veränderung 1987-93 absolut:	+ 260 127	+ 108 697	+ 93 833	+ 57 597
In %:	+ 7,1	+ 6,8	+ 8,0	+ 6,5
Veränderung 1993-99 absolut:	+ 136 930	+ 1 848	+ 83 849	+ 51 233
In %:	+ 3,5	+ 0,1	+ 6,6	+ 5,4
Wanderungssaldo 1993-99:	+ 161 588	+ 21 772	+ 82 101	+ 57 715
davon mit Ausland:	42 308	26 517	4 919	10 872
mit Hamburg:	-----	-----	54 312	6 724

* Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Hzt. Lauenburg; Landkreise Harburg und Stade.

** Wirtschaftsraum Brunsbüttel: es wurde ein Drittel der Bevölkerung Dithmarschens berechnet.

Quelle: GEMEINSAME LANDESPLANUNG HAMBURG / NIEDERSACHSEN / SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] 2000, S. 9

Die Kernstadt Hamburg verzeichnete zwischen 1986 und 1993 ein dynamisches Wachstum. In diesem Zeitabschnitt wuchs die Stadt wegen eines starken Zuzuges aus dem Ausland um über 130 000 Einwohner auf 1 703 000. Betrachtet man den Wanderungssaldo Hamburgs für diesen Zeitabschnitt mit dem übrigen Gebiet der Bundesrepublik Deutschland (d. h. ohne die sechs Umlandkreise) so verzeichnete Hamburg durchgehend positive Salden. Bei diesen Zuziehenden handelt es sich vorwiegend um junge Personen mit deutscher Staatsangehörigkeit. Für den Zeitabschnitt 1994 bis 1999 verzeichnete Hamburg einen verstärkten Zuzug junger Frauen aus dem ganzen Bundesgebiet. Diese Zuwanderungen dürften mit der Leistungskraft bzw. Attraktivität Hamburgs als Ausbildungsplatz und vielfältiger Arbeitsplatz insbesondere mit Angeboten des dynamisch wachsenden Dienstleistungsbereichs zusammenhängen. Die ökonomische Anziehungskraft Hamburgs als Zielort deutscher Binnenwanderung nahm seit Beginn der 1980er Jahre deutlich zu.

In dem Zeitfenster vom Ende der 1980er bis Anfang der 1990er Jahre verzeichneten Großstädte (in den alten Bundesländern) bei der Einwohnerentwicklung – so auch in Hamburg – ein „Zwischenhoch“. - Die Phase starker Außenzuwanderungen kam Anfang bis Mitte der 1990er Jahre zum Stillstand. Denn ab 1994 reduzierten sich die

Ausländerwanderungssalden sehr stark, so dass sich das Bevölkerungswachstum in Hamburg und in den meisten Kernstädten in Deutschland bis zum Ende der 1990er Jahre verlangsamt und zum Stillstand kam. In der gleichen Zeit war der jährliche Wanderungsverlust bzgl. der Kernstadt Hamburg gegenüber den sechs angrenzenden Kreisen von rund 5 000 zu Beginn der 1990er Jahre ab Mitte der 1990er Jahre auf rund 9 000 Personen angestiegen.

Tab. 7 Bevölkerungsprognose bis 2015 nach Teilräumen *

	Metropolregion	Hamburg	Schlesw.-Holst. Regionsteil	Nieders. Regionsteil
Stand: 1.1.2000	4 046 700	1 703 200	1 109 600	1 233 900
Veränderungen				
2000-2005	+ 47 400	- 7 200	+ 20 100	+ 34 500
2005-2010	+ 13 200	- 11 100	+ 4 400	+ 19 900
2010-2015	- 15 500	-18 100	- 5 500	+ 8 100
Veränderungen 2000-2015	+ 45 100 + 1,1 %	- 36 400 - 2,1 %	+ 19 000 + 1,7 %	62 500 + 5,1 %
Stand 1.1.2015	4 091 800	1 666 800	1 128 600	1 296 400

(* auf Basis der Annahmen der 9. Koordinierten Bevölkerungsvorausschätzung von Bund und Ländern)

Quelle: GEMEINSAME LANDESPLANUNG HAMBURG / NIEDERSACHSEN / SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] 2000, S.10

Für das Zeitfenster 2000-2010 geht man von einer Zunahme von rund 60 000 Personen aus. Es wird angenommen, dass die jährlichen Einwohnerzuwächse in den ersten Jahren dieses Zeitabschnitts am höchsten sein werden. Man geht auch von einer höheren Frauenquote bei der Zuwanderung aus: Mit einer angenommenen Zunahme von rund 1,5 % werde die Zahl der zuwandernden Frauen in die Metropolregion doppelt so stark steigen wie die der Männer. Nach 2010 werde die Einwohnerzahl der Metropolregion wegen der sich auswirkenden, anhaltenden und steigenden Geburtendefizite zurückgehen. Im Jahr 2015 werde die Einwohnerzahl der Metropolregion Hamburg knapp unter 4,1 Mio. liegen.

(GEMEINSAME LANDESPLANUNG HAMBURG / NIEDERSACHSEN / SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] 2000, S. 10)

Es ist davon auszugehen, dass in naher Zukunft lediglich die Einwohnerzahlen der Kreise und Landkreise steigen werden, während für die Kernstadt der Metropolregion Hamburg bis zum Jahr 2015 ein Rückgang um 36 000 Personen bzw. um zwei Prozent prognostiziert wird. - Dagegen wird für den schleswig-holsteinischen Regionsteil bis 2015 eine Zunahme um rund 19 000 Einwohnerinnen und Einwohner erwartet, für den niedersächsischen Regionsteil ein Anstieg von rund 63 000 Personen.

Es wird angenommen, dass bis 2015 der Wanderungsgewinn Hamburgs gegenüber dem Ausland bei jährlich rund 5 000 bis 6 500 Personen liegen wird. Es wird prognostiziert, dass der Wanderungsverlust Hamburgs gegenüber den umliegenden Kreisen bis 2015 von 9 300 auf etwa 4 700 in den ersten Jahren zurückgehen wird. Berücksichtigt man zusätzlich die jährlich größer werdenden Geburtendefizite, so wird prognostiziert, dass die Einwohnerzahl in Hamburg entsprechend weiter auf rund 1,66 Mio. im Jahr 2015 zurückgehen wird.

Die Einwohnerentwicklung in den Kreisen und Landkreisen der Metropolregion wird mutmaßlich sehr unterschiedlich sein. In Schleswig-Holstein rechnet man bis zum Jahr 2015 mit folgenden Zuwächsen: Kreis Segeberg (10 400), Herzogtum Lauenburg (7 700) und

Stormarn (2 000). - Schließlich ergeben die Prognosen, dass in den folgenden Kreisen die Einwohnerzahl eher (geringfügig) zurückgehen wird: Kreis Pinneberg, Kreis Steinburg, Landkreis Cuxhaven und Landkreis Uelzen.

Die in allen Fällen für diese Entwicklung anzuführende Ursache sind die (auch) in diesen Kreisen bzw. Landkreisen sich einstellenden sehr hohen Sterberaten. Dies führt dazu, dass trotz (deutlicher) Wanderungsgewinne die Einwohnerzahlen bis zum Jahr 2015 (und darüber hinaus) kaum steigen oder sogar zurückgehen werden.

(GEMEINSAME LANDESPLANUNG HAMBURG / NIEDERSACHSEN / SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] 2000, S. 10)

3.3 Entwicklung nach Entfernungszonen und auf den Siedlungsachsen

Zwischen Ende 1993 und 1999 brachte die Bevölkerungsentwicklung Zuwächse im Umland mit sich. Diese Zuwächse im Umland waren sowohl absolut als auch prozentual gesehen größer als in der Kernstadt Hamburg. Mit zunehmender Entfernung vom Zentrum Hamburgs stiegen die registrierten Zuwächse an. In der Stadt Hamburg verzeichnete man einen Rückgang der Einwohnerzahl in der Entfernungszone bis 5 km, auch in der Entfernungszone 5-10 km verzeichnete man einen Rückgang, wenn auch einen geringeren. Erst in der Entfernungszone 10-20 km registrierte man für das entsprechende Hamburger Gebiet eine Zunahme der Bevölkerungszahl. Im Umland war in der 10-20 km-Zone der Anstieg der Einwohnerzahl nicht so ausgeprägt, wie in der gleichen Zone, deren Anteil zu Hamburg gehört. Die 20-30-km-Zone und die 30-40-km-Zone verzeichneten das stärkste Wachstum. Es ist sogar festzustellen, dass in den anschließenden ländlichen Räumen - im Rahmen des anhaltenden Wohnsuburbanisierungsprozesses - die Anzahl der Bevölkerung viel stärker anwuchs als in der Kernstadt Hamburg.

Tab. 8: Bevölkerungsentwicklung 31.12.1993 – 1999 nach Entfernungszonen

Entfernungszonen	Hamburg		Umland	
	absolut	%	absolut	%
bis 5 km	- 22 119	- 4,8	---	---
5-10 km	- 4 282	- 0,6	---	---
10-20 km	+ 42 794	+ 4,6	+ 14 749	+ 4,1
20-30 km	---	---	+ 27 925	+ 6,4
30-40 km	---	---	+ 28 589	+ 8,7
Insgesamt	+ 16 393	+ 0,5	+ 71 263	+ 1,7

Quelle: GEMEINSAME LANDESPLANUNG HAMBURG / NIEDERSACHSEN / SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] 2000, S. 11

Wenn man die Entwicklung auf den Siedlungsachsen im Ordnungsraum für den Zeitraum 1987-1999 betrachtet, so wird – auch mit Blick durch dieses Zeitfenster – der soeben aufgezeigte Trend bestätigt: Insbesondere in den äußeren Siedlungsschwerpunkten, aber auch in den Siedlungen in mittlerer Entfernung vom Zentrum Hamburgs auf den jeweiligen Achsen ist es – in Übereinstimmung mit den raumordnerischen Zielvorgaben - zu einem starken absoluten und prozentualen Zuwachs der Einwohnerzahlen gekommen: Das gilt insbesondere für die „Achsenendpunkte“, so z. B. für Elmshorn; in diesem Kontext verzeichneten auch Tornesch, Henstedt-Ulzburg, Kaltenkirchen, Bargtheide, Bad Oldesloe, Schwarzenbek und Geesthacht Zuwächse in Schleswig-Holstein. - Entsprechendes gilt für den niedersächsischen Bereich. – Im gleichen Zeitraum war in einigen hamburgnahen Orten eine unterdurchschnittliche Entwicklung der Zunahme der Bevölkerungszahlen zu verzeichnen, z.

B. in Halstenbek, Rellingen, Großhansdorf, Reinbek, Wentorf b. Hamburg. – Allerdings sind – entgegen den Zielvorgaben der Landesplanung in Schleswig-Holstein - außerhalb der Siedlungsachsen, also in den Achsenzwischenräumen, überdurchschnittliche Zuwachsraten der Bevölkerungsentwicklung zu verzeichnen gewesen.

(DIE MINISTERPRÄSIDENTIN DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN 1998a und 1998b)

Hauptursache für die Bevölkerungszunahme außerhalb Hamburgs sind die anhaltenden Stadt-Umland-Wanderungen im Rahmen des Suburbanisierungsprozesses. Betrachtet man die sechs Anrainerkreise Hamburgs für das kleine Zeitfenster von 1994 bis 1997, so geht hier der Wanderungsgewinn zu 61 % auf den Zuzug aus Hamburg zurück, in den anschließenden ländlichen Teilräumen macht die Abwanderung aus Hamburg immerhin noch 12 % aus. Es wird damit gerechnet, dass in dem Zeitfenster von Jahr 2000 bis 2015 etwa 100 000 Personen aus Hamburg in die sechs Umlandkreise ziehen. Dabei ist zu beachten, dass zum Ende der 1990er Jahre bei dieser Wanderungsbewegung die vier schleswig-holsteinischen Randkreise stärker als die zwei niedersächsischen Anrainerkreise das Ziel der Hinzuziehenden war, etwa in dem Verhältnis 57:43. Diese Relation wird sich wahrscheinlich zugunsten der niedersächsischen Randkreise geringfügig verändern.

Seit nunmehr etlichen Jahrzehnten, insbesondere seit den 1970er Jahren, ist es immer mehr zu einer funktionalen Verstärkung und Differenzierung in den zentralen Orten, hauptsächlich in den Mittelzentren des suburbanen Umlandes der Kernstadt Hamburg gekommen. Das ist leicht zu belegen an der starken Zunahme des Einzelhandels sowie der Freizeit- und Bildungseinrichtungen. Andererseits nimmt die Zentralität der Kernstadt, die immer noch in der Stadtregion Hamburg dominant ist, in etwa in dem Maße ab, wie die Konsum- und Freizeitbedürfnisse der Bewohner in den Umlandgemeinden immer besser und weniger zeit- und kostenaufwendig in der Nähe ihres Wohnplatzes befriedigt werden können. Dieser komplexe, anhaltende Suburbanisierungsprozess vollzieht sich – wie geplant – schwerpunktmäßig entlang der Achsen und über diese in Schleswig-Holstein weiter in nördliche Richtung ausstrahlend. Ganz besonders stark sind von diesem schubartigen Suburbanisierungsprozess die „Achsenendpunkte“ erfasst worden, die auch in absehbarer Zukunft wichtige Determinanten der Regionalentwicklung sein werden: Das trifft sehr stark für den „Achsen Schwerpunkt“ bzw. „Achsenendpunkt“ Elmshorn (in seiner Region) zu.

(GEMEINSAME LANDESPLANUNG HAMBURG / NIEDERSACHSEN / SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] 2000, S. 11)

3.4 Alters- und Sozialstruktur

Die anhaltende Suburbanisierung des Umlandes von Hamburg wirkt sich nicht nur auf das Zentrenggefüge aus. Der Suburbanisierungsprozess verändert laufend die naturräumliche und bauliche Raumstruktur. Der Prozess hat fortlaufend aber auch erhebliche Auswirkungen auf die sozialen Strukturen der Gesamtregion. Dabei wird insbesondere in der Kernstadt Hamburg die in Großstädten ohnehin vorhandene Tendenz zur sozialen Segregation verstärkt, in ihren Auswirkungen verschärft. Indikatoren dieser unerwünschten Entwicklung sind die in einigen innerstädtischen Quartieren der Kernstadt Hamburg vorhandene hohe Arbeitslosen- und Sozialhilfequote. - Die Kernstadt Hamburg hatte im Jahr 2000 in etwa die gleiche Einwohnerzahl wie 1975. Doch in diesem Zeitfenster haben sich die demographischen und sozialen Strukturen graduell, teilweise aber sogar erheblich verändert. Dies sind keinesfalls Hamburger Besonderheiten, sondern typische für Metropolen. - Zunächst ist generell festzustellen, dass die Wanderungsverluste Hamburgs gegenüber dem suburbanen Umland sich auf alle Altersgruppen beziehen. Eine Ausnahme stellt die von der Statistik

ausgesonderte Altersgruppe der 18- bis 25-Jährigen dar: Diese Personen befinden sich in der Ausbildungsphase bzw. absolvieren ihre ersten Berufsjahre, weshalb die Zuwanderung in dieser Altersgruppe im Saldo zugunsten Hamburgs ausgeht. – Im Gegensatz dazu belaufen sich die Wanderungsverluste Hamburgs im Saldo der Altersgruppen der 30- bis 50-Jährigen auf rund 50 %, bei Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren auf ca. 25 %. Diese Zahlen verdeutlichen, dass insbesondere Familien mit Kindern in das Umland abwandern. Gleichzeitig hat seit den 1970er Jahren bei der Umlandwanderung die soziale Spreizung zugenommen (GEMEINSAME LANDESPLANUNG HAMBURG / NIEDERSACHSEN / SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] 2000, S. 11).

Wegen der starken anteiligen Zuwanderung in die suburbane Zone um Hamburg in der Gruppe der 30- bis 50-Jährigen wird dieser Faktor erhebliche demographische Auswirkungen in den Umlandkreisen haben: Es wird bis weit über das Jahr 2020 hinaus zu einer deutlich ansteigenden demographischen Alterung der Bevölkerung sowohl in den schleswig-holsteinischen Kreisen als auch in den niedersächsischen Landkreisen der Metropolregion kommen, spätestens wenn die Kinder der hinzugezogenen Familien nach ihrem Schulbesuch fortziehen (KRÖHNERT et al. 2006, S. 53).

Betrachtet man die Bilanzierung der Wanderungen der ausländischen Bevölkerung seit 1987, so entfiel zu ca. zwei Drittel der Wanderungsgewinn auf Hamburg. Es ist allerdings zu beachten, dass alle Anrainerkreise der Metropolregion Wanderungsgewinne bei der ausländischen Bevölkerung verzeichneten. Doch betrachtet man den Saldo der Wanderung von Ausländern zwischen den Anrainerkreisen und der Kernstadt Hamburg, so waren die Zahlen für die Anrainerkreise leicht negativ, da mehr ausländische Personen in die Kernstadt Hamburg übersiedelten als umgekehrt von Hamburg in den suburbanen Raum.

Die Zahl der Ausländerinnen und Ausländer in der Metropolregion hat in dem Zeitfenster von 1987 bis 1999 stark zugenommen: Sie erhöhte sich um rund 55 % auf 385 000. Der prozentuale Anteil der ausländischen Einwohnerinnen und Einwohner Hamburgs lag Ende 1999 bei 15,4 %, im schleswig-holsteinischen Teil betrug der Anteil 5,4 %, im niedersächsischen Teilraum lediglich 5,1 %. Die Landesplanung in Hamburg geht davon aus, dass der ausländische Bevölkerungsanteil bis zum Jahr 2015 sich auf etwa 17,5 % erhöhen wird. So wird die dringend notwendige Aufgabe der Integration von Zuwanderern bzw. von Einwohnern „mit Migrationshintergrund“ komplexer und schwieriger, was für die Kernstadt Hamburg in besonderem Maße gilt, aber auch für die „Ballung“ von ausländischen „Mitbürgern“ in Mittelzentren des suburbanen Raumes, z. B. auch für Elmshorn. * (GEMEINSAME LANDESPLANUNG HAMBURG / NIEDERSACHSEN / SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] 2000, S. 11)

* In diesem Zusammenhang ist auf eine Schwierigkeit hinzuweisen, die Personen „mit Migrationshintergrund“ betrifft: Seit den 1990er Jahren erlangen immer mehr Ausländerinnen und Ausländer die deutsche Staatsangehörigkeit, wodurch sie aus der Statistik „Ausländerinnen und Ausländer“ herausfallen, hier nicht mehr erfasst werden. Doch die Lebenswirklichkeit dieser deutschen Personen bleibt in vielen Fällen jedoch von traditionellen Milieus und Werthaltungen sowie Abschottungen geprägt, was bei den Integrationsprozessen nicht übersehen werden darf (vgl. KARSCH et al., 2009).

3.5 Entwicklung der Wirtschaftsstruktur

Die Wiedervereinigung Deutschlands (1990), die Öffnung Osteuropas (ab 1990), die Erweiterungen der Europäischen Union nordwärts (1995) und ostwärts (2004) haben die vormalige politische und wirtschaftsgeographische Randlage der Metropolregion Hamburg beendet. Seitdem hat sich das Hinterland (wieder) erweitert, so dass es in der Kernstadt Hamburg und in ihrem suburbanen Nachbarraum zu einer dynamischen und ökonomischen Entfaltung kam. Denn in den 1980er Jahren herrschte insbesondere in der Kernstadt teilweise Stagnation bzw. Abschwung, aber auch im Umland hatte sich ein ungünstiger regionaler Trend bezüglich der Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung im Vergleich zu anderen Metropolen in der Bundesrepublik Deutschland eingestellt. Dieser Zustand wurde in einer deutlich erkennbaren Aufschwungphase (1990-1992) gestoppt und zum Positiven gewendet. In diesen Jahren entstanden in der Gesamtregion rund 90 000 zusätzliche Arbeitsplätze; danach setzte jedoch ein Abschwung ein, so dass bis Mitte 1997 rund 60 000 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze wieder verloren gingen.

Die Metropolregion Hamburg zählte 1998 rund 1,3 Mio. sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze, von denen 29,8 % auf das produzierende Gewerbe und 68,9 % auf den Dienstleistungssektor entfielen. Die sektoralen Strukturveränderungen waren ähnlich wie in anderen Metropolregionen der Bundesrepublik Deutschland: Seit 1980 nahm in der Metropolregion Hamburg die Beschäftigtenzahl im produzierenden Gewerbe um rund 77 000 Personen ab, im Dienstleistungssektor um rund 141 000 Personen zu. Allerdings sind im Vergleich zum Bundesdurchschnitt (West) in den Wirtschaftszweigen doch unterschiedliche Gewichtungen zu verzeichnen: Denn in diesem Zeitraum entwickelte sich das verarbeitende Gewerbe in der Metropolregion Hamburg etwas besser als in der Bundesrepublik (West), die Wirtschaftszweige Handel und Verkehr behaupteten sich schlechter, während die sonstigen Dienstleistungen in der Kernstadt Hamburg, zusammen mit dem suburbanen Umland, sich dynamisch entfalteten.

Im industriellen Bereich hatte Hamburg einen lange sich auswirkenden Anpassungs- bzw. Umstellungsprozess zu bewältigen. Denn die seinerzeit industriell prägenden Zweige Schiffbau und hafenorientierte Industrieproduktion mussten reduziert bzw. aufgegeben werden. Inzwischen hat sich eine technologieorientierte Industrie entfalten können, die deutlich zur Wertschöpfung beiträgt. Allerdings ist im suburbanen Umland der Kernstadt Hamburg das produzierende Gewerbe in größerer Breite und Vielfalt vertreten. Im Umland herrschen dabei mittelständische Betriebe vor, viele mittlere und kleine Betriebe stärken so das regionale Handwerksgewerbe. Die Produktion dieses Sektors der Metropolregion ist stark binnenmarktorientiert. Daneben entfalten sich mehr und mehr die exportorientierte Investitions- und Gebrauchsgüterproduktion, u. a. der Flugzeugbau, Spezialmaschinenbau, Produktionen der Elektronik, Medizin- sowie Umweltechnik und Biotechnologie. Von herausragender Bedeutung für Hamburg bezüglich Wirtschaftskraft und Beschäftigung ist der Tertiäre Sektor. Hamburg ist das dominierende Dienstleistungszentrum nicht nur der (erweiterten) Metropolregion sondern ganz Norddeutschlands. Das gilt insbesondere für die Bereiche Handel, Verkehr und Finanzdienstleistungen. Denn ein erheblicher Anteil des nordeuropäischen, deutschen, osteuropäischen und ostasiatischen Außenhandels wird über den Hamburger Hafen abgewickelt, wozu vor Ort spezialisierte Handels- und Finanzdienstleistungen erforderlich und vorhanden sind. Hamburgs Dienstleistungsfunktion ist auch stark entwickelt in den Bereichen Rechts- und Wirtschaftsberatung, Medien, Informations- und Kommunikationsdienstleistungen. In diesen Bereichen nimmt Hamburg eine führende Stellung in der Bundesrepublik Deutschland ein.

Tab.9: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftsabteilungen 1998 und Veränderungen 1980-1998 (jeweils zum 30.06.)

Wirtschaftsabteilungen	Metropolregion Hamburg				Bundesgebiet (West)	
	1998 absolut	Anteil 1998 in %	Änderung 1980-98		Anteil 1998 in %	Änderung 1980-98 in %
			absolut	in %		
Land-/Forstwirtschaft	17 889	1,4	- 4 050	- 18,5	0,9	- 9,3
Energie/Bergbau	14 579	1,1	- 1 546	- 9,6	1,6	- 27,4
Verarbeitendes Gewerbe	293 843	22,2	-54 237	- 15,6	32,1	- 18,0
Baugewerbe	85 862	6,5	- 21 611	- 20,1	6,2	- 18,7
Handel	227 703	17,2	- 623	- 0,3	14,2	+ 8,0
Verkehr/Nachrichten	95 953	7,3	- 24 253	- 20,2	5,0	+ 11,0
Kredit und Versicherung	68 248	5,2	+ 3 184	+ 4,9	4,2	+ 23,0
Sonstige Dienstleistungen	400 736	30,3	+ 146 426	+ 57,6	26,7	+ 66,6
Organisationen und Private Haushalte	36 274	2,7	+ 15 314	+ 73,1	2,9	+ 76,8
Gebietskörperschaften u. Sozialversicherungen	82 266	6,2	+ 1 000	+ 1,2	6,1	- 0,5
Gesamt	1 323 353	100,0	+ 59 580	+ 4,7	100,0	+ 5,3

Quelle: GEMEINSAME LANDESPLANUNG HAMBURG / NIEDERSACHSEN / SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg] 2000, S.12

Im suburbanen Umland der Kernstadt Hamburg, in den sechs Anrainerkreisen, hat sich seit den 1980er Jahren die Beschäftigungssituation stets günstiger entwickelt als in Hamburg. Bereits vorher kam es immer stärker zu Verlagerungen bzw. Teilauslagerungen von Betrieben aus der Kernstadt Hamburg. Seit den 1980er Jahren dominieren im Umland Erweiterungen, Neugründungen und Ansiedlungen von außen, hier direkt im Umland. Zunächst zeigte sich diese Entwicklung im produzierenden Gewerbe, im Großhandel und Verkehrsgewerbe. Doch mit der anhaltenden Bevölkerungssuburbanisierung und Zunahme der Anzahl der Wohnbevölkerung verstärkte sich massiv der Anteil der Betriebsgründungen in verschiedenen Dienstleistungszweigen. Diese Prozesse lassen sich ganz besonders gut aufzeigen an den Entwicklungen im Achsenendpunkt Elmshorn.

In den sechs Umlandkreisen hat sich seit den 1990er Jahren die Anzahl der Erwerbsbevölkerung deutlich erhöht. Dennoch ist die Beschäftigungsquote, d. h. der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten je 1 000 Einwohner/innen beständig rückläufig gewesen. Dafür lassen sich zwei Hauptgründe zur Erklärung anführen: 1. Sogar in den Schwerpunkttorten des Umlandes mit einer hohen Arbeitsplatzdichte pendelt ein erheblicher Anteil der Erwerbsbevölkerung aus, insbesondere nach Hamburg, entsprechend pendeln in großer Zahl Personen aus allen Richtungen (des ländlich strukturierten Raumes) in die Umlandzentren und besetzen einen großen Anteil der hier vorhandenen Arbeitsplätze. 2. Es sind in großer Zahl sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse abgebaut und in Teilarbeitsverhältnisse umgewandelt worden, die der gesetzlichen Versicherung so nicht unterliegen. - In dem jenseits der sechs Umlandkreise anschließenden ländlichen Raum der Metropolregion herrscht nach wie vor eine stärkere Bindung der Erwerbsbevölkerung an den

jeweils örtlich vorhandenen Arbeitsmarkt. Doch auch hier nimmt die Mobilitätsbereitschaft zu. - Das dominierende Arbeitsmarktzentrum der Metropolregion ist die Kernstadt Hamburg. Im Juni 1999 verzeichnete Hamburg einen Bestand von 739 700 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen. Etwa jeder dritte Arbeitsplatz wird dabei von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern besetzt, die nicht in Hamburg wohnen.

Tab.10: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren und Teilräumen 1998 und Veränderungen 1980-1998 (jeweils 30.06.)

Sektoren	Hamburg	6 angrenzende Kreise*	übrige Kreise mit WR Brunsbüttel
Land- und Forstwirtschaft:	2 828	8 374	6 687
Anteil in %:	0,4	2,4	2,7
Veränderung 1980-98			
absolut:	- 791	- 1 089	- 2 170
in %:	- 22	- 12	- 25
Produzierendes Gewerbe:	170 382	129 881	94 021
Anteil in %:	23,3	37,9	37,7
Veränderung 1980-98			
absolut:	- 64 474	- 6 027	- 6 893
in %:	- 27,5	- 4,4	- 6,8
Dienstleistungen:	558 153	204 386	148 641
Anteil in %:	76,3	59,7	59,6
Veränderung 1980-98			
absolut:	+ 29.261	+ 75.817	+ 35.946
in %:	+ 5,5	+ 59	+ 31,9
Insgesamt:	731 363	342 641	249 349
Veränderung 1980-98			
absolut:	-36 004	+ 68 701	+ 26 883
in %:	- 4,7	+ 25,1	+ 12,1

* Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Hzt. Lauenburg, Harburg, Stade

Quelle: GEMEINSAME LANDESPLANUNG HAMBURG / NIEDERSACHSEN / SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] 2000, S. 14

Am Stichtag 30.06.1999 pendelten 258 100 Berufspendler in die Kernstadt Hamburg ein, davon kamen 74 % aus der Metropolregion, wobei der schleswig-holsteinische Teil 120 200 Einpendler stellte, der niedersächsische Teil lediglich 69 700. Auch hinsichtlich der aus Hamburg auspendelnden Berufstätigen sind die Verflechtungen zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein stärker als die zwischen Niedersachsen und Hamburg. Denn etwa fünfmal so viele Hamburger pendeln zur Arbeit in die vier Anrainerkreise Schleswig-Holsteins als in die zwei Landkreise im niedersächsischen Teilraum. Der überwiegende Teil der Pendelnden sind Männer. Die Einpendelnden nach Hamburg sind in den meisten Fällen beruflich gut qualifiziert, denn rund zwei Drittel von ihnen haben eine abgeschlossene Berufsausbildung. 11 % von Ihnen haben gar eine abgeschlossene Fachhochschul- oder Hochschulausbildung. Insgesamt ist aus der hohen Anzahl dieser qualifizierten Einpendler (mit höherem Einkommen) abzuleiten, dass viele von ihnen wegen der günstigen Wohnbedingungen ins Umland gezogen waren, um dann aber das tägliche Pendeln zur gut bezahlten Arbeitsstätte in die Kernstadt Hamburg auf sich zu nehmen.

Die Erwerbspersonenprognose bis zum Jahr 2015 zeigt, dass mit einer weiteren wachsenden Entwicklung der Beschäftigung im suburbanen Raum gerechnet werden muss. Dabei wird in

Hamburg wegen der Einwohnerentwicklung es zu einem leichten Rückgang kommen, so dass die Zunahme ausschließlich im niedersächsischen Regionsteil (+ 17 300) und im schleswig-holsteinischen Regionsteil (+ 8 600) angenommen wird. Dies sind durchschnittliche „Hochrechnungen“ und insofern kann es in einigen Kreisen der beiden Regionsteile auch zum Rückgang der Zahl der Erwerbspersonen kommen. In der Metropolregion wird die Zahl der Erwerbspersonen in dem Zeitraum 2005 bis 2010 besonders stark zunehmen (+ 23 400) und in diesem Zeitfenster ist auch in Hamburg mit einer Zunahme der Erwerbspersonenzahl zu rechnen, und zwar um 5 700.

Tab. 11: Erwerbspersonen bis 2015 nach Teilräumen*

	Metropolregion	Hamburg	Schleswig-Holsteinischer Regionsteil	Niedersächsischer Regionsteil
Stand 1.1.1999	2 007 100	866 800	555 500	584 800
Veränderungen				
1999-2005	- 2 400	- 4 900	1 400	1 100
2005-2010	23 400	5 700	6 200	11 500
2010-2015	2 500	- 3 200	1 000	4 700
Veränderungen	23 500	- 2 400	8 600	17 300
1999-2015	(+ 1,2 %)	(- 0,3 %)	(+ 1,5 %)	(+ 3,0 %)
Stand 1.1.2015	2 030 600	864 400	564 100	602 100

*auf der Basis der Annahmen der 9. Koordinierten Bevölkerungsvorausschätzung von Bund und Ländern

Quelle: GEMEINSAME LANDESPLANUNG HAMBURG / NIEDERSACHSEN / SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] 2000, S. 15

Die Struktur der Erwerbspersonen wird sich bis zum Jahr 2015 erheblich ändern: Aufgrund der demographischen Entwicklung ist damit zu rechnen, dass die im Erwerbsleben Stehenden - auch wegen der Rentenreform von 2006 - im Durchschnitt älter werden.

Einwohnerentwicklung in der Metropolregion:

In dem Zeitraum von 1999 bis 2004 stieg die Einwohnerzahl in Hamburg um rund 35 000 Einwohner auf knapp 1,735 Mio. Im Jahr 2004 setzte sich der Wachstumstrend abgeschwächt fort.

Auch im metropolitanen Umland der Kernstadt Hamburg wuchs die Einwohnerzahl kontinuierlich. Im Jahr 2004 umfasst die Gesamteinwohnerzahl 4,246 Mio. Einwohner.

Im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten war das Bevölkerungswachstum überdurchschnittlich, nur in der Stadt München stieg die Bevölkerungszahl im gleichen Zeitraum noch stärker an. Der gleiche Trend ist bei einem Vergleich der Metropolregionen festzustellen.

Neue Einwohner erhielt Hamburg insbesondere durch Zuwanderung aus anderen Bundesländern. Anziehungskraft hat Hamburg besonders für junge Menschen, die zu Ausbildungs- und Arbeitszwecken nach Hamburg ziehen.

Die Umlandwanderung ist seit Jahren rückläufig: In den 1990er Jahren zogen per Saldo noch durchschnittlich 9 000 Personen in das suburbane Umland. Im Jahr 2003 sank dieser Wert auf den Tiefstand von 5 800 ins Umland fortziehenden Personen. Im Jahr 2004 stieg der Wert wieder auf 6 500 und damit auf den Wert von 2002.

Die hohen Zahlen der Fort- und Zuzüge unterstreichen das Zusammenwachsen der gesamten Region. Es ist Hamburgs Bestreben, zusammen mit dem Umland zu wachen: Der seit vielen Jahren feststellbare Trend der wachsenden Region soll von Seiten der Politik und Planung mit dem Leitbild der „Wachsenden Stadt“ anhalten und gestärkt werden. In diesem Zusammenhang will die Regierung in Hamburg für Familien mit Kindern attraktive Bedingungen schaffen, um diese Sozialgruppe stärker in der Stadt Hamburg zu halten, d. h. die erhebliche Abwanderung insbesondere in den benachbarten suburbanen Raum zu vermindern oder gar zu stoppen.

Die Verwaltung in Hamburg verweist darauf, dass in wachsender Zahl Haushalte mit Kindern in Hamburg gehalten worden sind: Im Jahr 2002 betrug die Zahl der Haushalte mit Kindern noch etwa 220 000, im Jahr 2004 belief sich die Zahl auf rund 228 000.

Quellen: Internet <http://www.wachsende-stadt.hamburg.de>
u. OßENBRÜGGE et al. 2002, S. 16-25

3.6 Demographische Analyse der suburbanen Anrainerkreise nördlich der Kernstadt Hamburg - im Vergleich

Gesamtbevölkerung:

Die unmittelbaren Hamburger Umlandkreise in Schleswig Holstein werden bis zum Jahr 2020 noch Zuwächse in der Bevölkerungszahl verzeichnen, und zwar – wie prognostiziert wird – in einer Größenordnung von über 1 %. Sie sind die demographischen Wachstumsregionen Schleswig-Holsteins. Alle anderen Kreise und die kreisfreien Städte – abgesehen von Flensburg – werden in diesem Zeitfenster Bevölkerungsverluste hinnehmen müssen. Dabei wird die kreisfreie Stadt Neumünster mit –7,5 % den stärksten Rückgang der Einwohnerzahl in dem Zeitfenster zwischen 2004 und 2020 verzeichnen, der zweitschlechtesten Wert mit –5,1 % wird der periphere Kreis Dithmarschen verzeichnen, den drittungünstigen Wert mit – 5,0 % die Hamburg nahe kreisfreie Hansestadt Lübeck. Diese sind die ausgeprägtesten demographischen „Schrumpfungsregionen“ des Landes Schleswig-Holstein.

Die vier Umlandkreise – gleichzeitig Planungsraum I gemäß Landesplanung in Schleswig-Holstein (MINSTERPRÄSIDENTIN DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] 1998b, S. 8-9) - werden in folgender Weise an Bevölkerungszahl wachsen:

Tab. 12: Prognose der Entwicklung der Bevölkerung in den vier schleswig-holsteinischen suburbanen Randkreisen der Kernstadt Hamburg im Zeitfenster von 2004 bis 2020

Teilraum / Kreis	2020	2004	in %	absolut
Kreis Pinneberg	305 142	298 354	+ 2,3	+ 6 788
Kreis Segeberg	268 939	257 365	+ 4,5	+ 11 574
Kreis Stormarn	226 212	223 037	+ 1,4	3 175
Hzt. Lauenburg	198 746	186 417	+ 6,6	+ 12 329

Quelle: STATISTISCHES LANDESAMT HAMBURG UND SCHLESWIG-HOLSTEIN 2005

Kinder und Jugendliche (3- bis 20-Jährige):

Wie in den vier schleswig-holsteinischen Randkreisen des Hamburger suburbanen Raumes wird in allen Kreisen Schleswig-Holsteins die bildungsrelevante Altersgruppe der 3- bis 20-Jährigen bis zum Jahr 2020 zahlenmäßig abnehmen. Die geringsten Schrumpfungen zeigen die Hamburger Randkreise, die stärksten die peripheren, ländlich strukturierten Kreise Schleswig-Flensburg (- 25,6 %) und Dithmarschen (- 27,3 %) sowie die kreisfreie Stadt Neumünster, die mit - 27,0 % den zweitungünstigsten Wert aufweist. In diesen drei Regionen werden bis zum Jahr 2020 fast ein Drittel weniger 3- bis 20-Jährige leben als noch im Jahr 2004. Auch in den anderen Kreisen (ohne die vier Hamburger Randkreise) werden die Rückgänge mit jeweils zwischen 19 % und 25 % erheblich sein. In Schleswig-Holstein insgesamt wird in dieser Altersgruppe der durchschnittliche Rückgang sich auf 18,9 % belaufen.

Tab. 13: Prognose der Entwicklung der Anzahl der Bevölkerung der Kinder und Jugendlichen (3- bis 20-Jährige) in den suburbanen Randkreisen der Kernstadt Hamburg im Zeitfenster von 2004 bis 2020

Teilraum / Kreis	2020	2004	In %	absolut
Kreis Pinneberg	45 674	53 619	- 14,8	- 7 945
Kreis Segeberg	42 025	49 103	- 14,4	- 7 078
Kreis Stormarn	34 038	40 427	- 15,8	- 6 389
Hzt. Lauenburg	31 540	35 936	- 12,2	- 4 396

Quelle: STATISTISCHES LANDESAMT HAMBURG UND SCHLESWIG-HOLSTEIN 2005

Erwerbsalter (20- bis 65-Jährige):

Insgesamt wird der Rückgang der Personen im Erwerbsalter in Schleswig-Holstein in dem Zeitfenster von 2004 bis 2020 lediglich bei 1 % liegen. Allerdings weisen die Kreise und kreisfreien Städte erhebliche Unterschiede auf. Für drei der vier Hamburger Randkreise wird eine Zunahme prognostiziert, mit einem außerordentlich hohen Wert von + 7,0 % für das Herzogtum Lauenburg, lediglich der Kreis Stormarn wird einen Rückgang der Anzahl im Erwerbsalter in Höhe von - 1,2 % hinnehmen müssen. Positive Werte wird nach dieser Prognose die kreisfreie Stadt Flensburg mit + 1,7 % sowie der Kreis Schleswig-Flensburg mit + 0,1 % aufweisen. Alle anderen Teilregionen (Kreise, kreisfreie Städte) verzeichnen einen Rückgang in der Anzahl der Personen im Erwerbsalter. Die - mit Abstand - stärksten Schrumpfungen erleiden der periphere, ländlich strukturierte Kreis Dithmarschen (- 4,5 %), die kreisfreie Stadt Lübeck (mit dem strukturschwachen Hinterland des westlichen Bereichs von Mecklenburg-Vorpommern), wo der Rückgang sich auf - 4,8 % belaufen wird, der teilweise in verkehrsgeographischer Randlage gelegene Kreis Ostholstein mit einem

prognostizierten Rückgang von – 6,0 % und die wirtschaftsschwache, kreisfreie Stadt Neumünster mit einem Rückgang von – 8,0 %.

Tab. 14: Prognose der Entwicklung der Anzahl der Bevölkerung im Erwerbsalter (20- bis 65-Jährige) in den suburbanen Randkreisen der Kernstadt Hamburg im Zeitfenster von 2004 bis 2020

Teilraum / Kreis	2020	2004	in %	Absolut
Kreis Pinneberg	183 551	181 520	+ 1,1	+ 2 031
Kreis Segeberg	160 966	157 822	+ 2,0	+ 3 144
Kreis Stormarn	133 006	134 633	- 1,2	- 1 627
Hzt. Lauenburg	117 795	110 061	+ 7,0	+ 7 734

Quelle: STATISTISCHES LANDESAMT HAMBURG UND SCHLESWIG-HOLSTEIN 2005

Senioren (über 65 Jahre alt):

Im statistischen Durchschnitt für das Land Schleswig-Holstein wird die Anzahl der Personen in dieser Altersgruppe um rund 18 % steigen. In allen Kreisen und kreisfreien Städten kommt es in dem Zeitfenster von 2004 bis 2020 zum absoluten und relativen Anstieg der Personen, die 65 Jahre alt sind oder älter. In den Hamburger Randkreisen liegen der Kreis Segeberg mit + 36,9 % und der Kreis Stormarn mit + 28,5 % Zunahme der Anzahl der Personen dieser Altersgruppe an der Spitze der Kreise und kreisfreien Städte, bezogen auf ganz Schleswig-Holstein. Die Anstiege im Herzogtum Lauenburg mit + 26,2 % und im Kreis Pinneberg mit +24,0 % liegen im Mittelfeld. Die erhebliche Alterung der Bevölkerung der Hamburger Randkreise ist sehr stark darauf zurückzuführen, dass seit den 1980er Jahren viele junge Familien in diesen suburbanen Raum zogen, deren inzwischen erwachsene Kinder vielfach weggezogen sind und die Zurückbleibenden inzwischen „in die Jahre“ gekommen sind.

Mit deutlichem Abstand nimmt die Anzahl der Senioren der kreisfreien Stadt Flensburg mit + 5,8 % und der (kreisfreien) Landeshauptstadt Kiel mit + 3,9 % zu.

Tab. 15: Prognose der Entwicklung der Anzahl der Bevölkerung der Senioren (65 Jahre alt und älter) in den suburbanen Randkreisen der Kernstadt Hamburg im Zeitfenster von 2004 bis 2020

Teilraum / Kreis	2020	2004	in %	Absolut
Kreis Pinneberg	68 618	55 347	+ 24,0	+ 13 269
Kreis Segeberg	59 289	43 303	+ 36,9	+ 15 986
Kreis Stormarn	54 169	42 143	+ 28,5	+ 12 026
Hzt. Lauenburg	44 448	35 220	+ 26,2	9 228

Quelle: STATISTISCHES LANDESAMT HAMBURG UND SCHLESWIG-HOLSTEIN 2005

nach: DSN SCHLESWIG-HOLSTEIN 2020
DEMOGRAPHIE-REPORT REGIONAL (2005, S. 6-17)

4. Elmshorn im suburbanen Hamburger Raum

4.1 Lage der Stadt und Region Elmshorn im Hamburger Umland - Unterschiedliche Impulse durch Persistenz und Innovationen

Die Stadt Elmshorn (vgl. Karte **Anhang 10** und **Anhang 29**) ist eine Geestrandsiedlung am östlichen Ende der schiffbaren Krückau, einem Nebenfluss der Unterelbe. Das Gewässersystem der Unterelbe (Abschnitt zwischen der Mündung und dem Hamburger Raum, einschließlich der Nebenflüsse, so auch der Krückau) weist u. a. wegen der Gezeiten und Stürme unterschiedliche Wasserstände auf. Die Stadt liegt in Südwest-Holstein, ca. 30 km „in erträglicher Entfernung vom Welthafen Hamburg“ (DEGN u. MUUB 1965, S. 99).

Auf der Nordseite der Elmshorner Krückau, etwa in der Mitte des Ortes (Nähe „Alter Markt“), treten pleistozäne, saaleiszeitliche Ablagerungen nahe an das Krückauufer heran. Diese Ablagerungen sind nur wenige Meter, teilweise nur Dezimeter über MThw (Mitteltidehochwasser) gelegen, aber insofern zumeist vor Überschwemmungsgefahr sicher, was auch für die alt bebauten Straßenzüge „Sandberg“ und „Marktstraße“ gilt. - Unmittelbar südlich der Krückau liegen die Stadtteile „Vormstegen“, „Klostersande“ und weiter südwestlich anschließend der Stadtteil „Köhnholz“: hier befinden sich ebenfalls, leicht über MThw erhöht, gleichermaßen z. T. überschwemmungssicher, pleistozäne, saaleiszeitliche Ablagerungen, auch mit weichseleiszeitlichen, periglazialen und holozänen Flugsanddecken und Dünensandauflagen an verschiedenen Punkten im Bereich des Geestrandes. An und auf diesen einengenden, bebauungsgünstigen saaleiszeitlichen Flankierungen am Rande der überschwemmungsgefährdeten alluvialen Marsch (mit ihren Geestrandmooren) der Krückaaniederung entstanden die seinerzeit dörflichen Siedlungen Elmshorn, Vormstegen, Klostersande und Köhnholz (s. KREIS PINNEBERG, Fachdienst Umwelt, 2002: geologisches Kartenmaterial). Diese persistierende, naturgeographische Lage am Geestrand ist für die ersten Entfaltungen des historischen Fleckens Elmshorn mit entscheidend gewesen: Im Westen (in West-Ost- und Ost-West-Richtung) konnten Elmshorner Schiffer auf der Krückau und der Elbe – bereits vor dem „Eisenbahnzeitalter“ – mit kleinen und doch leistungsfähigen Lastentransportern (ursprünglich Lastensegler) Güter transportieren, d. h. innerhalb einer Tagesreise den Hamburger Hafen per Schiff erreichen und hier Güter aufnehmen und ausladen, Handel treiben.

Selbstverständlich führten für den Austausch von Waren auch Verbindungen auf dem Landwege – im Bereich des Verlaufs der Krückau – von Elmshorn aus südwest-, west- und nordwestwärts an die Elbe. Die Reliabilität und Effizienz dieser Marschenwege war – wetterbedingt – unzuverlässig bzw. gering, da Fahrzeuge auf diesen Wegen aufgrund der hier vorhandenen typischen „Minutenböden“ oft im aufgeweichten Marschenklei steckenblieben. - Die Ausgangslage der Landverkehrsverbindungen im Bereich der südwestholsteinischen Marschen ist (zunächst) als negativ persistierend anzusehen, so lange, bis hier – innovierend - Marschziegelwege die Marschen leistungsfähiger zu erschließen begannen. - Das östlich von Elmshorn gelegene Geestland war – wegen des stabilen Baugrundes - stets für die Erschließung von Wirtschaftswegen eher begünstigend: So kommunizierten bzw. wetteiferten Elmshorn und das acht Kilometer östlich von Elmshorn gelegene Barmstedt seit Jahrhunderten, seit ihren Entstehungen im Mittelalter.

Die Lage Elmshorns in der Verkehrsverbindung nach Norden und nach Süden hat sich seit Anbeginn als günstig für die Behauptung und Entfaltung des Ortes gezeigt. Bezüglich des Landverkehrs war die Tatsache, dass eine Teilstrecke des „Ossenpadd“ (Ochsenpfad, Ochsenweg) zwischen der seinerzeitigen dörflichen Siedlung „Elmeshorne“ (wurde später auch „Elveshörn“ genannt) und der dörflichen Siedlung „Vor dem Stege“ auf einem Steg

(einer Holzbrücke) direkt am Geestrand, an der Begegnung von Marsch und Geest, die Krückau quert(e), sehr entwicklungsförderlich (DANKER-CARSTENSEN 1987b, S. 77 u. BRUMM 2008).

„Ossenpadd“(Ochsenweg), ein alter Heer- und Königsweg, wurden die von Nordjütland kommenden auf dem Geestrücken zur Elbe führenden Handelsstraßen wegen der zahlreichen Ochsenherden genannt, die seit dem Spätmittelalter bzw. der frühen Neuzeit von dort zu Märkten in Schleswig-Holstein (z. B. Husum, Itzehoe, Wedel), in Hamburg und südlich der Elbe getrieben wurden. Von Rendsburg aus verzweigte sich der Ossenpadd nach Süden hin: Der östliche Zweig verlief über Neumünster und Barmstedt nach Hamburg (Ortsteil Ochsenzoll) sowie abzweigend nach Wedel, der westliche Teil über Itzehoe, Elmshorn, Uetersen nach Wedel. – Der Auftrieb auf den Ochsenwegen wuchs seit dem 16. Jahrhundert - mit jährlichen Schwankungen - von rund 10 000 auf etwa 50 000 Tiere an. – Mit dem Einsetzen des Eisenbahntransports in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts verloren die Ochsenwege rasch an Bedeutung (LORENZEN-SCHMIDT u. PELC 2000, S. 390-391).

In Elmshorn ging es über den Steg der Krückau weiter, sodann über die Geestrandsiedlung Uetersen der „Grafschaft Holstein-Pinneberg“ (heute: „Kreis Pinneberg“) nach Wedel bei Hamburg, wo das Vieh per Schiff die Elbe querte, um dann insbesondere in den Westen Deutschlands, in das niederrheinische (u. a. nach Köln) und in das Rhein-Ruhr-Gebiet, aber auch in den holländischen Raum (z. B. bis nach Amsterdam) getrieben bzw. transportiert zu werden. Nahe dem Steg und damit am Alten Markt an der Nikolaikirche entfalteten sich u.a. wegen der hierher gelangenden Viehtriebe Dienstleistungseinrichtungen (wie Übernachtungsmöglichkeiten, u. a. „Dat Grote Hus“ zwischen Kirche und dem Steg über die Krückau), diverse Gaststätten (Krüge) für Kaufleute und Treiber sowie Brauhäuser und Schnapsbrennereien, Handwerksbetriebe (z. B. Wagenbauer, Geschirrausstatter, Schmiede und Stellmacher) und Nahrungsmittelversorger für Mensch und Tier; es siedelten sich viele Händler in Elmshorn an. Das Vieh wurde zur Rast auf nahe gelegene Weideplätze getrieben. - So entfaltete sich Elmshorn auf Grund der günstigen (verkehrs-)geographischen Lagebeziehungen schon vor der Industrialisierung mit diversen Funktionen, mit Dienstleistungsbetrieben wie z. B. zahlreichen Fuhrunternehmen, Handelsvermittlung zwischen dem Raum Elmshorn (z.B. Getreide und Viehprodukte der Marsch sowie Torf der Geest) und Hamburg (z. B. Kolonialwaren), sowie anderen Handwerks- und Handelsfunktionen, früher und stärker als manche andere Orte in Südwest-Holstein (DEGN 1995, S. 128 u. LORENZEN-SCHMIDT 1983).

Die historischen Landstraßen hat man sich als ausgefahrene breite Wege vorzustellen, auf denen von Pferden gezogene Postkutschen und Fuhrwerke immer wieder tiefe Fahrspurrillen schufen. In der Nähe wohnende Bauern hatten diese beständig auszubessern, sie schütteten Sand oder – falls vorhanden – Felssteine hinein. Auf diesen „Pisten“ dauerte eine Reise für die 92 Kilometer von Altona nach Kiel ca. 16 Stunden. – Als innovative Verbesserung ist die Befestigung der Landstraßen anzusehen: So wurde die erste „Kunststraße“, die Chaussee von Altona nach Kiel in den Jahren 1830/32 gebaut. Diese Innovation, von der auch Elmshorn profitierte, hatte zur Folge, dass man Pferde auf diesen Kunststraßen mit den durchweg geringen Steigungen die dreifache Gütermengen ziehen lassen konnte und der Personenverkehr erheblich beschleunigt wurde. Nach der Fertigstellung dieser befestigten Kunststraße von Altona nach Kiel weitete sich ein derartiger innovativer Chausseebau rasch aus. So wurde auch die bereits bestehende Landstraße von Elmshorn nach Hamburg schon 1834 zum größten Teil gepflastert. Ab 1842 wurde der Chausseebau in ganz Holstein vorangetrieben. Von 1846 bis 1848 baute man die Strecke von Elmshorn über Grevenkop nach Itzehoe als befestigte Chaussee aus, und von Itzehoe aus weiter in nördliche Richtung

nach Rendsburg, Schleswig und Flensburg. 1853/54 wurde die Landstraße Elmshorn nach Barmstedt als befestigte Chaussee ausgebaut und zehn Jahre später erfolgte der Ausbau nach Uetersen und weiter nach Wedel (DANKER-CARSTENSEN 1987b, S. 80-82 u. s. LORENZEN-SCHMIDT 1983).

Die Kombination eines leistungsfähigen Wasserwegenetzes der Unterelbe mit ihren Nebenflüssen, u. a. der Krückau, mit einem für alle Jahreszeiten nutzbaren Landwegenetz per Eisenbahn in Verbindung mit befestigten Chausseen ist als wichtigste, innovative Voraussetzung für die Anbindung des Unterelberaumes und damit auch Elmshorns (im Hamburger Umland) an den deutschen und auch internationalen Markt anzusehen. In dieser Betrachtung und Bewertung lässt sich der Beginn der eigentlichen Industrialisierung Elmshorns und anderer Gemeinden in Südwest-Holstein auf das Jahr 1844 festlegen, in dem die Altona-Kieler Eisenbahn fertig gestellt wurde (heute: Regionalbahn R 70). Wie kam es zu dem Bau dieser Bahnstrecke und inwiefern profitierte Elmshorn dadurch?

Es war eine Aktiengesellschaft zum Bau der Altona-Kiel-Eisenbahn gegründet worden, die am 20.12.1840 die Erlaubnis erhielt, Aktien zeichnen zu lassen. Am 14.01.1841 erfolgte die Veröffentlichung der Satzung. Der § 1 lautete: *„Es bildet sich eine Aktiengesellschaft zur Erhebung einer Eisenbahn nach der in der Einleitung angegebenen unabänderlichen Richtung (über Kiel, Neumünster, Kellinghusen, Barmstedt und Pinneberg nach Altona)...“* (nach FRANK 1987, S. 96). – Bald danach setzte bei Planern und Aktionären sowie Geschäftsleuten und Politikern aus dem Elmshorner Raum die Diskussion ein, ob es nicht sinnvoller und förderlicher für die wirtschaftliche Behauptung und Entfaltung des Raumes sei, wenn die Eisenbahnlinie nicht durch Barmstedt, sondern durch Elmshorn verlegt wird. Obwohl die Streckenführung „unabänderlich“ über Barmstedt festgelegt war, setzten sich u. a. auch die leitenden Ingenieure des Eisenbahnprojekts Anfang der 1840er Jahre immer stärker für eine „Korrektur“, d. h. die Verlegung über Elmshorn anstelle Barmstedts ein. In zähen Diskussionen und Verhandlungen erreichte man - bei Zahlung einer Ablösesumme -, dass Barmstedt sich mit der Verlagerung der Trassenführung nach Elmshorn einverstanden erklärte. Die Verlegung über Elmshorn bedeutete eine Verlängerung der Gesamtstrecke um ca. 6 Kilometer sowie Mehrkosten von 4 739 Taler Species. Der Elmshorner Bürger Claus Panje hatte sich besonders stark für die Streckenführung über Elmshorn eingesetzt. Am 26.9.1842 schrieb er im „Itzehoer Wochenblatt“, *„dass die Bestimmung der Richtung der Bahn nicht von den Ansprüchen der Flecken Elmshorn und Barmstedt abhängig gemacht werden sollte, wenn auch Elmshorn für einen Eisenbahnverkehr ungleich bedeutender sei als Barmstedt. Elmshorn hat nämlich 87 Schiffe, wovon einige meistens auf Holland, England und nach dem Mittelländischen Meere fahren, zwei Grönlandfahrer, drei Salzraffinerien, drei Keks- und Mehlfabriken, welche jährlich 40 000 bis 50 000 Tonnen Waizen und Hafer, größtenteils aus den nahegelegenen Marschen, verarbeiten und nach Hamburg und Altona verschicken, drei Schiffswerften, auf welchen jährlich acht bis zehn Schiffe von 40 bis 70 Commerzlasten, außer den kleinen Schiffen, gebaut werden, drei Ziegeleien, zwei Kalkbrennereien, eine Sägemühle und zwei bedeutende Holzsägereien, von welchen in Barmstedt keine Spur ist. Wer bloß Aktionär der beabsichtigten Eisenbahn ist, wünscht gewiss die Richtung, welche am meisten einträgt.“* (nach FRANK 1987, S. 97-98).

Panje hatte bei seinem unermüdlichen Einsatz für die innovierende Trassenverlegung nach Elmshorn starke Widerstände von persistierend argumentierenden Mitbürgern zu überwinden. Denn die Frachtfuhrleute und Wirte befürchteten Umsatzeinbußen bzw. Schaden, viele Geschäftsleute hatten Angst vor einer Abwanderung der Kundschaft nach Altona und Hamburg. Ferner meinten viele Bürger, dass das schnelle Fahren der Eisenbahn durch den Ort

nicht nur ruhestörend sei, sondern es sei auch feuergefährlich für die (reetgedeckten) Häuser und gar lebensgefährlich für die Menschen, für Hunde und Hühner.

Am 18.09.1844, am Geburtstag des (in Schleswig-Holstein herrschenden dänischen) Königs Christian VIII, fand die offizielle Einweihung der „König Christian-VIII-Ostseebahn“ statt (**s. Karte im Anhang 17**). Es setzte sich der mit Blumen und Laub festlich geschmückte Zug bei Musikklangen von Altona aus in Bewegung. Die ganze Strecke entlang gab es jubelnde Menschen. Die offizielle Einweihungsfeier fand in Kiel statt, wo der Zug mit Salutschüssen empfangen worden war. - In Elmshorn soll der verantwortliche Bahnwärter vorher alle Mühe gehabt haben, die vielen neugierigen Menschen vom Bahnübergang fernzuhalten. Er soll damals ausgerufen haben: „*Lüüd, goht trücht, goht trücht. Man kann nich weeten, wat dat Diert op sik hett. Ik mutt min Leben jo looten, wenn´t scheef geiht.*“ Unter den Schaulustigen befanden sich auch einige, die der neuen Erfindung der Eisenbahn nicht so recht ihr Vertrauen schenken wollten und daher laut riefen: „*Ohne Peer? Allens Lögens!*“ (FRANK 1987, S. 100). Auch diese ängstlichen Ausrufe bekunden, dass persistierende Verhaltensweisen bei dieser verkehrstechnischen Innovation sehr verbreitet waren, überwunden werden mussten.

Diese Innovation ist als die bedeutendste verkehrsgeographische Veränderung des 19. Jahrhunderts anzusehen: Der Bahnhof Elmshorn war auf grüner Wiese am östlichen Ortsende der Gemeinde entstanden. Diese Innovation führte auch deswegen zu einer unmittelbaren Entfaltung Elmshorns, „weil in den darauffolgenden Jahren 1846 bis 1848 die mehrere Eisenbahnorte und Hafenstädte berührende Chaussee Altona – Pinneberg – Elmshorn – Horst – Itzehoe fertiggestellt wurde“ (DANKER-CASTENSEN 2006, S. 57-59, u. BROCKSTEDT 1983, S. 48-52).

Die Entfaltung Elmshorns von einer Gemeinde mit vielfältigem Handwerk zu der herausragenden Industriestadt in Südwest-Holstein wurde durch zügig ergänzte verkehrsgeographische Innovationen im „Eisenbahnzeitalter“ verstärkt: Bereits ein Jahr nach der Eröffnung der Eisenbahnlinie Altona-Kiel wurde im Jahr 1845 die „Marschbahn“, die von Elmshorn abzweigende Eisenbahnstrecke nach Glückstadt eröffnet. Damit wurde Elmshorn zum ersten Eisenbahnknotenpunkt in Schleswig-Holstein. Diese Westküstenbahn wurde später über die Geestrandstädte Itzehoe, Heide, Husum, Niebüll nach Tondern in Fortsetzung und zur Erschließung des westlichen Raumes von Schleswig-Holstein ausgebaut, was zugleich zu wirtschaftlichen Impulsen sowohl Elmshorns als auch Hamburgs führte (heute: Regionalbahn R 60). – 1896 kam dann die von Elmshorn abzweigende Nebenbahn nach Barmstedt hinzu (www.stadt-elmshorn.de). Diese Strecke wurde später bis Ulzburg/Bad Oldesloe als private „Elmshorn-Barmstedt-Oldesloe Eisenbahn“, „EBOE“, fortgesetzt (heute: Linie 3 der AKN).

Mit diesen verkehrsgeographischen Impulsen und den damit verbundenen Innovationen wandelte sich der Handwerkerfleck zu einer Industriestadt, die 1870 das Stadtrecht erhielt. 1878 wurden die Flecken Vormstegen und Klostersande eingemeindet, 1894 Wisch und Köhnholz (vgl. **Anhang 25** bis **Anhang 28**). Es entfalteten sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mehrere dominierende Industriezweige: Lederfabriken, Getreidemühlen in Verbindung mit Getreidehandel, Fleischwarenfabriken; Werften und Schifffahrt auf der Krückau spielten seit jener Zeit bis Mitte des 20. Jahrhunderts eine große Rolle (LORENZEN-SCHMIDT u. PELC 2000, S. 129).

Eine „Hafenbahn“ war zur Versorgung des hafennah im Quartier Vormstegen gelegenen Betriebs von Eisenhandel Kremer und zur ergänzenden Versorgung der hafengebundenen Industriebetriebe, insbesondere Mühlenbetriebe, seit der Eröffnung am 25.04.1898 in Betrieb

(s.<http://home.arcor.de/c-protze/tabelle.>): Diese Stichbahn stellte den direkten Anschluss zum Elmshorner Bahnhof, der Haupteisenbahnlinie sowie zum Güterbahnhof her, der sich später im Zwickel der Schienenstränge der Eisenbahnlinien Altona – Kiel und Marschbahn mit zahlreichen Rangiergleisen ausbreitete.

Der Eisenbahnverkehr nahm seit Einrichtung der Strecke Altona-Kiel beständig zu. Im ersten vollen Betriebsjahr 1845 wurden auf der Gesamtstrecke 375 182 Personen und 60 949 Tonnen Güter befördert. Im Jahr 1866, dem letzten Jahr dänischer Herrschaft über Schleswig-Holstein, waren es schon 1 133 537 Personen und 294 587 Tonnen Güter. Davon profitierte die Region Elmshorn anteilig, indem die Wirtschaft einen verstärkten Aufschwung nahm. - So entfaltete sich auch die Bedeutung des Eisenbahnverkehrs bezüglich Elmshorn unmittelbar, was aus der verkehrsgeographischen Lage des Ortes im Hamburger Umland zu erklären ist: Mit dem Sommerfahrplan 1890 wurden Elmshorn 14 Personenzüge pro Tag nach Altona zugewiesen; umgekehrt fuhr auch 14 Züge, davon 3 Schnellzüge mit Stopps in der inzwischen sich rasch entfaltenden Industriestadt Elmshorn, und zwar mit Umsteigeanschluss an die Marschbahn Richtung Glückstadt (FRANK 1987, S. 104).

Nach dem Ersten Weltkrieg zeichnete sich rasch zunehmend die Konkurrenz des Lastwagens ab. Dieser übernahm zwischen Werkstor in Elmshorn und der Destination, insbesondere in Hamburg bzw. dem Hamburger Hafen, Lastentransporte ohne die aufwändigen Umladungen auf Güterwagen der Eisenbahn. So gingen z. B. die Transporte von Häuten und Leder wegen ungünstigerer Frachttarife des Eisenbahntransports an den Kraftwagenverkehr verloren (FRANK 1987, S. 107).

Auf jeden Fall profitierte die Elmshorner Wirtschaft – insbesondere seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und zunehmend seit dem Ende des Ersten Weltkrieges - von der verkehrsgünstigen Nähe zu Hamburg, und zwar wegen der dreifachen verkehrsgeographischen Erschließung: zu Wasser auf der zwischenzeitlich weniger mäandrierenden, künstlich begradigten Krückau und Unterelbe, auf der Schiene der Eisenbahnstrecken, die nach Elmshorn führten, und immer mehr auf der Straße, der „Reichstraße 5“, die von Tondern über Elmshorn und Hamburg nach Berlin und Frankfurt an der Oder führte.

Diese innovativen verkehrs- und wirtschaftsgeographischen Impulse für die Stadt Elmshorn lösten seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein starkes Bevölkerungswachstum in Verbindung mit dem entsprechenden Bauboom aus: Im Jahr 1875 zählte die (junge) Stadt etwas mehr als 7 000 Einwohner, im Jahr 1900 belief sich die Einwohnerzahl auf 13 640 und im Jahr der Volkszählung von 1939 waren es bereits 22 000 Einwohner – Am 1. 3. 1949, belief sich nach offizieller Zählung die Einwohnerzahl der Stadt Elmshorn auf 32 432, was insbesondere auf die rund 13 000 Heimatvertriebenen und Flüchtlinge zurückzuführen war, die sich in der Stadt Elmshorn aufhielten (www.stadt-elmshorn.de).

Hamburg, die Kernstadt der „Metropolregion Hamburg“, ist eng mit den Gemeinden der unmittelbaren Umlandkreise verbunden, insbesondere den schleswig-holsteinischen. Das gilt nicht nur für den Güterausaustausch sondern auch für den Personenverkehr. Zehntausende Bewohner im schleswig-holsteinischen Umland haben ihren Arbeitsplatz in Hamburg, in einem industriell-gewerblichen Unternehmen, heutzutage freilich hauptsächlich in der Dienstleistungsbranche. So besteht auch von Elmshorn aus täglich ein reger Berufspendelverkehr zum Arbeitsplatz in einer Elmshorner Nachbargemeinde, insbesondere das Pendeln zwischen Elmshorn und Hamburg. Erhebliche Beträge des jeweiligen Einkommens sowie der anteiligen Einkommensteuer fließen so nach Elmshorn und in die

Gemeinden der Region Elmshorn. Dadurch wird die Attraktivität und Entfaltung der Stadt sowie der Region Elmshorn gestärkt.

Die Erreichbarkeit Hamburgs für Berufspendler (und alle anderen Hamburg-Besucher) hat sich nach dem Zweiten Weltkrieg deutlich verbessert. Der seit den 1920er Jahren bestehende „Vorortzugverkehr“, die Pendelverbindung Elmshorn - Hamburg-Altona - Elmshorn, wurde nach dem Zweiten Weltkrieg erheblich verdichtet. Seit der Mitte der 1980er Jahre besteht dieser Pendelbetrieb zwischen Elmshorn und der Kreisstadt Pinneberg, bis zu der von Hamburg aus die elektrifizierte Hamburger S-Bahn reicht. Während durch diese Aufteilung die Stadt Pinneberg zu sehr in den „Sog“ Hamburgs geriet, dadurch Nachteile bei ihren möglichen Angeboten im Einzelhandel und im kulturellen Angebot erlitt, eben wegen der zu großen, konkurrierenden Nähe zu Hamburg, profitiert Elmshorn nach wie vor von seiner größeren Distanz zu Hamburg: Elmshorn konnte viel stärker sich in den Bereichen Einzelhandel sowie Schul- und Bildungswesen (inklusive eigenem Theater und sehr vielfältigem Angebot der Volkshochschule und anderen Bildungseinrichtungen), aber auch in den Angeboten der Sportvereine und im Gesundheitswesen entfalten. Diese Funktionsverstärkung strahlt mit Attraktivität auf alle benachbarten Gemeinden der Region Elmshorn aus.

Für den gesamten Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gilt seit 15. Dezember 2002 der Tarif des Hamburger Verkehrsverbund (HVV), so dass Reisende in der Region Hamburg und im Umland von und nach Elmshorn für die Elmshorner Busse keinen zweiten Fahrschein mehr lösen müssen. Auch dadurch ist die Attraktivität des Wohnstandorts Elmshorn mit seinen von den Elmshorner Bussen versorgten Nachbargemeinden gestiegen. Fernzüge (z. B. aus Kiel kommend) halten in der Regel in Elmshorn, der größten Stadt des Kreises Pinneberg, und fahren ohne Stopps zwischen Elmshorn und Hamburg in die City von Hamburg. Insbesondere viele Berufspendler nutzen diese rasche Verbindung zwischen Elmshorn und Hamburg, mit einer Fahrtzeit von lediglich ca. 20 Minuten.

Mit der Eingemeindung am „Franzosenhof“ (s. Karte **Anhang 28**) und am „Roten Lehm“ in den Jahren 1985 und 1994 erreichte Elmshorn in seiner kontinuierlichen flächenmäßigen Ausdehnung im Südosten der Stadt die Autobahn A 23, die vom Hamburger Elbtunnel nach Heide/Holstein führt (www.stadt-elmshorn.de). An der Autobahnabfahrt Elmshorn-Süd, am „Grauen Esel“, ist ein ausgedehntes Gewerbe- und Dienstleistungsgebiet entstanden, wo seit den 1980er Jahren ca. 6 000 Arbeitsplätze geschaffen wurden. Insbesondere diese Arbeitsplätze haben bewirkt, dass die Stadt Elmshorn zwischenzeitlich eine schwach positive Pendlerbilanz aufwies: es kommen mehr Arbeitskräfte zur Arbeit nach Elmshorn, auch viele aus Hamburg, als Elmshorner Bürgerinnen und Bürger täglich ihre Stadt verlassen, um in anderen (benachbarten) Orten oder in der Kernstadt der Metropolregion Hamburg zu arbeiten.

Allerdings ist zu den „Rush-Hour“-Zeiten sowohl der Eisenbahnverkehr zwischen Elmshorn und Hamburg als auch die Autobahn von Elmshorn nach Hamburg überlastet. Der Ausbau der elektrifizierten S-Bahn (mit separatem Gleis und Speisung des Stroms an einer Gleichstromschiene) zwischen Elmshorn und Pinneberg wird als dringend notwendig eingestuft. Das gilt auch für den Ausbau der Autobahn zwischen Elmshorn und dem Hamburger Elbtunnel zu einem sechsspurigen System, einschließlich der Erweiterung des Elbtunnels. – Für den Fernverkehr erwartet man eine Entlastung durch den Bau der A 20, die – vom Land Mecklenburg-Vorpommern und Lübeck in Südostholstein kommend – nordwestlich von Elmshorn die Elbe queren soll. – Kommen diese verkehrsinfrastrukturellen Verbesserungen nicht, geraten nicht nur die südwestholsteinischen Gemeinden, sondern auch die ganze strukturschwache Westküste zunehmend in eine Randlage. - Behauptung und

Entfaltung von Einwohnern, Wirtschaftsbetrieben, ebenso von Dienstleistungen in großer Menge und Vielfalt sowie die Gestaltung nachhaltiger, ökologischer Raumentwicklung in der Region Elmshorn sind eher dann gewährleistet, wenn die verkehrsgeographische Lage für die Stadt Elmshorn und ihre Region beständig innovativ optimiert wird.

4.2 Behauptung und Entfaltung der Region Elmshorn – verkehrs- und wirtschaftsgeographisch – im Kontext von Persistenz und Innovationen - Strukturen und Entwicklungsperspektiven bis 2015

Motorisierter Individualverkehr (MIV):

Im Jahr 2000 wurde erneut eine Verkehrszählung durchgeführt, die folgende Ergebnisse brachte:

Tab. 16: Verkehrsentwicklung und Verkehrsprognosen

Verkehrsart	Bestand 2000		Prognose 2010 *		Prognose 2015	
	KFZ/Tag	in %	KFZ/Tag	in %	KFZ/Tag	in %
Durchgangsverkehr	10 512	6,5	11 040	6,3	11 858	6,4
Ziel- und Quellverkehr	76 015	47,1	77 686	44,3	88 482	47,5
Binnenverkehr	74 928	46,4	86 589	49,4	85 868	46,1
Gesamt	161 455	100,0	175 315	100,0	186 208	100,0

* Es handelt sich um die Prognose, basierend auf dem Verkehrsentwicklungsplan von 1994

Die ermittelten Daten zeigen, dass bei angenommener stabil bleibender Einwohnerzahl das Gesamtverkehrsaufkommen zwischen 2000 und 2010 um 8,6% und in der Zeit von 2000 bis 2015 um 15,3% zunehmen wird. Die prozentualen Anteile beim Vergleich des Verkehrsaufkommens von 2000 und 2015 bleiben nahezu konstant.

(STADT ELMSHORN (2005): ERGÄNZENDE BEGRÜNDUNG ZUM FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 2010 – FORTSCHREIBUNG 2015, S. 24)

Bezüglich der Belastung der Innenstadt ist beabsichtigt, möglichst zügig die „Hafenspange“ als Brücke über die Krückau im Rahmen eines westlich verlaufenden innerstädtischen Tangentenringes zu realisieren. Ferner ist im Innenstadtbereich die von Glückstadt kommende B 431 so umzugestalten, dass sie überall in zwei Richtungen befahren werden kann.

Motorisierungsgrad:

Der Kfz-Bestand belief sich Ende 1993 in Elmshorn auf 23 110 Fahrzeuge, davon insgesamt 20 709 Pkws. Damit lag der Motorisierungsgrad 1993 bei 452 Pkw/1 000 EW.

Der Kfz-Bestand belief sich Ende 2004 in Elmshorn auf 27 656 Fahrzeuge, davon insgesamt 23 739 Pkws. Im Vergleich zu 1993 stieg der Motorisierungsgrad um 8,4%. Er lag bei 490 Pkws / 1 000 EW.

Es ist davon auszugehen, dass auch bis zum Planungsstichjahr 2015 der Motorisierungsgrad weiterhin zunehmen wird. Das erfordert zahlreiche Veränderungen bzw. Anpassungen, die Ausweitung des fahrenden und ruhenden Automobilverkehrs (u.a. Stellplätze, Parkplätze) im Straßennetz der ganzen Stadt Elmshorn, insbesondere im Innenstadtbereich und im Ausbaugbiet Elmshorn-Süd.

Radverkehr:

Das Gutachten zur „Förderung und Verbesserung des Radverkehrs in der Stadt Elmshorn“ von 1985 stellte fest, dass der Radverkehrsanteil zwischen 15 und 20 % liegt. Das wenig reliefierte Gelände der Stadt Elmshorn mit Anteilen an der Marsch, dem Geestrand und der Geest begünstigt die Attraktivität und Akzeptanz des Radfahrens. Das wird auch gefördert durch die kurzen Wege, für Elmshorner Personen bzw. Nachbarn aus den GEP-Umland-Gemeinden, und zwar wegen der kompakten Bebauung der Stadt Elmshorn. – Vor diesem Hintergrund wird für die Jahre bis 2015 ein Ausbau der Velorouten angestrebt, um den Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren.

Bahnverkehr:

Der Bahnverkehr des „Eisenbahnknotenpunktes“ Elmshorn hat in den letzten Jahren beständig zugenommen. Von der Frequenz der Bahnfahrergäste ist der Elmshorner Bahnhof nach Kiel und Lübeck der drittgrößte Bahnhof in Schleswig-Holstein. – Es wird von Seiten der Stadt Elmshorn und der Bahn AG angestrebt, die Verzahnung mit Buslinien zu verbessern. Dazu ist ein Konzept entwickelt worden, dass der Bahnhof neu gestaltet wird und einen Bahnhofsvorplatz erhält mit acht Haltestellen für diesen Busbahnhof unmittelbar vor dem neu zu gestaltenden Bahnhofsanlagen. Diese sollen darüber hinaus attraktiver gestaltet werden, indem hier zahlreiche Geschäfte und Dienstleistungsunternehmen integriert werden.

Wegen der großen Zahl der Bahnreisenden von und nach Elmshorn, insbesondere wegen der vielen Tagespendler (überwiegend nach oder von Hamburg), ist seit langem auf der Teilstrecke von Elmshorn Richtung Hamburg (der Eisenbahnlinie Kiel-Hamburg) ein drittes Gleis geplant. Hier bemüht sich die Stadt Elmshorn um die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens, denn der Streckenabschnitt Elmshorn-Pinneberg (wo der elektrifizierte) Anschluss des HVV-Betriebs endet, ist die am meisten befahrene bzw. belastete Strecke im Eisenbahnnetz Schleswig Holsteins. – Die zu konzipierende Ergänzung dieses dritten Gleises gelte es bei der Umgestaltung des Elmshorner Bahnhofs mit zu berücksichtigen.

ÖPNV:

Der Anteil des „öffentlichen Personen Nahverkehrs“ (ÖPNV) am Gesamtverkehr ist gering. Gemäß ÖPNV-Gutachten zur Stadt Elmshorn aus dem Jahr 1998 belief sich der Anteil auf lediglich 3,8% des Gesamtverkehrs, dagegen betrug der Fahrrad-Anteil 24,2% und der MIV-Anteil machte 52,6% aus. Hier sind sicherlich Schwankungen zu berücksichtigen, die witterungsbedingt sind oder jahreszeitlich sich einstellen. Eine erhebliche Ausweitung des Anteils des ÖPNV der Stadt Elmshorn wird als unwahrscheinlich angesehen. Die Akzeptanz des ÖPNV könnte jedoch (geringfügig) gesteigert werden, wenn die Umsteigebedingungen Bahn/Bus im Bereich des neu zu gestaltenden Bahnhofsvorplatzes in den nächsten Jahren (bis ca. 2015/2020) angenehmer werden.

Hafen:

Der Elmshorner Hafen ist seit einigen Jahren wirtschaftlich ohne Bedeutung. Denn das einzige Frachtschiff, das die Köllnflockenwerke noch belieferte, wurde verkauft. Der Gütertransport dieses Unternehmens wurde vor wenigen Jahren gänzlich auf die Straße verlagert. Die Köllnflockenwerke waren Ende des vorigen Jahrhunderts der einzige hafenorientierte Betrieb. Alle anderen innerstädtischen Betriebe gehören dem Dienstleistungsbereich an und haben keinen Hafenbedarf. – Die einstige herausragende wirtschaftliche Bedeutung der schiffbaren Krückau gehört insofern der Vergangenheit an. – Es gibt Ansätze des Bemühens, den Elmshorner Hafen als Sportboothafen zu entwickeln. Es fehlt aber – aus Kostengründen - an durchschlagendem öffentlichem und privatem

Engagement. – Was – last but not least – besonders beobachtet werden kann, ist, dass die Krückau wegen eingestellter Baggerungen zunehmend verschlickt, so dass nur sehr bedingt auch kleine Sportboote den Hafbereich der Innenstadt erreichen könnten. Wichtige Impulse der Entfaltung der Stadt Elmshorn durch die Hafenfunktion der Krückau sind weitgehend verloren gegangen.

Autobahn A 20:

Das Konzept der nach der Vereinigung Deutschlands in Abschnitten zu realisierenden Autobahn aus dem Raum Mecklenburg-Vorpommern, an Lübeck vorbei, nördlich von Hamburg weiter westwärts durch Südwest-Holstein, um dann die Elbe zu queren im Untereelbebereich, stellt eine wirtschaftsgeographisch sehr wichtige Ost-West-Autobahnverbindung zwischen dem südlichen Ost- und südlichen Nordsee-Anrainerraum dar. Von der polnischen Grenze bis südlich Lübeck wurde die Autobahn 2005 fertig gestellt. In den Jahren bis ca. 2015 folgt die Verlängerung von Ost nach West durch den Holsteiner Raum, um danach Anschluss zu finden – nach der Elbquerung – bei Stade in Niedersachsen.

In der Region Elmshorn ist die endgültige Linienführung der A 20 im Jahr 2005 festgeschrieben worden. Die A 20 wird südlich von Glückstadt die Elbe queren, also nur wenige Kilometer nordwestlich von Elmshorn. Das Verkehrsministerium der Bundesregierung in Berlin und die Landesregierung Schleswig-Holstein haben sich nach langer kontroverser Debatte für diese Trasse entschieden. Diese Trassenführung schafft eine optimale Anbindung der Wirtschaftsräume der Kreise Pinneberg und Steinburg, ausstrahlend in die Region Westküste insgesamt. Für die Stadt Elmshorn, einschließlich ihrer Umlandgemeinden in der Region Elmshorn, bedeutet die Realisierung der A 20 eine erhebliche Verbesserung der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Elmshorn. Die positiven, innovativen Impulse beziehen sich einerseits auf die günstigeren Konditionen der Transportkosten und Transportzeiten bezüglich der Güter des produzierenden Gewerbes der Region Elmshorn, Südwest-Holsteins insgesamt, andererseits verbessert diese Autobahnanbindung die Qualität der „Fühlungsvorteile“ auch im Management der ansässigen Dienstleistungsunternehmen der Region Elmshorn in ihrem erweiterten Einzugsbereich.

4.3 Suburbanisierung und das Achsenkonzept im Hamburger Umland

Im Hamburger Umland hat sich seit dem 2. Weltkrieg die siedlungsstrukturelle und infrastrukturell-wirtschaftliche Entwicklung weitgehend im Rahmen des Ordnungskonzeptes von Achsen vollzogen (s. Karte **Anhang 18**). Dieses Konzept wird von Seiten der Regionalplanung der schleswig-holsteinischen Landesregierung nach wie vor positiv gesehen und es soll daher auch in Zukunft im Ordnungsraum um Hamburg als wesentliche, strukturierende Leitidee der siedlungs-, sozial- und wirtschaftsgeographischen Entwicklung beibehalten werden. Dieses Ordnungsraster soll auch verstärkt ökologische Erfordernisse sichern helfen (MINISTERPRÄSIDENTIN DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN 1998a und 1998b). - Auf jeden Fall hat dieses Ordnungsprinzip bis zum Beginn des Jahres 2010 konzeptionell gegolten. Seitdem wird im Rahmen der Landesentwicklungsplanung (LEP, Entwurf von 2009) festgestellt, so gut wie allen Kommunen des Landes Schleswig-Holstein freie Hand zu geben, ihre siedlungs- und wirtschaftsgeographische Entwicklung autonomer zu gestalten. Das wird sehr kontrovers gesehen (ELMSHORNER NACHRICHTEN vom 02.04.2010, „Die Städte werden ausbluten und der Konkurrenzdruck wächst“ und ELMSHORNER NACHRICHTEN vom 30.03.2010, „Es wird massive Zersiedelung geben“).

Von Hamburg aus verlaufen überwiegend strahlenförmig leistungsfähige Verkehrsachsen mit ihren Eisenbahnlinien, ausgebauten Bundes- und Landstraßen sowie teilweise auch

Autobahnen in das nähere und entferntere Umland bzw. Hinterland und stellen damit die systematische Tiefengliederung der baulichen und wirtschaftlichen Entwicklung her. Diese von Hamburg aus – insbesondere in den schleswig-holsteinischen Randkreisen Hamburgs deutlich erkennbare - strahlenförmig in das Umland verlaufenden Achsen wurden bereits in den 1950er Jahren auf der Grundlage des historisch überkommenen Verkehrsnetzes konzipiert. In der Konzeption aus den 1950er Jahren kam dem schienenengebundenen Personenverkehr eine besondere Bedeutung zu, da der motorisierte Individualverkehr (MIV) bei den Pendelwanderungen und der Verflechtung von Hamburg mit seinem Umland in jenen Jahren noch eine geringe Rolle spielte. Beide Verkehrsträger, Schiene und Straße, sind bei allen Achsen in Schleswig-Holstein heutzutage als gleichwertig anzusehen.

Die Achsen, die im östlichen Bereich Schleswig-Holsteins nur punktförmig ausgeprägt sind, weisen folgende innere und äußere Schwerpunkte auf:

- (Hamburg-Eidelstedt) – Halstenbek – Pinneberg – Uetersen/Tornesch – Elmshorn;
- (Hamburg-Langenhorn) – Norderstedt-Garstedt – Norderstedt/Mitte – Quickborn – Henstedt-Ulzburg – Kaltenkirchen;
- (Hamburg-Wandsbek) – Ahrensburg/Großhansdorf – Bargteheide – Bad Oldesloe;
- (Hamburg-Bergedorf) – Reinbek – Schwarzenbek;
- (Hamburg-Bergedorf) – Wentorf bei Hamburg – Geesthacht.

Daneben sind in Fortsetzung Hamburger Entwicklungsachsen auf schleswig-holsteinischem Gebiet folgende zwei weitere Achsenräume festgelegt:

- Wedel;
- Glinde/Oststeinbek.

(MINISTERPRÄSIDENTIN DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN 1998a, S.19 und Karte zum Regionalplan I)

Die siedlungsstrukturelle Entwicklung im suburbanen Raum Hamburgs basiert auf einer Vereinbarung, die der seinerzeitige Erste Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg, Sieveking, und der Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein, von Hassel, trafen. Sie wollten die Zusammenarbeit der beiden nördlichsten Bundesländer auf eine wirkungsvollere Basis stellen und etablierten den *Gemeinsamen Landesplanungsrat Hamburg/Schleswig-Holstein*, dem auch Abgeordnete der Länderparlamente sowie Interessenvertreter von Verbänden angehören sollten. Der Gemeinsame Landesplanungsrat Hamburg/Schleswig-Holstein wurde am 29.10.1955 offiziell gegründet. Erst am 12.02.1957 wurde eine vergleichbare bilaterale *Gemeinsame Landesplanung Hamburg/Niedersachsen* beschlossen. Diese Vereinbarung erfolgte jedoch ohne die Institutionalisierung eines Gremiums „Landesplanungsrat“.

Im Landesplanungsrat Hamburg/Schleswig-Holstein wurde am 5.4.1956 die gemeinsame planerische Grundkonzeption der räumlichen Entwicklung in den vier Randkreisen im schleswig-holsteinischen Umland beschlossen (BOSE 1995, S. 140).

Bereits in den 1950er Jahren herrschte im nördlichen Umland von Hamburg eine erheblich stärkere Stadt-Umland-Verflechtung als im südlichen Umland. Der Landesplanungsrat widmete sich daher umgehend nach seiner Institutionalisierung den drängenden Fragen: Probleme bereiteten der Bevölkerungsdruck, Baulandnot, rasch anwachsende Verkehrsbelastungen durch die zunehmende Pendelwanderung, fehlende Arbeitsplätze, zu

knappe kommunale Finanzen für den Schul- und Kanalbau sowie für den Bau von Wasserversorgungs- und Verkehrsanlagen.

Die Randkreise stimmten der Entschließung des Gemeinsamen Landesplanungsrates Hamburg/Schleswig-Holstein zur Konzeption von Aufbauachsen inhaltlich voll zu. Der Landesplanungsrat drängte auf zügige Umsetzung und Beseitigung von Engpässen. Dazu sei Rechtsverbindlichkeit der Planung erforderlich. Daher forderten die Randkreise hinreichende Planungsmittel (BOSE 1995, S. 141).

Es wurde die „Arbeitsgemeinschaft der vier Hamburg-Randkreise“ gegründet. Diese wurde mit dem "Förderungsfonds" ausgestattet, der in gleicher Höhe vom Land Schleswig-Holstein und von der Freien und Hansestadt Hamburg jedes Jahr gespeist wird. Die Geschäftsstelle der Arbeitsgemeinschaft der Hamburg-Randkreise nahm ihren Sitz in der Kreisverwaltung von Bad Segeberg (vgl. Schreiben des Innenministers des Landes Schleswig-Holstein, nachrichtlich an die Arbeitsgemeinschaft der Hamburg-Randkreise vom 6. November 1977). Die Kommunen und die Kreise können sich um eine Finanzierung bzw. Teilfinanzierung einer infrastrukturellen Maßnahme seitens des Förderungsfonds per Antrag an die Arbeitsgemeinschaft bemühen. Gefördert und bezuschusst werden vom Förderungsfonds z. B. Maßnahmen wie Schulbau, Turnhallenbau, Verbesserungen des Verkehrswegenetzes, Kanalisationsausbau, u. a. . Der Leitgedanke ist der, dass zahlreiche Pendler aus den Randkreisen in Hamburg durch ihre Berufstätigkeit an der Hamburgischen Wertschöpfung mitwirken. Diese Pendler verursachen (mit ihren Familien) erhebliche Folgekosten an ihren Wohnstandorten bzw. in den Randkreisen. Den betroffenen Gemeinden wird durch Mittelzufluss aus dem Förderungsfonds eine finanzielle Erleichterung bei der Bewältigung ihrer kommunalen Aufgaben im Grundsatz angeboten bzw. nach Prüfung des Gesuchs gewährt.

Deutlich unterschieden sich die Planungskonzeptionen zwischen dem nördlichen und südlichen Hamburger Umland: Auf der niedersächsischen Seite wurden die drei „Ausbauorte“ Buxtehude, Buchholz und Winsen als Kristallisationskerne bzw. Entlastungszentren für die „Kernstadt“ Hamburg planerisch festgelegt, wobei deren Wohn- und Gewerbefunktion gefördert werden sollten. Im Gegensatz zum Konzept im nördlichen Umland verzichtete man auf die Ausweisung und Entwicklung von Achsen. Denn das zwischen der Kernstadt und den Ausbauorten liegende Gebiet der Lüneburger Heide war zu dünn besiedelt (s. **Anhang 18**).

Im schleswig-holsteinischen Umland verfolgte der Landesplanungsrat prinzipiell – einvernehmlich mit Unterstützung der betroffenen Randkreise – das Konzept, dass Ausbau der Siedlungen und der Wirtschaft sich in konsequenter Tiefengliederung auf und an den Aufbauachsen zu vollziehen haben. Man ging von vorhandenen oder ausbaufähigen Verkehrslinien aus. "Dabei sollen die Endpunkte dieser Achsen einen besonderen Ausbau erfahren" (ARBEITSGEMEINSCHAFT DER VIER HAMBURG-RANDKREISE 1985, S. 33). Mit dieser Konzeption sollte von Anfang an eine über die Hamburger Randbezirke auf Schleswig-Holstein übergreifende ringförmige Erweiterung der Kernstadt verhindert werden. Zwischen Aufbauachsen liegende Gebiete sollten in ihrer landwirtschaftlichen bzw. landschaftlichen Struktur auch unmittelbar bis an die hamburgische Landesgrenze - möglichst ökologisch nachhaltig - erhalten bleiben.

Das Achsenkonzept Schleswig-Holsteins für die vier im Norden von Hamburg angrenzenden Randkreise soll im Einklang stehen mit hamburgischen Planungskonzeptionen. Im Juli 1969 legt der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg „Das Entwicklungsmodell für Hamburg und sein Umland“ (EM) vor. Dieses umfassende Konzept geht hinsichtlich der Größe des

Gebietes, auf das sich das Entwicklungsmodell bezieht, als auch bezüglich der zeitlichen Vorstellungen über alle vorangegangenen Pläne hinaus. Das EM geht von der engen Verflechtung Hamburgs mit seinem Umland aus und strukturiert diese nach folgenden drei Ordnungskonzeptionen:

- das Achsenkonzept,
- das System der Zentralen Standorte,
- den Entwurf des Hauptverkehrsnetzes.

Von diesen drei aufeinander abgestimmten Ordnungsvorstellungen des EM wirkt sich das Achsenkonzept am stärksten auf das Umland und damit auch auf einen wesentlichen Abschnitt der schleswig-holsteinischen Region Unterelbe aus. Das 1955 durch den Gemeinsamen Landesplanungsrat Hamburg/Schleswig-Holstein für das schleswig-holsteinische Umland festgelegte Konzept der „Aufbauachsen“ wird nun durch das EM erweitert: Es werden nunmehr drei Kategorien von Achsen unterschieden, und zwar Regionalachsen, städtische Hauptachsen und städtische Nebenachsen. Zweitens werden auch für die niedersächsische Seite zum ersten Mal durchgehende Achsen angegeben. Die Leitvorstellung bleibt bestehen. Über die hamburgische Landesgrenze hinausführende Regionalachsen sollen in Hamburg und im Umland das Siedlungswachstum bandartig konzentrieren. Mit zunehmender Entfernung von der Stadt sollte die bandartige Anlage in eine punktaxiale übergehen. Die Zentren auf den Achsen in den schleswig-holsteinischen Randkreisen sollen sich um Haltepunkte des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) entwickeln und sind mit einer unterschiedlichen Rangigkeit ausgestattet, insbesondere was den tertiären Sektor betrifft. Damit sollte sichergestellt werden, dass die Achsenzwischenräume weitgehend unzersiedelt erhalten bleiben.

Auf dem Hamburger Staatsgebiet entsprechen gemäß dem EM *Zentrale Standorte* den *Zentralen Orten* auf den Achsen in den Randkreisen Schleswig-Holsteins. Das EM gliedert für Hamburg verschieden rangige Zentren und Entlastungszentren aus, die sich alle um Haltestellen der Schnellbahnlinien bzw. des ÖPNV auf Regionalachsen oder Städtischen Hauptachsen oder Städtischen Nebenachsen befinden (s. **Anhang 18**). Diese Zentren nehmen unterschiedliche Versorgungsfunktionen wahr, dienen insofern der Wohnbevölkerung. Das Wohnen in Hamburg soll zwischen den Achsen, aber in guter Erreichbarkeit zu den Zentren auf den Achsen sich entwickeln. Achsenräume mit ihren Zentren und Zwischenachsengebiete unterliegen planerisch festgesetzten Dichtekoeffizienten (gemessen an der Geschossflächenzahl), die nicht überschritten werden sollten (MÖLLER 1985, S. 170-175).

In der schleswig-holsteinischen Unterelberegion liegt der südlichste Kreis, der Kreis Pinneberg, fast komplett im *Ordnungsraum* um Hamburg, in dem die hohe Verdichtung der Wohn- und Arbeitsfunktionen sich nachhaltig negativ auf den Naturhaushalt auswirken könnte. Insofern wird eine vorsorgliche Planung der weiteren Entwicklung des Raumes für dringend geboten gehalten.

Der *Regionalplan Planungsraum I 1998* lässt deutlich erkennen, dass der Ordnungsraum durch das Achsenkonzept - die wesentliche Richtschnur für die Ansiedlung von Wohnungsbauten, Gewerbe und Dienstleistungen - gegliedert wird.

Die funktionale Einteilung der Städte und Gemeinden erfolgt durch das zentralörtliche System, das für das ganze Land Schleswig-Holstein gilt. Das zentralörtliche System wurde zuletzt im Rahmen des Raumordnungsberichts „Zentralörtliches System“ vom 5.11.1997 überprüft und durch eine entsprechend angepasste Landesverordnung vom 16.12.1997

festgelegt. Es handelt sich bei dem zentralörtlichen System um eine Hierarchie mit vier Grundstufen von zentralen Orten: Oberzentren, Mittelzentren, Unterzentren, ländliche Zentralorte. Im Umlandbereich der Oberzentren, so auch Hamburgs, treten die sogenannten Stadtrandkerne hinzu. Die zentralen Orte nehmen auch Aufgaben wahr, die über ihre kommunalen Aufgaben hinausgehen. Sie erhalten besondere Finanzausweisungen aus dem Kommunalen Finanzausgleich. Insofern haben die zentralen Orte eine Versorgungsfunktion für ihren übergemeindlichen Nahbereich.

Der Regionalplan für den Planungsraum I trifft für den Kreis Pinneberg im Wesentlichen folgende siedlungsstrukturelle Vorgaben:

- Siedlungsachse Hamburg – Wedel mit der Stadt Wedel als Mittelzentrum im Verdichtungsraum;
- Siedlungsachse Hamburg – Elmshorn mit den Städten Schenefeld (Stadtrandkern II. Ordnung), Pinneberg (Mittelzentrum im Verdichtungsraum), Uetersen (Unterzentrum mit Teilfunktion eines Stadtrandkerns I. Ordnung) und Elmshorn (Mittelzentrum) sowie den Gemeinden Bönningstedt, Ellerbek (südöstlicher Ortsteil), Halstenbek (Stadtrandkern II. Ordnung), Rellingen, Borstel-Hohenraden, Kummerfeld, Prisdorf, Tornesch (Stadtrandkern II. Ordnung), Moorrege, Heidgraben, Groß Nordende, Klein Nordende, Kölln-Reisiek;
- Teile der Siedlungsachse Hamburg-Kaltenkirchen mit der Stadt Quickborn als Stadtrandkern I Ordnung mit Teilfunktion eines Unterzentrums.

Außerhalb des Achsenraumes befindet sich die Stadt Barmstedt, die als Unterzentrum den nördlichen Bereich des Kreises Pinneberg versorgen soll (KREIS PINNEBERG: Kreisentwicklungsplan 1996 – 2000).

Elmshorn ist als Mittelzentrum mit über 49 000 Einwohnern (Anfang 2011) die größte Stadt in Südwest-Holstein. Sie ist wirtschaftlicher und kultureller Mittelpunkt und übernimmt zentrale Versorgungsfunktionen in Südwest Holstein. Der Einzugsbereich umfasst mehr als 125 000 Einwohner. Zum Mittelbereich Elmshorn gehören die Nahbereiche Elmshorn, Uetersen, Barmstedt und Horst (Kreis Steinburg). - Wegen einer Fülle zugewiesener örtlicher und regionaler sozial- und wirtschaftsgeographischer Funktionen soll die Stadt Elmshorn im Rahmen der gemeinsamen Landesplanung Hamburg/Schleswig-Holstein mit Hilfe des Förderungsfonds weiter entwickelt werden. Ziel der Entwicklung ist ein voll ausgebautes Mittelzentrum, das allen angemessenen funktionalen Ausstattungskriterien gerecht wird bezüglich der Wohnungen, Infrastruktur, Arbeitsplätze und Freizeitmöglichkeiten (KREIS PINNEBERG: Kreisentwicklungsplan 1996 – 2000, S. 34).

4.4 „Vorort“ und „Region“ Elmshorn: Zeitabschnitt 1939 bis 1960/61 Siedlungs-, Bevölkerungs- und Wirtschaftsstrukturen - Quantitative und qualitative Veränderungen seit 1939

Tab. 17: Einwohnerzahl Elmshorns von 1939 bis 1949

Jahr	Einheimische	Flüchtlinge	Evakuierte Hamburger	Gesamtzahl
1939				22 435*
1945				33 997**
1946	21 228	11 909	1 080	34 217***
1947	21 363	11 951	938	34 252***
1948	22 207	12 487	975	35 669***
1949	22 603	12 764	906	36 273***

nach: KESSLER (2007, S. 20: * bei Kriegsbeginn, S. 20**zum 31.12.1945, S. 35; *** jeweils zum 31.12.)

Wohnungsnot im Kreis Pinneberg und in der Stadt Elmshorn bestand bereits vor dem Kriegsende am 8. Mai 1945. Denn während des 2. Weltkrieges waren Gemeinden, insbesondere die Städte im Kreis Pinneberg, aufgrund der Nähe zur Großstadt Hamburg schweren Bombenangriffen ausgesetzt. Eigentlich waren die Bombenabwürfe der britischen Bomber über dem Hamburger Territorium geplant. Doch aus verschiedenen Gründen, u. a. wegen ungünstiger Wetterbedingungen oder aufgrund erheblichen Sperrfeuers der Flak drehten die hereinkommenden Flugzeuge u. a. nordwärts ab und warfen ihre tödliche und zerstörerische Bombenfracht vorzugsweise über Städten an Bahnlinien im Kreis Pinneberg ab.

Der Kreis Pinneberg erlitt die zweitgrößten Luftkriegsschäden aller schleswig-holsteinischen Kreise. In Elmshorn wurde im Verlaufe des 2. Weltkrieges ein Drittel der Wohnungen und Gebäude beschädigt oder völlig zerstört. Besonders hoch waren die Schäden in der Innenstadt Elmshorn, und hier besonders in Bahnhofsnähe, so dass der Charakter der „Altstadt“ zwischen der Nikolaikirche und dem Bahnhofsbereich, d. h. im Zentrum der Stadt Elmshorn, verloren ging. – Die Zahl der noch bewohnbaren Wohnungen bzw. Häuser sank um rund 750 auf rund 5 100 Wohnungen. Ungefähr 3 000 Einwohner wurden obdachlos.

Es waren im Krieg auch zahlreiche Fabriken, Schulen und andere Dienstleistungseinrichtungen (z. B. mehrere Verwaltungsgebäude) zerstört oder stark beschädigt worden. Das Hafenbecken in Elmshorn wurde durch gesunkene Schiffe blockiert, so dass der Hafen für längere Zeit nicht mehr genutzt werden konnte. Kurz vor Kriegsende zerstörten mehrere Bombenangriffe das Leitungs- und Versorgungsnetz der Stadt Elmshorn. – Von den in Elmshorn vorhandenen Industriebetrieben wurden zerstört oder schwer beschädigt:

- 5 Mühlenbetriebe
- 1 mechanische Weberei
- 1 Margarinefabrik
- 1 Kunsthonigfabrik
- 2 Sägewerke
- 4 Lederfabriken
- 1 Schiffswerft
- 1 Blockmacherei
- 1 Konservenfabrik

Von den öffentlichen Gebäuden der Stadt Elmshorn wurden zerstört oder schwer beschädigt:

- der Personenbahnhof
- der Güterbahnhof
- das Städtische Krankenhaus
- das Finanzamt
- sieben der neun Schulen
- die Stiftskirche
- das Stadtbauamt
- die Stadtkasse
- das Gefängnis

(nach: STADT ELMSHORN, Erläuterungsbericht zum Wirtschaftsplan der Stadt Elmshorn, 1947, S 5)

Die Wohnraumsituation 1945 bis 1949:

Die Voraussetzungen und konkreten Bedingungen für die Aufnahme von Flüchtlingen und Vertriebenen in der Stadt Elmshorn waren ausgesprochen ungünstig. Denn im Gegensatz zu sehr vielen Landgemeinden des Kreises Pinneberg hatte Elmshorn zwar prozentual weniger Flüchtlinge aufzunehmen, aber es waren durch Kriegsschäden in der Krückaustadt sehr viele Wohnungen zerstört worden, die meisten Umlandgemeinden hatten dagegen kaum oder gar keine Verluste an Wohnraum durch Kriegsschäden hinzunehmen. Im Verlaufe des 2. Weltkrieges war die Zahl der bewohnbaren Wohnungen in Elmshorn um 750 auf 5 100 gesunken. Aufgrund der Bombangriffe waren rund 3 000 Elmshorner obdachlos geworden. So fehlte in den ersten Nachkriegsjahren nicht nur Wohnraum für die rund 12 000 Flüchtlinge, Vertriebenen und „Butenhamburger“ (ausgebombte Menschen aus Hamburg, die eine Bleibe in Elmshorn fanden bzw. suchten), sondern es galt auch Wohnraum zu finden für die rund 3 000 ausgebombten Elmshorner. Es fehlte insgesamt Wohnraum für rund 15 000 Menschen. - Daher mussten in Elmshorn Einheimische und Flüchtlinge weiter zusammenrücken: Kurz vor Beginn des 2. Weltkrieges standen jedem Elmshorner Bürger etwa 10,75 m² zur Verfügung, im März 1949 waren es dann lediglich 6,1 m² pro Kopf. - In einigen Wohnvierteln, insbesondere in der Nähe des Personenbahnhofs, waren fast alle Häuser bzw. Wohnungen zerstört, so dass die Menschen sich in den Ruinen Notquartiere hergerichtet hatten. - Es fehlten Baustoffe. Insofern war in der ersten Nachkriegszeit an einen Wiederaufbau nicht zu denken. So wurden im Jahr 1945 lediglich acht Wohnungen geschaffen. Doch umfangreichere (und dringend notwendige) Neubaumaßnahmen unterblieben weitgehend: So wurden in der Zeit von 1946 bis 1948 lediglich 59 Häuser mit insgesamt 121 Wohnungen gebaut. Das hatte u. a. zur Folge, dass Einquartierungen, Massenlager (z. B. in Turnhallen) und Notquartiere (z. B. in Baracken und „Nissenhütten“) weiterhin, für Jahre, die einzigen Unterbringungsmöglichkeiten in Elmshorn für Flüchtlinge und Ausgebombte blieben (KESSLER 2007, S. 51-52).

Flüchtlingslager, Baracken und Notquartiere:

Überall in Schleswig-Holstein waren zum Ende des 2. Weltkrieges und in den folgenden Nachkriegsjahren diese Unterkünfte entstanden: Sie waren häufig an der Peripherie von Städten, Kleinstädten und Dörfern eingerichtet worden, wodurch die Isolation der Flüchtlinge gefördert wurde. Die Lebensbedingungen der dort „hausenden“ Flüchtlinge waren in den meisten Fällen eher ausgesprochen erbärmlich, völlig unerträglich und geradezu menschenunwürdig. Zunächst hatte man beabsichtigt, diese Lager vorübergehend als kurzfristige Durchgangsstationen einzurichten. Doch die anhaltenden Flüchtlingsströme in den ersten Nachkriegsjahren hatten zur Folge, dass diese Einrichtungen für viele Menschen

zum Daueraufenthaltort wurden, teilweise für mehrere Jahre. Gemäß einer Flüchtlingssondererhebung, die das Landessozialministerium hatte durchführen lassen, lebten noch 1948/49 in Schleswig-Holstein 184 000 Menschen in Flüchtlingslagern und Massenquartieren. Von den 184 000 Menschen waren einquartiert bzw. „lebten“:

- 108 000 Personen in Wohnbaracken
- 27 000 Personen in Massenunterkünften
- 5 500 Personen in Nissenhütten
- 2 500 Personen in Bunkern

(KESSLER 2007, S. 55 und TETZLAFF 1950, S. 23)

Ein Verwaltungsbericht der Stadt Elmshorn führte neun Massenlager auf dem Gebiet der Krückaustadt auf: die drei Turnhallen der Stadt (Feldstraße, Hafenstraße, Kirchenstraße), drei Lager in ehemaligen Gemeinschaftsräumen der Lederfabrik Knecht (Austraße 22), Wetzel (Austraße 23) und Wagner (Gärtnerstraße). Daneben gab es die Flüchtlingslager am Stubbenhuk (ehemaliges Reichsarbeitsdienstlager), in der Schönaich-Carolath-Straße und in der Feldstraße (ehemaliges Zwangsarbeitslager auf dem „Platz der Opferarbeit“). Im kleinsten Lager hausten ca. 30 Personen in einem Raum, im größten ca. 130 Personen. Insgesamt schleuste man 19 000 Menschen durch die Massenlager. – Weiterhin gab es neben den Massenlagern im Stadtgebiet mehrere (kleinere) Baracken- und Notunterkünfte, wo man Flüchtlinge und Vertriebene untergebracht hatte. - Wie im Landesdurchschnitt lebten auch in Elmshorn etwa 17% der Flüchtlinge für kürzere oder längere Zeit in Massenlagern bzw. Baracken. Im Jahr 1952 wurde in Elmshorn das letzte Massenlager aufgelöst. Erst ab Mitte der 1950er Jahre sank auf Grund des so genannten Barackenräumprogramms die Anzahl der Barackenbewohner rasch, als die Neubautätigkeit in der Stadt erheblich zugenommen hatte. Kleinere Barackenquartiere gab es auch noch Anfang der 1960er Jahre, und zwar als von der Stadt Elmshorn vermietete Wohnräume (KESSLER 2007, S. 60).

Tab. 18: Barackenlager in Elmshorn 1945 bis 1958

Jahr	Anzahl der Personen	Anzahl der Baracken *)
1945	1 325	31
1946	1 347	31
1947	1 305	28
1948	1 298	38
1949	1 274	38
1950	1 245	38
1951	1 239	38
1952	1 213	38
1953	1 084	38
1954	1 086	38
1955	1 093	38
1956	766	28
1957	683	27
1958	575	24

*) nur größere Barackenlager, ohne Notquartiere, u. a. in Trümmerwohnungen

Quelle: STADT ELMSHORN, Verwaltungsbericht der Stadt Elmshorn für die Jahre 1945 – 1959, o. J., S. 6

So hatten sich mit der Zunahme des Zustroms von Flüchtlingen seit 1945/46 die Wohnverhältnisse in Elmshorn sehr verschlechtert. Fast jedes Haus musste im Rahmen der „Einquartierungen“ Flüchtlinge aufnehmen. Häufig lebten bis zu drei Familien dicht gedrängt in einer Wohnung. In vielen Fällen lebten bis zu acht Personen in einem kleinen Zimmer. Küche und WC mussten untereinander aufgeteilt werden. Dieses führte zu Spannungen, die oft jahrelang anhielten. Nahrungsmittel und Brennstoffe, wenn vorhanden, sowie die jeweils wenigen Kleidungsstücke wurden in einer Ecke des Zimmers abgelegt bzw. aufgeschüttet.

Wirtschaftslage der Stadt Elmshorn:

Elmshorn war gemäß den Daten der Volkszählung von 1939 die bedeutendste Industriestadt in Südwest-Holstein, mit hohem Anteil der Beschäftigten in Industrie und Handwerk, d. h. im sekundären Sektor der Wirtschaft. Schwerpunkte der Wirtschaft waren die Lebensmittelindustrie, Lederfabriken und der rege frequentierte gewerblich genutzte Hafen der Krückau, die bis zum Zentrum der Stadt Elmshorn für Handels- und Frachtschiffe schiffbar war. Im westlichen Hafenbereich lag die Schiffswerft (Kremer-Werft), die vielen Arbeitsplätze bot. – Die Lebensmittelindustrie wurde geprägt durch Großmühlen, Fleischwaren- und Margarinefabriken. Die Firma Peter Kölln KG (gegründet 1820) war das größte Mühlenwerk, daneben am Südufer des Krückauhafens lag das große Mühlenwerk der Firma Schlüter, in dem wie bei den Köllnflockenwerken vornehmlich Hafer verarbeitet wurde. Zu den größten Fleischwarenfabriken gehörten die Firmen Dölling, Gebr. Rostock Fleischindustrie- und Handels AG (seit 1920), Stich und das Unternehmen Karl Wetzel & Co (HOCKLING 1984, S. 42ff.). – In Schleswig-Holstein gab es fünf Margarinefabriken, davon befanden sich drei in Elmshorn. Die älteste Elmshorner Margarinefabrik war die Firma Wagner & Co. (gegr. 1907). - Von herausragender Bedeutung für Elmshorn als Industrie- und Gewerbestandort war die Lederindustrie, denn nach Neumünster war Elmshorn der bedeutendste Standort für dieses Gewerbe. Im Jahr 1939 hatte Elmshorn zehn Lederfabriken, von denen die größte die Lederfabrik Knecht & Söhne GmbH war. Von diesen zehn Betrieben nahmen sechs im Jahr 1946 die Produktion trotz mangelhafter Rohstoff- und Energieversorgung wieder auf und beschäftigten 362 Mitarbeiter (KESSLER 2007, S. 137).

Der Elmshorner Hafen, der am Ende der bis ins Stadtzentrum reichenden für Handelsschiffe befahrbaren Krückau liegt, ist rund 12 Kilometer von der Mündung in die Elbe gelegen. Dieser Handelshafen hatte sich als Gunstfaktor für die industrielle und gewerbliche Wirtschaft im Allgemeinen erwiesen. Am Südufer im Innenstadtbereich der Stadt Elmshorn war es zur Ansiedlung der Mühlenindustrie gekommen. Elmshorn hatte sich (hier) zu einem beständigen und bedeutenden Getreideumschlagsplatz entwickelt: Im Jahr 1913 lag der Elmshorner Hafen an dritter Stelle aller deutscher Getreideeinfuhrhäfen. Weiterhin war im innenstadtnahen Hafenbereich die Schiffswerft D. W. Kremer Sohn, die seit dem 18. Jahrhundert bestand, von großer Bedeutung. Diese Werft wurde in verheerenden Luftangriffen im Jahr 1943 völlig zerstört. Doch bereits im Mai 1945 begann das Unternehmen wieder mit dem Bau von Fischkuttern. Und im Jahr 1946 konnte es bereits etwa 50% seiner Kapazität des Jahres 1939 mit 268 Arbeitnehmern ausschöpfen (HOCKLING 1984, Materialienanhang, S. 6 f.).

Bei den Luftangriffen auf Elmshorn im 2. Weltkrieg, insbesondere im August 1943, waren zahlreiche Industriebetriebe teilweise oder total zerstört worden. Es waren betroffen: fünf Mühlenbetriebe, die mechanische Weberei in der Nähe des Bahnhofs, eine Margarinefabrik, ein Kunsthonigfabrik, zwei Sägewerke, vier große Lederfabriken, die Schiffswerft Kremer, eine Blockmacherei in der Nähe des Hafens und eine Konservenfabrik. - Der Hafen war am Ende des Krieges nur teilweise nutzbar, da im Hafenbecken gesunkene bzw. versenkte Schiffe lagen (STADT ELMSHORN, Erläuterungsbericht zum Wirtschaftsplan der Stadt Elmshorn, Elmshorn, 1947, S. 16).

Unmittelbar nach dem Kriegsende versuchten zahlreiche Unternehmen, die Produktion wieder aufzunehmen, was u. a. wegen der Versorgungslage große Schwierigkeiten bereitete. Bereits 1946 begannen etliche Unternehmen mit ihrer Produktion wieder, wenn auch mit erheblichen Einschränkungen. Die Getreidemühle Peter Kölln erreichte wieder 65% ihrer Produktionskapazität von 1939, die Mühle Blöcker sogar 100%, aber fünf Mühlenbetriebe konnten wegen totaler Kriegszerstörung in diesem Jahr noch nicht wieder arbeiten. - Die Fleischwarenfabrik Gebr. Rostock kam auf 35% ihrer Produktionskapazität, die Wurstwarenfabrik Dölling auf 60%. – Die im Jahr 1946 vier intakten Lederfabriken erreichten lediglich 25 bis 40% ihrer Produktionskapazität, u. a. weil ihnen Rohstoffe und Energie fehlten, aber auch weil Flüchtlinge in ihren Werksunterkünften in Notquartieren untergebracht waren. – Die Hefefabrik Asmussen erreichte 50% ihrer Kapazität vom Stande 1939. – Zwei von drei Margarinefabriken konnten im Jahr 1946 noch nicht produzieren. Ferner war die Infrastruktur teilweise stark zerstört: viele Straßen waren z. T. schlecht oder nicht befahrbar, die Gas- und Stromversorgung sowie das Telefonnetz funktionierten oft nicht, der Zugverkehr funktionierte wegen des Kohlenmangels nur sehr unregelmäßig und stark eingeschränkt. - Erst ab Mai 1949 fuhren zwischen Elmshorn und Hamburg-Altona – wie 1939 - wieder über 20 Züge der Vorortsbahn (KESSLER 2007, S. 138f.).

Wegen des Niedergangs des Wirtschaftslebens und der hohen Zahl der Heimatvertriebenen und Flüchtlinge registrierte das Arbeitsamt für den Arbeitsamtsbezirk Elmshorn für die Zeit von 1945 bis 1949 hohe, steigende Arbeitslosenzahlen. Zu den einheimischen Arbeitslosen waren in den Jahren 1945/46 viele Flüchtlinge und Heimatvertriebene hinzugekommen, die jedoch in großer Zahl nicht als Arbeit Suchende gemeldet waren. Bis zur Währungsreform im Jahr 1948 hatten sich nur wenige Heimatvertriebene und Flüchtlinge beim Arbeitsamt als arbeitssuchend registrieren lassen, da sie statt Arbeitslosenunterstützung den so genannten Räumungsfamilienunterhalt (RF) bezogen. Viele dieser Menschen hatten zudem Berufe in Ostpreußen und Pommern ausgeübt, für die es in Elmshorn keine Stellen gab. Insgesamt waren die freien Stellen ohnehin sehr knapp (KESSLER 2007, S. 139).

Tab. 19: Arbeitslose im Arbeitsbezirk Elmshorn 1945 bis 1949

Jahr	Juni	Dezember
1945	k. A.	1 642
1946	2 427	5 204
1947	2 636	2 548
1948	2 435	10 529
1949	21 288	25 544

(vgl. HOCKLING, 1984, Materialienanhang S. 12)

Zum Arbeitsamtsbezirk gehören die Kreise Pinneberg und Steinburg.

Im Jahr 1949 belief sich die Arbeitslosigkeit im Kreis Pinneberg auf 14,4 %, die Arbeitslosigkeit stieg – auch nach der Währungsreform – auch noch im Jahr 1950 im Kreis Pinneberg an, sank dann aber rasch im Zuge des wirtschaftlichen Aufbaus bis zum Jahr 1955 auf 4,1 %. - In den 1950er Jahren setzte ein wirtschaftlicher Aufschwung in den Industrie- und Gewerbetrieben ein. Für viele war dieser Aufschwung jedoch von kurzer Dauer: Mehrere Elmshorner Industrieunternehmen mussten schließen, da bereits in dieser frühen Phase der Strukturwandel vom sekundären zum tertiären Sektor der Wirtschaft auch in Elmshorn sich zu vollziehen begann. So stellte die Fleischwarenfabrik Rostock bereits im Jahr 1953 ihren Betrieb ein. Die Fleischwarenfabrik Wetzel wurde 1949 geschlossen, deren Gebäude von der Nachfolgefirma Heine übernommen. 1953 schloss die Lederfabrik Knecht & Söhne, die noch

im Jahr 1939 als der größte Industriebetrieb der Stadt Elmshorn ausgewiesen wurde. Dieses Werk verzeichnete im Jahr 1952 noch rund 400 Beschäftigte. In den folgenden Jahren schlossen (bis 1960/61) alle noch arbeitenden Lederfabriken der Stadt Elmshorn (KESSLER 2007, S. 142). - Diese Schließungen in Betrieben des sekundären Sektors bedeuteten jeweils (sprunghafte) Anstiege von Arbeitslosen, da zahlreiche Arbeiter in diesen Branchen nicht ohne weiteres Beschäftigungen fanden in Betrieben des tertiären Sektors.

Wohnungsbau in Elmshorn in den ersten Jahren nach dem 2. Weltkrieg:

In den ersten Nachkriegsjahren war auch in Elmshorn die Wohnraumsituation angespannt bis katastrophal. Denn die Einwohnerzahl stieg vom Ende des 2. Weltkriegs bis zum Jahreswechsel 1949/50 auf rund 36 300 an, davon waren rund 13 700 Flüchtlinge, Heimatvertriebene und Evakuierte. Noch 1949 befanden sich Hunderte von Familien in Notunterkünften und Elendsquartieren sowie in Massenlagern (KESSLER 2007, S. 195).

Der Wohnungsbau setzte ab Sommer 1945 äußerst zögerlich ein, was insbesondere am Mangel an Baustoffen lag. Notdürftige Reparaturen an Häusern und Wohnungen standen im Vordergrund.

Tab. 20: Neubauten in Elmshorn 1945 bis 1955

Jahr	Anzahl der Häuser	Anzahl der Wohnungen
1945	1	8
1946	8	21
1947	12	32
1948	39	68
1949	68	99
1950	115	429
1951	74	416
1952	68	278
1953	90	295
1954	104	437
1955	66	328

(STADT ELMSHORN, Verwaltungsbericht der Stadt Elmshorn für die Jahre 1945 bis 1959, Elmshorn, o. J., S. 4).

Bis 1959 wurden in Elmshorn 4 072 Wohnungen fertig gestellt. Dadurch konnte der dringendste Bedarf einigermaßen gedeckt werden. Bis zur Währungsreform (20./21.06.1948) konzentrierte sich der städtische Hochbau auf den Bau und die Reparaturen von Verwaltungsgebäuden und Schulen. Ab 1949 – nach der Währungsreform – verkaufte die Stadt Elmshorn größere Flächen Baugelände an Wohnungsbauunternehmen, Genossenschaften und Privatpersonen. Diese von der Stadt Elmshorn verkauften Geländestreifen waren über die ganze Stadtfläche verteilt. Ab den Jahren 1949/50 setzte dann eine rasche Zunahme der Fertigstellung von Neubauwohnungen ein (STADT ELMSHORN, Verwaltungsbericht der Stadt Elmshorn für die Jahre 1945 bis 1959, Elmshorn, o. J., S. 36). - Im Herbst 1949 setzten die Vorbereitungen ein für das bis dahin größte Wohnungsbauprojekt der Stadt Elmshorn. So wurden in den ersten 1950er Jahren auf dem innenstadtnahen Gelände Gerberstraße, Schleusengraben, Reeperbahn und Jahnstraße zügig mehrere lang gestreckte Wohnblocks mit insgesamt Unterkunft für 2 000 Menschen errichtet. Kern des Projekts waren 200 Wohnungen der Baugenossenschaft „Elbmarsch“ sowie der Wohnungsbaugesellschaft

„Adlershorst“, die aus Mitteln des „European Recovery Programme“ (ERP) erstellt werden konnten. Dieses Bauprojekt begann Mitte des Jahres 1950. Dieses für die damalige Zeit gewaltige, aber notwendige Wohnungsbauprogramm hatte zum Ziel, Flüchtlingen und Heimatvertriebenen Wohnraum in jeweils viergeschossigen Blocks zur Verfügung zu stellen. Diese Wohnungen hatten in der Regel jeweils ein oder zwei Zimmer mit Ofenheizung, einen Flur, eine Kochnische oder kleine Küche, eine Toilette mit Spülklosett und (Sitz)-Badewanne und ferner einen Boden- und Kellerraum, durchschnittlich hatten die Wohnungen eine Größe von rund 28 bis 52 m² Wohnfläche. Da Baumaterial in den ersten Jahren nach dem 2. Weltkrieg sehr knapp war, wurden die Wände der Wohnblocks aus sogenannten Vibrosteinen errichtet, die in einem Werk am Nordufer des Elmshorner Hafens aus Trümmern hergestellt wurden; diese großvoluminösen Steine waren so aufgebaut, dass sie im Inneren Schlitze als Luftschichten aufwiesen und daher zu einer verbesserten Wärmedämmung als Außenmauern beitrugen. Diese Wohnungen waren sehr begehrt, galten als komfortabel, und wer das Glück hatte, eine Wohnung aus dem ERP-Programm beziehen zu können, war darauf sehr stolz, zumal bereits vor dem ersten Spatenstich ein heißer Kampf um diese Neubauwohnungen entbrannt war. Allerdings bereitete vielen Mietern die Höhe von 1.- DM Kaltmiete pro Quadratmeter große Zahlungsschwierigkeiten, ein Problem, das in der Regel mit Finanzierungshilfe des jeweiligen Arbeitgebers geregelt werden konnte. Dieser neue Stadtteil wurde zum Modellprojekt für den Wiederaufbau, das über die Grenzen der Stadt Elmshorn gelobt wurde (DAVID 2007, S. 13f. und KESSLER 2007, S. 200)

In den 1950er Jahren entfaltete sich – aufgrund der anhaltenden Wohnungsmisere – ein ausgesprochener Bauboom, und es wurde in allen Stadtteilen gebaut, teilweise aufgrund der Initiativen von Wohnungsgesellschaften, teilweise wurden Ein- und Mehrfamilienhäuser sowie Kleinsiedlungen von privaten Personen errichtet. Dabei ging es vorzugsweise darum, die vielen Heimatvertriebenen und Flüchtlinge, die in großer Zahl noch viele Jahre lang in Not- und Einquartieren sowie in Baracken wohnen mussten, mit einer menschenwürdigen Wohnsituation zu versorgen.

Im Laufe der 1950er Jahre ging man immer stärker dazu über, dass Wohnungen in Mehrfamilienwohneinheiten und in Siedlungen nicht nur hauptsächlich von Heimatvertriebenen und Flüchtlingen bezogen wurden, sondern es kam stark zur Durchmischung dieser Gruppen. Das trug dann auch in Elmshorn – wie in vielen anderen Gemeinden – dazu bei, dass Reibungen, die immer wieder vorgekommen waren, abgebaut wurden, dass es – auch mit Hilfe der Begegnungen in (benachbarten) Vereinen und Schulen sowie der Kirche – rasch zu einer Integration der neuen Elmshorner Bevölkerung kam.

4.5 Neubau und Ausweitung - Wohnen und öffentliche Einrichtungen – seit 1960 - Persistenz und Impulse durch innovative Entwicklungen

Ein genauer zeitlicher Trennungsstrich zwischen der Phase des Wiederaufbaus der im 2. Weltkrieg zerstörten Häuser und einem (Flächen erschließenden) Neubau ist kaum zu ziehen, da die Übergänge fließend sind. Es erscheint jedoch sinnvoll, in etwa das Jahr 1960 für den Beginn der neuen Phase der Entwicklung anzusetzen. Allerdings war um 1960 der Wiederaufbau noch nicht ganz abgeschlossen und es gab noch Trümmerflächen, die aber Anfang der 1960er Jahre zügig und vollständig bebaut wurden (KÖHNCKE 1970, S. 234). – Andererseits setzte ab dem Jahr 1960 ein dynamisches Wachsen auf Flächen der Stadt Elmshorn (in den Grenzen von 1938) ein, wie es in dieser Intensität in der Geschichte Elmshorns nicht vorher gegeben hat. Diese Entfaltung der Stadt Elmshorn ging einher mit der gleichartigen Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland insgesamt, der Boom in Elmshorn, im suburbanen Umland der Millionenstadt Hamburg, ist insofern auch Ausdruck

eines intraregionalen und interregionalen Aufschaukelungseffekts in der Ära des „Wirtschaftswunders“.

Insbesondere setzte um 1960 eine verstärkte und stetige Zunahme der Neubauten für Wohnzwecke ein. Es waren zwar bis 1959 bereits viele neue Wohnungen erstellt worden, dennoch waren im Jahr 1960 noch ca. 1 800 Familien in Wartelisten des Wohnungsamtes erfasst, die dringend eine angemessene Wohnung suchten. Um den Wohnungsbau zu forcieren, erhielten die Bauherren, zunehmend Wohnungsbaugesellschaften, Unterstützung durch öffentliche Gelder. - Boomartig entstanden daher zu Beginn des neuen Jahrzehnts Wohnhäuser (überwiegend in zwei- und mehrgeschossiger) Blockbebauung am Gooskamp, sowie Wohnblocks an der Morthorststraße, Wohnhäuser im Gebiet Eichstraße und Blücherstraße im südlichen Bereich der Stadt Elmshorn, andererseits auch Eigenheime von Privatleuten an der Walfängerstraße und am Robbenschlägerweg im nordöstlichen Quadranten der Stadt Elmshorn. – Bemerkenswert und im wahrsten Sinne des Wortes herausragend war der Neubau eines 8-stöckigen Hochhauses an der Berliner Straße, unmittelbar am innerstädtischen südlichen Ufer der Krückau gelegen. Dieses Wohnhaus umfasste 104 Wohnungen. So wurden auch in darauf folgenden Jahren (ab 1961) Wohnbauten errichtet, und zwar in zeilen- bzw. flächenhafter Erschließung, am Gooskamp, Lupinenweg, Kornweg, Rethfelder Straße, Schilfweg und Diertgahren im Süden der Stadt. Mit diesen entlastenden Wohnungsbauten verschwanden im Jahr 1961 endlich die Baracken auf dem Stubbenhuk im nordwestlichen Quadranten der Stadt Elmshorn, die endgültig abgerissen wurden. Die erhebliche Expansion auf dem Wohnungssektor kann für das Jahr 1961 durch zwei Zahlen zum Ausdruck gebracht werden: Fertig gestellt wurden 597 Wohnungen, noch im Bau waren 506 Wohneinheiten (KÖHNCKE 1970, S. 235).

In den folgenden Jahren setzte sich der stürmische Wohnungsbau fort. Es wurden immer neue Gebiete in den verschiedenen Stadtquartieren erschlossen, besonders in den beiden südlichen Quadranten. Das Stadtbauamt erarbeitete permanent neue Bebauungspläne mit dem Ziel, die Attraktivität Elmshorns als moderne Stadt, in der man gerne wohnt, zu entfalten. Die verschiedenen Erschließungsmaßnahmen, eingebunden in den jeweiligen B-Plänen (den Bebauungsplänen), erfolgten auf der Grundlage des F-Plans (des Flächennutzungsplans) von 1960/61. Dieser Plan war vom Architekten Konstanty-Gutschow, Hamburg, entwickelt worden und trat 1961 in Kraft. Leitgedanken dieses Plans waren drei Hauptgesichtspunkte:

1. Elmshorn soll eine Stadt mit mittelstadtzentraler Funktion mit etwa 65 000 Einwohnern werden.
2. Die im Stadtbild deutlich erkennbaren Fehler, die seit der Bebauung – bereits ab der Verleihung des Stadtrechts im Jahre 1870 – gemacht wurden und die damit verbunden eine wirre Mischstruktur von Industrie-, Gewerbe- und Wohnnutzungen zur Folge hatte, sollen – so weit wie möglich – beseitigt werden.
3. Die weitere zukünftige Entwicklung der Stadt Elmshorn wird funktional in Beziehung gesetzt zu ihrem Umland: Elmshorn galt es verstärkt als Endpunkt einer verkehrsgeographisch ausgerichteten Aufbauachse schwerpunktmäßig zu entwickeln, auf der Aufbauachse Hamburg – Pinneberg – Elmshorn.

Dieser Flächennutzungsplan (STADT ELMSHORN: F-Plan, 1960) sah vor, den Wohnungsbau in bisher zum Teil unerschlossenen Gebieten der Stadt Elmshorn zu entwickeln, wodurch neue Stadtviertel bzw. Stadtteile entstehen sollten, und zwar jeweils mit den notwendigen Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf. Zum Beispiel:

1. Das Neubaugebiet im Bereich des Elmshorner oberen Krückautals, d. h. zwischen der Oberau als nördliche Begrenzung, der Köllner Chaussee als südliche Begrenzung, der (damaligen) „Umgehungsstraße“ im Osten und dem Gelände der Freibadeanstalt.
2. Das Gebiet zwischen dem Friedhof nahe der Bahnlinien nach Kiel und Barmstedt als Begrenzung im Westen und dem Koppeldamm als östliche Begrenzung.
3. Das sehr ausgedehnte Areal des zumeist nur zu jenem Zeitpunkt an wenigen Straßen linear und schütter bebauten und überwiegend noch agrarisch genutzten Stadtteils Rethfeld/Hainholz, das überwiegend erst im Jahr 1938 nach Elmshorn eingemeindet worden war.

Ein anderer Schwerpunkt der Neugestaltung der Stadt Elmshorn auf Grund des Flächennutzungsplans von 1960 (STADT ELMSHORN, Flächennutzungsplan 1960) war der Beginn der Neugestaltung der Innenstadt, des Stadtkerns. Dieser Prozess dauert nunmehr seit Anfang der 1960er Jahre an und soll – mit neuen Planungskonzeptionen versehen – bis in das zweite Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts anhalten (vgl. STADT ELMSHORN, ISEK-Gutachten, 2006/2007). Es wurden seit Anfang der 1960er Jahre zunächst etliche Häuser, die als Wohn- und Geschäftshäuser, aber auch als Lagerräume genutzt worden waren, abgerissen und durch die Innenstadt belebende moderne Wohn- und Geschäftshäuser im Sinne von Punktanierungsmaßnahmen ersetzt. Betroffen waren vor allem Häuser als Zeugen der rasanten und ungeordneten städtebaulichen Entwicklung, die vor dem 1. Weltkrieg gebaut worden waren. - Wegen der starken Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wurden zahlreiche innerstädtische bzw. innenstadtnahe Straßen den Bedürfnissen angepasst und erweitert sowie mit (Geräusch dämmendem) Asphalt versehen.

Der Bahnhof und sein westlich vorgelagerter Bahnhofsvorplatz wurden völlig neu gestaltet und im Jahr 1964 der Öffentlichkeit übergeben (STEWIG 1965). Dabei wurde der Haupteingang von der Ostseite der Gleisanlagen auf die Westseite verlegt, wodurch eine bessere Verbindung zwischen Bahnhof und dem Hauptgeschäftsbereich, insbesondere der zentralen Königstraße realisiert wurde. Bei der Neugestaltung dieses Teils des Stadtkerns wurden die unmittelbar mit dem Bahnhofsgelände verbundenen Straßen ausgebaut: die östliche Königstraße, Holstenstraße und die östliche Schulstraße wurden verbreitert und mit einer Bitumendecke versehen. Auf der Nordseite des östlichsten Abschnitts der Schulstraße, dem neuen Bahnhofsvorplatz, unmittelbar nordwärts gelegen, entstand der Zentral-Omnibusbahnhof (ZOB) von Elmshorn, wodurch diese Verknüpfung der Stadt Elmshorn mit seinem Umland und der angenehmeren Verbindung mit dem Eisenbahnverkehr insbesondere nach Hamburg-Altona zugute kam. Davon profitierten zahlreich Pendler, die im Umland wohnten und in Elmshorn arbeiteten oder Dienste in Anspruch nehmen wollten, bzw. man erleichterte mit dieser innovativen Verzahnung von Bus- und Bahnverkehr mit fußläufiger Erreichbarkeit das entsprechende Pendeln zur Arbeit und Besuche der Stadt Hamburg, des übergeordneten Zentrums der Metropolregion. So führte die Umgestaltung des Bahnhofs und des Bahnhofsvorplatzes in der Innenstadt nachweislich zur Entfaltung und Attraktivitätssteigerung der Stadt Elmshorn insgesamt, allerdings nicht uneingeschränkt.

Ein weiterer, städtebaulich und funktional herausragender Neubau in der Mitte der Stadt Elmshorn ist das am Propstenfeldpark und der Schulstraße gelegene Rathaus. Denn das alte Verwaltungsgebäude am östlichen Ende der Schulstraße, in der Nähe des Bahnhofsbereichs, war nach dem 2. Weltkrieg, nach der erheblichen Bevölkerungszunahme insbesondere durch Heimatvertriebene und Flüchtlinge zu klein geworden, um alle Dienststellen in jenem Gebäude aufzunehmen. Ferner meinten Stadtverwaltung sowie Bürgerinnen und Bürger der Stadt Elmshorn, dass dieses Gebäude, in dem vor der Nutzung als Rathaus die Post untergebracht war, zu wenig repräsentativ sei. Hinzu kam, dass die Stadt Elmshorn aus einem

anderen stadtplanerischen Grund einen neuen Standort für ihr Rathaus suchen musste: Denn das alte Gebäude stand den geplanten Umgestaltungs- und Sanierungsmaßnahmen im westlichen Vorfeld des Elmshorner Bahnhofs im Wege (s. STEWIG 1965). Die Stadt Elmshorn hatte bereits vor 1960 begonnen, Vorarbeiten zum Bau eines neuen Rathauses zu treffen, die zu der Standortentscheidung führte, dieses neue Rathaus am Propstenfeld zu errichten. Die Stadt Elmshorn schrieb im Jahr 1961 einen Architektenwettbewerb aus. Es gingen insgesamt 86 Entwürfe ein. Den Wettbewerb gewann der Architekt H Mensinga, Hamburg. Im Jahr 1962 wurde die abgängige Volksschule am Propstenfeld, auf deren Gelände das Rathaus errichtet werden sollte, geräumt und abgerissen. Im Jahr 1963 begann man mit dem Bau des neuen Rathauses, das im Jahr 1967 fertig gestellt wurde. Kurz vor der Inbetriebnahme des neuen Rathauses wurde dieses von den innerstädtischen Überschwemmungen heimgesucht, die von einer besonders starken Sturmflut verursacht worden waren. Der Rathauskeller lief voll Wasser. Der Schaden am Gebäude war zwar insgesamt gering, doch viele technische Einrichtungen und zahlreiche Akten, die in den Kellerräumen untergebracht waren, wurden zum Teil unbrauchbar. - Ein weiteres innerstädtisches Projekt war die Verlegung der Schauenburger Straße, die nahe dem südlichen Krückauufer entlang verlief, weiter nach Süden, wo sie unmittelbar entlang der (alten) Hafenbahngleise, die damals noch benutzt wurden, zwischen der östlich gelegenen Berliner Straße und der westlich befindlichen Straße Vormstegen verlief. Die Maßnahme wurde im Jahr 1962 realisiert. Parallel zur Krückau entstand nun eine neue Straße: der Propstendamm, an dessen Flanken man aufgrund des rasch zunehmenden motorisierten Individualverkehrs (MIV) dringend notwendige Parkplätze für Personenkraftwagen in der Nähe der Haupteinkaufsstraße, der Königstraße, schuf. Der zwischen dem Propstendamm und der Schauenburger Straße gelegene „Karl-Marx-Platz“ (im Volksmund „Buttermarkt“ genannt), auf dem mittwochs und samstags Wochenmärkte abgehalten werden, wurde mit einer festen Asphaltdecke versehen. Unmittelbar an der Berliner Straße, zwischen dem Propstendamm und der Schauenburger Straße, begann die Deutsche Bundespost im Jahr 1962 mit dem Bau eines neuen Hauptpostamtes mit zahlreichen Abteilungen. Dieses Gebäude wurde 1964 seiner Bestimmung übergeben. Das alte Backsteingebäude an der Königstraße nahm das auch in Elmshorn erheblich ausgebauten Fernsprechwesen auf (KÖHNCKE 1970, S. 238).

Das bis 1960 weitgehende Fehlen einer stringenten Stadtplanung hatte seit der Erringung der Stadtrechte im Jahr 1870 dazu geführt, dass sich in der Elmshorner Innenstadt und im Erweiterungsgebiet der Stadt überall Betriebe des produzierenden Gewerbes und Industriebetriebe ansiedelten: Es entwickelte sich – prägend für die Stadt Elmshorn – eine stadtlandschaftlich unschöne - Durchmischung von Wohn-, Geschäfts- Gewerbe- und Industriebauten mit den entsprechend dazugehörigen Arealen, z. B. Stallungen, Lagerhäusern und gewerblich genutzten Höfen. Der Flächennutzungsplan von 1960 sah in diesem Kontext vor, in einem längeren Prozess stadtfunktionale und stadtlandschaftlich aufgewertete Neuordnungen zu schaffen. Diese Sanierungsmaßnahmen waren – in der Auseinandersetzung mit öffentlichen und privaten Ansprüchen – in vielen Fällen recht kompliziert und langwierig, ein Prozess, der nach und nach hauptsächlich in den 1960er und in den 1970er Jahren ablief, und – teilweise aktualisiert - bis in die Zeit des frühen 21. Jahrhundert anhalten sollte.

Anfang der 1960er Jahre wurde die Aufgabe der Sanierungen seitens der Stadtplanung durch einen günstigen Umstand erleichtert: Seit den 1950er Jahren hatte in der Stadt Elmshorn – wie in anderen Orten und Regionen der Bundesrepublik Deutschland – ein Umstrukturierungsprozess begonnen, da die Wirtschaft auch in der Stadt Elmshorn vom bis zum 2. Weltkrieg dominanten sekundären Sektor sich zu immer stärkerer Präsenz des tertiären Sektors wandelte. Dieser Prozess beschleunigte sich in den 1960er Jahren. So gab es im Jahr 1939 noch 10 (größere) Lederfabriken, bei Kriegsende waren noch fünf Lederfabriken mit

ihrer Gebäudesubstanz weitgehend intakt vorhanden, in den 1960er Jahren waren dann alle Lederfabriken aufgegeben worden. So schrumpfte auch die Fleischwarenindustrie, die eine zweite schwerpunktmäßige industrielle Ausrichtung der Wirtschaft der Stadt Elmshorn bis in die 1950er Jahre war. Im Rahmen der Sanierungsmaßnahmen der Stadtplanung konnte man in den 1960er Jahren zwei recht große Fabriken, die ihre Produktion eingestellt hatten, abreißen und das jeweilige Gelände für Wohnzwecke erschließen, was wegen der stark angewachsenen Bevölkerungszahl auch dringend erforderlich war. - Die Fleischwarenfabrik Rostock an der Reichenstraße und am Wechselplatz lag südlich der Krückau in unmittelbarer Nähe der Innenstadt. Diese Fabrik wurde Anfang der 1960er Jahre abgerissen, da ihr Standort als funktional und stadtdlandschaftlich unvertretbar mit der Innenstadtlage angesehen wurde. Diese Sanierungsmaßnahme im Dreieck Reichenstraße – Ollnsstraße – Schlurrehm wurde umgehend eingeleitet. Es entstanden etliche viergeschossige und mehrgeschossige Gebäude. Im Gebäudekomplex am Wechselplatz, zwischen Reichenstraße und einmündender Ollnsstraße gelegen, richtete man im Erdgeschoss Einzelhandelsgeschäfte ein, um Nahversorgungsbedürfnisse zu befriedigen. Kurz- und mittelfristiger Bedarf konnte in der in wenigen Minuten fußläufig erreichbaren Kernzone der Innenstadt, insbesondere in der Königstraße, angeboten und nachgefragt werden. Von diesem innenstadtnahen schwerpunktmäßigen neuen Wohnquartier bestand auch die Möglichkeit, in wenigen Minuten fußläufig den Elmshorner Bahnhof zu erreichen, um als Tagesauspendler mit dem „Vorortzug“ in ca. 45 Minuten nach Hamburg zu kommen, um dort zu arbeiten oder sich zu versorgen. - Ein weiteres großflächiges Sanierungsobjekt wurde in den 1960er Jahren in Angriff genommen und erst im Verlaufe der 1970er Jahre abgeschlossen. Es handelt sich um die Fläche der bis in die 1960er Jahre existenten Lederfabrik der Familie Metzger. Diese Lederfabrik befand sich im nordöstlichen Quadranten der Stadt Elmshorn, allerdings innenstadtnah und in Bahnhofsnähe im Bereich der Straßen Kaltenweide, Fritz-Reuter-Straße und Friedensstraße. Zunächst errichtete man unmittelbar östlich der Lederfabrik an dem neuen Wilhelm-Busch-Weg, der von der im städtischen Image renommierten Straße Kaltenweide erschlossen worden war, eine Reihe (höherwertiger) Einfamilienhäuser. Zug um Zug wurde die Lederfabrik abgerissen. Auf diesem Gelände erfolgte dann in der zweiten Hälfte der 1960er Jahre und in den 1970er Jahren die Bebauung. Einerseits entstanden mehrere Wohnblocks, insbesondere ausgerichtet auf die neu erschlossene breite Friedensallee, die eine günstige Verbindung von der Innenstadt mit dem Anschluss an der Kreuzung Kaltenweide—Bauerweg—Mühlendamm zum Nordosten der Stadt herstellte, so dass die dort Wohnenden und die für Wohnzwecke neu erschlossenen Flächen im äußeren Nordosten besser mit der Innenstadt Elmshorn verbunden wurden. Das gilt sowohl für Zweiradverkehr, Automobile und den Stadtbusbetrieb. An der Friedensallee wurde das Hochhaus des neuen Finanzamtes errichtet, das für die Regionen Kreis Pinneberg, Kreis Steinburg und Norderstedt zuständig ist. Mit dieser Dienstleistungseinrichtung wurden in einem neuen Wohngebiet (einer neuen „neighbourhood“) viele zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen, die umweltfreundlich und zeitsparend auch zu Fuß erreichbar sind, wie es in zahlreichen Realisierungen moderner Stadtplanung zunehmend seit den 1960er Jahren in vielen Städten der Welt verstärkt und planerisch und damit systematisch vorgenommen wurde, so z. B. auch in Canberra, Australiens Hauptstadt, die am Reißbrett des Urban Planning Board für das „Australian Capital Territory“ (ACT) entwickelt wurde (JANSEN 1993, 1994 und 1996b sowie KÖHNCKE 1970, S. 239f.).

Mit der flächenhaften Ausdehnung der Wohnbebauung und den Erschließungen für das produzierende Gewerbe und für moderne Industriebetriebe in den Randbereichen der Stadt Elmshorn, insbesondere in den seit den 1970er Jahren sich entfaltenden Gewerbegebieten Elmshorn-Nord und Elmshorn-Süd, erfolgte – notwendigerweise – eine Ausweitung des Straßennetzes. Es handelt sich um Anliegerstraßen und Erschließungs- bzw. Ausfallstraßen.

Gleichermaßen wurden seit den 1960er Jahren die Bundes- und Landstraßen ausgebaut, die Elmshorn mit seinem Umland verbinden.

Entwicklungsboom im Schulwesen in den 1960er Jahren:

Im Jahr 1960 gab es in der Stadt Elmshorn insgesamt neun städtische Schulen. Es handelte sich um fünf Volksschulen, eine Sonderschule (Förderschule), eine Mittelschule (Realschule) und zwei Gymnasien. Für alle Schulen waren zu jenem Zeitpunkt lediglich drei Turnhallen vorhanden, darunter kein Bau, der nach dem 2. Weltkrieg errichtet worden war.

In dem Zeitraum von 1960 bis 1968 stieg die Einwohnerzahl der Stadt Elmshorn um rund 5000 an, was einer Zunahme von 14% entspricht. Auch wegen des Abrisses der alten Schule am Propstenfeld ergab sich in den 1960er Jahren immer dringender die Notwendigkeit, in Elmshorn Schulen neu zu errichten bzw. zu erweitern. Im Jahr 1962 war eine neu geschaffene Grundschule (Klassen 1–4), die Timm-Kröger-Schule, an der Mommsenstraße im Quadranten Elmshorn-Südwest bezugsfertig, wo auch gleichzeitig eine intensive Wohnbebauung eingesetzt hatte. – Im Jahr 1969 konnte den beiden Elmshorner Gymnasien geholfen werden: Die Elsa-Brändström-Schule verließ ihr viel zu eng gewordenes Domizil in der Innenstadt Elmshorn, Bismarckstraße 13, und bezog einen sehr großzügig angelegten und ausgestatteten Neubau an der Oberau, im Krückaupark, im südöstlichen Quadranten der Stadt Elmshorn gelegen. – Die Sonderschule, die Dohrmannschule, bezog an der neu geschaffenen Ost-West-Straße (Dohrmannsweg) den großzügig ausgestatteten Neubau, der ebenfalls im südöstlichen Quadranten der Stadt Elmshorn liegt, wo ab den 1960er Jahren auch eine Wachstumsspitze der Wohnbebauung einsetzte. – Neben diesen Schulneubauten wurden in den 1960er Jahren, im Verlauf der „Boomjahre“ der Zeit des „Wirtschaftswunders“, auch bei weiterhin bestehenden Schulen beträchtliche Erweiterungen durchgeführt, z. B. erhielt das Bismarckgymnasium, in der Innenstadt, Bismarckstraße 2, einen vorbildlich ausgestatteten naturwissenschaftlichen Anbau (mit zahlreichen Fachräumen für die Fächer Biologie, Chemie, Physik). Dieser Trakt wurde der Bismarckschule im Jahr 1969 übergeben, und zwar anlässlich des 100jährigen Bestehens dieser weiterführenden Schule. – Auch die Volksschule Langeloh, im südöstlichen Quadranten der Stadt Elmshorn gelegen, erhielt einen großen Anbau. Ferner wurde eine Reihe von neuen Turnhallen bestehenden Schulen zugeordnet, unter anderem der Volksschule Koppeldamm im nordöstlichen Quadranten der Stadt Elmshorn, der Grundschule Friedrich-Ebert-Schule im nordwestlichen Quadranten der Stadt Elmshorn, und der Volksschule Hafenstraße, im südwestlichen Quadranten der Stadt Elmshorn gelegen (KÖHNCKE 1970, S. 242f. u. JANSEN 1996b).

Kirchen:

Die rege Bautätigkeit insbesondere seit Anfang der 1960er Jahre beschränkte sich nicht nur auf die Errichtung von Neubauwohnungen und die Bereiche Wirtschaft (produzierendes Gewerbe und die Industrie) sowie Handel und andere Dienstleistungen, sondern auch auf die Entfaltung der Kirchen der Stadt Elmshorn: Denn mit dem allgemein steigendem Lebensstandard und der Zunahme der Kirchensteuereinnahmen aufgrund der gestiegenen Bruttoeinkommen waren auch die verschiedenen Konfessionen in die Lage versetzt worden, neue Gotteshäuser, Gemeindesäle und Pastorate zu errichten.

Die Bautätigkeit hatte lange Zeit stagniert, denn die letzten Kirchenneubauten waren vor dem 1. Weltkrieg entstanden. So wurde z. B. der Turm der Hauptkirche, der St. Nikolai-Kirche, im Jahr 1881 errichtet; vor dem 1. Weltkrieg entstanden die kleine Stiftskirche und eine kleine katholische Kirche. – Die Elmshorner jüdische Synagoge wurde in der „Kristallnacht“ am 10. November 1938 eingeäschert.

Die Anzahl der Katholiken in Elmshorn und im Umland war durch den Zustrom der Heimatvertriebenen und der Flüchtlinge nach dem 2. Weltkrieg erheblich angestiegen. Daher errichteten die Katholiken ihre erste „richtige“ Kirche in der Feldstraße, nahe der Innenstadt, als schlichten Hallenbau mit Satteldach und frei stehendem Glockenturm.

Die evangelische Kirche erhielt in den 1960er Jahren drei neue kleinere Kirchen, überwiegend in Nachbarschaft neuer Wohnquartiere: Die Thomaskirche in der Breslauer Straße im nordöstlichen Quadranten der Stadt Elmshorn, die St.-Ansgar-Kirche an der Ansgarstraße im südwestlichen Quadranten der Stadt Elmshorn und die Lutherkirche an der Langen Straße im südöstlichen Quadranten der Stadt Elmshorn. Es entstanden Gemeindezentren im Uhlenhorst, im nordwestlichen Quadranten der Stadt Elmshorn und an der Kirchenstraße. Unmittelbar neben der St.-Nikolaikirche, im Zentrum am Alten Markt gelegen, wurde in der Kirchenstraße für den Sitz des Propstes der Propstei Rantzau ein Verwaltungsgebäude errichtet.

Auch die „Neuapostolische Kirche“ richtete sich in den 1960er Jahren ein neues Zentrum in einem ehemaligen privaten, stattlichen Klinkerbau ein, und zwar an der Ollnsstraße, im südwestlichen Quadranten der Stadt Elmshorn gelegen. – Die Baptisten („Evangelisch-Freikirchliche Gemeinde“) versammeln sich seit den 1960er Jahren in einer früheren Villa an der eleganten Straße Kaltenweide, im südöstlichen Quadranten der Stadt Elmshorn gelegen (KÖHNCKE 1970, S. 244f.).

Energie- und Wasserversorgung - Kläranlage und Kanalisation:

Die Stadtwerke Elmshorn hielten zu Beginn der 1960er Jahre schrittweise mit der mengenmäßig gestiegenen Versorgung der Stadt mit Gas und Elektrizität, obwohl die Zahl der Einwohner nach dem 2. Weltkrieg und der Bedarf der Industrie in den 1950er Jahren erheblich angestiegen war. Die Steigerungsraten bei der Stromversorgung beliefen sich Ende der 1950er und Anfang der 1960er Jahre auf jährlich rund 10%. – Der Bedarf an Gas, das damals in der Stadt selbst hergestellt wurde, wies nicht einen derartig hohen jährlichen Zuwachs auf. Dennoch wurden ab Ende der 1950er Jahre erhebliche Investitionen geleistet, um in modernerer Weise (auf der Basis des Rohstoffs Steinkohle) Stadtgas herzustellen. Es wurde z. B. ein weitaus rationelleres und saubereres Verfahren zur Flüssiggasspaltung installiert. – Bei außergewöhnlichem Spitzenbedarf bzw. in Notfällen stand zu jener Zeit bereits eine Anschlussleitung zu den Hamburger Gaswerken zur Verfügung. Im Jahr 1962 erhielten die Stadtwerke Elmshorn eine Konvertierungsanlage, wodurch das Endprodukt nahezu vollständig entgiftet werden konnte. – Mit der Erschließung neuer großer Wohngebiete wurde – in vorausschauender Planung – das Versorgungsnetz sukzessive erweitert, so dass es bezüglich der Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft keine Schwierigkeiten gab.

Bezüglich des stetig steigenden Bedarfs an Wasser reagierten die Stadtwerke ebenfalls jeweils rechtzeitig vorausschauend. So entstand in den 1960er Jahren an der Oberau, d. h. zwischen dem Nibelungenring und dem städtischen Oberlauf der Krückau im südöstlichen Quadranten der Stadt Elmshorn, ein zweites Wasserwerk, das die Anlage in Elmshorn-Lieth/Klein Nordende entlastete.

Die Beseitigung der Abwässer war für die an der Krückau gelegene Stadt Elmshorn seit Jahrzehnten ein erhebliches Problem, da die Stadt sich seit etwa 1870 (Jahr der Erlangung der Stadtrechte) in einem erheblichen Umfang an Betrieben der Lebensmittelindustrie (mit vielen Schlachthöfen) und der Lederindustrie (einschließlich einer großen Anzahl kleinerer Gerbereien) sowie zahlreicher anderer Industriebranchen entwickelt hatte. Diese Werke emittierten erheblich verschmutztes Wasser, das es mit großem technischen und finanziellen Aufwand zu entsorgen galt. Gleichzeitig stieg die Bevölkerungszahl in der Stadt Elmshorn

kontinuierlich an, sprunghaft um über 10 000 Einwohner in den ersten Jahren seit Ende des 2. Weltkrieges. – In den Jahren des 2. Weltkriegs und in dem Jahrzehnt danach wurden bezüglich der Entsorgung des (gebrauchten) Wassers keine zusätzlichen Investitionen vorgenommen. Doch reichte das vorhandene Klärwerk an der Kruck, am westlichen Ausgang der Elmshorner Krückau, nicht mehr aus. Im Jahr 1960 begann man, diese Kläranlage und das Kanalisationssystem erheblich auszubauen, zumal von Seiten der Stadtplanung projiziert wurde, dass die Stadt Elmshorn von rund 40 000 Einwohnern auf über 60 000 Einwohner innerhalb von ca. 20 Jahren ansteigen werde (vgl. STADT ELMSHORN, Flächennutzungsplan, 1960/61). Diese „lokale“ Maßnahme des Ausbaus und der Modernisierung des Klärwerks war in den 1960er Jahren dringend erforderlich, gewissermaßen als Zwischenstufe. Denn Ende der 1960er Jahre hatte man bei der Hetlinger Schanze an der Untereibe (nahe Wedel) begonnen, ein großes Klärwerk zu errichten, dessen Einzugsbereich mehrere Städte des Kreises Pinneberg umschließen sollte, wozu auch die Stadtregion Elmshorn (Stadt Elmshorn und Anrainergemeinden) gehören sollte (KÖHNCKE 1970, S. 245-247).

4.6 Einwohnerentwicklung in Elmshorn, in der Region und im Kreis Pinneberg

Bisherige und zukünftige Bevölkerungsentwicklung der Stadt Elmshorn:

Die Entwicklung der Einwohnerzahl der Stadt Elmshorn in der Zeitspanne von 1960 bis 1987 entspricht – widerspiegelnd und relativ betrachtet – weitgehend der Entwicklung des Bevölkerungswachstums der Bundesrepublik Deutschland (West).

Die demographischen Auswirkungen des Zweiten Weltkriegs und damit auch die große Zahl von Heimatvertriebenen und Flüchtlingen, die in Elmshorn eine Bleibe fanden, hatten zur Folge, dass die Einwohnerzahl der Stadt Elmshorn zwischen 1939 und 1950 auf 36 186 (+ 61 %) anstieg. In den 1950er Jahren kam es zum Teil zu überwiegenden Abwanderungen, da insbesondere in den ersten Jahren der 1950er Jahre auf dem hiesigen Arbeitsmarkt nicht genug Stellen angeboten wurden. So kam es z. B. zu stärkerer Abwanderung ins Ruhrgebiet bzw. nach Nordrhein-Westfalen. Insgesamt nahm die Einwohnerzahl ab den 1960er Jahren insgesamt (langsam) zu.

Die erste Volkszählung der Bundesrepublik Deutschland fand am 13.09.1950 statt. An diesem Stichtag wurden in Elmshorn 36 186 Personen gezählt. 20 Jahre später fand am 27.05.1970 die dritte bundesweite Volkszählung statt: Es belief sich die Einwohnerzahl auf 41 262 Personen. Die Einwohnerzahl der Stadt Elmshorn wuchs in diesen 20 Jahren jährlich durchschnittlich um 254 Personen. Bei der vierten und zugleich bisher letzten bundesweiten Volkszählung, die am 25.05.1987 stattfand, registrierte man für Elmshorn eine Einwohnerzahl von 42 160 Personen. In den 1990er Jahren, besser seit 1989, nahm die Einwohnerzahl der Stadt Elmshorn zwischenzeitlich deutlich zu, und zwar um rund 500 Personen jährlich. Dieser Anstieg ist in erster Linie auf die deutsche Wiedervereinigung zurückzuführen, aber auch auf Zuwanderungen aus Hamburg und von anderen Orten aus seinem suburbanen Raum.

Im suburbanen Raum der Metropolregion Hamburg zu wohnen wird gemäß der Einwohnerentwicklung als attraktiv angesehen. Das gilt – erneut sich verstärkend – auch für die Stadt Elmshorn. Die Einwohnerzahl der Stadt Elmshorn verharrte, entwickelte sich sogar rückläufig zwischen 2000 bis zum Jahr 2007 mit Werten im Bereich zwischen rund 48 000 und 48 683 Einwohnern. – Seitdem geht es wieder deutlich aufwärts, denn die Einwohnerzahl der Stadt Elmshorn wird vom hiesigen Sozialamt mit 49 108 für den Februar 2010 angegeben. Ausschlaggebend ist die deutlich überwiegende Zahl der Zuzüge im Vergleich zu den Fortzügen. - Dass die Einwohnerzahl der Stadt Elmshorn seit 2008 wieder deutlich

Tab. 21: Einwohnerentwicklung Elmshorns 1803 bis 2010

Jahr (am 31.12.)	Einwohnerzahl	Änderungen (+ /-) gegenüber Vorjahr	Einwohnerzahl nach Volkszählung
1803	1 143		
1867	4 841		
1871	4 831		
1875	5 184		
1885	8 988		
1895	12 207		
1900	13 640		
1934	17 600		
1939	22 230		22 230 (17.05.1939)
1946	33 759		
1950	36 186		36.186 (13.09.1950)
1960	34 872	+ 36	
1961	34 962		34 962 (06.06.1961)
1965	37 398	+ 1062	
1970	41 262	- 91	41.265 (27.05.1970)
1975	41 355	+ 366	
1980	41 439	- 189	
1985	41 192	+ 23	
1987	42 291	+ 824	42.222 (25.05.1987)
1990	43 651	+ 536	
1991	44 320	+ 669	
1992	45 183	+ 863	
1993	45 800	+ 617	
1994	46 560	+ 760	
1995	46 970	+ 410	
1996	47 160	+ 190	
1999	47 350		
2003	48 895		
2004	48 883	- 12	
2005	48 864	- 19	
2006	48 868	+ 4	
2007	48 683	+ 15	
2008	48 816	+ 133	
2009	49 066	+ 250	
02/ 2010	49 108		

Quelle: Statistisches Landesamt Schleswig Holstein und Sozialamt Elmshorn, nach Auskunft der Stadt Elmshorn: „Einwohner – Bestandsstatistik“, 2010

Einflussfaktoren bei der Einwohnerentwicklung in Elmshorn:

- 1874 Eingemeindung von Vormstegen und Klostersande
- 1894 Eingemeindungen von Wisch und Köhnholz
- 1938 Eingemeindungen von Hainholz, Langelohe und Teilen von Klein Nordende
- 1945 Zuwachs insbesondere von Flüchtlingen aus den Ostgebieten
- 1950 Abnahme durch Umsiedlungen
- 1965 und folgende Jahre: Zuwächse durch zahlreiche Neubauten, weitere Eingemeindungen

Quelle: SOZIALAMT ELMSHORN Verwaltungsbericht der Stadt Elmshorn, 2010

angestiegen ist, hängt auch mit den umfangreichen stadtteilbezogenen Sanierungen von Wohnraum zusammen, z. B. in Hainholz und am neu kreierten innenstadtnahen Schleusenpark. Es entstanden in diesen Jahren auch zahlreiche neue Wohnhäuser.

Die starke wirtschaftliche Entwicklung in der Nachkriegszeit (insbesondere seit der Währungsreform 1949) führte dazu, dass auch viele ausländische Arbeitskräfte nach Deutschland migrierten. Bei der Volkszählung 1970 lebten in der Stadt Elmshorn 685 Ausländerinnen und Ausländer, was einem Anteil von 1,7 % der Gesamtbevölkerung ausmachte. Bei der Volkszählung 1987 wohnten in Elmshorn insgesamt 1 827 ausländische Personen, ein Anteil von 4,3 % an der Gesamtbevölkerung. Am 31.12.1996 belief sich die Zahl der in Elmshorn wohnenden Ausländer, was ihren Hauptwohnsitz betrifft, auf 4 175 Personen. Diese Zahl stellte einen Anteil von 8,85 % der Gesamtbevölkerung dar. - Im Jahr 2010 stellen die größte Gruppe der ausländischen Mitbürger, d. h. die keine deutsche Staatsbürgerschaft haben, die Türken: 1 890 sind in Elmshorn offiziell gemeldet. Es folgen Polen (383), Russen (201), Aserbaidschaner (141) und Ukrainer (138). - Insgesamt leben in Elmshorn Menschen aus über 100 Staaten (vgl. SOZIALAMT ELMSHORN, Einwohner – Bestandsstatistik, 2010). - Die spezifische Auslandsimmigration zielt nicht nur auf die vielen Kernstädte von Ballungszentren, sondern auch recht stark auf die städtischen Entwicklungspole im suburbanen Raum. Das gilt in besonderem Maße auch für den Entwicklungs- und Achsenswerpunkt Elmshorn. - Für die Metropolregion Hamburg, so auch für die suburbane Stadt und Region Elmshorn, rechnet man auch künftig mit gemäßigten ansteigenden Einwohnerzahlen, wohl aber bei deutlicher Zunahme des Anteils älterer Bevölkerung. - Anders ist es in den nördlich von Elmshorn gelegenen Landesteilen Schleswig-Holsteins, wo auf Grund der demographischen Entwicklung mit dramatischen Rückgängen in den nächsten Jahren gerechnet werden muss.

Tab. 22: Einwohnerentwicklung der Stadt Elmshorn 1987 bis 2009

Einwohnerentwicklung der Stadt Elmshorn							
Jahr	Geburten-Zahl	Sterbe-Fälle	Gewinn + Verlust -	Zuzüge	Fortzüge	Gewinn + Verlust -	Gesamt Gewinn + Verlust -
1987	434	470	- 36	2 341	2 271	+ 70	+ 34
1988	459	484	- 25	2 703	2 301	+ 402	- 377
1989	450	433	+ 17	2 658	2 110	+ 558	+ 575
1990	466	511	- 45	2 775	2 208	+ 567	+ 522
1991	521	523	- 2	2 730	2 066	+ 664	+ 662
1992	518	518	0	2 818	1 962	+ 856	+ 856
1993	486	499	- 13	2 610	2 055	+ 555	+ 532
1994	538	526	+ 12	3260	2 501	+ 759	+ 771
1995	504	553	- 49	3 026	2 546	+ 480	+ 431
1996	523	568	- 45	2 965	2 690	+ 275	+ 230
2003	472	507	- 35	2 913	2 629	+ 284	+ 249
2004	436	555	- 119	2 875	2 768	+ 107	- 12
2005	462	558	- 96	2 643	2 566	+ 77	- 19
2006	410	500	- 90	2 315	2 221	+ 94	+ 4
2007	407	504	- 97	2 350	2 437	-87	- 184
2008	425	567	- 142	2 577	2 302	+ 275	+ 133
2009	380	525	- 145	2 893	2 498	+ 3915	+ 250

Quelle: Bevölkerungsstatistik der Stadt Elmshorn / Sozialamt Elmshorn

Einwohnerdichte:

Im Jahr 1980 verfügte Elmshorn über eine Fläche von 1 851,8 ha. Die Einwohnerzahl belief sich 1980 auf 41 655 Personen. Entsprechend wohnten 2 249 Einwohner/km². Mit Anrainer-Gemeinden hatte die Stadt – vorausschauend – Verträge geschlossen, so, dass Elmshorn bis 1990 insgesamt 98,2 ha eingemeinden konnte. Danach belief sich die tatsächliche Flächengröße der Stadt Elmshorn auf 1 946,4 ha. Es bestand zu jener Zeit die Zielvereinbarung mit der Landesplanung, dass für das Jahr 1980 eine Einwohnerzahl von (maximal) 45 000 Personen zu subsumieren ist. Das hieße, dass von einer Einwohnerdichte im Jahr 1990 von 2 312 Einwohnern/km² auszugehen sei. Am 31.12.1990 betrug die tatsächliche Einwohnerzahl der Stadt Elmshorn 43 651 Personen. Daher stieg die entsprechende Einwohnerdichte nur auf 2 243 Ew/km² an. Im Jahr 2000 verfügte die Stadt über eine Fläche von 2 136,56 ha. Für das Jahr 2010 wird von einer Zielgröße von 51 000 Einwohnerinnen und Einwohnern in Elmshorn ausgegangen. Die Einwohnerdichte werde dann 2 378 Einwohnern/km² betragen.

(STADT ELMSHORN 2000: FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 2010 DER STADT ELMSHORN – ERLÄUTERUNGSBERICHT, S. 47)

Haushaltsstruktur:

Zuverlässige statistische Daten bezüglich der Strukturen der Haushalte liefern Daten der Volkszählungen von 1970 und 1987. Im Jahr 1970 gab es in der Stadt Elmshorn 4 510 (27,7 %) Ein-Personen-Haushalte. Im Jahr 1987 wurden dagegen erhebliche mehr Ein-Personen-Haushalte registriert, nämlich 7 590 (38,6 %). Der prozentuale Anteil der Zwei-Personen-Haushalte ist annähernd gleich geblieben, im Gegensatz zu dem der Drei-Personen-Haushalte, der um rund 4 % abnahm. So verzeichnete man auch eine Reduzierung von Vier-Personen-Haushalten um ca. 3 % und von Fünf-Personen-Haushalten um 4,4 %. Eine Ursache für die Zunahme der Ein-Personen-Haushalte ist, dass sich die traditionelle Familienstruktur verändert hat. Auf diesen anhaltenden Entwicklungsprozess der Zunahme kleiner Haushalte und der Abnahme größerer Haushalte ist von Seiten der Stadtplanung zu achten.

Tab. 23: Privathaushalte in Elmshorn

Privathaushalte in Elmshorn				
Struktur der Haushalte	Volkszählung 1970		Volkszählung 1987	
	Anzahl der Haushalte	%	Anzahl der Haushalte	%
Eine Person	4 510	27,70	7 590	38,60
Zwei Personen	4 677	28,70	5 743	29,20
Drei Personen	3 301	20,30	3 244	16,50
Vier Personen	2 452	15,10	2 349	11,90
Fünf Personen	1 340	8,20	753	3,80
Insgesamt	16 280	100,00	19 679	100,00

Quelle: Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein übernommen von STADT ELMSHORN: Flächennutzungsplan 2010 der Stadt Elmshorn – Erläuterungsbericht, 2000, S. 47

Altersstruktur:

Das „Institut für Standortforschung und Strukturpolitik GmbH“ (IfS) traf in ihrer Untersuchung aus den Jahren 2003/2004 die Feststellung, dass es bezüglich der Entwicklung der Altersstruktur in den nächsten Jahren zu erheblichen Veränderungen kommen wird. Insbesondere wird es zu deutlich höheren Anteilen der Über-60-Jährigen kommen, sowohl im Land Schleswig-Holstein als auch im Kreis Pinneberg und in der Stadt Elmshorn. Die

Zunahme der Über-60-Jährigen wird im Hamburger Umland erheblich über der Zunahme im Landesdurchschnitt sein.

Es ist davon auszugehen, dass im Kreis Pinneberg im Jahr 2015 mehr als 80 000 Einwohner älter als 60 Jahre sein werden. Das entspricht einer Zunahme von rund 25% im Vergleich zum Jahr 1999.

Elmshorn wies im Jahr 1995 einen Anteil der Über-60-Jährigen von 15,3% auf, bezogen auf die Gesamtbevölkerung. Die o. a. Studie prognostiziert für das Jahr 2010 einen Anteil von etwa 20% und für das Jahr 2025 von über 25% der Elmshorner Bevölkerung, die über 60 Jahre alt sein werden. Die Studie gibt keinen Wert für das Jahr 2015 an, daher kann der Anteil der Über-60-Jährigen für dieses Jahr mit 21% der Gesamtbevölkerung interpoliert werden.

Im Jahr 1987 lag der Anteil der unter 20-jährigen um 0,5% höher als die Gruppe der Personen, die 60 und mehr Jahre alt waren. Es gingen - im Vergleich zu 1987 - im Jahr 2003 die Anteile der unter 20-jährigen um 0,5% und der 20- bis unter 60-Jährigen um 3,1% zurück. Im Gegensatz dazu stieg der Anteil der Gruppe der Personen, die 60 Jahre und älter waren, um weitere 3,6%: In diesem Jahr war also jeder vierte der in Elmshorn Wohnenden älter als 60 Jahre, jeder fünfte jünger als 20 Jahre.

Für das Jahr 2015 ist von folgenden Annahmen auszugehen: Der Anteil der unter 20-jährigen Personen wird bei 18,7% liegen, der Anteil der 20 bis unter 60-jährigen Personen bei 54%, der Anteil der über 60-Jährigen wird sich auf 27,3% belaufen. Danach bleibt die Zahl der arbeitsfähigen Gruppe nahezu konstant.

Tab. 24: Vergleich der Altersstruktur der Bevölkerung der Stadt Elmshorn zwischen 1987 - 2003 und 2004 - 2015

Altersgrenze	VZ 1987	Bestand 2004	Änderungen +/- in %	Prognose 2015	Änderungen +/- in %
Einwohnerzahl	42 222	48 379	6 157	49 500	2,3
0 bis u. 20 Jahre	21,4%	20,9	- 0,5	18,7	- 2,2
20 bis u.60 Jahre	57,7%	54,6	- 3,1	54,0	- 0,6
60 u. mehr Jahre	20,9%	24,5	3,6	27,3	2,8
Gesamt	100,0%	100,0		100,0	

Quelle: STADT ELMSHORN (2005): ERGÄNZENDE BEGRÜNDUNG ZUM FLÄCHENNUTUNGSPLAN 2010 – FORTSCHREIBUNG 2015, S. 10-11

Zur Einwohnerstruktur der Stadtteile - Teilräumliche Bevölkerungsentwicklung und Altersstruktur – Zeitraum 2001 – 2008:

Gemäß Meldestatistik der Stadt Elmshorn wurde in der Untersuchung „Monitoringbericht Wohnen 2009 für die Stadt Elmshorn“ (STADT ELMSHORN 2010) das Gebiet der Stadt Elmshorn in 13 Stadtteile bzw. drei Stadtteilgruppen eingeteilt (s. Karte „Stadtteile und Stadtteilgruppen von Elmshorn“).

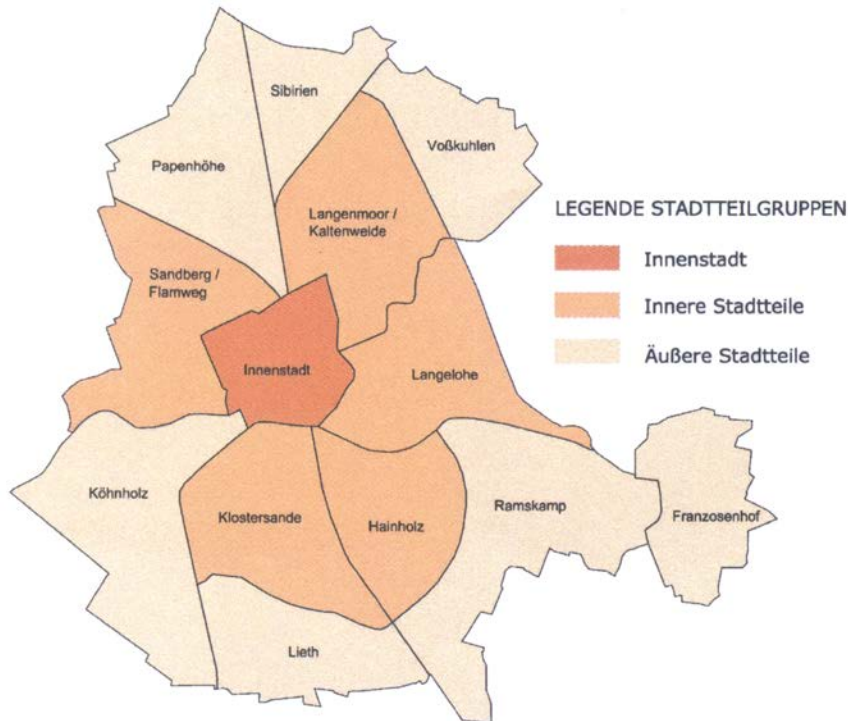
Die 13 Elmshorner Stadtteile sind folgenden drei Stadtteilgruppen strukturell zugeordnet:

- Innenstadt: geprägt fast ausschließlich durch Geschosswohnungsbau.
- Innere Stadtteile: es handelt sich um die an die Innenstadt angrenzenden Stadtteile Sandberg/Flamweg, Langenmoor/Kaltenweide, Langeloh, Hainholz und Kaltenweide: hier

ist der Wohnungsbestand überwiegend im Geschosswohnungsbau errichtet, die teilweise auch umfangreiche Einfamilienhausgebiete einschließen.

- Äußere Stadtteile: es handelt sich um die weiter von der Innenstadt entfernten Stadtteile Papenhöhe, Sibirien und Vosskuhlen im Norden sowie Franzosenhof, Ramskamp, Lieth und Köhnholz im Süden: diese Stadtteile sind durch Einfamilienhäuser geprägt und sind in zahlreichen Teilabschnitten in den letzten Jahren Entwicklungsschwerpunkte des individuellen Wohnungsbaus gewesen.

Abb. 1: Stadtteile und Stadtteilgruppen von Elmshorn



Quelle: Übernommen von STADT ELMSHORN, Monitoringbericht Wohnen 2009 für die Stadt Elmshorn, August 2010, S. 27

Von 2000 - 2004 nahm in der Innenstadt sowie in den Inneren Stadtteilen während der steigenden Bevölkerungszahlen in Elmshorn insgesamt (+ 2,0%) die Bevölkerungszahl nur sehr gering zu (0,2% bzw. 0,4%). – Von 2004 - 2008 waren in der Innenstadt und in den Inneren Stadtteilen die Bevölkerungsverluste mit -1,4% und -2,5% jeweils stärker als in der Stadt Elmshorn insgesamt (-0,1%). – Dagegen nahm in den äußeren Stadtteilen die Bevölkerung sowohl in der Periode 2000-2004 als auch in der Periode 2004-2008 stark zu (9,8% bzw. 9,4%): Die Bevölkerungszahl hat sich in Elmshorn in den Stadtteilgruppen bzw. zwischen Innen und Außen unterschiedlich, d. h. entgegengerichtet entwickelt (vgl. Tabelle).

Tab. 25: Bevölkerungszahl in Elmshorner Stadtteilgruppen 2000 bis 2008

Stadtteilgruppe	Bevölkerung am 31.12. des Jahres			Veränderung	
	2000	2004	2008	2000-2004	2004-2008
Elmshorn insgesamt	47 929	48 887	48 816	2,0%	-0,1%
Innenstadt	6 190	6 197	6 109	0,1%	-1,4%
Innere Stadtteile	33 415	33 550	32 712	0,4%	-2,5%
Äußere Stadtteile	8 324	9 140	9 995	9,8%	9,4%

Quelle: Stadt Elmshorn - Einwohnermeldestatistik

Im Jahr 2008 ist die Bevölkerung in der Innenstadt von deutlich überdurchschnittlichen Anteilen jüngerer Haushalte (20 bis unter 40 Jahre) geprägt und gleichzeitig von unterdurchschnittlichen Anteilen an Kindern / Jugendlichen (unter 20 Jahre). Der deutlich überdurchschnittliche Anteil an jüngeren Haushalten in der Innenstadt ist im Vergleich zu 2004 – wie auch in den anderen Stadtteilgruppen, aber auch in der Gesamtstadt – leicht rückläufig. - Kennzeichnend für die inneren Stadtteile sind überdurchschnittliche Anteile sowohl von „jüngeren Alten“ (60 bis unter 80 Jahre) als auch der „Hochbetagten“ (80 Jahre und älter): in den letzten Jahren nahm der Anteil dieser beiden Gruppen in den inneren Stadtteilen zu. – Im Gegensatz dazu wohnten im Jahr 2008 in den äußeren Stadtteilen überdurchschnittlich viele Personen der mittleren Altersgruppe (40 bis unter 60 Jahre) sowie viele Kinder und Jugendliche (unter 20-Jährige), s. Tabelle:

Tab. 26: Altersstruktur in den Elmshorner Stadtteilgruppen 2004 und 2008

Stadtteilgruppe	Altersgruppe von ...				
	0 bis unter 20	20 bis unter 40	40 bis unter 60	60 bis unter 80	80 und mehr
	... Anteil an Bevölkerung 2008 in %				
Elmshorn insgesamt	21,6	28,6	26,2	19,6	4,0
Innenstadt	19,0	35,1	23,6	18,2	4,1
Innere Stadtteile	21,3	27,6	26,0	20,6	4,5
Äußere Stadtteile	24,6	28,1	28,7	16,5	2,1
	... Anteil an Bevölkerung 2004 in %				
Elmshorn insgesamt	21,7	29,3	25,6	19,5	3,9
Innenstadt	19,3	35,5	22,8	18,4	4,0
Innere Stadtteile	21,4	28,3	25,4	20,6	4,3
Äußere Stadtteile	24,5	28,5	28,6	16,2	2,2
	... Veränderung 2008 gegenüber 2004 in Prozentpunkten				
Elmshorn insgesamt	-0,1	-0,6	0,6	0,1	0,2
Innenstadt	-0,3	-0,5	0,8	-0,2	0,2
Innere Stadtteile	-0,2	-0,7	0,6	0,1	0,2
Äußere Stadtteile	0,0	-0,4	0,2	0,3	-0,1

Quelle: Stadt Elmshorn – Einwohnermeldestatistik, übernommen von STADT ELMSHORN, „Monitoringbericht Wohnen 2009 für die Stadt Elmshorn“, 2010, S. 30

Insgesamt ist festzustellen, dass die Bevölkerungsentwicklung in Elmshorn teilträumlich (sehr) unterschiedlich, teilweise gegenläufig ist. Die äußeren Stadtteile verzeichnen in der Regel hohe Zuwächse durch Wanderungen und Geburtenüberschüsse. In der Innenstadt und in den inneren Stadtteilen ist die Bevölkerungszahl in den Jahren 2001 bis 2008 meist rückläufig. – Kennzeichnend für die äußeren Stadtteile sind vor allem die höheren Zahlen für Kinder und Jugendliche sowie Haushalte mittleren Alters. Dagegen wohnen in den inneren Stadtteilen relativ viele Ältere und in der Innenstadt gibt es anteilig mehr jüngere Haushalte, jedoch mit eher wenigen Kindern.

(STADT ELMSHORN: „Monitoringbericht Wohnen 2009 für die Stadt Elmshorn“, 2010, S.26ff.)

Bevölkerungsprognose für das Jahr 2010:

Die Stadtplanungsabteilung erstellte im Jahr 2000 eine Bevölkerungsprognose für das Jahr 2010 aufgrund der amtlichen Einwohnerzahl, ermittelt vom Statistischen Landesamt

Schleswig-Holstein. Danach belief sich die Einwohnerzahl der Stadt Elmshorn am 31.12.1996 auf 47 160 Personen.

Die Bevölkerungsprognose geht von der natürlichen Bevölkerungsentwicklung aus und betrachtet dabei als Erstes die Geburten- und Sterberaten. Aufgrund der Saldierung der Geburten- und Sterberaten seit 1980 hat die Einwohnerzahl durchschnittlich pro Jahr um 54 Personen abgenommen. Es wird davon ausgegangen, dass diese Negativbilanz aufgrund der geringen Geburtsraten und hohen Sterberaten der in Elmshorn wohnenden Bevölkerung anhalten wird. Im Gegensatz zu dieser Bilanzierung überwogen die Zuzüge die Fortzüge in jedem Jahr. Es wurde ein durchschnittlicher Wanderungsgewinn von 352 Personen ermittelt. Unter Einbeziehung von Geburten- und Sterberaten und der positiven Wanderungsbilanzen wuchs die Einwohnerzahl der Stadt Elmshorn in der Zeit von 1980 bis einschließlich 1996 um jährlich durchschnittlich 298 Personen.

Gemäß Untersuchung der Landesplanungsbehörde Schleswig-Holstein nahm die Einwohnerzahl im Lande von 1970 bis 1987 insgesamt um rund 60 000 Personen zu. Im gleichen Zeitraum stieg die Einwohnerzahl in den vier schleswig-holsteinischen Anrainer-Umlandkreisen von Hamburg um rund 115 000 Personen an.

Bezüglich der Metropolregion Hamburg (südliches Schleswig-Holstein, Hansestadt Hamburg und nördliches Niedersachsen) wurde im „Regionalen Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg“ prognostiziert, dass die Einwohnerzahl der Region (Hamburg und Umland) bis zum Jahr 2010 um bis zu 140 000 Personen zunimmt.

Die Landesplanung Schleswig-Holstein hat auf der Basis der Parameter der oben dargestellten Dynamik den Schätzwert abgeleitet, dass für den Kreis Pinneberg bis zum Jahr 2010 eine Bevölkerungszunahme von rund 24 000 Personen anzunehmen sei.

Die Landesplanung Schleswig-Holstein bringt in einer Stellungnahme zum „Flächennutzungsplan 2010 der Stadt Elmshorn“ zum Ausdruck, dass die Stadt Elmshorn in dem Zeitraum von 1997 bis 2010 mit einer Bevölkerungszunahme von 3 500 bis 4 000 Personen rechnen müsse. Gemäß dieser Einschätzung der Landesplanung werde für die Stadt Elmshorn im Jahr 2010 eine Einwohnerzahl von rund 51 000 Personen erreicht sein, d. h. in den 14 Jahren von 1997 bis 2010 wird die Einwohnerzahl um rund 3 500 Personen zunehmen, was einer jährlichen durchschnittlichen Wachstumsrate von 250 Personen bzw. 0,5 % entspricht (STADT ELMSHORN - 2000: FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 2010 DER STADT ELMSHORN ERLÄUTERUNGSBERICHT, S.52) – Dieser Wert wurde im Jahr 2010 tatsächlich um ca. 1 500 Personen unterschritten.

Bevölkerungsprognose für das Jahr 2015:

Das „Institut für Standortforschung und Strukturpolitik GmbH“ (IfS) erarbeitete 2003/2004 neue demographische Prognosen für das Land Schleswig-Holstein. Sie beziehen sich auf das Jahr 2015 und bestehen aus zwei Varianten. Gemäß der „optimistischen“ Variante wird die Einwohnerzahl des Landes in dem Zeitraum von 2000 bis 2015 um rund 130 000 Personen zunehmen, gemäß der „vorsichtigen“ Variante um rund 37 000 Personen abnehmen.

Für den Kreis Pinneberg wurden für den Zeitraum 2000 – 2015 folgende Varianten prognostiziert. Im „günstigen“ Fall nimmt die Einwohnerzahl um rund 13 000 Personen zu, im „ungünstigen“ Fall geht sie um rund 3 000 Personen zurück.

Die Einwohnerzahl der Stadt Elmshorn hat seit 1990 deutlich zugenommen. Bei der zuletzt durchgeführten bundesweiten Volkszählung am 25.05.1987 belief sich die Einwohnerzahl der Stadt Elmshorn auf 42 222 Personen. Gemäß Angaben des statistischen Landesamtes Schleswig-Holstein wurde für den 31.12.2004 die Einwohnerzahl der Stadt Elmshorn 48 379 festgestellt. Entsprechend stieg die Einwohnerzahl in dem Zeitraum von 1987 bis Ende 2004 um 6 157 Personen an, d. h. mit einer durchschnittlichen jährlichen Zunahme von 0,86%.

Entsprechend der Studie des „Instituts für Standortforschung und Strukturpolitik“ ist damit zu rechnen, dass die Einwohnerzahl Elmshorns im Jahr 2015 gemäß der „günstigen“ Variante 50 714 Personen betragen wird, wobei also die Einwohnerzahl in der Zeit von 2000 bis 2015 um weitere 2 335 Personen wachsen wird. Gemäß der „ungünstigen“ Variante wird die Einwohnerzahl der Stadt Elmshorn sich auf 48 129 Personen belaufen. Im Vergleich zum Stand der Einwohnerzahl am 31.12.2004 tritt im „ungünstigen“ Fall ein Rückgang der Einwohnerzahl von 250 Personen ein. (STADT ELMSHORN - 2005: ERGÄNZENDE BEGRÜNDUNG ZUM FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 2010 – FORTSCHREIBUNG 2015, S. 10). – In jedem Fall sind die Auswirkungen des demographischen Wandels bis zum Jahr 2015 bei der städtebaulichen Entwicklung wichtige Impulsgeber, insbesondere bei der Entwicklung und Umgestaltung der Infrastruktur und der Dienstleistungseinrichtungen der Stadt Elmshorn. Dieses gilt sowohl mit Bezug auf die Bürger der Stadt Elmshorn selbst, als auch für die Bedürfnisse der Bewohner des unmittelbaren Einzugsbereichs im Umland.

Bevölkerungsentwicklung im Nah- und Mittelbereich der Stadt Elmshorn:

Auch im „Nah- und Mittelbereich“ (s. folgende Tabelle) nahm die Anzahl der Einwohner zu. Die Einwohnerzahl des Nahbereiches nahm in der Zeit vom 31.12.1980 bis zum 31.12.1996 um 7 065 zu. Im Mittelbereich belief sich die Zunahme im gleichen Zeitraum auf 15 825 Personen. Am 31.12.1996 lebten im Nahbereich der Stadt Elmshorn 58 385 und im Mittelbereich 122 801 Personen. Es ist davon auszugehen, dass wegen des anhaltenden Wachstums der Einwohnerzahl in einzelnen eingeschlossenen Gemeinden, insbesondere des Nahbereichs, die Bevölkerungszahl der Stadt Elmshorn mit ihrem Nah- und Mittelbereich auch bis 2010/2015 weiterhin – wenn auch verlangsamt – ansteigen wird (STADT ELMSHORN - 2000: FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 2010 DER STADT ELMSHORN ERLÄUTERUNGSBERICHT, S. 53-54).

Auf der Grundlage der folgenden tabellarischen Übersicht sind folgende Kennzeichnungen wichtig:

Für den Stichtag 31.12.2003 wurde die Einwohnerzahl des Nah- und Mittelbereiches Elmshorn mit 128 641 (= 100%) ermittelt. Von diesen wohnten in Elmshorn 48 334 Personen (37,6%), im Nahbereich waren es 12 354 Einwohner (9,6%), und im Mittelbereich belief sich die Zahl auf 67 953 Einwohner (52,8%). Damit verringerte sich – im Vergleich zum 31.12.1996 – der Einwohneranteil der Stadt Elmshorn um 0,8%, die Einwohnerzahl des Nahbereichs stieg um 0,5%, und im Mittelbereich belief sich die Zunahme auf 0,3%.

Die Einwohnerzahl des Nah- und Mittelbereiches des Mittelzentrums Elmshorn wuchs in der Zeit zwischen Ende 1996 und Ende 2003 um 5 840 Personen (= 100%), die Steigerung der Einwohnerzahl betrug 1 184 Personen (20,3%), der Nahbereich der Stadt Elmshorn wuchs um 1 119 Einwohner (19,2%), und die Einwohnerzahl des Mittelbereichs stieg um 3 537 Personen (60,5%).

Die gesamte Einwohnerzahl der Stadt Elmshorn wuchs von Ende 1996 bis Ende 2003 um 2,5%, im Nahbereich belief sich gleichzeitig die Steigerung auf 3,9%. – Die gesamte

Einwohnerzahl des Elmshorner Nah- und Mittelbereichs stieg um 4,6% (STADT ELMSHORN - 2005: ERGÄNZENDE BEGRÜNDUNG ZUM FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 2010 – FORTSCHREIBUNG 2015, S. 15-16).

Tab. 27: Elmshorn im Nah- und Mittelbereich

Gemeinde	Einwohnerzahl 31.12.1996	Einwohnerzahl 31.12.2003	Änderungen +/-	Änderungen in % +/-
Elmshorn	47 160	48 334	1 184	2,5
Klein Nordende	2 755	3 042	287	10,4
Klein Offenseth-Sparrieshoop	2 187	2 615	428	19,6
Kölln-Reisiek	2 419	2 550	131	5,4
Neuendorf	925	915	- 10	- 1,1
Raa-Besenbek	533	515	- 18	- 3,4
Seester	891	964	73	8,2
Seestermühe	850	912	62	7,3
Seeth-Ekholt	665	841	176	26,5
<i>Nahbereich</i>	<i>58 385</i>	<i>60 698</i>	<i>2 303</i>	<i>3,9</i>
Altenmoor	241	275	34	14,1
Barmstedt	9 225	9 477	252	2,7
Bevern	494	574	80	16,2
Bokel	524	661	137	26,1
Bokholt-Hanredder	1 245	1 219	- 26	- 2,1
Brande-Hörnerkirchen	1 187	1 594	407	34,3
Bullenkühlen	305	360	55	18,0
Ellerhoop	1 265	1 319	54	4,3
Groß Nordende	477	693	216	45,3
Groß-Offenseth-Aspern	338	401	63	18,6
Heede	637	691	54	8,5
Heidgraben	1 994	2 214	220	11,0
Hemdingen	1 431	1 651	220	15,4
Hohenfelde	904	937	33	3,7
Horst	4 545	5 113	568	12,5
Kiebitzreihe	2 177	2 259	82	3,8
Langeln	488	501	13	2,7
Lutzhorn	687	798	111	16,2
Moorrege	3 761	3 993	232	6,2
Neuendeich	445	527	82	18,4
Osterhorn	409	447	38	9,3
Tornesch	12 266	12 966	700	5,7
Uetersen	18 241	18 013	- 228	- 1,3
Westerhorn	1 130	1 270	140	7,9
<i>Mittelbereich</i>	<i>66 416</i>	<i>67 953</i>	<i>3 537</i>	<i>5,5</i>
<i>Nah-und Mittelbereich</i>	<i>122 801</i>	<i>128 641</i>	<i>5 840</i>	<i>4,6</i>

Quelle: Statistisches Landesamt für Hamburg und Schleswig-Holstein u. STADT ELMSHORN, Flächennutzungsplan 2010 der Stadt Elmshorn – Erläuterungsbericht, 2000, S. 54

Die anhaltende Zunahme der Bevölkerungszahl im Großraum Elmshorn, also im Nah- und Mittelbereich der Stadt, ist für das Mittelzentrum und den Achsenswerpunkt Elmshorn sehr wichtig. Denn hiervon sind die optimale Nutzung und die Stärkung der kostenaufwendig zu erhaltenden und auszubauenden Infrastruktur in nicht unerheblichem Maße abhängig. Die Zunahme der Einwohnerzahl ist als wichtiger positiver Impulsgeber für die weitere Entfaltung der Stadt und Region Elmshorn anzusehen.

Einwohnerentwicklung in Elmshorn und in Gemeinden des Umlandes:

Das „Amt Elmshorn-Land“ ist die gemeinsame Verwaltung der sieben angehörigen Gemeinden Klein-Nordende, Klein Offenseth-Sparrieshoop, Kölln-Reisiek, Raa-Besenbek, Seester, Seestermühe und Seeth-Ekholt. – Die Amtsverwaltung ist in Elmshorn ansässig. Das Gebiet der „amtsangehörigen Gemeinden“ grenzt im Norden an den Kreis Steinburg, im Osten an das Amt Rantzeu, im Süden an das Amt Moorrege und die Stadt Tornesch und im Westen an die Elbe.

Weitere Gemeinden des Umlandes, die nicht zum „Amt Elmshorn-Land“ gehören, aber verwaltungsmäßig und geographisch-funktional auf Elmshorn ausgerichtet sind, damit unmittelbare Umlandgemeinden in der „Region Elmshorn“ darstellen, sind folgende Orte, die nördlich von Elmshorn im Kreis Steinburg sich befinden: Altenmoor, Horst und Kiebitzreihe.

Tab. 28: Einwohnerentwicklung in Elmshorn und in Gemeinden des Umlandes

Gemeinde	Fläche (km²)	Einwohner (31.12.2006)	Einwohner (31.12.2007)	Bevölkerungsdichte (je km²)
Elmshorn	21,36	48 279	48 052	2 250
Klein Nordende:	10,79	2998	2995	278
Klein Offenseth-Sparrieshoop	16,92	2683	2777	164
Kölln-Reisiek	6,77	2637	2706	400
Raa-Besenbek	12,98	509	539	42
Seester	11,57	972	968	84
Seestermühe	23,35	938	915	39
Seeth-Ekholt	6,89	846	831	121
<i>Gemeinden (7) des „Amtes Elmshorn-Land“ insgesamt</i>	<i>89,3</i>		<i>11 731</i>	<i>131</i>
Altenmoor	6,12	273	272	44
Horst (Holstein)	29,07	5 185	5 257	181
Kiebitzreihe	8,70	2 255	2 238	257

Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein
 Statistikamt Nord: Bevölkerung der Gemeinden in Schleswig-Holstein
 am 31.12.2006 und am 31.12.2007 und Amt Elmshorn-Land

Elmshorn - Einwohner 1987 bis 2005, Deutsche und Ausländer:

Tab. 29: Einwohnerinnen und Einwohner Elmshorns nach Postleitzahlquartieren 1987 bis 2005 (Deutsche und Ausländer)

	31.12.1987	31.12.1990	31.12.1995	31.12.2000	30.09.2005
Postleitzahl 25335:					
Deutsche	12 621	14 614	18 099	18 307	18 649
<i>davon weiblich</i>	6 850	7 837	9 540	9 552	9 718
<i>davon männlich</i>	5 771	6 777	8 559	8 755	8 931
Ausländer	680	906	1 711	2 079	2 397
<i>davon weiblich</i>	307	412	754	988	1 166
<i>davon männlich</i>	373	494	957	1 091	1 231
Postleitzahl 25336:					
Deutsche	8 868	10 088	12 351	11 948	11 830
<i>davon weiblich</i>	4 722	5 351	6 521	6 233	6 118
<i>davon männlich</i>	4 146	4 737	5 830	5 715	5 712
Ausländer	114	141	421	559	708
<i>davon weiblich</i>	53	67	205	253	350
<i>davon männlich</i>	61	74	216	306	358
Postleitzahl 25337:					
Deutsche	8 430	9 924	13 116	13 598	13 368
<i>davon weiblich</i>	4 404	5 157	6 775	6 941	6 773
<i>davon männlich</i>	4 026	4 767	6 341	6 657	6 595
Ausländer	267	427	920	1 279	1 558
<i>davon weiblich</i>	129	205	426	615	782
<i>davon männlich</i>	138	222	494	664	776
Elmshorn Insgesamt	30 980	36 100	46 618	47 770	48 510
davon Deutsche	29 919	34 626	43 566	43 853	43 847
davon Ausländer	1 061	1 474	3 052	3 917	4 663

Quelle: Unterlagen der Stadt Elmshorn

nach: Einwohnerdaten Elmshorn, erstellt am 07.11.2005, und eigene Berechnungen

Elmshorn: Eingemeindungen – Jahreszahlen und Flächenentwicklung:

Alt Elmshorn verfügte im Jahr 1870, als der „Flecken“ die „Stadtrechte“ verliehen bekam, über eine Fläche von 844 ha. Die erste Eingemeindung erfolgte bereits im Jahr 1878, als die unmittelbar südlich der Krückau anschließende, bis dahin selbständige dörfliche Gemeinde Vormstegen („Vormstegen“ = „vor dem Stege“, d.h. Steg oder Brücke, über die Krückau führend) nach Elmshorn eingemeindet wurde. - Eingemeindungen setzten sich sodann fort, und zwar bis zur (jüngsten) Eingemeindung nach Elmshorn im Jahr 1999: In diesem Jahr betrug die Gesamtfläche der Stadt Elmshorn 2 137, 82 ha (s. **Anhang 25, 26, 27 und 28**).

Das Arrondieren von benachbarten Flächen der jeweiligen Anrainergemeinden in der Region Elmshorn spiegelt deutlich die Bedeutungsentwicklung der Stadt Elmshorn, die von Behauptung und beständiger Entfaltung geprägt gewesen ist. Jede Eingemeindung löste dabei weitere Impulse aus, die (teilweise) unter Wahrung persistierender Phänomene auch

innovative Entwicklungen für die Stadt Elmshorn in ihrer Region voranbrachten: Dies bezieht sich auf verschiedene Daseinsgrundfunktionen, wie Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, Erweiterung des Potentials Wohnen, Erweiterung, Strukturwandel und innovative Modernisierungen im Bereich der Wirtschaft, Ausbau des Angebots an Bildungseinrichtungen sowie - insbesondere in den letzten Jahrzehnten – die Ausgestaltung eines Teils der Flächenpotentiale für Freizeit und Naherholung (u. a. durch Einrichtung von Grünzonen in der Stadt in Verbindung mit den Konzepten in den dörflichen Anrainergemeinden), womit das Gebot der nachhaltigen Raumentwicklung immer stärker beachtet worden ist.

Einwohnerentwicklung in der Region Elmshorn und im Kreis Pinneberg bis 2025:

Vergleicht man die Entwicklung der Einwohnerzahlen der Stadt Elmshorn und des Kreises Pinneberg für die offiziellen statistischen Zählzeiten am 31.12.2006 und 31.12.2007, so ist ein Rückgang der Bevölkerungszahl um 227 auf nur noch 48 052 für die Stadt Elmshorn festzustellen (STATISTIKAMT NORD, Bevölkerung der Gemeinden in Schleswig-Holstein am 31.12.2006 und am 31.12.2007). Im Gegensatz zu dieser Entwicklung wächst die Bevölkerungszahl in diesem Zeitraum im gesamten Kreis Pinneberg auf 301 320 Menschen, und zwar um 918 Menschen. Der Jahresverlust der Stadt Elmshorn war noch nie so hoch seit Anfang der 1980er Jahre (STATISTISCHES AMT FÜR HAMBURG UND SCHLESWIG-HOLSTEIN, 2007/2008). – Der bereits seit 2004 ununterbrochene Negativtrend für Elmshorn setzte sich somit kontinuierlich fort. Denn am 31.12.2003 erreichte Elmshorn mit 48 926 Einwohnern den Höchststand seiner Geschichte, seitdem ist die Einwohnerzahl zwischenzeitlich rückläufig, anhaltend bis zum Jahr 2008. Als Ursachen für die Negativbilanz der Einwohnerentwicklung Elmshorns im Jahr 2007 sind unterschiedliche Faktoren zu nennen: als erstes ist – wie in den meisten Gemeinden in Schleswig-Holstein und in Deutschland - aufgrund der demographischen Alterung der Gesellschaft die natürliche Bilanz negativ. Denn auf 430 Geburten (Neubürger) kamen 510 Sterbefälle in der Stadt Elmshorn. Auch bezüglich der Migration ist die Bilanz negativ, da es 152 mehr Fortzüge als Zuzüge gab. Eine andere, lokalspezifische Ursache ist im Stadtbau Elmshorns zu sehen. Denn im Stadtteil Hainholz standen zum Jahresende zahlreiche im Jahr 2007 fertig gestellte sanierte Wohnungen leer. Ferner wurden im Jahr 2007 im innenstadtnahen Sanierungsgebiet im Bereich der Gerberstraße-Schleusengraben-Reeperbahn 235 Wohnungen aus den 1950er Jahren abgerissen. An ihrer Stelle entstehen entsprechend moderne, aber bezahlbare neue Wohnungen im „Schleusenpark“ und angrenzendem Gebiet. Dieser Wohnraum fehlte, entsprechend fehlten die Bewohner, die zum Teil (zwischenzeitlich) in andere Gemeinden umzogen bzw. für die Zeit des Umbaus im Bereich „Schleusenpark“ ausquartiert waren. Beim Bezug der neu erstellten (bezahlbaren) Wohnungen ab dem Jahr 2008 sei – nach Auffassung der Verwaltung der Stadt Elmshorn - erneut mit einer zahlenmäßig positiven Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Elmshorn zu rechnen, was auch tatsächlich eintrat.

Einige andere Städte und Gemeinden im Kreis Pinneberg wiesen diese negative Einwohnerentwicklung nicht auf. So verzeichneten Pinneberg und Schenefeld den größten Bevölkerungsanstieg. Denn von den 918 zusätzlichen Einwohnern im Kreis Pinneberg, die im Jahr 2007 hinzukamen, entfielen allein auf diese beiden Städte 803. Beide Gemeinden hatten vor geraumer Zeit neue Baugebiete ausgewiesen. Beide Städte sind noch besser verkehrsgeographisch an das Zentrum der Metropolregion Hamburg, an die Innenstadt Hamburgs angebunden. Beide Städte sind isochronisch und kilometrisch wegen ihrer unmittelbaren Randlage zum Stadtstaat Hamburg attraktiver für Pendler gelegen. - Dennoch ist das Wachstum in der kontinuierlichen Verdichtung am Hamburger Rand nicht als im Einklang zu sehen mit dem den suburbanen Raum Hamburgs strukturierenden Achsenkonzept, das einen siedlungsgeographischen „overspill“ an Hamburgs Stadtgrenze

vermeiden wollte (vgl. MINISTERPRÄSIDENT DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN 1998a , S. 19).

Die unmittelbaren Umlandgemeinden Elmshorns zeigten im Jahr 2007 eine unterschiedliche Einwohnerentwicklung. Die Anrainergemeinde Kölln-Reisiek im Osten und Südosten Elmshorns, günstig sehr nahe an der Autobahn A 23 (Heide – Elmshorn- Hamburg) gelegen, nahm im Jahr 2007 um 69 Bürger auf 2 706 Einwohner zu. Die nördlich von Elmshorn gelegene Gemeinde Horst, die auch einen (eigenen) Autobahnanschluss an die A 23 hat und in der die durchschnittlichen Grundstückspreise deutlich niedriger sind als in Elmshorn, verzeichnete in der Zeit vom 31.12.2006 bis zum 31.12.2007 ein Wachstum der Einwohnerzahl von 72 Personen auf 5 257 Menschen. Auch die Elmshorner Anrainerdörfer Klein Offenseth-Sparrieshoop und Raa-Besenbek wiesen neue bzw. preisgünstige Baugrundstücke auf und verzeichneten Einwohnerzuwächse. Andere dörfliche Gemeinden des Elmshorner Umlandes, sowohl im Kreis Pinneberg als auch auf dem Gebiet des nördlich von Elmshorn angrenzenden Kreises Steinburg stagnierten in ihrer Entwicklung der Einwohnerzahlen oder wiesen einen (leichten) Schwund der Einwohnerzahlen auf.

Die Einwohnerentwicklung bis 2025 im Kreis Pinneberg wurde statistisch und prognostisch ermittelt und im Jahr 2008 bekanntgegeben (INNENMINISTERIUM DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN, Abteilung Landesplanung und Vermessungswesen, 2008). Danach wächst die Einwohnerzahl im Kreis Pinneberg voraussichtlich bis zum Jahr 2015 langsam und kontinuierlich an, geht dann in eine kurze Stagnationsphase über und sinkt danach bis zum Jahr 2025 wieder ab, liegt dann aber noch ein wenig höher als am 31.12.2007. Diese Entwicklung ist in allen vier Randkreisen des nördlichen Umlandes der Stadt Hamburg in dieser Positiventwicklung gleich, was auf die Dynamik der Metropolregion Hamburg zurückzuführen ist. Alle anderen schleswig-holsteinischen Landkreise weisen dagegen für diesen Zeitraum eine negative demographische Entwicklung auf.

Die wichtigsten Komponenten der Einwohnerveränderung im Kreis Pinneberg in der Zeit von 2007 bis 2025 sind folgende: Der natürliche Saldo ist wegen der Negativbilanz der Geburten im Vergleich zu den Sterbefälle mit einer Schrumpfung von 24 120 Personen anzusetzen, der Wanderungsüberschuss bei der Migrationsbilanz von Zuzügen im Vergleich zu Fortzügen ist mit 26 200 Personen anzusetzen, so dass der Saldo insgesamt für den Kreis Pinneberg für den Zeitraum 2007 bis 2025 mit einem Zuwachs der Einwohnerzahl von 2 080 anzusetzen ist. Bezüglich der Altersstruktur ist für diesen Zeitraum Folgendes anzunehmen: Während am 31.12.2006 die Altersgruppe der unter 20-Jährigen 20,4% stellte, werde diese bis zum 31.12.2025 auf 16,4% schrumpfen. Umgekehrt ist die Entwicklung anzunehmen für die Altersgruppe der 65 Jahre alten Personen und älteren: Zum Jahresende 2006 stellten diese Menschen 20,0% der Bevölkerung des Kreises Pinneberg, zum Jahresende 2025 würden es 25,3% sein (INNENMINISTERIUM DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN 2004, S. 10).

Diese Tendenzen werden in ähnlicher Weise auch die Region Elmshorn erfassen. Problemstellungen, die sich bei den Infrastrukturen im Bereich der Vorschulerziehung, des Bildungswesens im primären und sekundären Schulwesen, im Bereich Ausbildung, Qualifizierung und der Arbeitsstätten sich ergeben sowie bei der Umgestaltung im Bereich des Wohnens, der Freizeitansprüche und der gesundheitlichen Versorgung zu lösen sind, müssen in der Region Elmshorn, d. h. in Abstimmungen zwischen der Stadt Elmshorn und den Umlandgemeinden laufend erörtert, angepasst und möglichst optimal gelöst werden. Hier ist zu erwarten, dass die Stadt-Umland-Kooperation (SUK) sich erheblich entfalten werde.

4.7 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Elmshorn im Programm Stadtumbau West

Städtebauliche Analyse:

Zur Stadtstruktur:

Die historische und funktionale Entfaltung Elmshorns als Industrie- und Gewerbestadt ist an vielen Orten und Gebäuden in der städtischen Struktur und entsprechend im Stadtbild prägend erkennbar. Die Entwicklung von Industrie und Gewerbe hat insbesondere nach dem 2. Weltkrieg zu erheblichen Veränderungen in den Flächennutzungen und in den jeweiligen Betriebsstrukturen geführt. Seit den 1950er Jahren entfaltete sich immer mehr die Trennung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Sich Versorgen. Dabei kam es häufig zum Wegfallen nicht mehr funktionierender Nutzungen. Dadurch wurden historisch gewachsene Strukturen teilweise überformt, andererseits sogar funktional und raumprägend total geändert. Es kam zu städtebaulichen Brüchen, Bereiche wurden untergenutzt, Quartiere wiesen Erscheinungen von sozio-ökonomischen und stadtbaulichen Brachen auf. Dieser Prozess hält an. Dieser Wandel stellt die Stadt, die Stadtplanung, die Bürgerinnen und Bürger sowie die Wirtschaft anhaltend vor entsprechende Herausforderungen. Bei dieser städtebaulichen Herausforderung ist gleichzeitig zu beachten, dass sinnvolle Nachnutzungen in Einklang zu bringen sind mit den vorhandenen, erhaltenswerten, Stadtbild prägenden und Identifikation stiftenden Bauten und baulichen Ensembles. Als herausragende Beispiele werden häufig die Hafengebäude prägenden Bauten der Köllnflockenwerke und das alte Kibek-Hochhaus am südlichen Rand der Innenstadt nahe dem „Buttermarkt“ angeführt. Hier sei ein besonders sensibler Umgang bei dem Umbau der Innenstadt gefordert (vgl. Karte **Anhang 14**).

Zentren:

Unmittelbar nördlich der Krückau befindet sich der funktionale Kernbereich der Innenstadt mit wesentlichen Bereichen des Einzelhandels und zugleich einer Fülle zentraler Einrichtungen und vielfältiger Dienstleistungen. Prägend ist hier, insbesondere in der fußläufigen Königstraße, die parallel zur Krückau in Ost-West-Richtung verläuft, eine kleinteilige Stadt- und Ladenstruktur, die sich durch positiv herausragende Aufenthaltsqualität auszeichnet und insofern eine besondere Stärke des Mittelzentrums Elmshorn darstellt. Dieses funktional vielfältig besetzte Zentrum ist der herausragende Magnet für Besucher, die aus der Stadt und Region Elmshorn kommen. Diese Attraktivität gelte es zu erhalten.

Ein stadtarchitektonisches Defizit ist die nur in Ansätzen und linear von der Königstraße aus bestehende Öffnung zur Krückau, so, dass die Krückau - auf der Höhe der Königstraße - eher wie ein rückseitiger Kanal wirkt, denn alle Rückseiten der Gebäude dieser Haupteinkaufsstraße weisen mit zahlreichen hässlich sich darstellenden Anbauten (Garagen, Lagerplätzen, Anlieferäumen) zur Krückau. Südlich der Linie der Krückau liegt der „Buttermarkt“ (früher: „Karl-Marx-Platz“), der mittwochs und samstags den Wochenmarkt aufnimmt, ansonsten Parkfläche für Automobile ist. Dieser Bereich des Buttermarktes ist stadtarchitektonisch und funktional unangemessen genutzt und gestaltet. – Insgesamt wird festgestellt, dass in den Bereichen der erweiterten Innenstadt zahlreiche städtebauliche Brüche vorhanden sind (BULWIENGESA / INSTITUT RAUM & ENERGIE 2005, S. 11 – 12).

Seit den 1990er Jahren hat sich dynamisch ein „Subzentrum“ im Gewerbegebiet Elmshorn-Süd entwickelt. Einerseits kam es zu einer mehr linearen Entwicklung von Handel und anderen Dienstleistungen entlang der Hamburger Straße, einer Radialstraße, die aus Elmshorn herausführt zum Autobahnanschluss Elmshorn-Süd (A 23), andererseits entwickelte sich im Süden Elmshorns zwischen dem „Grauen Esel“ nahe der Hamburger Straße und der Stadtgrenze im Südosten ein ausgedehntes Gebiet als „Gewerbe-, Industrie- und

Technologiepark“. Dieses ausgreifende Subzentrum hat zunehmend Einzelhandelfunktionen an sich gezogen. Viele Entfaltungen (im Einzelhandel und bezüglich anderer Dienstleistungen) in diesem Subzentrum Elmshorn-Süd gehen (teilweise besorgniserregend) zu Lasten der Funktionsfähigkeit der Innenstadt von Elmshorn, wo auch in erheblich einschränkender Weise Parkplatzprobleme für den „ruhenden Verkehr“ der mit dem Automobil anreisenden Personen bestehen. Im Kontext der Konkurrenz dieser Zentren werden stadträumlich und funktional Fehlentwicklungen festgestellt. Andererseits ist – hinsichtlich der Entfaltung und Behauptung der Stadt Elmshorn als Mittelzentrum im suburbanen Hamburger Umland - die starke gewerbliche Entwicklung am „Grauen Esel“ in Richtung Autobahnanschluss für die (wirtschaftliche) Entwicklung der Stadt und ihrer Bewohner und der Menschen im Umland grundsätzlich auch richtig. Besorgniserregend ist dabei allerdings der zunehmende Anteil von Nutzungen von Dienstleistungen, die eher innenstadtrelevant sind, so auch der Einzelhandel. Denn die kleinteilige Struktur der Innenstadt in diesem Dienstleistungssegment bleibt in der Innenstadt gefährdet: Einige Standortentscheidungen bezüglich dieser Inner-Elmshorner Konkurrenzsituation hätten besser zu Gunsten der Innenstadt ausgehen sollen, um die Innenstadt zu vitalisieren.

Zum Verkehr im Bereich der Innenstadt:

Kerngebiet und erweiterter Raum der Innenstadt sind durch erheblichen Durchgangsverkehr belastet. Im bahnhofsnahen Bereich verläuft die Holstenstraße parallel zur Eisenbahnlinie von Norden nach Süden und entsprechend nimmt sie sehr viel Straßenverkehr in umgekehrter Fahrtrichtung auf. Diese viel befahrene Straße trennt den fußläufigen Verkehr der Königstraße vom fußläufigen Verkehr östlich der Holstenstraße auf dem angrenzenden Holstenplatz/Bahnhofsvorplatz. Diese Holstenstraße könnte – im Gegensatz zu der derzeitigen Situation – an Aufenthaltsqualität gewinnen, wenn man sie zur Fußgängerzone umgestaltete, wodurch die Attraktivität der Innenstadt für Besucher und Kunden des Einzelhandels gesteigert werden könnte. – Eine andere Beeinträchtigung des innerstädtischen Bereichs der Stadt Elmshorn stellt die Linienführung der Bundesstraße 431 (B 431 von Wedel nach Glückstadt) dar. Denn diese im Innenstadtbereich überdimensionierte Bundesstraße verläuft, von Wedel kommend, entlang der „Südtangente“, d. h. auf der Reichenstraße, bis zur Kreuzung Berliner Straße, auf dieser Berliner Straße (Einbahnstraße) dann parallel westlich von den Bahngleisen (nordwärts), dann über die innerstädtische Kreuzung Königstraße durch die Holstenstraße bis zur Kreuzung Schulstraße, hier dann westwärts über die verlängernde Gerberstraße in das Marschengebiet bei Raa-Besenbek (s. **Anhang 10** und **29**), sodann verläuft die B 431 weiter auf dieser nord-westlichen Radialstraße in Richtung Glückstadt (neuerlicher innerstädtischer Verlauf nach Auskunft der Verkehrsaufsicht der Stadtverwaltung Elmshorn). Somit ist ein erheblicher Anteil des Verkehrsaufkommens Durchgangsverkehr, der der Innenstadt funktional keine positiven Impulse gibt, sie nur verkehrlich und stadökologisch belastet. Ferner ist die Innenstadt Elmshorn durch unklare Einbahnstraßenregelungen belastet, die zu vielen Umwegfahrten führen und Besucher und Durchreisende oft verwirren. So gibt es auch Defizite für den innerstädtischen bzw. innenstadtnahen Fußgänger- und Radverkehr: auch hier fehlt ein klares und übersichtliches Verkehrsnetz.

Aus diesen Gründen wird es für erforderlich gehalten, einen Teil des innerstädtischen Ziel- und Quellverkehrs, insbesondere aber den (motorisierten) Durchgangsverkehr (von Wedel/Uetersen via Elmshorner Innenstadt Richtung Glückstadt) aus dem innerstädtischen Zentrum Elmshorn durch konzeptionelle Umplanung und entsprechende umleitende Linienführung herauszunehmen. Es ist – nach langer Diskussion – inzwischen eine feste Planungsgröße, am westlichen Ausgang des Elmshorner Hafens eine Klappbrücke zu installieren, die den gesamten Durchgangsverkehr der B 431 von Wedel / Uetersen / Klein

Nordende kommend und dann nördlich nach Glückstadt bzw. Itzehoe fließend, aufzunehmen hat, so, dass der wertvolle Innenstadtbereich ein erheblich geringeres Verkehrsaufkommen haben werde. Diese innovative Klappbrücke wird „Hafenspanne“ genannt. Die durch diese Hafenspanne eintretende Verkehrsberuhigung wäre aus städtebaulicher Sicht die entscheidende Schlüssel-Voraussetzung dafür, dass die Innenstadt auch auf der Seite südlich der Krückau städtebaulich und funktional entscheidend aufgewertet werden kann, der Raum zu beiden Seiten der Krückau unter Einbeziehung des innovativ und kreativ neu zu gestaltenden Buttermarktes ins „lebendige“ Zentrum der Innenstadt rücken kann (s. **Anhang 14** und **15**). Umbaumaßnahmen zwischen der Königstraße und dem Nordufer der Krückau könnten zu einer Öffnung zum Wasser und zum Buttermarkt führen: Der Fluss werde zu einem Teil der Mitte der neu zu gestaltenden Innenstadt, das Krückauufer (zu beiden Seiten) würde erheblich profitieren, da hier entsprechende stadtlandschaftlich wertvolle Frei- und Aufenthaltsräume gestaltet werden könnten. Die neuen verkehrlichen Einbindungen mit den entsprechenden Erreichbarkeiten bedürfen sorgfältiger verkehrlich-stadträumlicher Untersuchungen, die sich von der Errichtung der Hafenspanne für die Stadtstruktur und das Verkehrsnetz weitgehend herleiten lassen.

„Grün“ und „Landschaft“ im Bereich der Innenstadt:

Die Krückau fließt von Ost nach West elbwärts durch das Zentrum der Stadt Elmshorn. Im Bereich des (vormaligen) Industriefhafens verlässt der Fluss die saaleiszeitliche Geest und geht am westlichen Außenrand der Innenstadt vom Geestrand in das alluviale Gebiet der Elbmarschen über. An dieser Stelle befindet sich im innerstädtischen Bereich ein wichtiger Freiraum, der die Verbindung der überbauten Innenstadt zur Landschaft der Marschen herstellt, und die Krückau den Charakter eines „Landschaftsflusses“ annimmt.

In der zentralen Zone der Stadt Elmshorn, d. h. in dem Abschnitt der Achse Marktstraße – Alter Markt – Königstraße, kam es seit Beginn der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts verstärkt zu einer Entwicklung, die die bauliche und stadtlandschaftliche Abwendung von der Krückau prägend kennzeichnet. Die Nutzung der Krückau als Industriefhafen (bis zur Vormstegen-Brücke; bis hierhin ist die Krückau „Bundeswasserstraße“) ist im Jahr 2002 gänzlich aufgegeben worden. Flächen im Uferbereich liegen teilweise brach; sie werden als Parkraum für Personenkraftwagen (überwiegend entgeltlich) genutzt. Es ist festzustellen, dass die baulichen Entwicklungen und Ausgestaltungen in der Innenstadt nicht Chancen der Verbindung mit der Krückau als stadtlandschaftliches Element der Innenstadtgestaltung aufgegriffen und entsprechend implementiert haben. Im Gegenteil: die Krückau im Innenstadtbereich wirkt als Barriere. Daher prägen heute in der Innenstadt im zentralen Abschnitt der Krückau die „Rückseiten“ und „Hintertüren“ der Gebäude an der Südseite der Königstraße die Uferbebauung. Selbst das historische „Torhaus“ unmittelbar an der Krückau, ein für kulturelle Zwecke umgewidmetes Eingangstor zu der in historischer Zeit auf dem Buttermarkt befindlichen Lederfabrik Strecker, kommt von der Königstraße aus, der am stärksten frequentierten Haupteinkaufsstraße, nicht hinreichend zur Geltung. Es erscheint wünschenswert, die Krückau hier im Innenstadtbereich - gewissermaßen als Ergänzung, Alternative oder Gegenpart zum „Landschaftsfluss“ weiter westlich im Marschenbereich - im Sinne von „Stadtlandschaft“ zum „Stadtfluss“ innovativ und kreativ umzugestalten. Eine fußläufige Verbindung – aufgelockert durch entsprechende Grünflächen und Verweilzonen - entlang der Krückau im innerstädtischen Bereich fehlt bisher weitgehend.

Überwiegend werden die Möglichkeiten, entlang der Krückau spazieren zu gehen, durch die Nutzung der ausgedehnten Uferbereiche für Verkehrsflächen, sowohl des fahrenden als auch des ruhenden Verkehrs, erschwert bzw. unmöglich gemacht. Zuwegungen entlang der Krückau dienen zum Teil als Zufahrten für private Nutzungen, wie z. B. Garagen und

Lagerräume, was stadttarchitektonisch unschöne Einzelelemente sind. Eine klar ausgestaltete Wegführung entlang der innerstädtischen Krückau fehlt.

Östlich der nord-südlich verlaufenden Bahnlinie befindet sich innenstadtnah unmittelbar südöstlich des Bahnhofsgeländes die Parkanlage „Steindammwiesen“. Dieser Bereich stellt ein großes Potenzial für Naherholung und Freizeitaktivitäten dar. Noch Anfang 2010 wiesen diese Flächen erhebliche Mängel auf: Die Ausgestaltung der Steindammwiesen war bis dahin nur in Ansätzen erfolgt und die Zugänglichkeit war unübersichtlich. Die Steindammwiesen haben bzw. hatten sogar ein sehr bekanntes negatives Image erlangt, da bestimmte Nutzergruppen bei Besuchern Angst auslöse(t)n, auch weil das Gelände wegen des starken Bewuchses nicht gut eingesehen werden konnte. – Die Stadt Elmshorn hat sich dieser Situation angenommen: Mit Hilfe des Trägervereins „Die Brücke“ hat man im Jahr 2010 - innovativ und kreativ - hier am Stadtweiher ein Café errichtet und den Steindampark durch Um- und Ausbauten stadtländisch aufgewertet (vgl. ELSHORNER NACHRICHTEN vom 03.04.2010).

Ziele und stadtplanerische Leitbildideen – Perspektive 2020/2030:

Gemäß der obigen analytischen Betrachtung wird deutlich, dass erhebliche Funktionsverluste, aber auch sehr große innovative Entwicklungspotentiale in der (erweiterten) Innenstadt Elmshorns liegen. Es lässt sich schlussfolgern, dass „grundsätzliche Ziele im Sinne von Leitlinien für die weitere Siedlungs- und Stadtentwicklung der Gesamtstadt“ vereinbart werden müssen, in der ein stadträumliches und städtebauliches Leitbild für die Innenstadt einzufügen ist (BULWIENGESA / INSTITUT RAUM & ENERGIE 2005, S. 17). Dazu im Einzelnen:

Zentrumsstärkung:

Die Innenstadt sollte durch den Ausbau und die zusätzliche Ansiedlung von zentralen Nutzungen in ihrer Funktion als Mittelzentrum der Region Elmshorn gestärkt werden. Es wird der Ausbau zentraler Funktionen nach Süden auf den Buttermarkt zu und das Quartier Vormstegen als Teil der erweiterten Innenstadt angestrebt. – Dagegen sollte das inzwischen bestehende Subzentrum an der Hamburger Straße nicht weiter mit zentrenrelevanten Nutzungen (insbesondere des Einzelhandels, aber auch anderer Dienstleistungen, wie z. B. Anwaltskanzleien) besetzt werden.

Abrundung des Siedlungskörpers – Innenentwicklung vor Außenentwicklung:

Bezüglich der weiteren Entwicklung von Siedlungsflächen sollte den Flächen im Innenbereich der Vorzug gegeben werden, d. h. die siedlungs- und wirtschaftsgeographische Erschließung der Außenbereiche sollte nur bedingt und zurückhaltend zugelassen werden. Wichtig ist in diesem Zusammenhang eine intensivere Koordination der Siedlungsentwicklungen mit den unmittelbaren Nachbargemeinden. Es sollte ein (weiteres) Zusammenwachsen von überbauten Siedlungsflächen am Rande der Stadt Elmshorn mit den überbauten Siedlungsflächen der Nachbargemeinden vermieden werden, es gelte Grünstreifen an den Gemarkungsgrenzen zu erhalten.

Erhalt und Vernetzung der Grünzüge und –zäsuren:

Nicht nur am Elmshorner Stadtrand sind noch bestehende Grünstreifen zu erhalten. Die Grünzüge und –zäsuren zwischen den Quartieren der Stadt Elmshorn haben die Funktion, die Stadtstruktur zu gliedern, von den Außenbezirken aus bis in den Bereich der Innenstadt hinein.

In der erweiterten Innenstadt gibt es Schwerpunktbereiche, die teilweise erhebliche Funktionsverluste erfahren haben. Anstehende Planungs- und Gestaltungsprozesse sollten den Negativentwicklungen u. a. durch Schaffung von einzubindenden Grünflächen entgegenwirken.

„Hafenspange“ und Krückauufer:

Die aufgezeigte erhebliche Verkehrsbelastung der Innenstadt durch den Durchgangsverkehr könnte mit dem Bau der Hafenspange am westlichen Ausgang des Industriehafenbereichs erheblich entschärft werden. Dadurch würde die Entwicklung der Innenstadt eine gesteigerte Aufenthaltsqualität zur Krückau und zum Buttermarkt erfahren, die Attraktivität und Entfaltung der Stadt Elmshorn insgesamt steigen.

Bahnhof mit seinem Umfeld:

Dieser Bereich ist einer der verkehrsstärksten Knotenpunkte in Schleswig-Holstein; gleichzeitig stellt dieser Bereich den Endpunkt der linearen Haupteinkaufsstraße dar. - Die städtebauliche Gestaltung dieses Bereichs ist unauffällig und unattraktiv und ohne wünschenswerte Dominanz. Der Bahnhofsbereich wird so nicht als „Eingang zur Stadt“ von Besuchern und Einwohnern der Stadt Elmshorn empfunden. - Der stärker abseits vom Bahnhof gelegene Zentralomnibusbahnhof (ZOB) ist ebenfalls gestalterisch und funktional als unzureichend anzusehen.

Quartier „Vormstegen“ und „Buttermarkt“:

Im Quartier „Vormstegen“ sind zwei Nutzungen ausgelaufen: Das prägende Teppich-Haus Kibek hat im Frühjahr 2006 seinen bundesweiten Hauptsitz vom Südrand der Elmshorner Innenstadt (an der Reichenstraße) an den Südrand der Stadt Elmshorn, an das Gelände „Franzosenhof“ verlegt, wo ein unmittelbarer Anschluss an die Autobahn (Hamburg-Heide, A 23) besteht. Das im mittleren Bereich des Quartiers Vormstegen gelegene flächenmäßig ausgreifende Unternehmen „Eisenhandel-Krämer“ verlagerte seinen Betrieb im Jahr 2007 gänzlich nach Elmshorn-Süd, in das „Gewerbe-, Industrie-, Technologie- und Dienstleistungsgebiet“ (Industriegebiet Süd), wie es „Teppich-Kibek“ im Jahr 2006 mit der Verlagerung nach Elmshorn-Süd bereits getan hatte, um von dem verkehrsgünstigeren Mikro- bzw. Mesostandort (bezogen auf die Stadt Elmshorn) zu profitieren (s. **Anhang 10 und 11**). Insbesondere durch diese innerstädtischen Auslagerungen ist die Möglichkeit für die Stadt Elmshorn gegeben, innerstädtische Flächen innovativ zu revitalisieren und dabei neuen, attraktivitätssteigernden urbanen Nutzungen zuzuführen: Aus dem – in seiner Tradition – industriell-gewerblichen Quartier kann in den anstehenden Planungs- und Umgestaltungsprozessen ein wertvoller, arrondierter urbaner Bereich der erweiterten Innenstadt werden, der einen erheblichen baulichen und funktionalen Wandel innovativ erfahren könnte (s. **Anhang 14 und 15** für die Analyse aus dem Jahr 2010).

Die vielfältigen Nutzungen des Kernbereichs der Innenstadt, insbesondere entlang der Linie der Königstraße, könnten entsprechend der aufgeführten Konzeptionen der innovativen Umwertungen und Revitalisierungen sich in entsprechenden Anteilen und Funktionen südwärts über die Krückau hinweg verlagern, wodurch der Buttermarkt stärker in die Mitte der neu zu strukturierenden Innenstadt rücken würde und dadurch umliegende Stadtteile bzw. –quartiere miteinander verknüpft werden könnten. Die für einen zu gestaltenden Stadtplatz auf dem Gelände des jetzigen großflächigen Buttermarktes lässt eine Vielfalt von attraktiven Innenentwicklungen, sowohl bezüglich der Funktionen „Sich Versorgen“ und „Freizeit“ als auch „Wohnen“ erwarten.

Der Stadtumbau der Innenstadt und die jeweilige Ausgestaltung unter Einbeziehung des Buttermarktes und des Quartiers Vormstegen hängen maßgeblich und prioritär von der Realisierung der Hafenspange und der Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt (auch Schauenburger Straße, Wedenkamp) ab. Erst durch die entlastende Wirkung der Leitung eines Großteils des Durchgangsverkehrs über die zu schaffende Hafenspange ermöglicht die Umgestaltung in der Innenstadt, so, dass südlich der Krückau städtebauliche Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität der erweiterten Innenstadt geschaffen werden können.

Städtebauliches Leitbild Innenstadt – Konzeptionelle Ergebnisse im Workshop:

Oben vorgestellte Leitbilder sind unter der Berücksichtigung moderner Maßgaben der „Urban Governance“ auf einem Workshop reflektiert und konzeptionell erarbeitet worden (vgl. BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG 2005, H. 9/10 hier: ADAM 2005 und HILL 2005, ebenda). An diesem Workshop am 2. und 3. November 2005 nahmen Vertreter der Stadtverwaltung, ausgewählte Repräsentanten der Elmshorner Wirtschaft sowie engagierte Bürgerinnen und Bürger als „Stellvertreter“ der Elmshorner Zivilgesellschaft teil. Es ging um die (zusammenfassende bzw. zusammenfassende) Erarbeitung eines städtebaulichen Leitbildes für die weiteren konzeptionellen Überlegungen und Strategien zum Umbau der „Erweiterten Innenstadt“. Dieses Arbeitsgebiet wurde in dem zweitägigen Workshop mit Professor T. Sieverts in enger Zusammenarbeit mit der „Zukunftswerkstatt Elmshorn“ aufgenommen, die die Arbeitsergebnisse in einer Veranstaltung im „Industriemuseum“ Elmshorns einer interessierten Öffentlichkeit vortrug. Zwischenergebnisse wurden in einer Diskussion mit der „ISEK-Steuerungsgruppe“ vertieft. Auch dieses Gremium ist im Sinne der „Urban Governance“ mit Akteuren besetzt, die sich aus den Beteiligungsfeldern Stadtplanung, Wirtschaft und engagierten Bürgerinnen und Bürgern zusammensetzt. Anhand einer auf dem Workshop entstandenen Skizze zum städtebaulichen Leitbild erläuterte Professor T. Sieverts den Gästen der Zukunftswerkstatt Elmshorn Strukturen zur „Neuen Mitte“ der Innenstadt Elmshorn. Sachdienliche Diskussionsbeiträge der anwesenden Bürgerinnen und Bürger beleuchteten zahlreiche Details, die in die weiteren Planungsschritte mit einbezogen werden sollen.

Erweiterung des Stadtumbaubetrachtungsraumes:

Im Dezember 2005 empfahl das ISEK-Gutachterteam auf der Basis der bis dahin vorliegenden Analysen und Bewertungen unter Beachtung der Diskussionen und Zwischenergebnisse der Steuerungsgruppe der Stadt Elmshorn eine differenzierte Erweiterung des Stadtumbaubetrachtungsraumes:

- Bereich 2 „Bahnhof und Bahnhofsumfeld“. Dieser Bereich wies im Jahr 2005 erhebliche Funktionsdefizite auf (s.o.), weist aber zugleich erhebliche Potenziale für die überregionale Profilierung der Stadt Elmshorn, für die Attraktivitätsentfaltung und funktionale Bedeutung der Innenstadt (als Magnet der Region Elmshorn) auf.
- Bereich 3 „Schleusengraben“ In den Jahren bis 2005 (und verstärkt im Jahr 2006) entwickelten die Wohnbaugesellschaften „Neue Lübecker“ und „Adlershorst“ Aktivitäten in diesem bis zu jenem Zeitpunkt funktional schwachen Quartier: Mit der Stadt Elmshorn abgestimmte Maßnahmen (in der Planung und in konkreter Durchführung) hatte eine Verbesserung der hier vorhandenen Wohneinheiten zum Ziel, d. h. in diesem Gelände geht es in den darauf folgenden Jahren um Abriss der vorhandenen Bausubstanz (insbesondere aus den 1950er und 1960er Jahren) und dem hier vorzunehmenden preiswerten Neubau von neu zu gestaltendem innerstädtischem, innenstadtnahem Wohnen.

- Bereich 4 „Nordufer Krückau“. Die Analysen, Diskussionen und Bewertungen (bis 2006) lassen deutlich erkennen, dass die anzustrebende Aufwertung der Krückau auch Veränderungen der Strukturen am Nordufer verlangen. Es gehe um qualitatives Wohnen am Wasser im Zentrum Elmshorns. Daher werden für diesen Bereich erhebliche Stadtumbaumaßnahmen konzipiert und empfohlen. (BULWIENGESA / INSTITUT RAUM & ENERGIE 2005 – Auszug -, S. 6).

Exkurs zum Bereich 3 „Schleusengraben“ – im Spiegel der Lokalpresse:

„Die Norddeutsche Baugenossenschaft Neue Lübecker (NL) hat offenbar auf das richtige Pferd gesetzt: Die komplette Erneuerung ihres Wohnbestandes zwischen Reeperbahn und Schleusengraben entpuppt sich als Erfolgsgeschichte, denn das Projekt Schleusenpark erfreut sich großer Beliebtheit bei den Mietern. Nur noch eine der insgesamt 162 Wohnungen in dem modernen Quartier ist noch nicht belegt – sie wird voraussichtlich in den kommenden Tagen bezogen.

Es war ein nicht ganz unumstrittenes Vorhaben, die 1951 erbauten Wohnblocks an Gerberstraße, Reeperbahn und Schleusengraben abzureißen. Doch eine Sanierung der 162 Wohnungen aus der frühen Nachkriegszeit erwies sich als energetisch kaum umsetzbar und unwirtschaftlich. Die Wohnverhältnisse und die Energiebilanz entsprachen bei weitem nicht dem heutigen Standard, auch wenn beklagt wurde, dass mit dem Abriss günstiger Wohnraum für Mieter in der Innenstadt verloren ging. Andererseits kamen letztlich alle Mieter der Genossenschaft in anderen Wohnungen unter.

Was seit der Entscheidung für einen Abriss 2004 und den ersten Abbrucharbeiten im Herbst 2006 in dem Viertel entstanden ist, kann sich städtebaulich sehen lassen. Ausschlaggebend für diesen Eindruck ist nicht die Architektur allein, sondern vor allem die Umgestaltung des gesamten Gebiets in Zusammenarbeit mit der Elmshorner Stadtverwaltung. Zudem hat die NL ihre drei angrenzenden Wohnblocks (gebaut 1966 und 1972) mit 108 Wohnungen zwischen Neue Straße und Schleusengraben komplett modernisiert.

Auch die Wohnungsbaugesellschaft Adlershorst beteiligt sich an der Aufwertung des Quartiers und hat angrenzend an der Gerberstraße zwei 50er-Jahre-Blocks durch ein – ebenfalls komplett belegtes – neues Mehrfamilienhaus mit 27 Wohnungen ersetzt.

Die Stadt gestaltet das Quartier ebenfalls mit einigen Projekten mit um. Neben dem Rückbau des Schleusengrabens zur Wohnstraße entsteht gerade ein neuer Freizeitbereich zwischen Flamweg und Neue Straße, und die Umgestaltung der Jahnstraße mit dem Platz am Wasserturm ist in der konkreten Planung.

Und auch die „Neue“ GeWoGe eG wird ihren Wohnungsbestand an der Gerberstraße und Jahnstraße zeitgemäß anpassen. Dabei soll der markante, geschwungene Wohnblock an der Gerberstraße, die sogenannte „Banane“, erhalten bleiben und weiterhin ein Zeugnis des Wohnungsbaus der frühen Nachkriegszeit bleiben – allerdings grundsaniert.

Die fünf Stadtvillen und drei Wohnblocks der Neuen Lübecker entstanden nebst Tiefgaragen in zwei Bauabschnitten. - Mit den neuen Wohnungen hat die NL auch einen neuen Service für ihre Mieter eingeführt. Sie konnten bei der Gestaltung mitbestimmen. Ohne Zuzahlung konnten sie zum Beispiel jeweils zwischen vier Varianten bei den Fliesen im Bad und bei den Einbauküchen wählen. Die Miete schwankt je nach Lage und Größe (bis hin zur Penthouse-

Wohnung) zwischen 6,50 und 8,71 Euro pro Quadratmeter.“ (ELMSHORNER NACHRICHTEN vom 17.04.2010)

Schleusenpark: Erklärung der Architekten

„Im Mittelpunkt des Entwurfes steht eine zusammenhängende Grünfläche, die als Park gestaltet ist. Vom Flamweg bis zur Reeperbahn entsteht ein offenes, grünes Wohnquartier, das von Verkehr freigehalten wird. Der zu einem Wohnweg zurückgebaute Schleusengraben dient lediglich für Feuerwehr, Krankenwagen und Umzüge. Die „alltägliche“ Pkw-Erschließung erfolgt von außen, wobei jedes Treppenhaus über die Tiefgarage direkt erreichbar ist. Durch die Einbeziehung der vorhandenen Freiflächen und durch die Fortsetzung der offenen Bebauungsstruktur bleibt der gesamte Block-Innenraum erlebbar. Ein neuer Fußweg in Ost-West-Richtung führt von der Baugenossenschaft Adlershorst zum Flamweg und stärkt die fußläufige Vernetzung der Quartiere. Durch die Herausbildung einer parkartigen Freianlage, die sich nach der Straße „Schleusenpark“ nennt, entwickelt sich für das Quartier eine neue Identität, die den Standort aufwertet und die es ermöglicht, in unmittelbarer Nähe der Fußgängerzone „im Grünen“ zu wohnen. Der neue „Schleusenpark“ beginnt im Süden an der Gerberstraße mit einem Torgebäude als Entree, das von der drei- bis viergeschossigen Neubebauung zu den großmaßstäblichen Bauten der 60er Jahre überleitet. Von hier führt der neu gestaltete Schleusengraben an den fünf „Stadtvillen“ vorbei zum Wasserturm.“ (ELMSHORNER NACHRICHTEN vom 17.04.2010)

Beschlüsse des Elmshorner Stadtverordneten-Kollegium vom 12.07.2007:

1. Grundsatzbeschluss

Auf der Basis der vorgelegten Untersuchungen über ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) beschließt das Stadtverordneten-Kollegium den Teil A II als mittelfristig verbindliche Grundlage für eine nachhaltige Stadtentwicklung und entsprechenden Stadtumbau in Elmshorn (www.stadtumbau-west-elmshorn.de / Beschlüsse zum ISEK als PDF).

Danach wird das Stadtentwicklungskonzept als dynamischer, innovativer Prozess gesehen. Mindestens einmal jährlich sind Ergebnisse zu überprüfen und entsprechende Fortschreibungen der Ziele und Maßnahmen abzustimmen. Erreichte Zwischenergebnisse bezüglich der durchgeführten Maßnahmen sind quantitativ und qualitativ zu bewerten.

2. Leitziele der Stadtentwicklung

2.1 Sicherung und Ausbau der Position als einer der bedeutsamen Wirtschaftsstandorte im Umland Hamburgs

Die Stadtverordneten Elmshorns stellen fest, dass die Stadt über eine insgesamt gute Wirtschaftsstruktur verfügt. Diese weist eine krisenresistente, zukunftsfähige Mischung von einigen Großbetrieben und zahlreichen mittelständischen Betrieben auf. Einige dieser Betriebe sind als persistente (Familien-) Unternehmen anzusehen, die mit der Stadt und ihrer geschichtlichen Entwicklung fest verbunden sind. Gleichmaßen gelten sie wirtschaftstechnologisch auch als innovativ. – Es wird mit Nachdruck festgestellt, dass diese Struktur gesichert und ausgebaut werden muss. Das eingerichtete und zwischenzeitlich aufgewertete Amt für Wirtschaftsförderung der Stadt Elmshorn habe sich sorgfältig und kontinuierlich um die Bestandspflege der vorhandenen Betriebe zu kümmern und dazu

beizutragen, dass sie sich im suburbanen und intraregionalen Konkurrenzkampf behaupten und entfalten können. In diesem Zusammenhang gilt es auch, die weichen Standortfaktoren zu verbessern, um die Attraktivität der Stadt Elmshorn in ihrer Region für qualifizierte Arbeitnehmer zu steigern.

2.2 Verbesserung der Arbeitsmarktsituation

Einerseits weist die Stadt Elmshorn eine positive Arbeitsplatzentwicklung auf, andererseits verzeichnet man für Elmshorn eine noch (zu) hohe Arbeitslosenquote. Deshalb trägt die Stadt Elmshorn mit vielen innovativen Ansätzen dazu bei, den Wohnbestand und das Wohnumfeld qualitativ zu verbessern, und zwar u. a. durch innovative Verbesserungen der Familienfreundlichkeit sowie im Ausbau der Bereiche Bildung und Ausbildung. Diese Maßnahmen werden betrieben, um den Wohn-, Lebens- und Arbeitsstandort Elmshorn noch angenehmer bzw. abgestimmt passend zu gestalten.

2.3 Sicherung und Stärkung der Funktion der Stadt Elmshorn als Einzelhandelsstandort – mit differenziertem Angebot

Der Einzelhandel ist für das Mittelzentrum Elmshorn mit der zu sichernden und auszubauenden Attraktivität der Innenstadt von zentraler Bedeutung. Die derzeitige Situation der Innenstadt weist (zunehmend) Schwächen auf: Es wird die geringe und daher verbesserungswürdige Erlebnisqualität beklagt, die Innenstadt leidet unter der starken Konkurrenz der Entfaltungen von Unternehmen des Einzelhandels im Gewerbegebiet „Grauer Esel“ in Elmshorn-Süd. Schließlich mangelt es an dem Zustand und der Funktion des innerstädtischen Verkehrsknotenpunktes im Bereich des Bahnhofs. Daher ist es dringend erforderlich, weitere Ansiedlungen im Bereich des Einzelhandels in ein abgestimmtes Gesamtkonzept einzubinden, wobei Behauptung und Entfaltung der Innenstadt zusätzlich und flankierend durch die Verbesserung der Erlebnisqualität und Innovationen der Verkehrssituation gesteigert werden müssen.

2.4 Optimierung der innerstädtischen Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer

Elmshorn ist verkehrsgeographisch sehr gut im suburbanen Raum angebunden und stellt einen herausragenden Verkehrsknotenpunkt für die Metropolregion Hamburg und das Land Schleswig-Holstein dar. – Im Gegensatz zu dieser auf die Region bezogenen Verkehrsgunst weist die innerstädtische Verkehrssituation eine hohe (Durchgangs-) Verkehrsbelastung der Innenstadt auf, die Verkehrsströme sind hier vielfach durch unübersichtliche Einbahnstraßenregelungen und unbefriedigend geregelte Situationen für den ruhenden, parkenden Verkehr gekennzeichnet. – Dies gilt es mit Priorität beim Stadtumbau (gemäß ISEK) zu beachten, insbesondere betrifft dies die vordringliche, zentrale Maßnahme der Schaffung der „Hafenspange“, um die Situationen für den fließenden und ruhenden Verkehr in der Innenstadt Elmshorns deutlich zu verbessern. Diese innovativen Umbaumaßnahmen der Verkehrsführung fördern auch das Ziel, nachhaltig die Belastung durch CO₂ und Stickoxide im Innenstadtbereich zu vermindern.

2.5 Inwertsetzung der Qualität Elmshorns als Bildungs- und Kulturstandort

Elmshorn verfügt über ein differenziertes, vielfältiges und auch hochwertiges Bildungs-, Aus- und Fortbildungs- sowie Kulturangebot. Die Qualitäten dieser sog. weichen Standortfaktoren sind von zunehmender Bedeutung für die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit von Städten und (ihren) Regionen. So ist es wichtig, dass die Stadt Elmshorn diesen Einrichtungen Prioritäten

einräumt, persistierend den jeweiligen Bestand sichert und innovativ fortentwickelt. - Diese Einrichtungen sollten dabei mit der Wirtschaftsförderung vernetzt und öffentlich kommuniziert werden, wodurch die Attraktivität der Stadt Elmshorn als Lebens- und Arbeitsstandort zunehmen werde.

2.6 Aktive Gestaltung des demographischen Wandels, Schaffung kinder-, familien-, jugend- und seniorenfreundlicher Rahmenbedingungen sowie die Integration von Migrantinnen und Migranten

Elmshorn weist eine insgesamt (noch recht) günstige demographische Struktur auf und kann insofern zu dem Typ stabiler Mittelstädte gerechnet werden. Falls die Stadt Elmshorn im zunehmenden Standortwettbewerb sich auch in Zukunft erfolgreich behaupten und weiterhin entfalten will, bedarf es erheblicher Anstrengungen zur Erhöhung der Attraktivität für Familien mit Kindern, für Jugendliche sowie für die zu integrierenden Migrantinnen und Migranten.

2.7 Verbesserung der Attraktivität als Wohnstandort

In der Stadt Elmshorn gibt es ein breites und vielfältiges Wohnangebot mit guter öffentlicher und privater Infrastruktur. Dieses Wohnangebot ist sowohl persistierend zu sichern als auch durch Ergänzungen und Erneuerungen innovativ umzugestalten: Das jeweilige Angebot ist in Gegenwart und Zukunft in seiner Attraktivität durch stadtlandschaftliche Maßnahmen zu sichern und neu zu gestalten. Das gilt in besonderem Maße innerstädtisch durch zielgruppengerechten Um- und Zubau. – Bei der starken finanziellen Belastung der Stadt Elmshorn durch soziale Verpflichtungen ist es wichtig, dass auch einkommensstärkere Familien sich dafür entscheiden, in der Stadt Elmshorn zu wohnen. – Insofern ist die Schaffung neuer Wohngebiete auch außerhalb der Innenstadtlagen – in enger Abstimmung bzw. Verknüpfung mit den Umlandgemeinden – erforderlich.

2.8 Innenentwicklung als städtebaulicher Leitgedanke für die Stadt Elmshorn insgesamt

Die Behauptung und Entfaltung der Vitalität und Attraktivität der Elmshorner Innenstadt wird als entscheidend angesehen für die Zukunftsfähigkeit Elmshorns insgesamt, d. h. für die Lebensqualität ihrer Einwohner. Weitere schwerpunktmäßige Entwicklungen von Siedlungsflächen sollen sich auf die Aktivierung von Flächen im Innenbereich konzentrieren. Durch Erhalt, Qualifizierung und Vernetzung von (vorhandenen) Freiflächen und Grünzügen soll darauf geachtet werden, dass die Stadt Elmshorn – auch im Innenstadtbereich – sich nachhaltig entwickelt.

2.9 Inwertsetzung der naturgeographischen Qualitäten

Auf dem Stadtgebiet Elmshorns sind sowohl im Innenstadtbereich als auch in den Randlagen zahlreiche (nicht oder wenig gestörte) Grünzüge und Naturräume vorhanden. Diese gilt es verstärkt untereinander, aber auch mit den bebauten Bereichen zu vernetzen und gestalterisch stadtlandschaftlich aufzuwerten.

2.10 Umgestaltung und Aufwertung der innerstädtischen Wasserlagen entlang der Krückau

Kerngedanke des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) ist das Planungsziel, die Krückau und den Hafbereich durch abgestimmte Umbaumaßnahmen zum innerstädtischen „Gesicht“ Elmshorns mit hoher Aufenthaltsqualität zu gestalten und zu entfalten.

2.11 Umgestaltung des Stadtteils Vormstegen mit hochwertiger Mischnutzung

Die Umgestaltung und innovative Nachnutzung des innerstädtischen Stadtteils Vormstegen ist herausragender Bestandteil des Programms Stadtumbau West. Die ISEK Analyse und bereits vollzogene Auslagerungen im Quartier Vormstegen untermauern dieses Leitziel. Das innerstädtische Quartier Vormstegen weist besonders gewichtige Entwicklungspotentiale auf: Der Stadtteil Vormstegen ist zu einem hochwertigen, mischgenutzten Quartier, unmittelbar südlich der innerstädtischen Krückau gelegen, zu entwickeln.

2.12 Querung der Bahntrasse und Entfaltung der östlichen Stadtteile – insbesondere der Steindammwiesen

Die von Norden nach Süden verlaufende Hauptbahntrasse hat sich stets störend in der Stadt Elmshorn ausgewirkt. So ist auch der in Bahnhofsnähe gelegene Steindampark als größter innerstädtischer Grünraum durch die Barrierewirkung der Bahnlinie isoliert, es fehlt eine verkehrlich günstige Verknüpfung mit angrenzenden Quartieren. Daher ist durch eine zusätzliche Untertunnelung (für Fußgänger und Radfahrer) eine Verbindung zum Bahnhof und zum zentralen Innenstadtbereich herzustellen und der Park stadtlandschaftlich aufzuwerten.

2.13 Weiterentwicklung der Stadt Elmshorn zur „zeitgerechten Stadt“

Zeitaufwand hat viel mit der persönlichen Lebensqualität und dem Wohlbefinden in einer Stadt zu tun. Hier liegen Erkenntnisse vor, die im Rahmen eines Modellprojektes der Metropolregion Hamburg („Zeiten und Qualitäten der Stadt“) gewonnen wurden. Modernes Zeitmanagement muss das Potenzial haben, Menschen am sozialen und kulturellen Leben, das sich außerhalb des Arbeitslebens abspielt, zeitgerecht teilnehmen zu lassen. – Die Stadtentwicklungspolitik bezieht in ihren Konzeptionen den Aufwand an Zeit (und Kosten und Mühen) für die Behauptung und Entfaltung des Standorts Elmshorn mit ein und erklärt die Weiterentwicklung Elmshorns im suburbanen Hamburger Raum zu einem ihrer Leitziele (vgl. www.stadtumbau-west-elmshorn.de/ / Beschlüsse zum ISEK Elmshorn S. 42-44).

Konkrete Umsetzungen des Stadtumbaus gemäß ISEK unter Beteiligung und Mitwirkung von Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Elmshorn:

Die Umgestaltung der Elmshorner Innenstadt am Hafen bzw. entlang der Krückau sowie im unmittelbar südwärts angrenzenden Stadtteil Vormstegen bis zur Reichenstraße ist als eines der größten Stadtentwicklungsprojekte anzusehen, die es je in Elmshorn gab. Hier soll in den kommenden zehn bis 15 Jahren eine Art „HafenCity“ den Innenstadtbereich wesentlich vergrößern und Elmshorn in seiner Binnen- und Außenwirkung durch abgestimmte innovative Maßnahmen erheblich attraktiver machen.

Motor und Koordinator dieser Stadtumbaumaßnahmen auf der Grundlage des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) ist die Stadtverwaltung, hier insbesondere das „Amt für Stadtentwicklung“ der Stadt Elmshorn. Diese Institutionen bzw. Personen arbeiten auf allen Ebenen und in allen Phasen der prozessualen Stadtentwicklung mit (externen) Planern und Gutachtern, aber auch mit Akteuren der Wirtschaft und den (betroffenen) Bürgerinnen und Bürgern zusammen. Insofern realisieren diese zusammen moderne Prinzipien und Erfordernisse einer „Urban Governance“ (vgl. OßENBRÜGGE 2003).

„Es ist ein riesiges Projekt und im Verhältnis zur Einwohnerzahl größer als der Bau der Hafencity in Hamburg“, sagt in einem Interview Silke Faber, die neue Leiterin des

Elmshorner Amtes für Stadtentwicklung. Und der neue im Amt befindliche Stadtrat Elmshorns, Volker Hatje, ergänzt: „*Elmshorn wird sich mit der Umsetzung der Pläne verändern und eine völlige Aufwertung der Innenstadt erfahren*“. - Planungen und Umsetzungsansätze für das Sanierungs- und Entwicklungsgebiet der Innenstadt werden vorangetrieben. Nach dem im Jahr 2009 abgeschlossenen städtebaulichen Wettbewerb ging es zum Ende des Jahres 2009 in die erste, wenn auch noch grobe Konkretisierung. Daran sollen alle Bürgerinnen und Bürger und - besonders - auch die (unmittelbar betroffenen) Anlieger mitwirken können. Daher fand am 26. November 2009 im Haus der Stadtwerke Elmshorn (an der Westerstraße, nahe dem Sanierungsgebiet gelegen) eine öffentliche abendliche Veranstaltung statt, wo man Ideen, Anregungen und Kritik vortragen konnte. – Darüber hinaus werden alle Grundbesitzer des innerstädtischen Stadtumbaugebiets später zu zusätzlichen vertraulichen Einzelgesprächen eingeladen. – Während der öffentlichen Einwohnerversammlung stellten zunächst die Gewinner des Wettbewerbs ihre Vorentwürfe vor. Vorgebrachte Ideen der Bürgerinnen und Bürger sollten dann in einen Rahmenplan mit einfließen (vgl. ELMSHORNER NACHRICHTEN vom 20.11.2009).

Aktuelle Fragebogenaktion zum Stadtumbau der Innenstadt Elmshorns gemäß ISEK:

In der Zeit von Donnerstag 19.11. bis Samstag 21.11.2009 wurde im Auftrag der Stadt Elmshorn eine Fragebogenaktion zur Planung und Entwicklung des Stadtumbaugebiets der Elmshorner Innenstadt u. a. auch bezüglich der umzubauenden Stadtteile Vormstegen und Hafen/Krückkau durchgeführt. Passanten wurden an bestimmten Stellen in der Innenstadt, und zwar in der Königstraße und bei Edeka-Hayunga am Wedenkamp, sowie bei Marktkauf am Franzosenhof in Elmshorn-Süd nach ihrer Meinung und zu ihrem Verhalten gefragt. Es ging u. a. um unmittelbar aufgesuchte Einzelhandelsgeschäfte in der Innenstadt und in Elmshorn-Süd, um benutzte Verkehrsmittel und das Parken während des Aufenthalts in der Innenstadt bzw. in Elmshorn-Süd. – Bis zum Frühjahr 2010 sollten die von der Stadt Elmshorn beauftragten Gutachter, die die Fragebogenaktion konkret durchführten, ein aktualisiertes Einzelhandels- und Parkplatzkonzept entwickeln. Diese Maßnahme hält die Stadt Elmshorn, d. h. das Amt für Stadtentwicklung, für erforderlich, weil das Gebiet Vormstegen, zwischen dem „Buttermarkt“ und der Reichenstraße im Süden sowie der Hafenbereich bis zur Berliner Straße im Osten saniert werden soll, für das bereits im Jahr 2009 der Architektenwettbewerb abgeschlossen wurde. Es sollte mit der Fragebogenaktion herausgefunden werden, was in der Innenstadt an großflächigem Einzelhandel oder kleinen Fachgeschäften fehlt. Insofern geht es auch um einen zu optimierenden Branchenmix. Gleichermäßen geht es um Fragen und Wünsche der mit dem Auto oder Fahrrad anreisenden Personen, also auch um die zu verbessernden Parkplatz- und Abstellmöglichkeiten.

Das zu erstellende Einzelhandelskonzept baut auf bestehende Untersuchungsergebnisse auf, u. a. auf dem „Integrierten Stadtentwicklungskonzept“ (ISEK). Es soll auch herausgefunden werden, ob und inwiefern in der Innenstadt sich Defizite eingestellt haben oder befürchtet werden, weil sich immer mehr Geschäfte am „Grauen Esel“, d. h. im „Industrie-, Gewerbe-Dienstleistungs- und Technologiepark Elmshorn-Süd“ angesiedelt haben.

Das neue Einzelhandels- und Parkraumkonzept kostete insgesamt 50 000 € Es wird finanziert aus dem Förderprogramm Stadtumbau West. Auch das Land Schleswig-Holstein unterstützt die Erarbeitung des neuen Konzepts.

Mit den zu evaluierenden Ergebnissen dieser Untersuchung ist der Entwurfsbeschluss für das Gebiet Innenstadt / Krückau-Vormstegen zu verbinden. Dieses Gesamtpaket sollte im Frühjahr 2010 vom Stadtverordneten-Kollegium beschlossen werden (vgl. ELMSHORNER NACHRICHTEN vom 19.11.2009).

4.8 Elmshorn – Erweiterte Innenstadt – Bestandsanalyse und Entwicklungsziele im Rahmen des „Stadtumbaus West“

Maßnahmen der Stadtsanierung, der Stadterneuerung und des Stadtumbaus werden in Städten der gesamten Bundesrepublik Deutschland, und zwar aller Größen- und Funktionsklassen, seit Jahren zunehmend erforderlich. Abgehende Bausubstanz, Veränderungen in der die Stadt betreffenden Verkehrsstrukturen, funktionale und wirtschaftssektorale Entwicklungen bzw. Verlagerungen sowie – zunehmend – der Einfluss demographischer Veränderungen fordern immer mehr Anpassungen im Stadtgefüge, in entsprechenden Stadtquartieren, und insofern einen Stadtumbau. – Daraus ergeben sich praktische Folgerungen für die Umsetzung des Bedarfs an Sanierung und für den Stadtumbau. Das Baugesetzbuch, hier § 136, (s. www.gesetze-im-internet.de) statuiert zwei grundsätzliche Ausgangssituationen für ein Sanierungserfordernis: einerseits das Zurückbleiben eines Gebietes bzw. eines Stadtteils hinter den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, andererseits die Nichterfüllung von Aufgaben, die einem Gebiet (innerhalb einer Stadt) nach seiner Lage und Funktion obliegen (ALBERS u. WÉKEL 2008, S. 154).

Auch die Stadtentwicklung in Elmshorn ist seit einigen Jahren mit Prozessen der Neuverteilung von Nutzungen konfrontiert, die innerhalb des (gesamten) Stadtgefüges erhebliche Veränderungen mit sich bringen. Deswegen hatte die Stadt Elmshorn zur Bewältigung dieser Umstrukturierungen ein Gutachten („Integriertes Stadtentwicklungskonzept“, ISEK) erarbeiten lassen, das eine Vielzahl von Mängeln sehr differenziert analysiert hat und eine Handlungsgrundlage für die Umstrukturierungsprozesse entwickelte (vgl. BULWIENGESA / INSTITUT RAUM & ENERGIE, 2005). Die maßgeblichen Ziele des ISEK wurden im Juli 2007 durch das Stadtverordnetenkollegium der Stadt Elmshorn als Ziel für den Stadtumbau in der „Erweiterten Innenstadt“ beschlossen (s. STADT ELMSHORN, Erweiterte Innenstadt, 2007, S. 3).

Besonders dringenden Handlungsbedarf weist das ISEK-Gutachten für den innerstädtischen Bereich der Krückau und den Bereich des unmittelbar südlich anschließenden Quartiers Vormstegen auf. Denn das Quartier Vormstegen befindet sich in einem grundlegenden stadtfunktionellen Transformationsprozess, da durch das Brachfallen der hier ehemals ansässigen und zugleich stadtbildprägenden gewerblich genutzten Flächen Funktionslosigkeit und Verödung eingetreten sind.

Die Bedeutung des Quartiers Vormstegen ist für die gesamte Entwicklung der Stadt Elmshorn sehr groß, da dieses Gebiet ein gewichtiges Potential für die funktionale Erweiterung der Elmshorner Innenstadt ist, und zwar in unmittelbarer Nachbarschaft zum (zu revitalisierenden) Krückau-Hafen und zum (umzugestaltenden) Marktplatz („Buttermarkt“). Die derzeitigen funktionalen und städtebaulichen Missstände im Quartier Vormstegen sind offenkundig. Wegen der Aufnahme in das „Förderprogramm Stadtumbau West“ kann die Stadt Elmshorn mit finanziellen Mitteln ausgestattet werden, um diese Missstände zu beseitigen sowie ein „Upgrading“ durch konzeptionell durchzuführenden Stadtumbau zu erreichen.

So sehen auch die im Rahmen des ISEK entwickelten Vorüberlegungen eine umfassende Neugestaltung vor, und zwar eine Erweiterung der innerstädtischen Infrastruktur in den Funktionen Wohnen, Dienstleistungen und gewerblicher Nutzung, eine Neugestaltung der Verkehrsfunktionen sowie die Schaffung von neu anzulegenden Grünflächen.

Vor diesem Hintergrund beschloss die Stadt Elmshorn am 28.09.2006 die Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB, womit die BIG-Städtebau GmbH beauftragt wurde (STADT ELMSHORN, Elmshorn - Erweiterte Innenstadt, 2007, S. 3):

Bestandsanalyse – Städtebauliche Struktur -

Lage im Raum:

Elmshorn ist eine Mittelstadt mit 48 052 Einwohnern, ermittelt für den Stichtag 31.12.2007 (STATISTIKAMT NORD, Bevölkerung der Gemeinden in Schleswig-Holstein am 31.12.2006 und am 31.12.2007). Die Stadt liegt am nördlichen Rand des Kreises Pinneberg, ca. 30 km von Hamburg entfernt. Sie liegt an der (bedingt noch) schiffbaren Krückau, einem Nebenfluss der Elbe. Das leistungsfähige Mittelzentrum Elmshorn liegt – funktional betrachtet – innerhalb der Metropolregion Hamburg, der wirtschaftlich bedeutendsten Agglomeration in Norddeutschland. Elmshorn hat ein Einzugsgebiet von über 120 000 Einwohnern und deckt wesentliche zentrale Funktionen als Mittelstadt für die Bedürfnisse der eigenen sowie der Personen im Umland, der „Region Elmshorn“ ab, insbesondere vielfältige Dienstleistungen im schulischen, kulturellen, medizinischen und privaten Versorgungsbereich.

Die Stadt Elmshorn wird in vier Stadtquartiere eingeteilt: Die von Osten nach Westen fließende Krückau „teilt“ die Stadt etwa mittig in einen nördlichen und südlichen Teil. Die von Hamburg kommende Eisenbahnlinie „teilt“ die Stadt ebenfalls in etwa mittig in einen östlichen und westlichen Teil. Dieses Stadtraum bestimmende, verkehrsgeographisch prägende Achsenkreuz wirkt an vielen Orten in der Stadt als Barriere.

Das Untersuchungsgebiet (der Big-Städtebau GmbH, s. o.) zu den vorbereitenden Untersuchungen „Erweiterte Innenstadt“ weist eine Fläche von rund 51 ha auf. Es umfasst die Bereiche Bahnhof / Bahnhofsumfeld, Krückauufer / „Buttermarkt“ (zentraler Marktplatz) sowie das Quartier Vormstegen. Es wird folgendermaßen begrenzt:

- im Norden durch den zentralen Omnibusbahnhof und die Schulstraße, östlich von Koch's Gang, Am Probstefeld, Peterstraße, Königstraße, Alter Markt, Hinterstieg, Flamweg 1 – 1b, sowie Sandberg,
- im Westen westlich der Einzelhandels- und Gewerbenutzung am Wedenkamp, ferner durch die Krückau sowie östlich des Geländes der Stadtwerke,
- im Süden durch die Straßen Westerstraße, Ollnsstraße und Schlurrehm,
- im Osten durch den Verlauf der Eisenbahnlinie, jedoch einschließlich des Geländes der Firma „Holz Junge“ östlich der Bahnlinie mit den Begrenzungen durch die Julius-Leber-Straße und Krückau.

Funktionale Bedeutung der Erweiterten Innenstadt:

Dieses Gebiet weist vielfach Brüche auf, da die ursprüngliche bauliche und funktionale Kleinteiligkeit aufgrund längerfristig bereits wirksamer Umstrukturierungen in weiten Teilen verlorengegangen ist. Insbesondere in diesem Gebiet zeigt sich (immer noch), dass die Stadt Elmshorn in ihrer historischen Entwicklung von Industrie und Gewerbe geprägt wurde. Deren Betriebsstrukturen und Flächenanforderungen haben hier am Standort zu erheblichen Veränderungen geführt, aber auch zu Auslagerungen in andere Stadtteile. Die alten prägenden industriell-gewerblichen Nutzungen sind durch die Funktionen Wohnen, Arbeiten (insbesondere vielfältige Dienstleistungseinrichtungen) und Einkaufen (sich versorgen) überformt worden. Es sind auch ungenutzte Flächenbereiche entstanden. Diese Bereiche bzw. Brachflächen treten als Brüche zutage, die die Stadt Elmshorn, d. h. die Verwaltung und

Selbstverwaltung, die Bürgerinnen und Bürger sowie die an der Stadtgestaltung zu beteiligenden Akteure der Wirtschaft vor große Herausforderungen stellen. Es geht darum, gemäß der Maßgaben der „Urban Governance“ die erweiterte Innenstadt zu (re-) vitalisieren, um zur Behauptung und weiteren Entfaltung der Mittelstadt Elmshorn maßgeblich beizutragen (vgl. HILL 2005, S. 567ff. und MOULAERT et al., 2001, S. 71ff.).

Heute zeichnet sich die Elmshorner Innenstadt durch einen (recht) lebendigen, langgestreckten Stadtkern mit überwiegend kleinteiliger, zweigeschossiger Bebauung aus. Hier findet man eine entsprechend kleinteilige Stadt- und Ladenstruktur, hier ist eine (recht) hohe Aufenthaltsqualität zu vermerken, was zusammen genommen eine grundsätzliche Stärke der Stadt Elmshorn darstellt.

Unmittelbar westlich der erweiterten Innenstadt mit ihrer Fußgängerzone schließen sich Wohnstraßen mit Einfamilien- und Doppelhäusern an, die wegen ihrer zentrumsnahen Lage und guter Infrastruktur eine gute Wohnlage darstellen, aber verkehrsgeographisch in ihrer Verknüpfung mit dem Süden wegen der Barriere der Krückau schlecht verbunden sind. Auf dem Südufer der Krückau befindet sich das Gewerbegebiet am Hafen und das im Umbruch befindliche Mischgebiet Vormstegen. Dort prägen die industriegeschichtlich bedeutenden Gebäude der Kölln-Werke den Ufersaum, im Kerngebiet des Stadtteils Vormstegen befinden sich das leerstehende Hochhaus und die Lagerhallen von Teppich Kibek, die für die Stadt Elmshorn Stadtbild prägend und identitätsstiftend gewesen sind. - Wie die Gebäude der Firma Teppich Kibek so sind auch Flächen und Gebäude von Eisenhandel Kremer mit dem Umzug nach Elmshorn-Süd hier aufgelassen worden.

Zwischen dem innerstädtischen Abschnitt der Krückau und dem südwärts anschließenden Kern des Stadtteils Vormstegen liegt der „Buttermarkt“, der als Markt- und Parkplatz wichtige Funktionen für die Zentralität der Innenstadt wahrnimmt. Städtebaulich und stadtarchitektonisch ist dieser Platz wegen seiner mangelhaften bzw. fehlenden Öffnung zur Innenstadt (Königstraße) und des Hinterhofcharakters der zur Krückau zeigenden rückseitigen Häuserzeile an der Königstraße in Richtung Krückau, Buttermarkt und Vormstegen sanierungsbedürftig.

Östlich der erweiterten Innenstadt befindet sich – jenseits der Bahntrasse – der Steindampark, der einen 11 ha großen (aufgestauten) See mit einer Festwiese, mit Büschen, Jungbäumen und Wegenetz für Fußgänger umfasst. Dieser Steindampark ist das größte und wichtigste innerstädtische Erholungsgebiet, dessen Anbindung jedoch im Westen von der Bahntrasse und im Norden von der Krückau stark behindert wird. Aus dem Quartier Vormstegen fehlen wegen der Bahntrasse Wegeverbindungen in den Park, der bisher nur durch den weiter entlegenen Bahnhofstunnel zu erreichen ist.

Im Nordwesten der erweiterten Innenstadt befindet sich der Bahnhof mit seinem Vorplatz und dem ZOB, die städtebauliche, stadtarchitektonische, verkehrsgeographische und funktionale Mängel aufweisen. Der Bahnhof mit seinem umliegenden Vorplatz wird einer Funktion als „Portal“ zur zentralen Innenstadt (insbesondere zur fußläufigen Königstraße) nicht gerecht.

Gebäude- und Nutzungsstruktur:

In der erweiterten Innenstadt befinden sich rund 300 Gebäude. Von diesen werden ca. 110 Gebäude durch das Wohnen genutzt, in 65 Gebäuden erfolgt die Nutzung überwiegend durch Einzelhandel bzw. Dienstleistungen, etwa 40 Gebäude werden überwiegend gewerblich bzw. industriell genutzt. Es gibt drei Gemeindebedarfseinrichtungen (Bahnhof, Polizei, Kirche), vier Parkhäuser und rund 60 Nebengebäude, 17 Gebäude stehen leer.

Rund 50% der Gebäude sind in einem guten bzw. befriedigenden baulichen Zustand. Dagegen weisen rund 40% der Gebäude einen lediglich als ausreichend zu bezeichnenden baulichen Zustand auf, als ungenügend bzw. abgängig sind 28 Gebäude anzusehen (rund 10%).

Nördlich der Krückau liegt der innerstädtische Kernbereich mit dominierender Nutzung durch Einzelhandel sowie zentrale (öffentliche) Einrichtungen und diverse (zentralörtliche) Dienstleistungen. Die Funktionen des Einkaufens konzentrieren sich auf die Königstraße, Marktstraße und den Alten Markt bei der Nikolaikirche. Hier befinden sich als Magnet das Einkaufszentrum City-Center-Elmshorn (CCE) und das geräumte Kaufhaus Hertie (vormals Karstadt). Im Bereich der Fußgängerzone der Königstraße sind in den Erdgeschossen vor allem Einrichtungen des Einzelhandels sowie ein (aufgegebenes) Kino, in den Obergeschossen sind –in Mischstruktur – Büros, Praxen und Wohnungen zu finden.

Auf dem unmittelbar südlich der Krückau gelegenen Buttermarkt (Marktplatz) findet jeweils mittwochs und samstags ein Wochenmarkt statt, der hier – historisch entwickelt – insbesondere von Marktbeschickern aus dem Umland abgehalten wird. Auch Einkaufende, die die Fußgängerzone (Königstraße) der Innenstadt besuchen, verknüpfen ihren Aufenthalt mit einem Einkauf und Bummel auf dem nahe gelegenen „Buttermarkt“. Am östlichen Rand des Marktplatzes befindet sich die Markthalle.

Der Hafen von Elmshorn hat seine industrielle Funktion - zuletzt wegen seiner Belieferung der Firma Peter Kölln mit Getreide auf kleinen Binnenschiffen - durch Aufgabe dieses Transportsystems und damit durch die Verlagerung des Gütertransports in vollem Umfang auf die Straße verloren. Hinzukommt, dass seit dieser Aufgabe der verkehrsgeographischen und wirtschaftsgeographischen Nutzung der Krückau bis in den Hafen von Elmshorn eine verstärkte Verschlickung eingesetzt hat, so dass der Hafen für Handelsschiffe seit den 1990er Jahren kaum mehr nutzbar ist. – Auch die Hafenbahn die mit einem Gleis vom Elmshorner Bahnhof abzweigte und bis zum westlichen Ende des südlichen Krückaufers führte, wurde im Jahr 1998 stillgelegt. An diese Hafenbahn waren früher Eisenhandel Krämer im Quartier Vormstegen und das Mühlenwerk Peter Kölln am Südufer der Krückau angeschlossen. Die Gleise sind im Jahr 2002 demontiert worden. - Lediglich ein Beschäftigungsprojekt als Museumswerft, direkt an der Vormstegen-Brücke gelegen, wo Boote restauriert werden, erinnert an den Schiffbau, insbesondere an die aufgegebene Kremer-Werft, die am westlichen Hafenausgang sich befand. – Dennoch stellen die noch vorhandenen Hafeneinrichtungen und Bauten, u. a. die Kaimauern, Spundwände und der Aufenthalt von Sportbooten nach wie vor einen Erlebniswert dar. – Westlich dieses Abschnitts, in der angrenzenden Marsch, die einen Erholungswert für die Wohnbevölkerung hat, liegen Sportbooteinrichtungen. Die Krückau bietet hier einen beträchtlichen Freizeitwert. – In dem den Hafen abschließenden westlichen Abschnitt befinden sich südlich und nördlich der Krückau Fachmarktareale mit großen Stellplatzflächen. Hier soll im Rahmen des Programms „Stadtumbau West“ eine Klappbrücke, die so genante „Hafenspange“ über die Krückau geschlagen werden.

Fazit:

Mängel und Konflikte:

Das Bahnhofsumfeld weist städtebauliche Mängel auf. Die Aufenthaltsqualität ist unattraktiv. Platz- und Wegegestaltungen sind unbefriedigend wegen unklarer Verkehrsführungen und langer Wege. Der ZOB liegt zu peripher zum Bahnhof. Die verkehrlichen Beziehungen im Bahnhofsbereich sind städtebaulich schlecht verknüpft.

Im Bereich der Königstraße / Krückau wirkt das Gebäude des CCE überdimensioniert und lässt kaum stadtlandschaftliche Bezüge zur Krückau zu. Die Krückau mit ihrem schmalen Flussufersaum weist eine rückwärtige, unattraktive Lage zur südlichen Bebauung der Königstraße auf. Die Krückau wirkt stark als Barriere. Die Grünflächen zwischen Buttermarkt und Krückau werden als zu schmal wahrgenommen, schaffen so keine Aufenthaltsqualität. - Hafennahe Parkpaletten sind ungeschickt platziert und schlecht gestaltet.

Der Buttermarkt weist keine stadtlandschaftlich wünschenswerte bauliche Umrahmung auf. - Insbesondere außerhalb der Marktzeiten (zweimal in der Woche) wirkt die große asphaltierte Fläche, die dann als Stellplatz genutzt wird, sehr trostlos. Der Platz liegt dann insbesondere isoliert im innerstädtischen Gefüge.

In dem an den Buttermarkt südlich anschließenden Quartier Vormstegen herrscht ein trostloser Zustand wegen der (z. T. mit Altlasten belasteten) Brachflächen und der leerstehenden Gewerbegebäude. Zahlreiche Gebäude sind untergenutzt und weisen Erneuerungsbedarf auf. - Die Verkehrsführung ist sehr unübersichtlich.

Chancen und Potentiale:

Die erweiterte Innenstadt kann durch Stadtumbau, Stadtsanierung und Neuordnung aufgewertet und attraktiv gestaltet werden. Nördlich der Krückau kann die kleinteilige historische Bebauung und Parzellenstruktur weiterhin attraktive Gestaltung ermöglichen.

Auch im Bereich des Krückauufers und des Buttermarkts lässt sich eine Attraktivitätssteigerung der Innenstadt herbeiführen. Es bedarf der Neuordnung und Anbindung der erweiterten Innenstadt, die sich zur Krückau hin öffnen müsste.

Der Buttermarkt lässt sich attraktivitätssteigernd in unmittelbarer Innenstadtnachbarschaft umgestalten. Selbst der benachbarte Krückauhafen mit seinen historischen Fabrikfassaden im Hintergrund bietet ein – nicht zuletzt touristisches - Entwicklungspotential.

Das renovierungsbedürftige Quartier Vormstegen ist durch Leerstand und ungenutzte Flächen gekennzeichnet. Hier erscheint eine Umnutzung erforderlich: Von Seiten der Stadtplanung soll hier ein mischgenutzter Wohnstadtteil in der erweiterten Innenstadt entstehen. Dabei könnten das das Stadtbild prägende Kibek-Hochhaus und das Kibek-Zentrallager (vormals Bestand der ehemaligen Lederfabrik Knecht) nach einem entsprechenden Umbau mit neuer Nutzung mit einbezogen werden.

Entwicklungsziele: Leitbild – übergeordnete Zielsetzung:

Im Jahr 2004 beauftragte die Stadt Elmshorn die Erstellung eines Gutachtens zum Stadtumbau der erweiterten Innenstadt, was zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) führte. Es setzte anschließend ein umfangreicher Diskussionsprozess ein. Nach diesen Diskursen beschloss das Stadtverordnetenkollegium am 12.07.2007 das ISEK mit ergänzend eingearbeiteten Zielen, den umfangreichen Maßnahmenkatalog sukzessive zu realisieren. Diese Vorgaben bilden den Rahmen, in dem sich der Stadtumbau des Gesamtquartiers der erweiterten Innenstadt vollziehen soll. - Im Einzelnen:

Teilbereich Vormstegen:

Insbesondere das Brachfallen großer ehemals gewerblich genutzter Areale in diesem innenstadtnahen Quartier verdeutlichte der Stadt Elmshorn sowie betroffenen Bürgerinnen und Bürgern die Notwendigkeit eines konzeptionellen städtischen Umbaus, einer Aufwertung und Attraktivitätssteigerung der Innenstadt insgesamt. Die Stadt Elmshorn hat im Einklang

mit dem ISEK verschiedene Maßnahmen formuliert. Hauptziel der Stadt Elmshorn ist es, den Teilbereich Vormstegen zu einem funktional und stadtdandschaftlich wertvollen, gemischt genutzten Quartier zu entwickeln.

Teilbereich Buttermarkt:

Der Buttermarkt weist aufgrund seiner Lage unmittelbar südlich der Krückau (und der Haupteinkaufsstraße, der Königstraße) ein erhebliches Entwicklungspotential auf. - Gemäß ISEK sollen deutliche „Upgradings“ der Funktionen des Platzes die Aufenthaltsqualität verbessern, und zwar aufgrund folgender Maßnahmen:

1. Der Buttermarkt soll als Großplatz erhalten bleiben. Dabei soll das Parkplatzangebot erhalten bleiben bzw. ergänzt werden.
2. Die (einzwängenden und Umwelt belastenden) Verkehrswege des Wedenkamps und der Schauenburger Straße sollen zurückgebaut bzw. beseitigt werden, wenn die verkehrsumleitende Hafenspange westlich der erweiterten Innenstadt fertig gestellt ist.
3. Das Krückauufer soll zu einem Erlebnisbereich umgestaltet werden, indem ein „Riverwalk“ entlang der Krückau geschaffen wird. – Die bestehenden Wegeverbindungen über die Krückau-Brücken zwischen dem Buttermarkt und dem Quartier Vormstegen sollen verbessert werden.
4. Die Neugestaltung der erweiterten Innenstadt soll auch die Flächen des Postgeländes östlich des Buttermarktes einbeziehen.

Teilbereich Vormstegen / Schlossstraße:

Dieser Bereich stellt einen besonderen Schwerpunkt beim Stadtumbau der Erweiterung der Innenstadt dar. Wegen des Wegfalls großflächiger ehemaliger Gewerbenutzungen können dabei auch erhaltenswerte Strukturen historischer Industriegebäude (der ehemaligen Lederfabrik Knecht) an der Schlossstraße in das neue Gestaltungs- und Bebauungskonzept integriert werden. - Im Einzelnen ist vorgesehen:

1. Es soll eine deutliche Stadtraumkante südlich der Schauenburger Straße geschaffen werden, wo ebenfalls innenstadtkompatible Einzelhandelsfunktionen eingebunden werden können.
2. Es ist eine stadtdandschaftlich und funktional zu optimierende Anbindung des gesamten Quartiers an den Buttermarkt durch ein System von Platzgestaltungen und Wegen herzustellen.
3. Das identitätsstiftende, „historische“ Kibek-Hochhaus soll erhalten bleiben.
4. Die gesamte Verkehrsführung ist neu zu gestalten.
5. Das Quartier Vormstegen ist durch verdichtete, kleinteilige Strukturen attraktivitätssteigernd zu gestalten.

Teilbereich Hafenspange:

Die westlich der erweiterten Innenstadt zu errichtende „Hafenspange“ ist die wichtigste Grundbedingung für den Stadtumbau. Erst durch diese Verlagerung des motorisierten Verkehrs aus der Innenstadt heraus wird die Schaffung neuer Innenstadtqualitäten ermöglicht.

Teilbereich Bahnhofsumfeld:

Im Bereich des Elmshorner Bahnhofs gibt es funktionale und städtebauliche Defizite, insbesondere für alle am Verkehr Teilnehmenden. Der Bahnhof ist so nicht das „Portal“ zur Kernzone der Innenstadt. Daher ist in diesem Bereich zur Attraktivitätssteigerung erforderlich, Bahnhof und Bahnhofsumfeld umzugestalten. - Im Einzelnen sind vorzunehmen:

1. Veränderungen in der Verkehrsführung, u. a. die Lenkung der Kraftfahrzeuge, vom Tunnel Geschwister-Scholl-Straße kommend, parallel zur Bahntrasse auf den westlichen Bahnhofsvorplatz über die Schulstraße zur Holstenstraße.

2. Umgestaltung der östlichen Königstraße in eine (verlängerte) Fußgängerzone.
3. Verbesserung der Anknüpfung an den ÖPNV.
4. Schaffung deutlich erkennbarer und konfliktfreier Fußgängerverbindungen zwischen Bushaltestellen und Bahnsteig.
5. Verbesserung der Aufenthaltsqualität des gesamten Bahnhofsumfeldes.

Teilbereich Nordufer / Einzelhandelsbereich:

Bezüglich der Königstraße, des Alten Marktes und der Marktstraße als Hauptgeschäftsachse der Innenstadt Elmshorn ist der Einzelhandel immer stärker von dem etablierten Einzelhandel im Elmshorn-Süd negativ betroffen. Zielsetzung der Stadt Elmshorn ist, die Attraktivität der Innenstadt zu behaupten und (wieder) verstärkt zu entfalten.

Teilbereich Hafen / Krückauufer:

Der innenstadtbezogene Verlauf der Krückau kann zu den großen Potentialen des Stadtumbaus und der Stadtentwicklung insgesamt gezählt werden, wie es auch im ISEK-Gutachten festgestellt wurde. Besonders das breite Südufer eignet sich für eine Aufwertung der Freiraumnutzung. Dabei wird als essentiell gewertet, dass der (historisch gewachsene) industrielle Image-Charakter, der wesentlich zur Identität nicht nur der Innenstadt, sondern der Stadt Elmshorn insgesamt beiträgt, erhalten bleibt, was insbesondere für das Ensemble der Gebäude der Kölnflockenwerke gilt. - Es sind im Einzelnen vorgesehen:

1. Beseitigung der flachen Parkplattpalette südlich des Wedenkamps zugunsten der Gestaltung eines weiteren Hafenplatzes.
2. Gestalterische und funktionale Aufwertung des Nordufers der Krückau.
3. Gewinnung zusätzlicher Freiflächen durch Verschwenkung des Wedenkamps.
4. Verknüpfung zwischen Nord- und Südufer der Krückau durch zusätzliche attraktive Nord-Süd-Wegeverbindungen.
5. Neugestaltung der Parkplatzflächen am Südufer.
6. Schaffung eines vielfältig nutzbaren Freiraums am Südufer.

(ISEK-Gutachten, 2006, u. STADT ELMSHORN, Erweiterte Innenstadt, 2007, S, 3-13).

4.9 Das Bahnhofsvorplatzviertel der Stadt Elmshorn Innenstadterneuerung: Entwicklung – Gestaltung - Planungen

Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzviertels – Stand 1964:

Am 9. Oktober 1964 wurde in der Stadt Elmshorn ein neues Bahnhofsgebäude feierlich eingeweiht und für den Betrieb freigegeben. Mit dieser Maßnahme erfolgte gleichzeitig die Schließung und Verlagerung des (notdürftigen) Bahnhofsgebäudes von der Ostseite der Kiel-Altonaer Bahnlinie auf die Westseite, wo sich der Bahnhof mit seinen verschiedenen Funktionen bis heute befindet. Auch Teile der Bahnhofsanlagen mit entsprechenden Funktionen und Erreichbarkeit erfuhren eine Erneuerung. Das gilt auch für das gesamte vor dem Bahnhofsgebäude liegende Viertel, kurz Bahnhofsvorplatzviertel genannt. Dieses nunmehr auf der Westseite von den Bahngleisen gelegene Viertel ist im Zuge der Umsetzung des Bahnhofs auf diese Westseite – Zug um Zug – vollständig und nach abgestimmten stadtgeographischen und verkehrsgeographischen Gesichtspunkten, nach Funktionen sowie im Grundriss und Aufriss neu gestaltet worden. Die Neugestaltung der letzten Bauten wurde 1965 weitgehend abgeschlossen (STADT ELMSHORN, Verwaltungsbericht 1964, S. 132).

Es war das erste Mal, dass in Schleswig-Holstein in einer Mittelstadt – planvoll und funktional ineinandergreifend - in einem Innenstadtviertel eine komplette Neuverteilung von

Geschäfts- und Wohnraum, von Flächen für den fahrenden und den ruhenden Straßenverkehr mit den entsprechend ausgegliederten Parkplätzen und breit angelegten Fußgängerflächen im Zubringerbereich zum neuen Bahnhofsgebäude gestaltet wurde. Dieses Umgestaltungskonzept wurde nach dem Zweiten Weltkrieg zum ersten Mal zuerst in der Großstadt Rotterdam im Lijnbaanviertel, im Nahbereich des Bahnhofs gelegen, angewendet, danach auch in anderen kriegszerstörten Städten. Die jüngste Entwicklung des Elmshorner Bahnhofsvorplatzviertels, zwischen Schulstraße im Norden, Königstraße im Süden, Holstenstraße im Westen und der Bahnlinie (von nun an) im Osten gelegen, sollen aufgezeigt werden, und es sollen dabei auch einzelne historische Vorstufen des Wandels herausgestellt werden. (vgl. JANSEN 2000 und STEWIG 1965, S. 164ff.). Denn nicht nur in den Jahren bis 1964 hat das Viertel bedeutsame Wandlungen erfahren: Im Verlaufe der Entwicklung Elmshorns seit dem 18. Jahrhundert wandelte sich das jetzige Bahnhofsvorplatzviertel von einer Ortsrandlage zu einem Kern in der Innenstadt Elmshorns. Nach vorhandenem Kartenmaterial sind die Entwicklungsstände nach historischen Abschnitten und gemäß stadtfunktionaler Einschnitte für die dargestellten Jahre 1772, 1845, 1906, 1945 und 1964/65 vortrefflich zu markieren (s. Karte **Anhang 19**).

Die Karte „Elmshorn 1772 – Markt und östlicher Teil des Ortes“, Darstellung nach einem Modell im Elmshorner Konrad-Struve-Museum, zeigt einen Erschließungsstand, der auf mittelalterliche Strukturen zurückgeht. Das funktionale Zentrum des Ortes ist der Markt (heute: „Alter Markt“), der nach Westen in die Marktstraße überleitet und Richtung Osten – im Norden parallel zur Krückau – zum Wedenkamp (heute „Königstraße“) führt. Im Zentrum des Marktes liegt die Nikolaikirche, südlich davon das „Große Haus“, das als Gast- und Anlaufstätte für Personen und Pferdegespanne nördlich der Flussquerung (Brücke, Steg) über die bis hier am Geestrand schiffbare Krückau liegt. Der „Wedenkamp“ ist mit Geschäfts- und Wohnbauten beidseitig erschlossen und knickt beim Präbendenstift (Altersheim am Ende des Wedenkamps, in derzeitiger Ortsrandlage), d. h. am östlichen Ende des Ortes nordwärts in den „Verlängerten Wedenkamp“ (heute „Holstenstraße“) um. Eine geradlinige Verlängerung vom Wedenkamp ostwärts erschien zu hinderlich wegen der hier starken Durchnässung und Wasserführung des „Horster Grabens“, der südwärts in die Krückau mündet. Der Verlängerte Wedenkamp ist auf der Westseite bebaut. Am Ende schwenkt diese Straße wieder nach Osten, in den Weg nach Barmstedt. Das Gebiet des heutigen Bahnhofsvorplatzviertels ist noch rein agrarisch genutzt, abgesehen vom ersten Bau an der Ecke Wedenkamp/Verlängerter Wedenkamp. Es handelt sich um ein Hotelgebäude, das Haus „Stadt Kopenhagen“, das später „Holsteinischer Hof“ genannt wird. Dieser „Holsteinische Hof“ wurde bereits 1693 an der Ecke Wedenkamp / Verlängerter Wedenkamp auf dem Grundstück zwischen Bauerweg und Krückau errichtet, auf dem bis dahin ein Bauernhaus sich befand. Damit wurde zum ersten Mal das Gelände des heutigen Bahnhofsvorplatzviertels nichtagrarisch genutzt.

Die Errichtung des Hotels „Holsteinischer Hof“ ist als erster Schritt eines strukturellen und funktionalen Wandels des heutigen Bahnhofsvorplatzviertels anzusehen, denn hiermit wurde die nichtagrarische Nutzung des Geländes eingeleitet. Der zweite – entscheidende – Schritt dieses Funktionswandels zu nichtagrarischer Nutzung ist zweifellos in der Anlage des Elmshorner Bahnhofs am äußersten Rand des Ortes Elmshorn zu sehen, wie es die Karte „Elmshorn 1845 – Bahnhofsviertel“ dokumentiert. Dieser Anlage von 1844 war ein jahrelanger Streit zwischen Barmstedt und Elmshorn vorausgegangen, da auch die Barmstedter sich bemüht hatten, die Eisenbahnlinie von Altona nach Kiel durch ihre eigene Gemeinde zu führen. Nach dem Zuschlag für Elmshorn wurde die Eisenbahnlinie am östlichen Ortsrand angelegt, der Bahnhof wurde westlich der Bahnlinie errichtet, dort, wo am 9. Oktober 1964 das neue Bahnhofsgebäude eröffnet wurde. Mit der Bahnlinie erfuhr Elmshorn seine östliche Begrenzung und erhielt die neue, nach Osten ausgerichtete

Wachstumsspitze in Richtung Bahnhof. Die Personenabfertigung wurde allerdings 1864/65 von der Westseite des Bahnkörpers auf die Ostseite verlegt, wie die Karte „Elmshorn 1906 – Bahnhofsviertel“ zeigt. Hier auf der Ostseite war bereits 1846 Das Gasthaus „Schweizer Halle“ errichtet worden, das vornehmlich der Unterbringung der Reisenden diente. Die älteren Bahnhofsgebäude auf der Westseite dienten fortan als Güterabfertigung. Seit 1866 gab es einen Fußgängertunnel von der östlichen Königstraße, der auf die Ostseite der Bahngleise führte. Dadurch wurde die Wachstumsspitze Elmshorns Richtung Osten noch verstärkt.

Die Karte von 1906 zeigt, dass entlang der Straßen, die das Bahnhofsviertel umgeben, rege Bautätigkeit eingesetzt hatte. Das hängt insbesondere mit der Industrialisierung zusammen, von der Elmshorn und die in der Nähe zum Bahnkörper gelegenen Anliegergrundstücke insbesondere unmittelbar nordwärts des Bahnhofsviertels erfasst wurden. Im Bahnhofsviertel entstanden bis 1906 zahlreiche Wohnhäuser, z. T. auch mit Geschäften des Einzelhandels im Erdgeschoss, das Postgebäude, das ab 1888 als Rathaus hier an der Schulstraße genutzt wurde. Das Meiereigebäude, an der Ecke Holstenstraße / Schulstraße, 1879 errichtet, nahm seitdem bis in die 1950er Jahre überörtliche Funktionen wahr. Die Karte von 1906 zeigt in verkehrsgeographischer Hinsicht zwei weitere wichtige Veränderungen: der Horster Graben wurde zur Matthias-Kahlke-Promenade umgestaltet, und die Bereiche westlich und östlich der Bahnlinie wurden durch einen im Jahr 1886 fertig gestellten Fahrtunnel verbunden.

Grundriss und Aufriss des Bahnhofsviertels änderten sich zwischen 1906 und dem Beginn des Zweiten Weltkriegs nur wenig. Doch es vollzog sich ein für die Stadtentwicklung Elmshorns bedeutsamer funktionaler Wandel. Denn in die Erdgeschosse der Wohnhäuser des Bahnhofsviertels drangen in dieser Zeit immer mehr Geschäfte ein, die insbesondere Waren und Dienste des mittelfristigen Bedarfs anboten, u. a. Friseur, Feinkost und Geflügelhaltung, Textilien und Kurzwaren, Meiereiprodukte, Tabakwaren, Schmuck, Drogerie, Korbwaren, Schirme, Photohandlung sowie in rückwärtiger Lage eine Tierarztpraxis (STEWIG 1965, S. 169). Die Geschäfte, die mittelfristige und langfristige Bedarfsgüter verkauften, weisen einen höheren Zentralitätsgrad auf als die des kurzfristigen Bedarfs. Insofern zeigt sich, dass das Bahnhofsvorplatzviertel bereits (unmittelbar) vor dem Zweiten Weltkrieg sich zu einem Teil der „City“ – in Ergänzung und Konkurrenz der westlich anschließenden Königstraße – zu entwickeln begonnen hatte. Nach dem Zweiten Weltkrieg sollte sich mit der Neugestaltung des Viertels die Entwicklung zu einem Fokus des Einkaufens in der Elmshorner Innenstadt in verstärktem Maße fortsetzen.

Wie die Karte „Elmshorn 1945 – Bahnhofsviertel“ zeigt, wurden aufgrund von Bombenangriffen im Zweiten Weltkrieg, insbesondere in der Nacht vom 2. auf den 3. August 1943, im Bereich des heutigen Bahnhofsvorplatzviertels schwere Schäden verursacht. Das Hotel „Holsteinischer Hof“ wurde Ruinengelände, desgleichen wurden die an das Hotel anschließenden Wohn- und Geschäftshäuser an der Holstenstraße total zerstört. Häuser an der Schulstraße erlitten leichte Schäden, so auch das Rathaus. Von den Bahnhofsgebäuden wurde das Güterabfertigungsgebäude auf der Westseite total zerstört, dagegen das Personenabfertigungsgebäude auf der Ostseite leicht beschädigt.

Hier im Bahnhofsbereich, günstig am Endpunkt der Vorortsbahnlinie Hamburg-Altona – Elmshorn gelegen, bot sich nun nach dem Zweiten Weltkrieg eine Möglichkeit, ein Stadtviertel von Grund auf neu zu gestalten. Ein erster, wichtiger Schritt zur Neugestaltung des heutigen Bahnhofsvorplatzviertels begann, als man die Genossenschaftsmeierei von der Ecke Holstenstraße / Schulstraße im April 1959 an den Stadtrand nach Langelohede umsiedelte. In den 1960er Jahren war dann auch das neue Rathaus am Probstefeld in Planung und im Bau, das im Jahr 1966 bezogen werden sollte, wodurch das alte, d. h. veraltete Rathaus im

Bahnhofsviertel abgängig wurde und das Grundstück in die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzviertels von Anfang an in die Planung einbezogen worden war (STADT ELMSHORN, Verwaltungsbericht, 1964, S. 132).

Die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzviertels erfolgte nach folgenden Maßgaben: die gesamte Fläche des Viertels – unter Aufhebung der Matthias-Kahlke-Promenade – wurde als Fußgängerbereich konzipiert (vgl. Karte „Elmshorn 1965 – Bahnhofsviertel“). Von diesem Grundsatz wichen ab: die Auffahrt zum Bahnhof mit Parkplätzen und Taxiständen. Die Fußgängerzone wurde mit einigen kleinen Grünflächen durchsetzt. Die Verteilung der Häuser, verzahnt mit den fußläufigen Bereichen, richtet sich auf das Bahnhofsgebäude aus, das auf der Ostseite des Bahnkörpers aufgegeben wurde und in einem langgestreckten, von verschiedenen Seiten gut erreichbarem Neubau (wieder) auf die Westseite kam. Damit entstand in dem neuen Bahnhofsvorplatzviertel ein großer Platz mit Durchgängen zwischen Häusern für Fußgänger, aber auch die Auffahrtstraße mit dem Taxenstand auf dem Holstenplatz. Die neu errichteten Geschäfts- und Wohnhäuser wurden so angelegt, dass überall freie Durchgänge für den Fußgänger zum zeitsparenden Erreichen des Bahnhofsgebäudes entstanden. Es lassen sich drei Gruppen von Geschäfts- und Wohnhäusern unterscheiden: Die erste Gruppe liegt an der Königstraße und ist durch eine sehr breite Fußgängerfläche von den anderen Gebäudeensembles räumlich getrennt. Von diesen beiden anderen Gruppen besteht eine aus einer Ladenfront, die sich auf der Westseite an der Holstenstraße entlangzieht. Von dieser, die Holstenstraße im Westen umfassenden geschlossenen Häuserzeile gehen drei große Wohnblocks rechtwinklig ab und ragen somit in das Bahnhofsvorplatzviertel hinein. Zwischen diesen Wohnblocks führen (überdachte) Passagen als unmittelbare Verbindung von der Holstenstraße zum Bahnhofseingang. Die dritte Gruppe von Gebäuden schließt an die zweite Gruppe an: In der Mitte des neuen Bahnhofsvorplatzviertels befindet sich ein achtgeschossiges dominantes Wohn- und Kaufhaus (mit seiner Verkaufsfläche im Erdgeschoss), das bis zur Schulstraße reicht, und es ist verbunden mit einem Bürogebäude an der Ecke Schulstraße/Holstenstraße, wo die Ladenfront am nördlichen Ende der Holstenstraße beginnt.

Mit dieser grundlegenden Neugestaltung des Grundrisses verbunden ist auch die völlige Neugestaltung des Aufrisses. Es lassen sich drei Aufrisselemente unterscheiden. Unmittelbar gegenüber dem eingeschossigen, in rötlichem Backstein gestaltetem Bahnhof befindet sich in der Mitte des neuen Bahnhofsvorplatzviertels das achtgeschossige Hochhaus, das auch deswegen so dominant wirkt, weil die Außenwände in einem hellem Verblendklinker gestaltet wurden und sich daher heraushebt. Das zweite Aufrisselement sind die langgestreckten, viergeschossigen Geschäfts- und Wohnhäuser mit traufenständigem Firstdach an der Königstraße, der Holstenstraße und neben dem Hochhaus und zu dieser Gruppe gehört auch das Bürohaus an der Ecke Holstenstraße/Schulstraße. Diese Wohn- und Geschäftshäuser sind in rötlichem Klinker errichtet und lösen bei Wahrnehmenden die Assoziation an die Marschenklinker aus, die westlich vor Elmshorn in der Elbmarsch gebrannt wurden. Die dritte Gruppe sind die eingeschossigen Läden an der Holstenstraße, der Königstraße und südlich vor dem Hochhaus in der Mitte des Platzes. Überdachte Passagen und weit über die Schaufensterfronten gezogene Dächer vermitteln den Eindruck des Pavilloncharakters, der den Aufriss an vielen Stellen prägt und vom Fußgänger gern als Regenschutz in Anspruch genommen wird.

In funktionaler Hinsicht ist mit den Veränderungen im Grundriss und Aufriss ein weiterer Wandel in der Nutzung eingetreten - im Vergleich zur Situation vor dem Zweiten Weltkrieg. Denn es sind verstärkt sowohl Geschäfte als auch Wohnungen in das Viertel eingedrungen, die Gesamtsumme sowohl der Geschäftsflächen als auch der Wohnflächen hat sich deutlich

durch diese Verdichtung erhöht. In den Geschäften an der Holstenstraße waren unmittelbar nach der Eröffnung des Bahnhofs am 9. Oktober 1964 vorhanden: Sportartikel, Drogerie (derselbe Inhaber wie vor dem Zweiten Weltkrieg), Wollwaren, Schuhe, Schirme (derselbe Inhaber wie vor dem Zweiten Weltkrieg), Eiscreme (im Sommer), Radio/Fernsehen, Reisebüro und Uhren/Schmuck an der Ecke Holstenstraße/Königstraße (derselbe Inhaber wie vor dem Zweiten Weltkrieg). An der Königstraße waren vorhanden: Herren- und Damenoberbekleidung, Spielwaren, Uhren/Schmuck, Radio/Fernsehen. An der Binnenfläche des neuen Bahnhofsvorplatzviertels kamen hinzu: Friseur, Blumengeschäft, und ein Ausstellungsraum eines Autohauses. Beim Vergleichen dieser Auflistung der geschäftsmäßigen Nutzung des Bahnhofsviertels mit der Nutzung unmittelbar vor dem Zweiten Weltkrieg ist festzustellen, dass ein Geschäft des kurzfristigen Bedarfs, in diesem Fall ein Lebensmittelgeschäft, nicht mehr vorhanden ist. Die Waren, Güter und Dienstleistungen des mittel- und langfristigen Bedarfs beherrschen die Angebote im neuen Bahnhofsvorplatzviertel. Damit wurde die Entwicklung des Viertels zu einem Teil der „City“ der Stadt Elmshorn verstärkt, was noch dadurch verstärkt wurde, dass erstmals in diesem Viertel vorhanden waren: ein Kaufhaus in der Mitte des Platzes mit Eingängen zum Bahnhof, aber auch zur Schulstraße und zur Königstraße und damit zur Mitte des Platzes nach Süden hin, ferner erfuhr der Platz eine „City“-gemäße Aufwertung durch das Vorhandensein einer Filiale einer Großbank sowie eines Bürohauses.

Mit der Zunahme der Geschäfte im neu gestalteten Bahnhofsvorplatzviertel nahm auch die Zahl der Wohnungen zu - im Vergleich zum Jahr 1939. Während Einzelhandel und das Kaufhaus in den Erdgeschossen untergebracht wurden, sind in den darüberliegenden Geschossen sowohl der viergeschossigen Blocks als auch im Punkthochhaus in der Mitte des Platzes fast ausnahmslos Wohnungen eingerichtet worden (STEWIG 1965, S. 170f.).

Eine „City“ wird im stadtgeographischen Sinne in wesentlichen funktionalen Grundzügen so definiert, dass der Anteil der Wohnfunktion zugunsten des Geschäfts- und Büroraums zurückgeht. Dagegen hat in Elmshorn sowohl der Anteil der Geschäfts- und Büroflächen als auch der des Wohnraums – im Vergleich zum Nutzungsgefüge unmittelbar vor dem Zweiten Weltkrieg – zugenommen. Dennoch ist das neue Bahnhofsvorplatzviertel als ein zusätzlicher Teil der mittelstädtisch geprägten Elmshorner „City“ anzusehen, da durch das erhebliche Vermehren der Spezialgeschäfte und der Ansiedelung des Kaufhauses diese qualitative Aufwertung zur Verstärkung der innerstädtischen „City“ von Elmshorn einsetzte. Dieser Prozess war auch bei der Neugestaltung im Lijnbaan-Distrikt in Rotterdam nach dem Zweiten Weltkrieg zu verzeichnen, wo Geschäftsraum, aber auch Wohnraum zunahm, und dennoch ist dieses Gebiet in der Nähe des Rotterdamer Bahnhofs zur „City“ zu zählen. – Die Verdichtung nicht nur der Dienstleistungsfunktionen im Lijnbaan-Distrikt von Rotterdam und entsprechend im Bahnhofsvorplatzviertel von Elmshorn sondern auch die gleichzeitig vorgenommene Verstärkung der Wohnfunktion in diesen Teilarealen der jeweiligen Innenstadt führen dazu, dass der innerstädtische Bereich sowohl in der Metropole Rotterdam als auch in der schleswig-holsteinischen Mittelstadt Elmshorn in stadtgeographischer und stadtsoziologischer Weise wegen der stärkeren Belebung durch die hier Wohnenden lebendiger geworden ist, auch in den Abendstunden, wenn (die meisten) Geschäfte geschlossen sind.

**Zustand und Entwicklungskonzeptionen von Bahnhof und Bahnhofsumfeld –
Elmshorner Stadtplanung in Verbindung mit ISEK-Gutachten:**

Aufgrund gravierender städtebaulicher und verkehrsgeographischer Defizite des Elmshorner Bahnhofs und seines Bahnhofsumfelds wurde im Rahmen differenzierter Verkehrsuntersuchungen im Rahmen des ISEK ein Verkehrskonzept entwickelt.

Das von der Stadt Elmshorn in Auftrag gegebene Gutachten „Integriertes Stadtentwicklungskonzept“ (ISEK) für die Stadt Elmshorn im Programm „Stadtumbau West“ wurde im September 2006 als Endbericht vorgelegt. Autor dieses umfassenden Gutachtens zur Stadtentwicklung, insbesondere bzgl. der Innenstadtentwicklung, ist eine Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus dem Institut „Raum & Energie“, Wedel, dem Büro „Architektur + Stadtplanung“, Hamburg, dem Gutachter „BulwienGesa AG“, Hamburg, und dem Planungsinstitut „Gertz Gutsche Rümenapp“, Hamburg.

Das vorliegende Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Elmshorn wurde im Rahmen des Programms „Stadtumbau West“ gefördert und schrittweise erarbeitet. Das Konzept ist so angelegt, dass aufgrund der jeweils notwendigen Beschlussfassungen durch die politischen Gremien der Stadt Elmshorn eine Stadtentwicklung insgesamt ermöglicht wird, mit der bestehende Zustände bzw. Qualitäten Elmshorns als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsstandort nicht nur behauptet sondern auch nachhaltig positiv entfaltet werden. Das ISEK definiert auf Basis zahlreicher gutachterlicher Analysen und Diskussionen u. a. Schwerpunkte für Umbaumaßnahmen in Verbindung mit Leitzielen der Stadtentwicklung bei Nennung jeweiliger Umbauziele in den Schwerpunktgebieten.

Dabei sind folgende vier Aspekte besonders zu beachten:

1. Die im ISEK vorgeschlagenen Maßnahmen können durch das „Programm Stadtumbau West“ unterstützt und damit finanziell gefördert werden.
2. Es geht nicht nur um Städtebau, sondern es sollen alle wichtigen Handlungsfelder der Stadtentwicklung integriert betrachtet werden, so auch der demographische Wandel oder auch Maßnahmen bzgl. der Familien, soziale Gesichtspunkte, Gesundheit oder Bildung, Freizeit und Kultur.
3. Die Erarbeitung des ISEK erfolgte in ständigem Dialog und in Diskursen mit Verwaltung und Politik der Stadt sowie einer Steuerungsgruppe mit Vertretern wichtiger, unterschiedlicher Akteure. Es wurden Informationsveranstaltungen für die Vertreter/innen der Fraktionen und eine Einwohnerversammlung durchgeführt (s. hierzu die Rolle der „Diskursanalyse“, dargestellt im Beitrag von MATTISSEK u. REUBER 2004).
4. Die Beantragung der Aufnahme Elmshorns in das „Programm Stadtumbau West“ hatte die „Erweiterte Innenstadt“ in den Mittelpunkt der Überlegungen gestellt. Aus diesem Grunde konzentrieren sich die analytischen und konzeptionellen Aussagen auf diesen Bereich. Denn die Förderung seitens des Programms „Stadtumbau West“ verlangt eine solche Konzentration, und die vorliegenden Analysen bestätigen eindeutig die herausragende Bedeutung der innerstädtischen Situationen und Qualitäten für die Behauptung und Entfaltung und damit die Zukunftsfähigkeit der Stadt Elmshorn in ihrer suburbanen Region bzw. in der Metropolregion Hamburg (STADT ELMSHORN, ISEK, Endbericht, 2006, S. 3-5).

Der Bereich Bahnhof und Bahnhofsumfeld:

Der Bahnhof Elmshorn liegt in zentraler Stadtlage und soll das angemessene „Portal“ insbesondere zur westlich vorgelagerten Innenstadt bilden. Doch dieser fokussierenden Lagefunktion werden das Bahnhofsgebäude und auch der seit 1964 bestehende Bahnhofsvorplatz einschließlich der Gebäudesubstanz am Rande des Platzes nicht gerecht. Denn es fehlen Orientierungsmerkmale insbesondere für den fußläufigen

Verkehr, es fehlen attraktiv gestaltete Elemente der Platzgestaltung und seiner Nutzungen.
- Die Verkehrssituation und die Verkehrsführung ist für den ÖPNV, aber auch für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und für Fußgänger unzureichend und beeinträchtigt stark das Funktionieren dieses zentralen Bereichs. Daher gelte es folgendes Konzept zu entwickeln und umzusetzen:

1. Herstellung einer leistungsfähigen und städtebaulich verträglichen Verkehrsführung,
2. Ausgestaltung des Bahnhofs und des Bahnhofsvorplatzes funktional und stadtdlandschaftlich gestalterisch als zentraler öffentlicher Raum mit einem augenfälligen Eigenportal zur Innenstadt, wobei gute Orientierungs- und Kommunikationsmöglichkeiten ermöglicht werden,
3. umstehende Gebäude sind qualitativ aufzuwerten oder eventuell abzureißen und am Ort (Bahnhofsvorplatz) in ansprechender Gestaltung so zu ersetzen, dass sie attraktive, erlebnisbezogene Aufenthalte fördernde Angebote aufnehmen.

Umbauziele:

Die Umgestaltung von Bahnhof und Bahnhofsumfeld setzen Verkehrslösungen voraus, die für alle Verkehrsträger (fahrender und ruhender Straßenverkehr, Bus, Radfahrer, Fußgänger) die Inanspruchnahme und die häufig gegenseitige Verknüpfung verbessern:

1. Veränderung der Straßenführung mit einer Führung des Kraftfahrzeugverkehrs, vom Tunnel (Geschwister-Scholl-Straße, östlich des Bahnkörpers) kommend, westlich parallel der Bahntrasse über den Holstenplatz bis zur Schulstraße.
2. Umwandlung der östlichen Königstraße in eine Fußgängerachse, die zum Kernbereich der Innenstadt (Hauptabschnitt der Königstraße) führt, wobei der Knoten Königstraße/Holstenstraße durch eine veränderte Fahrbahnoberfläche neu zu gestalten ist.
3. Verlängerung des südlichen Fußgängertunnels, der auch zu den Bahnsteigen führt, unter der neuen, parallel zur Bahntrasse verlaufenden Straße auf dem Bahnhofsvorplatz und damit Verschiebung der Rampe in der östlichen Königstraße in Richtung Westen.
4. Führung der neuen Straßen an der nördlichen Seite des Holstenplatzes zwischen der Rampe des nördlich des Bahnhofs verlaufenden Fußgänger-/Radfahrertunnels und den Bahnanlagen.
5. Verbesserte Verknüpfung des ÖPNV durch Bündelung der Haltestellen des Stadtbus- und Regionalbusverkehrs auf dem Bahnhofsvorplatz.
6. Schaffung einer klaren, konfliktfreien, komfortablen Fußgänger Verbindung zwischen Bushaltestellen und Bahnhof/Bahnsteigen.
7. Einrichtung neuer Warteflächen und neuer Wendemöglichkeiten für den Regionalbusverkehr im Bereich der östlich der Bahn gelegenen P+R-Anlage und Einrichtung neuer Warteflächen im Bereich des ZOB/Parallelstraße.
8. Verbesserung der Stellplatzsituation für den nordöstlichen Innenstadtbereich sowie für P+R-Nutzer durch (teilweise) Umnutzung des ZOB für ein neues Parkhaus.
9. Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Erreichbarkeit in der Holstenstraße.

Auf Werkstattveranstaltungen waren die Umgestaltungsaspekte des Bahnhofs und des Bahnhofsvorplatzes ausführlich diskutiert worden, die verschiedene Entwurfsansätze mit unterschiedlichen hochbaulichen Gestaltungen hervorbrachten.

Insgesamt sollen alle Umbauziele im Bahnhofsumfeld folgende Anforderungen erfüllen:

- + Verbesserung der Freiraum- und Aufenthaltsqualitäten mit einer optimierten Anbindung an den Kernraum der Innenstadt über die Königstraße.

- + Schaffung von hochbaulichen Ergänzungen, die den Bahnhof als „Portal der Stadt Elmshorn“ sichtbar machen und damit den Stadteingang deutlich und attraktiv markieren (STADT ELMSHORN, ISEK, 2006, S. 24-26).

Mit diesen konzipierten, vielfältig sich ergänzenden Umgestaltungsmaßnahmen des Bahnhofs und des Bahnhofsumfeldes sollte bewirkt werden, dass die (erweiterte) Innenstadt attraktiver wird und die Stadt Elmshorn als siedlungs- und wirtschaftsgeographischer mittelstädtischer Schwerpunkt in der suburbanen Region im Umfeld der Metropole Hamburg sich weiter behaupten und entfalten kann.

Gestaltung des Elmshorner Bahnhofsumfeldes gemäß Ideen-Wettbewerb (2010):

2009/10 wurde ein europaweiter Ideen-Wettbewerb für Städtebau und Architektur, „Europan“, durchgeführt. Eine Aufgabenstellung war die Neugestaltung des Elmshorner Bahnhofs einschließlich seines Bahnhofsumfeldes. Den Siegerpreis erhielt eine Vierergruppe junger Architekten, die sich „Schaltraum“ nennt und in dem Architekturbüro von Meinhard von Gerkan und Volkwin Marg, Hamburg, angestellt sind. Die Architektengruppe nannte ihren Modellentwurf „X-Change“. Zum Konzept (s. **Anhang 20** und **Anhang 21**):

Unter einer riesigen, langgezogenen Glasdachkonstruktion zwischen dem Fahrtunnel, unmittelbar am nördlichen Krückauufer, und der Schulstraße im Norden sollen sich Autos, Busse, Radfahrer, Fußgänger und Bahn in enger räumlicher Verzahnung treffen. Die angrenzenden Bereiche östlich und westlich der Gleise werden mit einem innovativen, skulpturenförmigen Bau-Ensemble verbunden. Insgesamt soll so ein neuer Knoten- und Mittelpunkt in der Innenstadt Elmshorns entstehen. - Unter der Dachkonstruktion aus Industrieprofilglas sind flexible Gebäude der Bahn, für Restaurants sowie Geschäfte oder auch ein Kiosk vorgesehen. – Es müssen nur wenige zurzeit noch vorhandene Gebäude abgerissen werden, z. B. der jetzige Bahnhof mit Kiosk und benachbartem Fahrradparkhaus. Insbesondere kann das Geschäftshaus Königstraße 3-4 auf dem westlichen Bahnhofsvorplatz erhalten bleiben. - Das Gleis nach Hamburg wird so verlegt, dass es direkt auf der westlichen Seite am Holstenplatz verläuft, so dass barrierefreies Umsteigen vom parallel haltenden Bus zur Bahn auf kürzestem Wege bei Überdachung ermöglicht wird. – Die östliche Königstraße wird zwischen der Kreuzung Berliner Straße / Holstenstraße konsequent zur Fußgängerzone umgestaltet. Ein Teil des Bahnhofsvorplatzes wird zu einem gemeinsam zu nutzenden Bereich für Fußgänger, Radfahrer und Busse ausgelegt. – Während des Tages schafft die Glasdachkonstruktion der Anlage mildes, blendfreies, angenehmes Streulicht, nachts erleuchten im Boden eingelassene Strahler die Dachkonstruktion, die dann das gesamte Gelände dominant, urban anmutend prägt. – Der zurzeit auf dem Holstenplatz unmittelbar vor dem Bahnhof befindliche große Baum bleibt erhalten. – Es sind ein neues Fahrradparkhaus und Fahrradboxen auf der östlichen Mühlenstraßenseite vorgesehen. - Zum Bringen und Abholen von Bahnreisenden mit dem Auto ist an der Panjstraße in Verlängerung der Jürgenstraße auf der Ostseite der Bahnhofsanlage ein entsprechender Platz berücksichtigt. – Auf dem jetzigen ZOB im Norden des westlichen Bahnhofsvorplatzes entsteht ein Parkhaus mit 370 Stellplätzen, auch für die Pendler gedacht.

Das Elmshorner Amt für Stadtentwicklung hat sich bereits ausgesprochen befürwortend geäußert und schätzt das Projekt so ein, dass es in den nächsten 10 Jahren umgesetzt werden könne, wobei die eine oder andere Variante sicherlich erforderlich sei. – Die Stadtverwaltung war seit Anfang 2010 dazu übergegangen, in zahlreichen PR-Veranstaltungen die Bürgerinnen und Bürger der Stadt und Region Elmshorn zu informieren und sie mit Ihren Anregungen an dem Gestaltungsprozess des innovativen und kreativen Projekts „X-Change“

im Sinne der modernen Auffassung von „Urban Governance“ zu beteiligen (www.schaltraum.net, und ELSHORNER NACHRICHTEN vom 26.01., 30.01., 30.03. und 07.04.2010).

4.10 Der Einzelhandel im Elmshorner Raum

Situationsanalyse um 2000 und Perspektiven der strukturellen Veränderungsprozesse:

Am 31.12.2000 verzeichnete die Stadt Elmshorn 47 391 Einwohner (Quelle: STATISTISCHES LANDESAMT SCHLESWIG-HOLSTEIN). Damit war sie die sechsgößte Stadt des Bundeslandes Schleswig-Holstein.

Der Regionalplan für den Planungsraum I (Fortschreibung 1998) der Landesraumordnung Schleswig-Holstein weist die Stadt Elmshorn als Mittelzentrum im siedlungsstrukturellen Ordnungsraum Hamburg aus (MINISTERPRÄSIDENTIN DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN 1998b, S. 21). Die Stadt ist äußerer Achsenswerpunkt der Siedlungs- und Verkehrsachse Hamburg – Pinneberg – Elmshorn und als solcher in seinen Funktionen verstärkt auszubauen. Das zentralörtliche Angebot von Elmshorn umfasst einerseits gehobene Dienstleistungen im schulischen, kulturellen und medizinischen Versorgungsbereich, andererseits nimmt die Stadt Elmshorn in ihrer Region ihre zentralörtliche Dienstleistungsfunktion durch ein umfassendes Einzelhandelsangebot wahr.

Übergeordnetes Zentrum ist als raumordnungspolitisch definiertes Oberzentrum die Freie und Hansestadt Hamburg. Konkurrierende Mittelzentren sind die Kreisstädte Itzehoe nördlich und die Kreisstadt Pinneberg südlich von Elmshorn. Im Umkreis von ca. 10 km befinden sich die in ihren Funktionen nachgeordneten Unterzentren Barmstedt im Osten sowie Uetersen und Tornesch im Süden, nördlich von Elmshorn liegt innerhalb dieses Radius der ländliche Zentralort Horst.

Tab. 30: Raumordnerisches Gefüge der Städte um Elmshorn

Zentren	Zentralörtliche Funktion	Entfernung *)
Hamburg	Oberzentrum	35 km
Pinneberg	Mittelzentrum	15 km
Itzehoe	Mittelzentrum	22 km
Uetersen	Unterzentrum	7 km
Tornesch	Unterzentrum	7 km
Barmstedt	Unterzentrum	8 km
Glückstadt	Unterzentrum	18 km
Horst	Ländlicher Zentralort	7 km

*) Straßenkilometer (ca.) von Stadtzentrum zu Stadtzentrum

Quelle: Gesa 2002, S. 7

Ende 2001 führte die GESA GmbH eine umfassende Untersuchung der aktuellen Einzelhandelsstrukturen der Stadt Elmshorn durch. Diese gutachterliche Analyse hatte auch Prognosen der Entwicklung in naher Zukunft zu erstellen und zu bewerten (GESA 2002). Zunächst erfolgte eine detaillierte Totalerhebung des stationären Einzelhandels (d. h. ohne Versandhandel und ambulanten Handel) einschließlich Apotheken sowie der Ladenlokale des

Lebensmittelhandwerks - mit Stand November 2001. Erhobene Merkmale sind die Lage, Branche, Betriebstyp/Betreiber sowie Verkaufsfläche.

Die Totalerhebung lieferte eine Aufbereitung der erhobenen Daten nach Standortbereichen sowie nach Warengruppen. Die Angebote des Einzelhandels wurden nach sechs Warengruppen differenziert, und es wurde dabei insbesondere zwischen dem kurzfristigen Bedarf (bzw. dem periodischen Bedarf) und andererseits dem mittel- und langfristigen Bedarf (bzw. dem aperiodischen Bedarf) unterschieden.

Warengruppen – differenziert hinsichtlich der Bedarfsfristigkeit:

Periodischer Bedarf = Lebensmittel und kurzfristige Verbrauchsgüter

Aperiodischer Bedarf = Gebrauchsgüter, unterteilt in fünf Teilwarengruppen

Das sind im Einzelnen:

Periodischer Bedarf: Nahrungs- und Genussmittel; Kosmetika, Pharmaziewaren sowie Wasch-, Putz- und Reinigungsmittel; Zeitschriften; Heimtiernahrung und Schnittblumen.

Aperiodischer Bedarf - unterteilt in fünf Teilwarengruppen:

Modischer Bedarf: Bekleidung, Schuhe und Lederwaren.

Elektro, Technik: Haushaltselektrogeräte, HIFI-Artikel, Tonträger, Foto- und Videoartikel, Telekommunikations-Hardware, EDV-Hard- und Software.

Do it yourself (DIY), Garten, Freizeit: Heimwerker und Gartenbedarf, Pflanzen, Sport- und Campingartikel, Zweiräder, Kraftfahrzeug- und Zweiradzubehör.

Einrichtungsbedarf: Möbel, Bodenbelege, Heimtextilien, Bettwaren, Leuchten.

Sonstige Hartwaren: Geschirr / Glas, Porzellan / Keramik, Haushaltswaren, Bücher, Schreib- und Papierwaren / Büroadarf (ohne EDV), Spielwaren, Optik, Briefmarken / Münzen, Uhren / echter Schmuck, Zoobedarf (ohne Tierfutter), Hörgeräteakustik, Musikalien, Waffen, Antiquitäten, Gebrauchsgüter zur Gesundheits- und Körperpflege.

Die o. g. Warengruppen decken die einzelhandelsrelevante Nachfrage vollständig ab. Betriebe, deren Sortiment sich über mehrere Warengruppen erstreckt (z. B. Karstadt, aber auch Verbrauchermärkte und Discounter) sind in Teilflächen zu zerlegen und anteilig zuzuordnen (GESA 2002, S. 3-4).

Teil der Bestandsanalyse war eine (weitgehend) repräsentative Besucherbefragung in der Elmshorner Innenstadt (Fußgängerzone Königstraße) sowie am „Magnet“-Verbrauchermarkt (seit 2003 „Familia“-Verbrauchermarkt) im Bereich der Hamburger Straße bzw. des Gewerbegebiets Süd.

Ein (aktueller) Anlass für die Bestandsanalyse des Einzelhandels mit prognostischer Perspektive ist die von der Stadtplanung eingeleitete Prüfung der beabsichtigten Verlagerung der ortsansässigen Traditionsfirma Teppich-Kibek vom Innenstadtrand in eine Gewerbegebietslage nahe der Anschlussstelle der Bundesautobahn A 23 am Stadtrand von Elmshorn-Süd. Das Verlagerungsprojekt sieht eine erhebliche Erweiterung des Teppichhauses vor und es ist eingebettet in eine Fachmarkttagglomeration mit insgesamt 52 000 m² Netto-Verkaufsfläche (VKF): Folgende Fachmärkte sieht das Planvorhaben vor:

- Teppich-Kibek	23 000 m ² VKF
- Bau- und Heimwerkermarkt	11 000 m ² VKF
- SB-Warenhaus	10 000 m ² VKF
- Sport-Fachmarkt	5 000 m ² VKF
- Möbelmarkt	3 000 m ² VKF

(GESA 2002, S. 1)

Es handelt sich um eine Maßnahme, die im Rahmen der Suburbanisierungsprozesse in der Metropolregion Hamburg eine „kritische Masse“ darstellt, was die Kaufkraftströme und den Bestand des Einzelhandels betrifft: Hamburg wird teilweise betroffen sein, Nachbargemeinden der Stadt Elmshorn entsprechend auch. Als besonders besorgniserregend wird von Seiten der Planung und der Geschäftswelt angesehen, dass es zu einer (weiteren) Belastung und Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der Innenstadt des Mittelzentrums Elmshorn kommen könne (vgl. BRAKE et al. [Hrsg.], 2001).

Die Befragung von ca. 600 zufällig ausgewählten Besuchern, von Donnerstag, den 15. bis Sonnabend, den 17. November 2001, sollte ein Meinungsbild über den Einzelhandel in Elmshorn erbringen, um auf der Basis dieser Daten vertretbare Lösungsstrategien für die Entwicklung des Einzelhandels des Dienstleistungszentrums Elmshorn zu erbringen. Es ging darum, Aufschluss zu bekommen über

- die Kundenstruktur,
- die Ausdehnung des Einzugsgebiets,
- Besuchsanlässe und Einkaufshäufigkeiten,
- nachgefragte Warengruppen und frequenzbringende (Magnet-) Betriebe,
- alternativ bzw. ergänzend aufgesuchte Einkaufsbereiche im Umland.

Schließlich waren für die aktuelle Situation des Einzelhandels – modellhaft – die zukünftige Verteilung von Kaufkraftströmen und Kaufkraftbindungen zu ermitteln.

Es wird eine empirisch abgesicherte, möglichst zuverlässige und vertretbare Konzeption der Planung und Entwicklung eines optimiert funktionierenden Einzelhandels für die Elmshorner Bevölkerung und die Menschen aus dem suburbanen Einzugsbereich angestrebt (STADT ELMSHORN, Flächennutzungsplan 2010 der Stadt Elmshorn, 2000).

Einzelhandel in der Elmshorner Innenstadt:

Die Stadtplanung Elmshorns gliedert den innerstädtischen Handel in die Teilräume „engere Innenstadt“ und „Innenstadtrand- bzw. –ergänzungsbereich“ (STADT ELMSHORN FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 2010 u. GESA 2002, S. 17 - 21). Diese Differenzierung erscheint für die Bewertung der Strukturen des Einzelhandels in der Innenstadt und deren jeweilige Entwicklungspotenziale nicht nur vertretbar, sondern sehr sinnvoll.

Engere Innenstadt:

Der Hauptgeschäftsbereich liegt zwischen Flamweg im Westen, Schulstraße im Norden, dem Bahnhof mit dem Holstenplatz im Osten sowie dem Verlauf der Krückau und dem Wedenkamp im Süden. Kernstück ist die als 1a-Lage klassifizierte Königstraße zwischen dem Markt an der Nikolaikirche und der Holstenstraße. Der Bereich des fußläufigen Holstenplatzes, getrennt durch die viel befahrene Holstenstraße von der Königstraße, sowie die Fußgängerzone Marktstraße westlich der Nikolaikirche sind als 1b-Lagen klassifiziert.

Im Herbst 2001 wurden insgesamt im Kernbereich der Innenstadt 166 Geschäfte des Einzelhandels mit einer Gesamt-VKF von rund 38 000 m² registriert. Ihr Umsatzpotential wurde auf 124,2 Mio. € p. a. geschätzt. Den höchsten Umsatzanteil halten – innenstadttypisch – die Angebote des modischen Bedarfs mit 41,8%. – Es wurde ein beachtliches Ausmaß an Leerständen im Kernbereich der Elmshorner Innenstadt festgestellt, verursacht durch die Aufgabe von Lebensmittelmärkten. Der Leerstandbestand belief sich auf rd. 15% der VKF. Der größere Teil des Leerstandes dürfte nicht adäquat nachgenutzt werden, weil im Außenbereich der Stadt Elmshorn in den letzten Jahren in diesem Segment eine starke Ausweitung des Angebots erfolgt ist (GESA 2002, S. 18).

Innenstadtrand bzw. –ergänzungsbereich:

Es handelt sich um das Quartier östlich des Bahnhofs, das Areal zwischen Wedenkamp und Krückau sowie das Geviert zwischen Krückau, Vormstegen, Reichenstraße und Bahnlinie, u. a. mit dem Hochhaus der Firma Teppich-Kibek.

Die Quartiere werden durch den Einzelhandel ausgesprochen heterogen in isolierten Angebotsinseln genutzt. Östlich des Bahnhofs durchmischen sich an der Mühlenstraße kleine Geschäfte mit Gastronomiebetrieben. – In den beiden anderen Quartieren befinden sich größere Anbieter, zumeist mit größeren Parkflächen für die anfahrenden Kunden, die zumeist in unmittelbarer Nähe der Geschäfte zur Verfügung stehen. Diese Standorte am Innenstadtrand sind inzwischen Marktführer für die Lebensmittel-Versorgung im Kernstadtbereich. Auch diese Märkte substituieren direkt oder mittelbar ältere Lebensmittelmärkte im Kernstadtbereich, die hinsichtlich Standort, Stellplatzkapazitäten und Dimensionierung nicht mehr wettbewerbsfähig waren. – Im Unterschied zum Hauptgeschäftszentrum der Innenstadt steht in den Quartieren des Innenstadtrandes mit 47 % Umsatzanteil der periodische Bedarf klar im Vordergrund, gefolgt vom Einrichtungsbedarf mit 28,1%, weitgehend durch Teppich-Kibek induziert. (GESA 2002, S. 20).

Stadtteillagen:

Hierunter sind alle Standorte außerhalb der erweiterten Innenstadt und außerhalb des gesondert erfassten Gewerbegebietes Süd (s. folgender Abschnitt) zu verstehen.

Es handelt sich – abgesehen von überschaubaren Ausnahmen – um Lebensmittelmärkte für die Nahversorgung der jeweils benachbart wohnenden Bevölkerung. Die Läden sind oft veraltet und unzeitgemäß, was die Ladenflächen angeht. Hinzu kommt ein kleinteiliger Handel in Streulagen und vereinzelt Gruppen kleiner Läden. Es herrschen im Bereich der Geschäfte Enge und Stellplatzmängel. Lediglich ein Möbelhaus, ein Baumarkt und ein Verbrauchermarkt repräsentieren hier Großflächen des Einzelhandels. 71,4% der Umsatzstruktur entfällt auf den periodischen Bedarf. Die meisten der 64 Einzelhandelsbetriebe sind sehr wettbewerbsanfällig (GESA 2002, S. 23).

Gewerbegebiet Süd („Grauer Esel“):

Dieser Standortbereich umfasst alle verkehrsgeographisch günstig angebundenen Gewerbegebietslagen um die Hamburger und Wittenberggrer Straße sowie den Ramskamp östlich des Adenauerdammes bzw. – unter Ausklammerung des dortigen Wohnquartiers – östlich der Hans-Böckler-Straße.

Das Gewerbegebiet Süd beinhaltet mit dem älteren Magnet-Markt, jetzt Familia-Markt, (4 100 m²) den größten Verbrauchermarkt in Elmshorn. Im sich stetig von innen nach außen, nach Süden, sich ausweitendem Gewerbegebiet sind zahlreiche Fachmärkte ansässig. - Das

Gewerbegebiet wurde ab 1998 stark nach Osten ausgeweitet, in die Nähe des Anschlusses an die Autobahn A 23. Bei der Realisierung der Verlagerung des Kibek-Projektes in dieses Gewerbegebiet würde die Erschließung bis unmittelbar zur BAB-Anschlussstelle erweitert werden. Damit erweitert sich das inzwischen erhebliche Angebotsspektrum des großflächigen Einzelhandels zusehends, so dass neben der vorzüglichen Pkw-Anbindung auch der Agglomerationseffekt als Lageparameter immer mehr an Bedeutung gewinnt. – Im Herbst 2001 wurden 37 Betriebe des Einzelhandels registriert. Das Angebot des Gewerbegebiets Süd ist groß und vielfältig. Im Jahr 2001 war die Umsatzstruktur so, dass 41,8% auf den periodischen Bedarf, 21,7% auf den modischen Bedarf und 19,7% auf den Bereich DIY/Garten/Sport entfielen. Die Besucher aus Elmshorn und dem Einzugsgebiet des Umlandes können unter günstigen Bedingungen (u.a. auch wegen des guten Verkehrsanschlusses und der vielen Stellplätze) in angenehmer Weise sich versorgen, wobei viele Koppelungseinkäufe hier wahrgenommen werden, unter Auslassung der Elmshorner Innenstadt. - Insgesamt schreitet die dynamische Entwicklung im Gewerbegebiet Süd fort, wobei dem Kibek-Projekt offenbar die Funktion eines Katalysators für weitere Einzelhandelsprojekte in seiner Nachbarschaft zukommt (zum Vergleich s. **Anhang 12**, erhoben 2010 durch BULWIENGESA).

Im Gewerbegebiet Süd („Grauer Esel“), dem Gewerbe-, Technologie und Dienstleistungspark in Elmshorn-Süd, hat sich - bezogen auf die Metropolregion Hamburg insgesamt - ein moderner Schwerpunkt von Handel und weiteren Dienstleistungen entwickelt. - Hier sind in 10 Jahren 6 000 Arbeitsplätze entstanden. Rund 30 km von der Innenstadt Hamburgs hat die suburbane Entwicklung am Stadtrand von Elmshorn „auf grüner Wiese“ ein Einkaufs- und Dienstleistungszentrum entstehen lassen, das erhebliche Kaufkraftströme aus der Region Elmshorn auf sich bündelt. Es handelt sich um einen suburbanen Entwicklungsschwerpunkt, der dem Modernisierungswandel der Betriebsformen im Einzelhandel entspricht, wie er sich auch in anderen suburbanen Räumen deutscher Großstädte vollzogen hat (KULKE 2004, S. 14, Fig. 10).

Kundenstruktur:

Die Befragung aus dem Jahr 2001 gibt auch Auskunft über soziodemographische Merkmale der Besucher bzw. Kunden des Einzelhandels in der Innenstadt und – stellvertretend für das Gewerbegebiet Süd - die befragten Kunden im „Magnet“-Verbrauchermarkt („Familia“, seit 2003):

Unter Magnet-Markt-Kunden sind mittlere (haushaltsführende) Altersschichten und Frauen stärker vertreten.

Magnet-Markt-Kunden sind deutlich mobiler als Innenstadtbesucher: Bei Magnet können 86,5 % der Befragten tagsüber über einen Pkw verfügen, in der Innenstadt nur rund 2/3. Bei Magnet hat die Nähe zum Arbeitsplatz offenbar einen stärkeren Einfluss auf die Einkaufsstättenwahl als bei den Innenstadt-Kunden.

Besucherherkunft und Einzugsgebiet:

Die Erhebungen aus dem Jahr 2001 ergaben, dass sowohl in der Innenstadt mit 59,8 % als auch beim Magnet-Markt im Gewerbegebiet Süd mit 58,3 % die Kunden aus Elmshorn selbst kamen. Dieser Anteil ist niedriger als in vergleichbaren suburbanen Ansiedlungen von Großmärkten, wo rund 70 % der Besucher aus der Stadt selbst kommen. Diese „Abweichung“ lässt sich mit der Kompaktheit des Elmshorner Stadtgebietes erklären. So gelten z. B. Kunden

Tab: 31: Soziodemographische Merkmale der Besucher / Kunden

Merkmale	Innenstadt n = 282	Magnet-Markt n = 306
Haushaltsgröße		
1 Person	22,3 %	9,8 %
2 Personen	31,9 %	41,5 %
3 Personen	20,6 %	21,9 %
4 Personen	19,2 %	20,3 %
5 Personen	6,0 %	6,5 %
im Durchschnitt	2,56	2,74
Pkw im Haushalt		
Nein	15,3 %	2,6 %
Ja, 1 Pkw	56,7 %	54,9 %
Ja, 2 und mehr Pkw	28,0 %	42,5 %
Pkw tagsüber stets verfügbar	66,2 %	86,5 %
Alter		
bis 25 Jahre	15,3 %	4,3 %
25 – 40 Jahre	22,0 %	34,6 %
40 – 60 Jahre	37,9 %	39,9 %
über 60 Jahre	24,8 %	21,2 %
Geschlecht		
Männlich	35,5 %	28,4 %
Weiblich	64,5 %	71,6 %
Berufstätigkeit / Arbeitsort		
Berufstätig	48,9 %	58,8 %
Schüler / Student	6,4 %	1,3 %
Rentner	28,4 %	21,6 %
Sonstige, nicht berufstätig	16,3 %	18,3 %
<u>Nur Berufstätige/Schüler/Studenten:</u>		
Arbeitsplatz Innenstadt	21,8 %	14,1 %
Arbeitsplatz Stadtteile	18,6 %	8,7 %
Arbeitsplatz GE Süd/Grauer Esel	6,4 %	19,0 %
Arbeitsplatz nicht in Elmshorn	53,2 %	58,2 %

(GESA 2002, S. 30)

aus den unmittelbaren Anrainer-Dörfern Kölln-Reisiek und Klein Nordende als „Auswärtige“, während diese bei anderen, flächenmäßig stark ausgreifenden Mittelzentren eingemeindet sein könnten.

Die Besucher aus dem Umland streuen stark aufgrund der kleinteiligen, geringflächigen Gemeindegliederung, die für Schleswig-Holstein typisch ist (MINISTER FÜR NATUR, UMWELT UND LANDESENTWICKLUNG DES LANDES SCHLESWIG HOLSTEIN, RAUMORDNUNGSBERICHT 1991, S. 53ff.). Wichtige Herkunftsorte sind unmittelbar angrenzende dörfliche Nachbargemeinden sowie Städte des Umlandes. – Die Erhebung ergab im Einzelnen:

Tab. 32: Besucherherkunft im Elmshorner Einzelhandel

Elmshorner Quartiere und Umlandgemeinde (Reihfolge: N O nach W)	Standort Innenstadt	Standort Magnet (GE Süd)
Elmshorn – Nord + Mitte	32,2 %	14,8 %
Elmshorn – Südwest	16,8 %	12,1 %
Elmshorn – Südost	10,8 %	31,5 %
<i>Elmshorn gesamt</i>	<i>59,8 %</i>	<i>58,4 %</i>
Horst	2,4 %	2,3 %
Kl. Offenseth-Sparrieshoop	2,4 %	2,3 %
Bokholt-Hanredder	0,0 %	2,0 %
Barmstedt	1,4 %	4,6 %
Köln-Reisiek	3,8 %	7,2 %
Seeth-Ekholt	1,0 %	2,3 %
Klein Nordende	4,5 %	0,3 %
Tornesch	4,9 %	2,6 %
Uetersen	2,8 %	3,0 %
Raa-Besenbek / Neuendorf	3,8 %	1,6 %
Kiebitzreihe	1,7 %	2,6 %
Glückstadt	2,4 %	0,0 %
Sonstiges Umland + Streukunden	9,1 %	10,1 %

(GESA 2002, S. 31)

Zur Feststellung der Intensität der Kundenbindung in den einzelnen Orten sind die in der Tabelle erfassten Befragten ins Verhältnis zur Einwohnerzahl ihres Herkunftsortes gesetzt worden. Der so erreichte Promille-Wert dient als Dichte-Index der Intensität der Kundenbindung.

Die Reichweite des Elmshorner Einzelhandels weist keine einheitliche Größe auf. So beläuft sich das Einzugsgebiet des Magnet-Marktes auf etwa 120 000 Einwohner, das des Kibek-Teppichhauses auf 4,5- 5,0 Mio. Einwohner, wobei die relativ meisten Besucher aus Hamburg kommen. – Es wird an diesen Extrema klar, dass die Reichweite des Elmshorner Einzelhandels nicht eindeutig abgrenzbar ist. Es erscheint daher als pragmatisch sinnvoll, ein allgemeines Einzugsgebiet der Stadt Elmshorn auf die Elmshorner Innenstadt zu reduzieren, die eine unterschiedliche Geschäftsstruktur und sowohl ein vielfältiges als auch homogenes Angebot aufweist. Es herrschen langfristige, traditionelle Einkaufsverflechtungen ins Umland unter Berücksichtigung gleichrangiger Mittelzentren (Itzehoe, Pinneberg) vor. Schließlich entfällt auf die Elmshorner Innenstadt das größte Umsatzgewicht.

In der erweiterten Region Elmhorn lassen sich folgende Marktzone in der Fläche darstellen:

Marktzone 1:

Stadt Elmshorn mit 47 400 Einwohnern (Stichtag 31.12.2000); Dichteindices ca. 16 – 23 Promille.

Marktzone 2:

Nahbereich mit etwa 24 850 Einwohnern; Dichteindices von ca. 8 – 16 Promille. In unmittelbar benachbarten Gemeinden reichen die Dichteindices an die der Marktzone 1 (Stadt Elmshorn) heran und dokumentieren in den unmittelbaren Anrainer-Gemeinden eine hohe

Orientierung auf den Einzelhandel in Elmshorn, die weitgehend auch die Nahversorgung des periodischen Bedarfs einschließt.

Marktzone 3:

Randbereich, mit etwa 90 200 Einwohnern die einwohnerstärkste und weiter entfernte und flächenmäßig größte Marktzone. Hier sind neben schwach strukturierten ländlichen Gemeinden auch eine Reihe von nachgeordneten Zentralorten (Glückstadt, Krempe, Barmstedt, Tornesch, Uetersen) einbezogen. In dieser Randzone überlappt sich der Einzugsbereich von Elmshorn mit den gleichrangigen Zentren Itzehoe und Pinneberg. Auch andere Zentren, z. B. Norderstedt und Wedel, schöpfen Käufer und Kaufkraft dieser Zonen – geringfügig – mit ab. – Die Dichteindices dieser Zone bewegen sich zwischen knapp 1 und 6 Promille.

Insgesamt erreicht der Elmshorner Einzelhandel ein Einzugsgebiet von ca. 162 500 Einwohnern. - Knapp 6 % der Kunden der Elmshorner Innenstadt wohnen außerhalb des Einzugsgebietes und werden als „externe Streukunden“ klassifiziert.

(GESA 2002, S.32 - 36; zum Vergleich s. Karte **Anhang 13** für die aktualisierende Kontroll-Erhebung durch BULWIENGESA aus dem Jahr 2010)

Einkaufsverhalten - Einkaufshäufigkeiten und Besuchsanlässe in der Elmshorner Innenstadt:

Hinsichtlich der Einkaufshäufigkeit in der Innenstadt zeigt die Untersuchung aus dem Jahr 2001 deutliche Unterschiede zwischen dem Standortbereich Innenstadt und Magnet-Markt im Gewerbegebiet Elmshorn-Süd („Grauer Esel“) auf. Während in der Innenstadt rund 73 % der Befragten, eine deutliche Mehrheit, als „Intensiv-Kunden“, die mindestens einmal pro Woche in der Innenstadt sich versorgen, registriert werden, beläuft sich beim Magnet-Markt der Wert auf lediglich 49 % (GESA 2002, S.37). Der Unterschied ist mit den in der Innenstadt vorhandenen vielfältigen Dienstleistungen und mit der (qualitativen) Vielfalt des Angebots der Waren des mittel- und längerfristigen Bedarfs zu erklären – insbesondere Bekleidung und modische Artikel. Kurzfristige Einkaufszyklen treffen auf die Anwohner und auf die in der Innenstadt Beschäftigten in erhöhter Intensität zu. Eine im Herbst 1999 auf dem Bahnhofsvorplatz durchgeführte Passantenbefragung ergab, dass 82,5 % der in der Innenstadt Befragten sich in der Elmshorner Innenstadt aufhielten, um in erster Linie einzukaufen (JANSEN 2000a, S. 33).

Die Funktionsmischung der Innenstadt ermöglicht also neben dem Einkaufen auch weitere bzw. alternative Besuchsmotive. Zwar steht die gezielte Einkaufsabsicht mit rund 68 % der Nennungen bei der Befragung im Herbst 2001 an erster Stelle, das Motiv „Bummeln“ folgt aber schon mit 25,2 % an zweiter Stelle, wobei bei dieser Nennung auch die Neigung zum Einkaufen mit eine Rolle spielen wird. Es wurden im Durchschnitt 1,4 Besuchsanlässe genannt. Weitere Besuchsmotive der Besucher der Innenstadt sind eher nachrangig, wie die folgende Tabelle zeigt:

Nachgefragte Warengruppen:

Innenstadt:

An der Spitze der Innenstadt-Anbieter steht zum Befragungszeitpunkt (im November 2001) das noch bestehende Warenhaus „Karstadt“ (nachfolgend wieder „Hertie“ bis zur Insolvenz im Jahr 2009), das am westlichen Ende der fußläufigen Königstraße unmittelbar am Alten Markt liegt, dem Zentrum der Fußgängerzone. Es ist der einzige Anbieter für Allgemeinbedarf.

Tab. 33: Aktueller Besuchsanlass in der Elmshorner Innenstadt

Besuchsanlass	Total = 282
Einkaufen	68,1 %
„Bummeln“	25,2 %
Bank, Post, sonstige Dienstleister	15,6 %
Arzt / Behördenbesuch	10,6 %
Gastronomie / Imbiss	7,1 %
Beruflicher Anlass	5,0 %
Sonstige private Gründe	7,4 %
Zusammen (Mehrfachnennungen zugelassen)	139,0 %

(GESA 2002, S. 40)

Die Attraktivität dieses Warenhauses wurde bereits in einer empirischen Studie aus den 1970er Jahren belegt, als dieses Warenhaus (damals, seit der Gründung am Ort, als Haus der Warenhauskette „Hertie“ geführt) noch im Bau war. Es wurden repräsentativ nach Sozialgruppen Bewohner der Stadt Elmshorn sowie der Umlandgemeinden Barmstedt und Horst befragt. Ferner wurden Tagespendler befragt, die in Elmshorn wohnen und in Hamburg arbeiten. Alle eingebundenen Befragten sagten in quantitativ festgestellten Eigenprognosen aus, dass sie einen (deutlich) höheren Anteil ihres monatlichen Wirtschaftsgeldes in Elmshorn ausgeben würden, wenn die Innenstadt Elmshorns durch das Angebot des entstehenden Warenhauses in Zentrumslage für sie attraktiver geworden ist (JANSEN 1979).

Gewerbegebiet Süd:

Da in der Erhebung von 2001 ausschließlich im Magnet-Markt befragt wurde, besteht für das Gewerbegebiet Süd keine zuverlässige Aussage über die Besucherverteilung, da 100 % der Befragten Magnet-Kunden sind. Andere Geschäfte werden teilweise ergänzend besucht.

Tab. 34: Nachgefragte Warengruppen (nur Besucher mit Einkaufsabsicht)

Warengruppe	Elmshorner Innenstadt n = 192	Zum Vergleich: Magnet-Markt/GE Süd n = 306
<u>Periodischer Bedarf:</u>		
Lebensmittel	49,5 %	96,1 %
Drogerie/Kosmetik/Arzneimittel	29,7 %	21,9 %
Blumen	3,1 %	4,3 %
Zeitschriften, Tiernahrung	3,1 %	16,3 %
<u>Aperiodischer Bedarf:</u>		
Bekleidung/Schuhe/Lederwaren	42,2 %	7,8 %
Elektro/Unterhaltungselektronik	12,0 %	5,6 %
Geschenkartikel	9,4 %	0,7 %
Haushaltswaren	8,9 %	8,2 %
Schreibwaren/Bürobedarf	5,2 %	1,3 %
Optik/Uhren/Schmuck	3,1 %	0,0 %
Bücher	2,6 %	0,0 %
Spielwaren/Handarbeiten	2,6 %	1,0 %
Heimtextilien/Einrichtungsbedarf	1,0 %	0,7 %
Heimwerker-/Gartenbedarf	0,0 %	
Zusammen (Mehrfachnennungen möglich)	172,4 %	172,6 %

(GESA 2002, S. 41)

Einstellungen und Meinungen zum Elmshorner Einzelhandel - Bewertung des Einzelhandelsangebotes:

Die Befragungsaktion im Herbst 2001 erbrachte, dass bei einer Bewertung in Form von „Schulnoten“ die Angebote der Innenstadt Elmshorn unterschiedlich beurteilt werden:

Tab. 35: Angebot ausgewählter Warengruppen

Warengruppe	Benotung („Schulnoten“)
Bekleidung/Schuhe	2,8
Sportartikel	2,7
Elektroartikel	2,9
Heimwerker/Gartenbedarf	2,3
Einrichtungsbedarf/Möbel	4,1
Lebensmittel	2,1

(GESA 2002, S. 52)

Andererseits erfasste die Befragungsaktion Wünsche zum weiteren Ausbau des Elmshorner Einzelhandelsangebotes (insgesamt). Es waren Mehrfachnennungen zugelassen:

Tab. 36: In Elmshorn vermisste Branchen und Betriebstypen

Branche/Betriebstyp	Befragung gesamt n = 588
Allgemeinbedarf (Warenhaus, Einkaufszentrum)	4,3 %
<u>Periodischer Bedarf:</u>	11,4 %
Lebensmittel in der Innenstadt	9,0 %
Blumen	2,4 %
<u>Anbieter Modischer Bedarf:</u>	25,9 %
Bekleidung allgemein	16,7 %
Damenoberbekleidung	6,7 %
Kinderbekleidung	2,2 %
Schuhe	0,9 %
<u>Sonstige Gebrauchsgüter:</u>	20,6 %
Möbel	4,8 %
Unterhaltungselektronik	4,3 %
Sportartikel	2,4 %
Spielwaren/Bastelbedarf	3,4 %
Sonstige Hartwarensortimente	5,8 %
Ausbau Gastronomieangebot	3,7 %
<u>Anteil Befragter mit Vorschlägen:</u>	51,7 %
„Vermisse nichts“:	31,1 %
„Weiß nicht“/keine Angaben:	17,2 %

(GESA 2002, S. 53)

Besondere Gefallensmomente („Likes“) und Kritikpunkte („Dislikes“) zur Innenstadt:

Überwiegend positiv bewertet („Likes“) wurde die kompakte Anordnung des Haupteinkaufsbereichs um die fußläufige Königstraße mit entsprechend kurzen Wegen für die Besucher. Andererseits werden einzelne Geschäfte als besonders attraktiv angesehen, insbesondere das zum Zeitpunkt der Befragung noch bestehende Karstadt - Warenhaus (mit integriertem Parkhaus). Gefallen findet die Königstraße als Fußgängerstraße und der

Wochenmarkt auf dem „Buttermarkt“, offiziell „Karl-Marx-Platz“, der mittwochs und samstags von 7.00 Uhr bis 12.00 Uhr abgehalten wird.

An der Spitze der Negativbeurteilungen („Dislikes“) stehen der Angebotmix und die zu geringen und unbequemen Parkmöglichkeiten. Kritik erfahren auch die Belästigungen durch (oft alkoholisierte) Randgruppen. Schließlich missfallen manche gestalterischen Details der Innenstadt sowie eine manchmal enttäuschende Kundenberatung (GESA 2002, S. 55-57).

In einer Befragungsaktion im Herbst 1999 wurden Passanten am Elmshorner Bahnhofsvorplatz zum „Funktionieren der Innenstadt“ um ihre Wertungen gebeten: Zahlreiche Befragte gaben an, die Innenstadt sei gut erreichbar, die Ladenöffnungszeiten seien zu kurz, viele Einzelhandelsgeschäfte seien „interessant“, doch sei die Innenstadt insgesamt nicht attraktiv genug (JANSEN 2000a, S. 68). - In einer weiteren Befragungsaktion im Frühjahr 2000 wurden Passanten in einem Quartier östlich des Bahnhofs zum „Funktionieren der Innenstadt“ um ihre Wertungen gebeten: 2,8 % bewerteten die Innenstadt als sehr gut, 33,3% als gut, 36,1 % als lediglich mittelmäßig bzw. akzeptabel. Die Fußgängerzonen wurden als sehr positiv empfunden, so dass das Einkaufen und Bummeln als angenehm empfunden wird. Bemängelt wurden die unzureichenden Parkplätze. Positiv sei die gute Abstimmung des Bahn- und Busverkehrs (JANSEN 2000b, S. 45).

Umlandverflechtungen und Kaufkraftströme:

Nachfragevolumen im Einzugsgebiet:

Insgesamt wurde für das Elmshorner Einzugsgebiet für das Jahr 2001 ein einzelhandelsrelevantes Nachfragevolumen von 843,8 Mio. € ermittelt, von denen lediglich 241,8 Mio. € in der Stadt Elmshorn generiert werden. Elmshorn bindet also ein Umland mit einem Mehrfachen des gesamten Nachfragevolumens (im Verhältnis 1:2,5) und weist insofern eine als stark und positiv einzuordnende Einzelhandelszentralität auf.

Einzelhandelszentralität:

Bei der Zentralitätsziffer handelt es sich um eine dimensionale Maßzahl, die das Verhältnis des in Elmshorn getätigten Umsatzes zur dort vorhandenen Nachfrage angibt. Die Zentralitätsziffer errechnet sich nach folgender Korrelation: Umsatz / Nachfragen x 100.

Ein Wert von 100 entspricht einem genau ausgeglichenen Verhältnis zwischen Umsatz und Nachfrage am Ort. Folglich zeigt ein Wert von über 100 per Saldo Kaufkraftzuflüsse nach Elmshorn an – und ein Wert von unter 100 per Saldo zeigt Kaufkraftverluste (insbesondere) an konkurrierende Zentren des Umlandes an.

Insgesamt verzeichnet Elmshorn im Jahr 2001 per Saldo 139,5 Mio. € - was ca. 58 % entspricht – mehr Umsatz als Nachfrage am Ort vorhanden ist. Diese ausgesprochen positive Zentralität von 158 ergibt sich aus dem hohen Nachfragegewicht im Einzugsgebiet des Umlandes. Gleichzeitig wird dadurch zum Ausdruck gebracht, dass der Hamburger Einfluss in diesem Raum bereits stark reduziert ist.

Die Einzelhandelszentralität ist in allen Warengruppen positiv entwickelt, gipfelt mit 192 für den Einrichtungsbedarf und 190 für den Modischen Bedarf. Allerdings täuscht die sehr hohe Zentralität im Einrichtungsbedarf: Sie ist allein auf das Teppichhaus Kibek zurückzuführen, ohne dieses Unternehmen wäre in dieser Warengruppe dieser Zentralitätsfaktor unter 100 (GESA 2002, S. 63).

Tab. 37: Elmshorner Zentralitätskennziffern nach Warengruppen

Hauptwarengruppe	Nachfrage in Elmshorn p. a.	Einzelhandels-zentralität (U/Nx100)	Kaufkraftstrom Per Saldo
<u>Periodischer Bedarf</u>	116,9 Mio. €	139	41,6 Mio. €
<u>Aperiodischer Bedarf</u>	124,9 Mio. €	175	93,4 Mio. €
Darunter:			
Modischer Bedarf	36,0 Mio. €	190	32,3 Mio. €
Elektro/Technik	20,8 Mio. €	164	13,4 Mio. €
DIY/Garten/Sport	23,9 Mio. €	166	15,7 Mio. €
Einrichtungsbedarf	23,1 Mio. €	192	21,1 Mio. €
Sonstige Hartwaren	21,2 Mio. €	151	10,9 Mio. €
Einzelhandel gesamt	241,8 Mio. €	158	139,5 Mio. €

(GESA 2002, S. 64)

Es sei darauf hingewiesen, dass die untypisch hohe Zentralitätsziffer von 139 für den periodischen Bedarf dokumentiert, dass die Grundversorgung im benachbarten ländlichen Raum nicht im üblichen Umfang in Unterzentren oder ländlichen Zentralorten wahrgenommen wird. Auf die Marktzone 3 trifft dies allerdings weitgehend zu. Es ist zu schlussfolgern, dass die Orte in der Marktzone 2 (teilweise) nur schwach strukturiert sind, einige Orte grenzen unmittelbar an die kompakte Stadt Elmshorn, die mit ihren kurzen Einkaufswegen als attraktiv empfunden wird. Daher tätigen überdurchschnittlich viele Einwohner der Anrainer-Gemeinden auch die Grundversorgung in Elmshorn. – In ähnlich gelagerten Fällen anderer Mittelstädte wäre ein Teil der umschließenden Ortschaften möglicherweise eingemeindet. Dadurch wäre anteilig das lokale Nachfragevolumen größer und die errechnete Einzelhandelszentralität geringer. – Diese Verzahnung der Stadt Elmshorn und der Anrainergemeinden, die sich „in ihrem Miteinander“ „auf Augenhöhe“ begegnen sollten, ist auch Grundlage der partnerschaftlichen Stadt – Umland – Kooperation („SUK“), ursprünglich konzipiert als „GEP“ / Gebietsentwicklungsplanung (STADT ELMSHORN 1995).

Entwicklungskonzept Kibek-Fachmarktzentrum in Elmshorn-Süd:

Das nachfolgend dargestellte Entwicklungskonzept mit dem Zentrum des hierher verlagerten Hauses „Teppich-Kibek“ ist – in sinnvoller Abwandlung der Zusammensetzung der Märkte – im Laufe des ersten Jahrzehnts des neuen Jahrhunderts sukzessive umgesetzt worden:

Im äußersten Südosten des Elmshorner Stadtgebietes ist in unmittelbarer Nähe zur BAB-Auffahrt Elmshorn-Süd an der A 23 die Neuansiedlung des Teppichhauses Kibek in Verbindung mit mehreren Fach- und Großmärkten vorgesehen. Das Kibek-Projekt ist hervorragend an überörtliche Verkehrsträger angeschlossen, insbesondere an die A 23 (Heide – Hamburg) und die B 431. Der Standort liegt damit günstig zu den Hauptpendlerströmen von und nach Elmshorn sowie zum Durchgangsverkehr auf der A 23 und B 431.

Bei dem Projekt handelt es sich um ein offenes Fachmarktzentrum, das konventionell und durch mehrere weitere Baukörper um einen zentralen Stellplatz angeordnet ist. Die größte Einheit ist das Kibek-Teppichhaus. 1 640 Stellplätze befinden sich im zentralen Bereich und weitere 360 Überlauf-Stellplätze auf der rückwärtigen Seite des Kibek-Hauses.

Teppich-Kibek: Das bisherige Stammhaus soll nebst Verwaltung und Lagern vollständig als fünfgeschossiger Bau zu diesem neuen Standort verlagert werden. Es sollen etwa 23 000 m² Verkaufsfläche /VKF) entstehen. Als Zielumsatz sind 32 Mio. € kalkuliert worden.

SB-Warenhaus: Auf rund 10 000 m² VKF ist ein zweigeschossiges Warenhaus vorgesehen. Der Zielumsatz beläuft sich auf rund 40 Mio. €

Sport-Fachmarkt: Auf rund 5 000 m² ist ein Decathlon Sport-Fachmarkt vorgesehen. Das Konzept gilt als einmalig in Deutschland wegen des großen Hartwaren- bzw. Geräteanteils und einem umfassenden Sport-Sortiment insgesamt. Der Zielumsatz beläuft sich auf rund 8,5 Mio. €

Bau- und Heimwerkermarkt/Gartencenter: Mit rund 11 000 m² beheizbarer VKF entspricht dieser Fachmarkt den größeren seines Typs, jedoch der durchaus gängigen Dimensionierung im suburbanen Raum. Als Zielumsatz werden rund 15 Mio. € kalkuliert.

Fachmarkt für Möbel/Einrichtungsbedarf: Dieser Fachmarkt ist mit einer Verkaufsfläche von rund 3 000 m² konzipiert. Das zu realisierende Umsatzpotenzial beläuft sich auf 4-5 Mio. € (GESA 2002, S. 73).

Bewertung des projizierten Kibek-Fachmarktzentruns:

Unter Abwägung der positiven wie negativen Effekte des Planvorhabens rät das GESA-Gutachten von einer Umsetzung in der untersuchten Form und Dimensionierung ab: Das Vorhaben bindet zwar eine erhebliche zusätzliche Nachfrage in Elmshorn und sichert den Standort des Traditionsbetriebes Teppich-Kibek. Auch das konzipierte SB-Warenhaus bedeutet eine Angebots- und Attraktivitätssteigerung für den Besucher. – Aber andererseits belastet das Gesamtkonzept mit seiner verkehrlich bevorzugten Lage und seinem Sortimentsumfang die Elmshorner Einzelhandelslandschaft sehr. Es werde zu irreversiblen Marktaustritten kommen, insbesondere im Bereich der Stadtteil-Nahversorgung und dem städtebaulich ohnehin benachteiligten Innenstadtrand. Die gesamte Innenstadt werde einen erheblichen Bedeutungsverlust erleiden, der sich nicht nur in einer zurückgehenden Reichweite, sondern auch als Attraktivitätsverlust für Besucher, Betreiber und Investoren bemerkbar machen werde. – Die Dimensionierung des Kibek-Fachmarktzentruns übersteigt in einigen Warengruppen die Grenze der Tragfähigkeit. Insbesondere ist die Dimensionierung des SB-Warenhauses als zu groß und für die Einzelhandelslandschaft in Elmshorn als bedrohlich anzusehen, zumal zahlreiche konkurrierende bestehende Märkte nicht hinreichend modern und insofern schon kaum wettbewerbsfähig sind, was (auch) für die Innenstadt zutrifft. - Der geplante Sport-Fachmarkt ist hinsichtlich seiner Dimensionierung und seines Sortimentumfangs an ein oberzentral geschnittenes Einzugsgebiet ausgerichtet und reflektiert hauptsächlich auf Hamburger Kunden. Andererseits werde dieser Sport-Fachmarkt die Geschäfte der Innenstadt von Elmshorn mit Sportartikeln im Angebot erdrücken und dazu beitragen, dass die Elmshorner Innenstadt stark an Attraktivitätsverlust leiden werde – mit den vielen, ins Auge springenden negativen Erscheinungen. Daher erscheine es angemessener, auf die Ansiedlung eines derartigen Sport-Fachmarktes zu verzichten und als Standort den Hamburger Raum selbst anzustreben. – Auch könne die Ansiedlung des Heimwerkermarktes im Kibek-Fachmarktzentrum die bestehende Angebotsstruktur erheblich belasten bzw. in ihrem Erhalt gefährden (GESA 2002, S. 81-85 u. JANSEN 2000a, S. 69-72).

Aus allem folgt, dass die Dimensionierung und seinerzeit geplante Sortimentausweitung des neuen Fachmarktzentruns im Süden Elmshorns kritisch überprüft und verkleinert werden

sollte, um eine ausgewogene positive Entwicklung des Einzelhandels der Stadt Elmshorn zu ermöglichen.

Handelsentwicklung in Elmshorn 2001 – 2005:

Überblick:

Eine Erhebung des Elmshorner Einzelhandels (Stand November 2005) ergab eine aktive Verkaufsfläche von rund 135 300 qm, die – im Vergleich zu 2001 – um 4,2 % bzw. 5 500 qm angestiegen war. Allerdings war der Gesamtumsatz von ca. 381,3 Mio. € auf 375,6 Mio. € im Jahr zurückgegangen, was –1,5 % entspricht. Diese Entwicklung ist nicht ausschließlich konjunkturell zu erklären, sondern es sind mehrere aufgegebene Betriebe durch niedrigpreisige Anbieter „ersetzt“ worden.

Die Flächenausweitung konzentrierte sich hauptsächlich auf das Gewerbegebiet „Grauer Esel“ und das benachbarte Umfeld (im Raum Elmshorn-Süd). Hierbei dominieren die Mikrostandorte an der Hamburger Straße sowie – in einzelnen Fällen – am Ramskamp. Gleichzeitig ist es auch in diesem Bereich – in ersten Ansätzen – zu Leerständen gekommen. Darüber hinaus ist die Stadtverwaltung dazu übergegangen, baurechtlich zu erwirken, dass es hier nicht mehr zu zentrumsrelevanten Einzelhandelsansiedlungen kommt, um die Innenstadt in ihrer funktionalen Behauptung und Entfaltung zu unterstützen. Während im Bereich „Grauer Esel“ die aktive Verkaufsfläche in dem Zeitraum 2001 bis 2005 um ca. 17,3 % zulegte, nahm der Umsatz hier auf Grund der meist flächenextensiven Betriebsstrukturen „nur“ um ca. 5,3 % zu.

Ferner profitierten die Stadtteillagen, wenn auch von einem hier eher niedrigerem Flächenniveau ausgehend. Herausragender „Motor“ in diesem Kontext ist das neue Nahversorgungszentrum im Stadtteil „Hainholz“. Dieses gebündelt entwickelte Nahversorgungszentrum trug zu einer erheblichen Aufwertung des Stadtteils bei: Dieses Versorgungszentrum besteht nun mehr aus einem Vollsortimenter, Discounter und Kleinkaufhaus/Drogeriemarkt und stellt eine nahezu idealtypische Konstellation dar. – Insgesamt nahm die Verkaufsfläche in den Stadtteillagen trotz einiger Schließungen kleinerer Betriebe um ca. 5,9 % zu; das Umsatzpotential erfuhr sogar ein überproportionales Wachstum von ca. 18,6 %.

Verlierer dieser Prozesse in dem untersuchten Zeitraum von 2001 bis 2005 war die Innenstadt, deren aktive Verkaufsfläche und Umsatzpotenzial, insbesondere in den Innenstadt-Randlagen rückläufig war (BULWIENGESA AG / INSTITUT RAUM & ENERGIE 2005, S. 39-40).

Innenstadt – Zur Innenstadtabgrenzung:

Die Innenstadt setzt sich aus folgenden Teilbereichen zusammen:

- „Geschäftszentrum“ zwischen Schulstraße, Krückau und Bahnhof sowie
 - „Innenstadt-Randbereiche“ bzw. „-Ergänzungsbereiche“.
- Zu den „Randbereichen“ zählt die Stadtplanung die Quartiere östlich des Bahnhofsbereichs sowie das Areal zwischen Krückau und Reichenstraße / „Vormstegen“ im Umfeld des im Jahr 2006 verlassenen Haupthauses der Firma Teppich Kibek und der im Jahr 2007 ebenfalls nach Elmshorn-Süd ausgelagerten Firma „Eisenhandel Kremer“.

Der baulich-strukturell eng mit dem Kernraum der Innenstadt verknüpfte Bereich zwischen Schulstraße und Gärtnerstraße stellt ebenfalls einen „Randbereich“ der Innenstadt dar. Dieses Areal spielt für den Einzelhandel jedoch keine oder kaum eine beachtenswerte Rolle, kann insofern – aus stadtfunktionalen Gründen – auch dem „Stadtbereich Nord“ zugeordnet werden.

Funktional betrachtet, sind die „Innenstadt-Randbereiche“ vom eigentlichen „Geschäftszentrum“ der Innenstadt abzukoppeln. Denn bereits eine im Jahr 2001 vorgenommene Kundenbefragung hatte u. a. zum Ergebnis, dass es zwischen dem Geschäftszentrum und den unmittelbaren Innenstadt-Randbereichen kaum Austauschprozesse bzw. Kopplungsbesuche gibt. So tauchte bei der gesamten Befragung nicht ein einziger Kunde des stark besuchten (alten) Teppichhauses Kibek auf, das vom Geschäftszentrum der Innenstadt, nördlich des „Buttermarktes“ gelegen, lediglich rund 250 m entfernt liegt.

Die Innenstadt-Randbereiche weisen keinen durchgängigen Geschäftsbesatz auf. Dieser ist eher auf einzelne Inseln konzentriert, ohne baulich-räumliche Bezüge zum Kernraum der Innenstadt. Daher sind Stadtplanung und Gutachter dazu übergegangen, künftig den Innenstadtbegriff – unter Einzelhandelsaspekten – auf das „Geschäftszentrum“ zu reduzieren.

Es ist deutlich erkennbar, dass der Einzelhandel nördlich der Schulstraße und östlich des Bahnhofs kaum eine Rolle spielt. Dabei sei darauf hingewiesen, dass der Geschäftsbesatz im Altbauquartier östlich des Bahnhofs nach der Aufhebung des beschränkten Bahnübergangs Schulstraße-Bauerweg in einem längeren, mehrjährigen Prozess ausgedünnt wurde. Seit einigen Jahren dominieren hier, im Bereich der „Mühlenstraße“ Anbieter der kleinteiligen Nahversorgung sowie spezialisierte Fachgeschäfte (z. B. Apotheke) und andere Einrichtungen mit Zielpublikum (zahlreiche Restaurants). – Insgesamt zeigt die Nutzungsstruktur im Quartier Mühlenstraße-Mühlendamm-Bauerweg (östlich des Bahnhofs) eine starke funktionale Durchmischung, während in dem Quartier unmittelbar nördlich der Schulstraße Wohnnutzungen in den Erdgeschossen weit überwiegen (vgl. BULWIENGESA 2005).

Einkaufslagen innerhalb des Geschäftszentrums:

Die Verdichtung und Struktur des Geschäftsbesatzes, des Einzelhandels, verdeutlichen, dass die Fußgängerzone (FGZ) Königstraße die Haupteinkaufslage darstellt. Die Lagequalifizierung wurde anhand einer umfangreichen Frequenzstichprobe abgesichert: Am Dienstag, 18. Oktober 2005 zählte man jeweils vormittags, mittags und nachmittags an insgesamt 11 Zählpunkten das Passantenaufkommen, wobei das durchschnittliche stündliche Passantenaufkommen ermittelt wurde.

Wie erwartet, wies die FGZ Königstraße die höchste Passantenfrequenz auf. Um vergleichend Zählpunkte aus- und bewerten zu können, wurden als Spitzenwert 1 800 Passanten im Westteil (nahe dem Alten Markt an der Nikolaikirche) gleich 100 gesetzt (Referenzniveau). Am östlichen Ende der FGZ Königstraße wurden noch 2/3 dieses Wertes erreicht. In den Nebenlagen, in der Marktstraße, auf dem Damm, und in der Peterstraße wurden 20 – 40 % des Höchstwertes erreicht. Erstaunlich deutlich ist der erhebliche Abfall der Messungen in der Holstenstraße sowie am Holstenplatz (= Bahnhofsvorplatz), wo jeweils lediglich etwa 15 – 20 % der Frequenz am Referenzpunkt, d. h. ca. 250 – 300 Passanten je Stunde ermittelt werden konnten. Mikrostandörtlich wurde also festgestellt, dass die meisten Einkaufenden auf dem Abschnitt Alter Markt (den das zu dem Zeitpunkt noch existierende Warenhaus Karstadt abschließt) und dem Bereich um das Textilkaufhaus Ramelow in der Mitte der FGZ Königstraße sich bewegten. - Holstenstraße und Holstenplatz mit nahezu durchgängigem Geschäftsbesatz sind eigentlich der Hauptgeschäftslage zuzurechnen. Sie

werden aber nicht entsprechend angenommen, wohl u. a. weil die Holstenstraße eine stark befahrene Durchgangsstraße ist und gleichzeitig als östliche Flanke des „inneren Tangentenringes“ die Aufenthaltsqualität für Passanten erheblich beeinträchtigt. Weiterhin ist für diesen Abschnitt der Innenstadt zu beachten, dass der Bahnhof/ZOB mit über 10 000 Bus-/Bahnbenutzern sowie entsprechenden Umsteigenden täglich eine außerordentliche Frequenzquelle darstellt; diese Frequenz wurde lediglich von den jeweiligen Bahnhof/ZOB-Knoten in Kiel und Lübeck übertroffen. Die Frequenz in Elmshorn wird offensichtlich (für den angrenzenden) Einzelhandel nicht adäquat genutzt (BULWIENGESA 2005).

Seitens der Stadtplanung wird eine ausgewogener frequentierte Einkaufsachse Alter Markt – Bahnhof gewünscht und für möglich gehalten. Dazu ist allerdings eine gestalterische bzw. bauliche Umsetzung bzgl. Stadtarchitektur, Verkehrsführung, funktionaler Mischung erforderlich, so dass auch östlich des Bekleidungshauses Ramelow ein attraktiver Magnet sich entfalten kann. Man geht davon aus, dass der Einzelhandel eine wesentliche Rolle bei der Strukturverbesserung spielen müsse, aber auch andere Einrichtungen wie z. B. gastronomische Einrichtungen könnten zur Frequenzinduktion beitragen.

Die Planung und die Stadtpolitiker weisen der Umgestaltung des Bahnhofs selbst und damit der Schaffung eines attraktiven Entrees für das Geschäftszentrum der Stadt Elmshorn eine Schlüsselrolle, eine aufschließende Funktion zu, so dass die zahlreichen Ein-, Aus und Umsteiger erheblich dazu beitragen mögen, die Innenstadt stärker zu frequentieren.

Stellplatzsituation:

Hinsichtlich der Besucher des Geschäftszentrums ist die Anordnung der innerstädtischen Stellplätze für Personenkraftwagen zu beachten. Denn ca. die Hälfte der Innenstadtbesucher kommt mit dem privaten Pkw in die Innenstadt. Von rund 2 000 vorhandenen öffentlich zugänglichen Stellplätzen im fußläufigen Einzugsgebiet des Geschäftszentrums (inklusive Einkaufszentrum an der Deichstraße, unmittelbar westlich vom Wedenkamp gelegen, und inklusive südliches Hafenufer bei der Firma Peter Kölln) sind etwa 1 600 Stellplätze in einem „Halbkreis“ südlich des Geschäftszentrums konzentriert .

Die meisten Angebote stellten die Kundenparkplätze beim Einkaufszentrum an der Deichstraße dar, ferner das Karstadt-Parkhaus einschließlich benachbarter ebenerdiger Stellflächen sowie der Buttermarkt mit jeweils rund 300 Stellplätzen. Es ist allerdings zu beachten, dass die Austauschbeziehungen zwischen dem Einkaufszentrum an der Deichstraße und dem Geschäftszentrum gering sind. Demgegenüber wurden das Karstadt-Parkhaus, das Hafengelände sowie der Buttermarkt vorwiegend von Innenstadtkunden genutzt. Die Abschnitte FGZ Königstraße sowie die Fußgängerbereiche Damm und Alter Markt profitieren von der relativen Nähe der unmittelbar südlich sich befindenden Stellplätze, während – umgekehrt – die Marktstraße und die Bereiche Holstenstraße und Bahnhof bezüglich der fußläufigen bequemen Erreichbarkeit peripherer liegen und insofern benachteiligt sind (BULWIENGESA 2005).

Aus Kundensicht wird allerdings die derzeitige Stellplatzsituation mehrheitlich negativ gesehen (s. GESA, EINZELHANDELSGUTACHTEN 2002, S. 57). So wird beklagt, dass für eine große Anzahl von günstig gelegenen Stellplätzen Gebühren erhoben werden. Dabei ist die Regelung kleinräumig sehr uneinheitlich, da teilweise (private) Stellplätze einzelner Geschäfte gebührenfrei sind. Generell wird beklagt dass in Einkaufsspitzenzeiten die Anzahl der einkaufsstättennahen Stellplätze nicht ausreicht.

Die Elmshorner Innenstadt teilt diese Problematik mit anderen vergleichbaren Städten. Es ist jedoch davon auszugehen, dass sich die Situation des günstigen Abstellens des Personenkraftwagens in der Innenstadt in kurzer Zeit – aus der Sicht und Einschätzung der (potenziellen) Kunden – eher noch ungünstiger, sich verschärfend entwickeln wird. Denn seit der Eröffnung des Ensembles des Kibek-Fachmarktzentums in Elmshorn-Süd besteht dort für Besucher ein großes Angebot gebührenfreier und ladennaher Stellplätze. Dieses neue Marktzentrum mit vielen Sortimenten steht in Konkurrenz zum Innenstadtangebot. Insgesamt ist – wertend – festzustellen, dass die derzeitige Stellplatzsituation in der Innenstadt einen erheblichen Standort- und Entwicklungsnachteil insbesondere für das Geschäftszentrum der Stadt Elmshorn darstellt. Auch von dieser Seite betrachtet, sieht die Stadtplanung ein dringendes Bedürfnis, mit der Verbesserung der Stellplatzsituation in der Innenstadt zur Attraktivitätssteigerung der Stadt Elmshorn insgesamt beizutragen.

Innenstadtfrequentierung:

Am 21.03.2006 führte die BULWIENGESA AG eine Erhebung bzw. Befragung in der Kernzone der Innenstadt Elmshorns durch. Es wurden – vergleichend – zwei Befragungsstandorte gewählt: einerseits (im westlichen Abschnitt der) FGZ Königstraße und andererseits auf dem Holstenplatz (Bahnhofsvorplatz). Es wurde parallel stündlich das Passantenaufkommen in der Zeit von 8.00-9.00 bis 19.00-20.00 Uhr gemessen. Für die Königstraße wurden in der ersten Messstunde von 8.00 bis 9.00 Uhr rund 520 Passanten ermittelt; das erste Maximum mit mehr als 1 400 Passanten pro Stunde stellte man innerhalb der zwei Stunden von 10.00 Uhr bis 12.00 Uhr fest; das zweite Maximum – mit steilem Anstieg ab 13.00 Uhr lag innerhalb der Zeit von 14.00 Uhr bis 17.00 Uhr mit dem Plateau eines Maximums zwischen 15.00 Uhr und 17.00 Uhr, wo rund 2 000 Passanten stündlich gezählt wurden; nach 17.00 Uhr fällt das Passantenaufkommen bis 19.00-20.00 Uhr wieder steil ab und erreicht mit unter 200 Passanten den niedrigsten Wert des Kurvenverlaufs.

Ganz anders stellt sich das Passantenaufkommen am Holstenplatz dar, der im Osten der Königstraße vor dem Elmshorner Bahnhof anschließt. Hier steigt die Kurve ab 8.00 Uhr morgens nahezu linear von knapp 200 Passanten für die Stunde von 8.00 Uhr bis 9.00 Uhr bis zur Stunde 16.00 Uhr auf 17.00 Uhr mit einem Höchstwert von knapp 400 Passanten an, um dann bis zum Intervall 19.00 Uhr-20.00 Uhr auf wieder weniger als 200 Passanten abzufallen.

Als Interpretationsbeitrag lässt sich kennzeichnen, dass die Attraktivität der FGZ Königstraße erheblich größer ist als die des Holstenplatzes. Des Weiteren ist festzustellen, dass nach 20.00 Uhr an beiden Messstellen ein außerordentlich niedriges Passantenaufkommen ermittelt wurde, so dass die Königstraße und der Holstenplatz aufgrund der mangelnden abendlichen Anziehungspunkte nach 20.00 Uhr wenig von Besuchern frequentiert werden. Das werde sich sicherlich auch nicht wesentlich umkehren, falls es hier in der Zukunft zur Verlängerung der Ladenöffnungszeiten im Einzelhandel kommen sollte.

Ladenschlusszeiten in der Elmshorner Innenstadt am Sonnabend:

Die BULWIEN/GESA AG hat im Frühjahr 2006 für sonnabends die Ladenschlusszeiten der Geschäfte in der Elmshorner Innenstadt untersucht. Bei den untersuchten 135 Geschäften der Innenstadt schließen 15 Geschäfte bereits zwischen 12.00 Uhr und 12.30 Uhr, weitere 17 zwischen 13.00 Uhr und 13.30 Uhr und 19 zwischen 14.00 Uhr und 14.30 Uhr, drei Geschäfte schließen um 15.00 Uhr. Der Zeitpunkt 16.00 Uhr als Ladenschlusszeit bündelt 69 Geschäfte (= 51%), das Maximum, während schließlich 12 weitere Geschäfte um 18.00 Uhr oder gar noch später schließen.

Öffnungszeiten von Einzelhandel und Dienstleistungen der Elmshorner Innenstadt – Wünsche und Anregungen:

Die BULWIEN/GESA AG hat im Frühjahr 2006 eine Befragung durchgeführt, um Wünsche und Anregungen der Bürger bezüglich der Öffnungszeiten in der Innenstadt zu ermitteln. Die drei am häufigsten genannten Wünsche / Anregungen waren: 1. Der Einzelhandel möge für die Innenstadt die Ladenöffnungszeiten vereinheitlichen, 2. Rathaus und Ämter sollten länger und häufiger geöffnet sein, 3. auch der Einzelhandel möge länger und häufiger geöffnet haben.

Insgesamt lässt sich als Interpretation des Befundes sagen, dass die Bürger insbesondere sich folgende Kriterien als „ideale“ Öffnungszeiten wünschen: sie sollten homogen sein (abgestimmt/vereinheitlicht), ferner transparent, bedarfsgerecht und ein simples System aufweisen. Sollten in dieser Richtung Veränderungen vorgenommen werden, werde die Attraktivität der Innenstadt steigen. Länger und häufiger würden Personen das Zentrum der Stadt Elmshorn aufsuchen, wodurch sich die Stadt Elmshorn innerhalb ihrer Region besser behaupten und entfalten könnte. – Dennoch ist ein Interessenkonflikt zu beachten: Eine kundengerechte Ausgestaltung der Öffnungszeiten müsse auch betreibergerecht sein. Mehr Dienstleistungen für konsumierende Bürgerinnen und Bürger müssen auch zu akzeptablen (organisatorischen und ökonomischen) Bedingungen für die Dienstleistenden umgesetzt werden können.

4.11 Entwicklung des Stadtteils Hainholz

Die Eingemeindungen von Hainholz, Langelohe und Teilen von Klein Nordende-Lieth am 1.4.1938:

Am 1. April 1938 wurden laut Beschluss des Oberpräsidenten der Provinz Schleswig-Holstein vom 18. November 1937 die bis dahin selbständigen Elmshorner Anrainergemeinden Hainholz und Langelohe aufgelöst und zusammen mit Teilgebieten von Klein Nordende-Lieth, Raa-Besenbek und Sparrieshoop nach Elmshorn eingemeindet.

37,7 % der Gesamtfläche von Hainholz (175,7309 von 470,9296 ha) und 86 % der Bevölkerung (1 270 von 1 470 Einwohnern) wurden Elmshorn zugeschlagen, bzw. weitere Landflächen und Einwohner kamen im Rahmen der kommunalen Reorganisation zu Klein Nordende.

Das benachbarte Elmshorner Anrainerdorf Langelohe trat 68 % seiner Landflächen (268,9437 von 398,0216 ha) und 98 % seiner Einwohner (2 350 von 2 400) an Elmshorn ab. Die übrigen Flächen und Bewohner östlich der in den 1930er Jahren geplanten „Umgehungsstraße“, jetzt Wittenberger Straße, gingen an das Anrainerdorf Kölln-Reisiek.

Vom südlich von Elmshorn gelegenen Anrainerdorf Klein Nordende-Lieth erhielt Elmshorn aus dem Ortsteil Lieth 4,4 % der Landfläche (40,89 von 931,88 ha) und 61 % der Bevölkerung (920 von 1 490 Einwohnern). Klein Nordende bekam dafür als Ausgleich 295,1987 ha Land und 200 Einwohner aus dem ehemaligen Hainholz zugesprochen.

Das westlich von Elmshorn gelegene Anrainerdorf Raa-Besenbek musste 1,6 % seiner Landfläche (21,4594 von 1 316,6664 ha) und 23 % seiner Bevölkerung (120 von 510 Einwohnern) an Elmshorn abtreten.

Von der nordöstlich von Elmshorn gelegene Anrainerdorf Sparrieshoop erhielt die Stadt Elmshorn das Waldstück am Stadtpark Sibirien.

Elmshorn verlor das am Unterlauf der Krückau gelegene Spiekerhörn.

Mit diesen Eingemeindungen wuchs die Einwohnerzahl der Stadt Elmshorn von 18 800 schlagartig um 4 600 (25 %) auf 23 460.

Aufgrund dieser Eingemeindungen kam ein stadtgeschichtlicher Prozess zum (vorläufigen) Abschluss, der seinen Ausgangspunkt in den Anfängen der Industrialisierung der Stadt Elmshorn im 19. Jahrhundert hatte. Elmshorn litt seit der boomartig um die Wende zum 20. Jahrhundert sich vollziehenden wirtschaftlichen Entwicklung an zunehmender Knappheit an Flächen für Siedlungsraum, ausgelöst durch die industrielle Expansion, die Elmshorn erfasst hatte. Es galt vor allem für die rasch zunehmende Einwohnerschaft, die in den Industriebetrieben Arbeitsplätze fanden, Wohnquartiere für die Familien bzw. Siedlungsflächen in angemessener (fußläufiger) Entfernung zur jeweiligen Arbeitsstätte anzubieten. So siedelten sich viele Arbeitskräfte mit ihren Familien insbesondere in den benachbarten Anrainergemeinden Hainholz, Langeloh, Klein Nordende-Lieth und Kölln-Reisiek an. Sie bauten die für diese wirtschaftlich dynamische Entwicklungszeit typischen Ein- und Zweifamilienhäuser, wie sie auch heute noch entlang der Straßen Holzweg, Hoyerstraße, Langeloh, Köllner Chaussee, Rethfelder Straße, Hainholz und Heidmühlenweg zu finden sind (KULHLEMANN 1987, S. 133).

Die städtebauliche Entwicklung des Stadtquartiers Hainholz in der Zeit nach dem 2. Weltkrieg bis 1990/2000:

Am 1.4.1938 wurde der größte Teil von Hainholz, bis dahin ein selbständiges Anrainerdorf südöstlich der Stadt Elmshorn, nach Elmshorn eingemeindet. Im September 1939 begann der 2. Weltkrieg. Aus diesem Grunde konnte in dem neu eingegliederten Stadtteil Hainholz keine (nennenswerte) städtebauliche Entwicklung einsetzen. Mit der tatsächlichen und kontinuierlichen Entwicklung von Hainholz als Stadtquartier von Elmshorn konnte erst nach Beendigung des 2. Weltkriegs begonnen werden.

Entscheidende Impulsgeber für die Entwicklung von Hainholz waren die demographische Situation und die prekäre Wohnversorgungslage seit dem Ende des 2. Weltkrieges. Denn Elmshorn hatte im Jahr 1938, zum Zeitpunkt der Eingemeindung von Hainholz, 23 460 Einwohner. Die Einwohnerzahl der Stadt Elmshorn betrug am 13.09.1950 (1. Volkszählung der Bundesrepublik Deutschland) 36 186 Einwohner. Damit war die Bevölkerungszahl in diesen 12 Jahren um 64,8 % angestiegen. Im Gegensatz zu dieser demographischen Entwicklung ging innerhalb dieses Zeitraums die Zahl der Wohnungen durch Kriegsschäden zurück. Im Jahr 1943 zählte die Stadt Elmshorn 5 850 Wohneinheiten. Im 2. Weltkrieg wurden in Elmshorn 361 Wohnungen total zerstört und weitere 395 Wohneinheiten sehr schwer beschädigt. Weitere 1 754 Wohneinheiten waren leicht oder mittelschwer beschädigt. Die Wohnungsbelegung lag daher im Durchschnitt bei rund 6,5 Personen (SALEHI 1991, S. 170 und STADT ELMSHORN, Erläuterungsbericht zum Wirtschaftsplan der Stadt Elmshorn, 1947, S. 13- 24).

Diese Wohnsituation veranlasste die Stadtverwaltung und die politische Stadtvertretung zum Handeln, um möglichst unverzüglich die desolate Wohnsituation abzumildern. Der 1947 von der Stadt Elmshorn aufgestellte Wirtschaftsplan, Vorgänger später nachfolgender Flächennutzungspläne, wurde am 15. Juli 1948 von der Landesregierung Schleswig-Holstein, dem Ministerium für Umsiedlung und Aufbau, genehmigt. Der Wirtschaftsplan stellte die Gesamtsituation der Stadt Elmshorn, hier insbesondere die Wohnraumproblematik dar und versuchte, Antworten auf die brennenden Fragen und Lösungen zu finden.

Gemäß der Konzeption dieses Planes wurde der Stadtteil Hainholz als Hauptentwicklungszone der Stadt Elmshorn dargestellt. Hier im Südosten der Stadt Elmshorn waren bereits 66,4 ha an Siedlungsfläche vorhanden, die überwiegend durch die Funktion Wohnen genutzt wurden. Diese Wohnnutzung galt es gemäß Wirtschaftsplan verstärkt und zügig weiter zu entwickeln. Der Plan sah vor, auf einem Areal von 94 ha rund 1 400 Wohnungen zu erstellen. Mit diesem projektierten Ausbau der Wohnfunktion in Hainholz sollte die Wohnungsbelegung sinken. – Gemäß Wirtschaftsplan wurde der Aufbauplan des städtischen Bauamts ausgearbeitet. Der Erläuterungsbericht dieses Aufbauplans stellt fest, dass vor dem 2. Weltkrieg die durchschnittliche Wohnungsbelegung in Elmshorn bei 3,6 Personen pro Wohnung lag. Der Bericht ermittelt, dass mindestens rund 3 500 neue Wohnungen gebaut werden müssten, um den Vorkriegsstand wieder zu erreichen.

Gemäß diesem Plan war für den Stadtteil Hainholz die Funktion Wohnen vorgesehen. Der Plan wies aus, dass in Hainholz im Jahr 1951 für die Funktion Wohnen eine Fläche von 64,4 ha bereits vorhanden war. Auf der Fläche dieses Viertels wohnten 4 928 Einwohner. Die Stadt Elmshorn plante, in diesem Stadtquartier 2 350 neue Wohneinheiten zu schaffen.

Es war ein weit greifender Planungsansatz, der jedoch kurzfristig nicht umgesetzt werden konnte. Denn in diesem (immer noch) dörflich strukturiertem Gebiet gab es zu jener Zeit keine entsprechende Infrastruktur. Eine Verwirklichung der Wohnungsbauerschließung mit allen vorrangig bzw. gleichzeitig zu realisierenden Infrastrukturmaßnahmen erforderten erhebliche Investitionen, die die Stadt Elmshorn Anfang der 1950er Jahre nicht leisten konnte. Daher wurden Anfang und Mitte der 1950er Jahre entlang vorhandener Straßen lediglich einzelne Baumaßnahmen für Wohnungsbebauung getroffen, so dass eine lineare Mischstruktur von Alt- und Neubausubstanz entlang vorhandener Straßen entstand (SALEHI 1991, S. 170).

Im Jahr 1957 löste der gemeinsame Planungsrat Hamburg/Schleswig-Holstein einen entscheidenden Impuls aus. Der „Gemeinsame Landesplanungsrat“ der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein war im Jahr 1955 gegründet worden. Dieses Gremium hatte sich zur Aufgabe gesetzt, für die Metropole Hamburg und ihren suburbanen holsteinischen Raum eine Entwicklung zu unterstützen, die der gemeinsamen Raumordnungskonzeption unterlag. Diese Raumordnungskonzeption sollte „sowohl den Aufbau leistungsfähiger, schwerpunktmäßig zu entwickelnder Gemeinden als auch die Sicherung von Naherholungsräumen für die Großstadtbevölkerung beinhalten“ (STADT ELMSHORN, Elmshorn. Gegenwart und Zukunft, 1973, S. 2). Gemäß dieser vorgegebenen Konzeption für den suburbanen Hamburger Großraum wurde die Stadt Elmshorn als eine solche Gemeinde angesehen. Sie bildete daher im Rahmen der vorgegebenen Konzeption den Endpunkt der Aufbauachse Hamburg – Pinneberg – Tornesch/Uetersen – Elmshorn. „Als besonders auszubauender Endpunkt der Aufbauachse im Sinne der Empfehlung des Gemeinsamen Landesplanungsrates ist Elmshorn zu betrachten“ (STADT ELMSHORN, Elmshorn. Gegenwart und Zukunft, 1973, S. 3). Nachdem Elmshorn als End- und Achsen Schwerpunkt ausgewiesen worden war, richtete die Elmshorner Stadtplanungsabteilung ihren Entwicklungsschwerpunkt auf den neuen Stadtteil Hainholz, der sich forciert von den noch Mitte der 1960er Jahre prägend erkennbaren dörflichen Strukturen zu einem zusammenhängenden Neubaugebiet der Stadt Elmshorn entwickeln sollte (KROLL 2003a, S. 97). So hatte der Gemeinsame Landesplanungsrat bewirkt, dass die Stadt Elmshorn Achsenendpunkt der suburbanen Entwicklungsachse Hamburg – Pinneberg – Tornesch/Uetersen Elmshorn wurde. Dieser Endpunkt Elmshorn sollte hinsichtlich mehrerer geographischer Funktionsbereiche gezielt und schwerpunktbildend ausgebaut werden. „Dort ist insbesondere im Südosten noch eine zusätzliche Entwicklung der Bebauung zu vertreten“ (STADT ELMSHORN, Aufbauplan –

Flächennutzungsplan, 1960, S. 9). – So war nach dem Konzept des Gemeinsamen Landesplanungsrates der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein für die städtebauliche Entwicklung von Elmshorn eine Bevölkerungszunahme auf rund 65 000 Einwohner vorgesehen. Gleichzeitig sah auch der Flächennutzungsplan der Stadt Elmshorn von 1960 konzeptionell vor, die gewerblich-industriellen Arbeitsmöglichkeiten und den angepassten, schrittweisen Ausbau der Gemeinschaftseinrichtungen (Schulwesen, soziale Einrichtungen), der Erholungsmöglichkeiten (Sport- und Freizeitanlagen, Biotop) sowie den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in den kommenden Jahren umzusetzen. Als besonders vordringlich wurde gefordert, die Verkehrsstrukturen auszubauen bzw. neu zu schaffen. In diesem Kontext forderte der Gemeinsame Landesplanungsrat, in Elmshorn-Süd den S-Bahnhof „Heidmühle“ (Strecke Hamburg-Altona nach Elmshorn-Zentrum, Endpunkt der S-Bahn) zu schaffen. Es sollten für ca. 30 000 Neubürger gleichzeitig rund 5 000 neue Arbeitsplätze vornehmlich im Stadtquartier Hainholz/Rethfeld geschaffen werden. – Die Einwohnerzahl lag am 14.12.1959 in Hainholz bei 900 Einwohnern, im benachbarten Rethfeld bei 1 020 Bewohnern. Im Stadtteil Hainholz/Rethfeld sollten 10 730 Neubürger untergebracht werden, so dass am Ende der Entwicklungsperiode insgesamt 12 650 Menschen im Südosten der Stadt Elmshorn wohnen sollten. – Entsprechend dieser Planungskonzeption sollte Elmshorn die Funktion einer Trabantenstadt der Metropole Hamburg bekommen (SALEHI 1991, S. 172 und STADT ELMSHORN, Aufbauplan – Flächennutzungsplan, 1960, S. 37).

Im Jahr 1964 erschien der von der Stadt Elmshorn in Auftrag gegebene Generalverkehrsplan (GVP) des Ingenieurbüros Dr. Hellmut Schubert, Hannover. Dieser Plan wies darauf hin, dass die Stadt Elmshorn im Frühjahr 1964 rund 37 000 Einwohner zählte. Der GVP sah vor, dass die stärkste Bevölkerungszunahme im südöstlichen Stadtteil Hainholz/Rethfeld zu erwarten sei, insgesamt sollte die Stadt um etwa 27 000 Einwohner zunehmen und damit in dem vorgesehenen Entwicklungszeitraum (bis zum Jahr 2000) auf rund 64 000 Einwohner zunehmen. Der GVP sagte aus, dass die Einwohnerzahl des Stadtteils Hainholz/Rethfeld im Jahr 1964 sich auf ca. 1 600 EW belief. So sollte die Einwohnerzahl im Quartier Hainholz/Rethfeld innerhalb des Entwicklungszeitraumes auf rund 13 000 EW anwachsen.

Der GVP sagte aus, dass die Zahl der Beschäftigten in Elmshorn im Jahr 1961 bei 15 584 Personen lag. Bis 1964 erhöhte sich die Zahl auf 18 430 Personen. Im Stadtteil Hainholz/Rethfeld gab es lediglich 69 Beschäftigte. Am Ende der geplanten Entwicklungsperiode sollten es in diesem Stadtteil gemäß GVP bereits 2 269 Beschäftigte geben. Um diesen enormen geplanten Beschäftigtenzuwachs zu realisieren, sollte im südöstlichen Teil dieses Stadtquartiers ein Industriegebiet entwickelt werden (STADT ELMSHORN, Generalverkehrsplan der Stadt Elmshorn, Teil I, 1964/65, S. 5/6).

Wie sah die Planung der Trabantensiedlung in Hainholz im Einzelnen aus? „Es erhält einen inneren Haupteinzelring und wird durch die Ost-West-Straße (heute Hamburger Straße) mit der Innenstadt und der B 5, im Bereich der Eisenbahnüberführung Heidmühle mit dem künftigen Haltepunkt der S-Bahn, den südwestlichen Stadtgebieten und der B 431 verbunden. Öffentliche Grüngürtel mit eingelagerten Fußwegen sorgen für zusätzliche Auflockerung und gefahrlose Verbindung für die nicht motorisierten Bewohner dieses Gebietes“ (MAGISTRAT DER STADT ELMSHORN, Elmshorn. Endpunkt einer Aufbauachse, 1965, S. 22). – Auf einer Fläche von rund 250 ha sollten für 12 000 bis 15 000 Menschen Wohnmöglichkeiten in verschiedenen Haus- und Wohnungstypen entstehen: Es waren auch freistehende Einfamilienhäuser, insbesondere aber Reihenhäuser vorgesehen, die als 50 bis 60 m lange Zeilenbauten konzipiert waren. Dazwischen waren 9- bis 12-geschossige Punkthochhäuser eingelagert. Das Gelände sollte etwa 3 500 bis 4 000 Wohnungen aufnehmen. Die Hochhäuser wurden an räumlichen Schwerpunkten positioniert,

insbesondere im Bereich der Hamburger Straße – Hainholzer Damm und nahmen die Funktion von stadtlandschaftlichen Mittelpunkten im Rahmen der räumlichen Verdichtungszone ein (KROLL 2003, S. 99). So hatte der Aufbauplan von 1961 einen drastischen Einschnitt für Hainholz zur Folge. Denn aus diesem vormals dörflichen Gebiet sollte gemäß den Stadtentwicklungskonzeptionen der Bundesrepublik Deutschland ein moderner Stadtteil entstehen, eine sogenannte Trabantensiedlung im suburbanen Raum Hamburgs.

Im Jahr 1972 wurde die 1. Fortschreibung des GVP vorgelegt: Die Einwohnerzahl der Stadt Elmshorn betrug nun 41 515 EW, womit die Anzahl der Elmshorner innerhalb dieses Zeitraums um 13,4% zugenommen hatte (vgl. STADT ELMSHORN, Generalverkehrsplan der Stadt Elmshorn, 1. Fortschreibung, 1972/73, S. 7). Für das Jahr 1972 registrierte man für den Stadtteil Hainholz/Rethfeld rund 3 000 Einwohner: Die Einwohnerzahl hatte sich in diesem Zeitraum in etwa verdoppelt und es war (noch 1972) geplant, dass die Einwohnerzahl dieses Stadtteils bis zum Jahr 2000 auf 15 000 EW, d. h. auf das Fünffache ansteigen sollte. Die Zahl der registrierten Arbeitsplätze im Quartier Hainholz/Rethfeld lag im Jahr 1972 bei knapp 2 000, und es war eine Steigerung auf 6 000 Arbeitsplätze im Jahr 2000 geplant. – Die Stadtverwaltung stellte im Jahr 1973 fest, dass das neu entstandene Industriegebiet Süd schon zu 2/3 besetzt sei (STADT ELMSHORN, Gegenwart und Zukunft, 1973, S. 64 und SALEHI, 1991, S. 1973f.).

Diese – zu hoch angesetzten – Entwicklungspläne der Stadt Elmshorn mussten spätestens Ende der 1970er Jahre radikal nach unten korrigiert werden. So stellte die 1. Änderung der 1. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes im Jahre 1978 fest, dass die Einwohnerzahl der Stadt Elmshorn im Jahr 1990 nicht mehr bei den geplanten 65 000 EW liegen werde, sondern dass von einer Einwohnerzahl von (maximal) 49 000 EW auszugehen sei. Entsprechend diesem neu festgesetzten Entwicklungsziel sollte der Stadtteil Hainholz/Rethfeld im Jahr 1990 nicht mehr rund 15 000 Einwohner zählen, sondern lediglich 8 000 Personen. Denn die Einwohnerzahl dieses Stadtquartiers belief sich nach Angaben des Generalverkehrsplans (GVP) auf erst 2 803 Personen. Hinsichtlich der Arbeitsplätze war vorgesehen, dass im Jahr 1972 in diesem Stadtteil 1 100 vorhanden sein sollten, und diese Zahl sollte nach der neuen Planungskonzeption bis zum Jahr 1990 um weitere 2 000 neu zu schaffende Arbeitsplätze gesteigert werden (STADT ELMSHORN, Generalverkehrsplan der Stadt Elmshorn, 1. Änderung 1978/79, S. 4, Tab. 1).

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Elmshorn von 1980 stellte für den Stadtteil Hainholz/Rethfeld fest, dass in diesem Quartier im Jahr 1978 insgesamt 4 850 Einwohner lebten. Entsprechend der Planungsvorgabe dieses FNP sollten in diesem Stadtquartier im Jahr 1990 8 800 Personen wohnen. Der FNP von 1980 stellte weiterhin fest, dass im Jahr 1978 in diesem Stadtviertel 53,4 ha Wohnbaufläche vorhanden war, diese Wohnbaufläche sollte bis 1990 um weitere 77,8 ha ansteigen. Im Jahr 1978 belief sich die Wohnfläche in Hainholz/Rethfeld auf 146 000 m² und es sollten bis 1990 weitere 154 000 m² Wohnfläche hier hinzukommen. – Hinsichtlich des Ausbaus der gewerblichen Bauflächen sah der FNP eine Entwicklung entlang der Hamburger Straße, der auf Hamburg ausgerichteten Radialstraße, vor, wo (bis 1990) weitere 2,8 ha neue Gewerbeflächen erschlossen und besetzt werden sollten (STADT ELMSHORN; Flächennutzungsplan der Stadt Elmshorn, 1981, S. 30 und S. 43, Tab. 3 und Tab. 4).

Der städtebauliche Zustand im Stadtteil Hainholz/Rethfeld um das Jahr 1990:

Das Stadtquartier Hainholz/Rethfeld wies eine Flächengröße von 385 ha auf und es wurden am Stichtag 30.06.1989 insgesamt 7 184 Einwohner registriert. Insofern ist die Zielvorgabe des FNP von 1980 nicht erreicht worden.

Im Stadtteil Hainholz/Rethfeld waren um 1990 insgesamt 57,8 ha gewerbliche Baufläche vorhanden, die kontinuierlich durch sukzessive Erweiterungen in den folgenden Jahren ergänzt werden sollten, so dass in diesem Stadtteil Anfang der 1990er Jahre rund 3 000 Arbeitsplätze vorhanden waren.

Der Stadtteil Hainholz/Rethfeld verfügte Anfang der 1990er Jahre über eine Vielfalt von modernen, neu geschaffenen sozialen Einrichtungen, die für die Neubürger dieses Quartiers im Rahmen der Erschließung und des Zuzuges geschaffen wurden. Stadtteil prägend ist dabei die sogenannte „Bildungsachse“. Hier waren bereits Anfang der 1990er Jahre und sind auch bis heute alle Schularten des allgemeinbildenden Schulwesens, eingebettet in viel Grün, vorhanden. Nach dem FNP von 1980 sollte in diesem Stadtteil auch eine zweite Berufsschule entstehen, doch man rückte von der Realisierung wegen der zurückbleibenden demographischen Entwicklung (in diesem Stadtteil) ab. Stattdessen entstand auf dem reservierten Gelände für die geplante weitere Berufsschule eine Freie Waldorfschule, die dann kontinuierlich expandierte. Um 1990 waren im sich entfaltenden Stadtteil Hainholz/Rethfeld bezüglich der Schulen vorhanden bzw. neu entstanden: eine Grundschule, eine Realschule, eine kooperative Gesamtschule (KGSE), ein „Überbetriebliches Ausbildungszentrum“ (ÜAZ), eine „Berufsbildungsstätte“ (BBS), eine Waldorfschule. Ferner waren in diesem Stadtteil um 1990 vorhanden: zwei Kindertagesstätten/Kindergärten, ein Jugendhaus, eine Begegnungsstätte der Evangelischen Kirche, eine Lebens- und Erziehungsberatungsstätte sowie eine Altentagesstätte. Es waren – eingebettet in Grünzonen – erhebliche Sportplatzflächen sowie mehrere Spielflächen und Biotop geschaffen worden (SALEHI 1991, S. 174 – 176).

Sozialgeographischer Dualismus bei der Entfaltung des Stadtquartiers Hainholz – Segregation und Gegensätze: „sozialer Brennpunkt“ versus soziales Upgrading:

In den 1960er Jahren setzte die Erschließung und Besiedlung des Stadtquartiers Hainholz ein. Es zogen sowohl Familien der Unterschicht, Arbeiterfamilien, aber auch in sehr großer Zahl (junge) Familien der Mittelschicht in die entstandenen Neubauwohnungen. Es entstand eine stadtsoziologisch wünschenswerte „gesunde“ schichtenspezifische Durchmischung der Wohnbevölkerung in diesem Quartier.

Mit dem Boom des „Wirtschaftswunders“ der Bundesrepublik Deutschland wurden immer mehr Arbeitskräfte insbesondere für die industriell-gewerbliche Wirtschaft, auch in der Region Elmshorn, aber auch in der Metropolregion Hamburg (auch in ihrem suburbanen Raum) dringend benötigt. Kamen bis zum Mauerbau in Berlin am 13. August 1961 noch viele beruflich qualifizierte Bürger aus der DDR, so änderten sich die Migrationsstrukturen ab dem Mauerbau schlagartig. Es wurden immer mehr (weniger qualifizierte) Ausländer insbesondere aus Südeuropa und der Türkei angeworben. Zugleich setzte der Zuzug auch nach Elmshorn sich fort von Familien, die aus Polen oder der früheren Sowjetunion als (oft) weniger qualifizierte nach Deutschland kamen. Der überwiegende Anteil dieser Familien fand im Elmshorner Wohnraum im stark expandierenden neuen Stadtteil Hainholz. Das führte – in den 1960er Jahren beginnend – zu einer immer stärkeren Entmischung in diesem Quartier. Während Familien, die der Unterschicht zuzurechnen sind, sehr rasch an Zahl zunahmten, verließen gleichzeitig viele Familien, die der Mittelschicht angehörten aufgrund der günstigen Entwicklung ihrer Einkommenssituation diesen Stadtteil. Immer größer wurde der Anteil der

Unterschicht, der Arbeiterfamilien, aber auch der Arbeitslosen und Sozialhilfeempfänger. Dieser negative Aufschaukelungseffekt bewirkte, dass dieser Stadtteil wegen dieser negativen Segregation ein sehr schlechtes Image entfaltete, es zur einer Gettobildung führte, was sich auch im Stadtlandschaftsbild mit Phänomenen der Verwahrlosung, Verschmutzung zeigte, es immer stärker zu Vernachlässigung und (mutwilliger) Zerstörung der Bausubstanz (insbesondere in den Wohnblocks und den Punkthochhäusern) sowie der Grünanlagen und einiger sozialen Einrichtungen dieses Quartiers führte.

Ein wesentlicher weiterer Grund für Niedergang und Verfall des Kerngebiets des Stadtteils Hainholz war die Misswirtschaft der Besitzerin der (meisten) Wohnungen der Wohnblocks und Punkthochhäuser, der „Neuen Heimat gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft mbH“. Stetiger Anstieg der den Mietern berechneten Wohnungsmieten in den 1980er und 1990er Jahren sowie kriminelle Manipulationen, z. B. bei der Berechnung der Heizkosten sowie der Belieferung mit Fernwärme seitens der „Neuen Heimat“, Inaktivität des Unternehmensmanagements der „Neuen Heimat“ bei der Instandhaltung der Wohnungen, Häuser und des Wohngeländes führten immer mehr zum Fortzug von Mietern, die es sich leisten konnten, woanders zu wohnen. Andererseits standen viele Wohnungen immer wieder eine lange Zeit leer, in die – oft nur für kürzere Zeit – neue Mieter einzogen. Diese Mieter waren und sind bis heute eher Menschen mit sehr geringem Einkommen und sozial Schwache, die in vielen Fällen auch von sich aus ihr Umfeld vernachlässigten. Soziale sowie ethnische Probleme der verschiedenen Ausländerfamilien (mit hohem Anteil aus der Türkei und aus Osteuropa) waren und sind virulent. Als nach dem Zusammenbruch der „Neuen Heimat“, die nach dem 2. Weltkrieg zur größten (gemeinnützigen) Wohnungsbaugesellschaft Europas aufgestiegen war, die Mietwohnungen an einen Privatmann verkauft wurden, verschlechterte sich eher die Situation im Kernbereich von Hainholz: Die rasche Zunahme von Verfall und Verwahrlosung gaben ein desolates Bild dieses Stadtteils ab (KROLL 2003b, S. 113f).

Als man um 1980 festgestellt hatte, dass eine Einwohnerzahl von rund 65 000 Personen für die Stadt Elmshorn wohl in absehbarer Zeit – entgegen der Planung – nicht zu erreichen sein werde, flachte man die Bebauung in den noch nicht erschlossenen Randbereichen von Hainholz ab und errichtete hier – segregiert – kostenintensive Einfamilienhäuser, die auch von zahlungskräftigen Vertretern der Mittelschicht angenommen und bezogen, vielfach sogar gekauft wurden. – Mit dieser Entwicklung verschärfte sich geradezu der Dualismus und die schichtenspezifische Segregation, entsprechend die Phänomene und Probleme des Gegensatzes von beschaulichem, mittelschichtspezifischem Wohnen unmittelbar neben den Phänomenen und Problemen eines Wohnquartiers, das sich immer mehr als „sozialer Brennpunkt“ dargestellt hat. Dabei handelt es sich um eine Dispersion, von der viele westdeutsche Städte betroffen waren bzw. sind. Die Stadt Elmshorn bemühte sich verstärkt seit dem Jahr 2000, hier durch verschiedene Einwirkungen, Abhilfe zu schaffen, u. a. mit Hilfe des Programms „Hainholz – Soziale Stadt“.

Die Zukunft von Hainholz - Das Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“:

In jeder größeren Stadt der Bundesrepublik Deutschland sind seit den 1960er Jahren Stadtviertel entstanden, die seit geraumer Zeit mehr als andere Quartiere von Problemen betroffen sind. Imageverlust und sich verstärkender Abstieg von einst eher angesehenen zu deklassierten Stadtvierteln mit häufig auftretenden Gettobildungen sind beklagenswerte Erscheinungen.

Städtebauliche Maßnahmen alleine reichen in der Regel nicht aus, um die Probleme der Verwahrlosung zu stoppen. Es wurde erkannt, dass bauliche Maßnahmen mit auf

Gemeinwesenarbeit basierenden Sozialprogrammen verbunden werden müssen. Daher rief die Bundesregierung im Jahr 1999 das Projekt „Soziale Stadt“ ins Leben: mehrere Ressorts der Ministerien von Bund und Ländern, freie Träger sozialer Projekte, unterschiedliche Vereine (jeweils vor Ort) und Kirchengemeinden, (ortsansässige) Firmen und – insbesondere – die Menschen des jeweiligen Stadtteils selbst, die ihre (täglichen) Erfahrungen und Kenntnisse bereitstellen können, arbeiten in diesen Projekten als Kooperationspartner zusammen.

Auch im Stadtteil Hainholz ist ein sozialer Brennpunkt vorhanden. Daher begann bereits im Jahr 1999, dem Startjahr des Projektprogramms, eine Arbeitsgruppe damit, Anträge für die Aufnahme des Stadtteils Hainholz in das Förderprogramm zu erarbeiten. Die in Hainholz herrschenden Probleme (s.o.) wurden analysiert und der Beantragung auf Projektförderung beigegeben. Im Jahr 2001 wurde Elmshorn mit dem Stadtteil Hainholz in das Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“ aufgenommen. Das Förderprogramm betrifft nicht den gesamten Stadtteil von Hainholz, sondern nur den Kernbereich, in dem die Probleme geballt auftreten. Es handelt sich im Wesentlichen um folgendes Gebiet: die Straßen Hainholzer Damm, Rethfelder Ring, und Eichenkamp. Hier ballt sich die Ende der 1960er Jahre entstandene Großwohnsiedlung, in der monotone Architektur (wegen der genormten Baumuster) vorherrscht, es handelt sich ausschließlich um Sozialwohnungen, häufig (damals) in desolatem Zustand. Die Entwicklung eines Konzepts und dessen Durchführung wurde einer Firma übertragen. An erster Stelle standen die dringend notwendigen Verbesserungen des Wohnumfeldes. Insgesamt wurde das Ziel aufgestellt, wieder ein attraktives Wohnquartier zu schaffen. Als bereits günstige Faktoren sind vorhanden: die Einbettung in viel Grün mit vielen Bäumen und Rasenflächen, die mit Hilfe von Bewohnern, Stadtteilmanagern und Landschaftsplanern ausgestaltet werden sollen. Ferner verfügt der Stadtteil Hainholz über eine Vielfalt eines Angebots im (schulischen) Bildungs- und Ausbildungsbereich. Dieses breit angelegte, differenzierte Bildungsangebot könnte im Zuge der Revitalisierung des Stadtteils Hainholz junge Familien motivieren, hierher zu ziehen. – Auch die Nahversorgung mit Geschäften für die tägliche Versorgung, ausgerichtet auf Menschen in Hainholz, ist in der Planung und zu weiten Teilen – mit Dankesbekundungen von Seiten der in Hainholz Wohnenden – angenommen worden und kann als eine der jüngsten und gelungenen - inzwischen realisierten - Maßnahmen der Attraktivitätssteigerung des Stadtteils Hainholz angesehen werden (vgl. CZEMPER 2003, S. 214-217).

5. Phänomene von Persistenz und Innovationen von Wirtschaftsunternehmen und Bildungseinrichtungen in der Stadt und Region Elmshorn

5.1 Behauptung und Entfaltung der Stadt/Region Elmshorn im suburbanen Raum – die Sicht der Wirtschaftsunternehmen

Die Behauptung und Entfaltung der Stadt bzw. Region Elmshorn im suburbanen Raum der Metropolregion Hamburg ist zweifellos ein langfristiger Prozess. Dieser weist sowohl historisch-räumliche Bezüge als auch vielfältige und prägende aktuelle Entwicklungen auf.

Stets haben Phänomene bzw. Impulse von Persistenz und Innovationen auf den wirtschafts-, sozial- und stadtgeographischen Entfaltungsprozess einerseits retardierend und andererseits fördernd eingewirkt. Dies ist auch in der Gegenwart und – mit Sicherheit – ebenfalls für die unmittelbare Zukunft der Elmshorner Raumentwicklung festzustellen bzw. zu beachten.

Wirtschaftsgeographisch betrachtet werden dabei die Parameter „Persistenz“ und „Innovationen“ vorzugsweise auf industriegeographische Prozesse angewendet und

entsprechend evaluiert (vgl. SCHAMP 1981, GAEBE 1984, KULKE 2004). Es zeigt sich nämlich für die Industrie- und Gewerbebetriebe, auch in Elmshorn, dass sie ständigen Herausforderungen von positiven, stabilisierenden Beharrungskräften ausgesetzt gewesen sind, die aber auch hinsichtlich der Wachstums- und Entfaltungsnöwendigkeiten negativ und behindernd sein können, so dass der jeweilige Standort im Elmshorner Raum eventuell als gefährdet galt oder gilt. Die Phänomene der Produktinnovationen, Prozessinnovationen und Organisationsinnovationen erfordern beständige Veränderungen und Existenz sichernde Anpassungen, Modernisierungen und Fortschritte. Das gilt uneingeschränkt auch für die industriell-gewerblichen Betriebe des Elmshorner Raumes, um damit auch einen Beitrag zu leisten für die Behauptung und Entfaltung der Stadt/Region Elmshorn. Auch in Teilen der Antworten der Befragung von Wirtschaftsbetrieben kommt dies zum Ausdruck.

Wirtschafts- und sozialgeographisch betrachtet, ist die Stadt Elmshorn heute insbesondere geprägt – neben zahlreichen Betrieben des sekundären Sektors der Wirtschaft – von der überwiegenden Anzahl sehr unterschiedlicher Betriebe und Einrichtungen des tertiären Sektors, des Dienstleistungssektors.

So ist die Behauptung und positive Entfaltung der Stadt/Region Elmshorn in zunehmendem Maße durch Impulse gesteuert, die von sowohl Phänomenen von Persistenz als auch von Ein- und Auswirkungen laufender Innovationen in Betrieben und Einrichtungen des sekundären und vor allem des tertiären Sektors, des Dienstleistungsbereichs, geprägt sind.

Denn insbesondere seit den 1980er Jahren haben sich zusätzlich zu den bereits in der Stadt Elmshorn ansässigen Betrieben und Einrichtungen des Dienstleistungsbereichs bzw. des tertiären und quartären Sektors zahlreiche allochtone Betriebe neu angesiedelt oder sie haben expandiert durch Verlagerungen aus der Innenstadt in den Erschließungsraum Elmshorn-Süd. – Stellvertretend sind hier das Telekommunikationsunternehmen „Talkline“, das wenige Jahre später „Opfer“ eines Fusionsprozesses wurde, und vor allem das expansive Unternehmen „Teppich-Kibek“ zu nennen. Das gilt auch für andere Bereiche des Einzelhandels und für die expansive, innovative Cineplex-Anlage in Elmshorn-Süd, die verbleibende, veraltete Kino-Funktionen in der Innenstadt bedrängte und letztlich in Elmshorn-Süd Alleinstellungsmerkmal für die Region Elmshorn annahm. Im Bereich der Innenstadt sind Erscheinungen mangelnder Attraktivität und geringerer Innovationen bzw. beharrender Persistenz mit Grund für Schrumpfungerscheinungen gewesen.

Im Schul- und Bildungsbereich haben sich in vielfältiger Weise innovative Entwicklungen gezeigt: Das bezieht sich sowohl auf das Primar- und Sekundarschulwesen als auch auf die tertiären Bildungs- und Ausbildungseinrichtungen, hier insbesondere auf die „Wirtschaftsakademie“ und die „Hochschule der Wirtschaft“, die „Nordakademie“, beide jüngere, innovative Einrichtungen im wachstumstarken Südosten der Stadt Elmshorn gelegen (s. Karten **Anhang 10** und **11**).

Es ist festzustellen, dass die Stadt und Region Elmshorn durch siedlungs-, wirtschafts- und verkehrsgeographische Impulse sowie im Bereich der Daseinsgrundfunktionen Wohnen und Freizeit/Sich Erholen durch Neuerungen und Umbauten sich innovativ entwickelt haben. In dieser Hinsicht ist hinzuweisen auf das Zusammenwirken von Vertretern der Stadtverwaltung mit wirtschaftlichen Akteuren und Mitwirkenden der Zivilgesellschaft im Sinne der „Urban Governance“ (vgl. OßENBRÜGGE 2003), wie es zunehmend praktiziert worden ist.

5.1.1 Zur Lage von Wirtschaftsbetrieben Elmshorns

Es gilt – exemplarisch - die mikrostandörtlichen Lagen in der Stadt / Region Elmshorn zu kennzeichnen.

Prägend in der innerstädtischen „Stadtlandschaft“ ist die „Industriekulisse“ im Hafenbereich der Krückau, unmittelbar am Südufer der bis in die Innenstadt Elmshorns (bis vor wenigen Jahren uneingeschränkt) schiffbaren Krückau. Heute nehmen die gesamte Südflanke des innerstädtischen Hafenbereichs der Krückau die „Köllnflockenwerke“ ein. Sie sind „industriogeographischer Leuchtturm“ der Stadt Elmshorn, haben gewissermaßen repräsentativen „Alleinstellungsanspruch“ für das bis heute historisch gewachsene Elmshorn als „Industriestadt“. – Dieses große „mittelständische“ Unternehmen ist seit Anbeginn, seit der Gründung im Jahr 1795 bzw. 1820 (s. **Anhang 3**) in Familienbesitz. Der Betrieb weist heute rund 300 Mitarbeiter auf (vgl. ELSHORNER NACHRICHTEN vom 02.09.2010). – Die mikrostandörtliche, topographische Lage weist – von Anfang an – eine verkehrs- und wirtschaftsgeographische Gunst auf: a) es ist die unmittelbare Nähe zur Elbmarsch mit den bäuerlichen Betrieben als Lieferanten von Getreide und als Abnehmer von Futtermittel, die von dem Mühlenbetrieb „Peter-Kölln-Werke“ kamen und kommen.; b) die Werke liegen an der Kaimauer des Elmshorner Hafens, so dass importiertes Getreide kostengünstig eingeführt werden konnte. Wegen Verschlickung der Krückau ist die Belieferung mit Rohstoffen und der Versand der Fertigprodukte vom modernen Hochregal aus vor wenigen Jahren gänzlich auf den Lkw-Verkehr verlagert worden. Auch betriebswirtschaftliche Überlegungen führten zu dieser Lösung.

Elmshorn als Mittelzentrum der städtischen und regionalen Versorgung dokumentiert diese Funktion mit der geballten Lage vieler kleinteiliger Einzelhandelsgeschäfte und anderer Dienstleister: Entlang der innerstädtischen Fußgängerzonen, die sich vom Bahnhof der Stadt, entlang der Königstraße, über den Alten Markt, um die Nikolaikirche, dem „Zentrum“ der Stadt, weiter über die Marktstraße bis zum abschließenden, querenden Flamweg erstreckt. Die Lage ist als sehr günstig anzusehen, da sie mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln leicht zu erreichen ist: per Eisenbahn, über zahlreiche Linien des städtischen und regionalen Busbetriebs, die alle ihre Haupthaltestelle im Bereich des Bahnhofs, teilweise hier am gesondert ausgewiesenen ZOB haben. Wegen der sehr geringen Höhenunterschiede des Geländes der Stadt und Region Elmshorn kommen täglich auch Hunderte, manchmal Tausende von Menschen mit dem Fahrrad in die Innenstadt, um sich zu versorgen, hier auch geballt angesiedelte Dienstleister aufzusuchen bzw. Freizeit zu verbringen. Eine Beeinträchtigung der innerstädtischen Lage ist darin zu sehen, dass es oft Schwierigkeiten für Autofahrer gibt, in fußläufiger Nähe einen Parkplatz zu finden, zumal einen kostenfreien. Diese Schwierigkeit gilt insbesondere mittwochs und sonnabends, wenn der „Wochenmarkt“ auf dem „Buttermarkt“ abgehalten wird, wo ansonsten für bestimmte Zeiten kostenpflichtige Stellplätze zur Verfügung stehen. Daher wird die Innenstadt teilweise von Autofahrern beim Einkaufen von Gütern des kurzfristigen-, mittelfristigen und auch langfristigen Bedarfs gemieden und das neue Einkaufsangebot in Elmshorn-Süd bevorzugt, wo es – unbegrenzt und kostenfrei – direkt vor den groß ausgelegten Einzelhandelsunternehmen Parkplätze gibt (vgl. **Anhang 3**). – Die Attraktivität der Lage der Innenstadt hat seit der Schließung des Warenhauses „Hertie“ am Alten Markt Einbußen erlebt, weil in diesem Sog auch andere Einzelhändler in der Innenstadt aufgeben mussten. - Während die 1-A-Lage der Königstraße im westlichen Abschnitt eine hohe Kundenfrequenz aufweist, ist diese in den nahe gelegenen I-B-Lagen der Elmshorner Innenstadt (u. a. Marktstraße, Holstenstraße, Schulstraße) erheblich geringer (BULWIENGESA, Einzelhandelsgutachten, 2010/2011, S. 23).

In Elmshorn-Nord befindet sich ein (erweitertes) Industriegebiet. Dieses ist günstig an die alte „Umgehungsstraße“ angebunden, die heute „Wittenberger Straße“ heißt, und auf der man zügig den Autobahnanschluss der A 23 in Elmshorn Süd erreichen kann (s. Karten **Anhang 10** und **11**). In der Randlage dieses Reviers befinden sich zahlreiche Betriebe des industriell-gewerblichen Sektors, die teilweise (geringe) Geruchs- und Lärmemissionen aufweisen. Die Lagen dieser Betriebe wahren auch einen größeren Abstand zu Wohnbereichen. – Ein „Leuchtturm-Unternehmen“ ist die Wurstwarenfabrik „Döllingharaico“, die Produkte höchsten Qualitätsanspruchs herstellt. Die Firma Dölling hatte seit seiner Gründung im Jahr 1907 zunächst ihren Standort in der Nähe des Nordufers der innerstädtischen Krückau, mit Zufahrt von der Straße „Sandberg“, d. h. unmittelbar an der Ausfallstraße Richtung Elbmarsch, die nach Neuendorf und Glückstadt an der Elbe führt. – Wegen innerstädtischer Umbaumaßnahmen, bei denen Gewerbefunktionen durch Wohnfunktionen ersetzt wurden, ist das Werk im Jahr 1981 ausgesiedelt worden und befindet sich jetzt – innovativ modernisiert – im erweiterten Bereich des Industriegebiets Nord der Stadt Elmshorn (s. **Anhang 3**).

In Elmshorn-Süd ist seit den 1980er Jahren ein großes Areal erschlossen worden, wo auf Flächen, die bis dahin insbesondere durch Landwirtschaft und Baumschulen genutzt wurden, ein Gewerbe-, Industrie-, Technologie- und Dienstleistungspark entstanden ist. Die flächendeckende Bebauung mit entsprechenden Betrieben ist weitgehend abgeschlossen. Die Lage ist insofern sehr günstig, als dieses Areal auf Elmshorner Gebiet in unmittelbarer Nähe zur Autobahnauffahrt der A 23 liegt (s. Karten **Anhang 10** und **11**). Diese Lage ist für die Betriebe (nach dem sozialgeographischen Faktor Kosten – Mühe - Zeit) bezüglich der Erreichbarkeit beim Beliefern und Ausliefern im suburbanen Raum Hamburgs bzw. in Südwest-Holstein sowie im Fernverkehr als sehr günstig anzusehen.

Die Betriebsstrukturen sind sehr unterschiedlich. Hier in Elmshorn-Süd haben sich im Laufe der Zeit u. a. international operierende Unternehmen angesiedelt, z. B. der weltweit agierende schwedische Betrieb „Autoliv“, der an diesem Standort in Elmshorn den europäischen Hauptsitz hat. Der Betrieb hat hier eine große Forschungs- und Entwicklungsabteilung (FuE) und produziert auch in großen Stückzahlen Instrumente und Ausstattungen der Fahrzeugsicherheit. Zeitweise hatte der Betrieb über 1 000 Beschäftigte. – Bis zum Jahr 2010 war hier auch der Standort der national und international agierenden Kommunikationsfirma „Talkline“, die zeitweise auch mehr als 1 000 Beschäftigte aufwies (s. **Anhang 3**). Dieses Unternehmen wurde als eigenständige Firma aufgelöst, da nach kurzzeitiger Übernahme durch „debitel“ in Stuttgart diese Firma wiederum von „freenet“ in Büdelsdorf (Schleswig-Holstein) aufgekauft wurde. In den großen Komplex des Talkline-Unternehmens, in dem auch viele Beschäftigte aus der suburbanen Region Hamburgs und aus der Kernstadt Hamburg kamen, zieht im Oktober 2011 die Kreisverwaltung des Kreises Pinneberg ein, so dass kein (bzw. kaum) Leerstand entsteht. Hier arbeiten dann ca. 600 Beschäftigte der Kreisverwaltung des Kreises Pinneberg; der Hauptsitz der Kreisverwaltung und der Kreisinstitutionen verbleibt in der Kreisstadt Pinneberg, die vom Standort Elmshorn-Süd über die Autobahn A 23 in rund 15 Minuten zu erreichen ist.

Besonders expansiv und innovativ ist das hier im „Gewerbe-, Industrie-, Technologie- und Dienstleistungspark“ angesiedelte Technologieunternehmen „Shuttle“. Denn dieses Unternehmen gilt in Fachkreisen als weltweit erfolgreichster Hersteller von besonders leistungsstarken Kleinst-Computern und als Pionier auf dem Gebiet der Mini-PCs: Der weltweit schnellste Mini-PC der Firma „Shuttle“ weist sechs Prozessorkerne auf und hat einen Arbeitsspeicher von 16 Gigabyte. - Normale Computer haben lediglich bis zu vier Prozessorkerne, haben vier Gigabyte Arbeitsspeicher und sind dabei weitaus größer. – Hauptgeschäft sind die Mini-Computer in Würfelformat. Darüber hinaus ist „Shuttle“

Lieferant von Hauptplatinen für Computerhersteller. - Die Firma „Shuttle“ entstand im Jahr 1983 in Taiwan. Im Jahr 1990 wurde die Niederlassung in Hamburg eingerichtet. Im Jahr 1994 verlagerte die Firma ihren Hauptgeschäftssitz nach Elmshorn-Süd, an die Strassmann-Straße. Seitdem sind hier das Vertriebszentrum, die Technikabteilung und das Lager beständig ausgebaut worden. „Shuttle“ versorgt von Elmshorn-Süd aus den gesamten europäischen Raum (www.shuttle.eu und ELMSHORNER NACHRICHTEN vom 23.02.2011).

Ferner haben sich in Elmshorn-Süd einige kleinere, mittelständische Betriebe des produzierenden Gewerbes angesiedelt.

Andererseits ist die (mikro- und makrostandörtliche) Lage des Erschließungsgebiets „Elmshorn-Süd“ auch günstig für die verschiedensten Dienstleister. Als das herausragendste Unternehmen ist „Teppich-Kibek“ anzusehen. Dieses familieneigene Unternehmen mit 15 Teppichhäusern an verschiedenen Orten in der ganzen Bundesrepublik Deutschland hat hier seinen Hauptsitz. Der Einzugsbereich der Kundschaft, die dieses Teppich-Haus in Elmshorn aufsucht, umfasst ganz Schleswig-Holstein, Hamburg, Teile von Niedersachsen und Teile von Mecklenburg (vgl. BULWIEN/GESA, Einzelhandelsgutachten, 2002 und 2010). Das in Elmshorn-Süd befindliche Teppichhaus Kibek ist eine Auslagerung aus der Innenstadt Elmshorns, wo noch das leerstehende alte Hochhaus von „Teppich-Kibek“ aus den 1950er Jahren gewissermaßen als „Leuchtturm“ steht. – Der riesige Parkplatz vor dem neuen Haus der Firma „Teppich-Kibek“ in Elmshorn-Süd wird „umrahmt“ von der großräumigen Einzelhandelsanlage „Marktkauf“ (Edeka) mit einer Passage, an der sich in „shop-in-shop“-Konzeption mehrere Einzelunternehmen befinden, z. B. Apotheke, Bäcker, Zeitschriftenladen, Blumenladen, „Eateries“ (s. **Anhang 3**). Daneben ist seit 2009 ein Baumarkt angeschlossen, gegenüber einem großen Möbelhaus.

Auch ein anderes alteingesessenes Familienunternehmen, „Eisenhandel Kremer“, ist – wie „Teppich-Kibek“ - aus dem vorherigen innenstadtnahen Quartier „Vormstegen“ abgewandert und hat sich in Elmshorn-Süd am „Ramskamp“ flächenintensiv neu angesiedelt. Der Mikrostandort in Elmshorn-Süd ist für dieses Unternehmen sehr günstig, da der nahe Autobahnanschluss eine zeit- und kostengünstigere Verknüpfung mit den Kunden im suburbanen Raum Hamburgs sowie mit der Kernstadt Hamburg selbst herstellt.

Die Lage und Flächenangebote in Elmshorn-Süd haben andere, unterschiedliche Dienstleister veranlasst, sich hier anzusiedeln: So ist hier das „Elmshorner Dienstleistungs-Zentrum“ (EDZ) am Ramskamp entstanden, wo u. a. die Elmshorner Zentrale der Volksbank, Immobilien- und Finanzdienstleister sowie große Firmen wie „Tamoil“ und die deutsche Hauptverwaltung des polnischen Mineralbrennstoffunternehmens „Orlen“ sich befinden. - Schräg gegenüber ist zum Schuljahresbeginn 2010/11 der Neubau der privaten Leibniz-Schule bezogen worden. - Neben dem Gebäude des EDZ wird die Zentrale der Elmshorner Firma „Das Futterhaus“ gebaut und im Jahr 2011 bezogen. Dieser Spezialversorger für Tierfutter etc. beschäftigt in 234 Filialen in Deutschland und Österreich mehr als 2 000 Mitarbeiter (vgl. ELMSHORNER NACHRICHTEN vom 15.09.2010).

In Elmshorn-Süd sind auch Restaurants und ein Cineplex-Kino sowie eine Diskothek entstanden, ferner gibt es etliche Einzelhandelsunternehmen, die der Innenstadt als Frequenzbringer Konkurrenz machen und Probleme bereiten. Auch diese Unternehmen bieten den mit dem Auto Anreisenden kostenlose Parkmöglichkeit in Elmshorn-Süd an.

In Streulage befinden sich in allen Quartieren der Stadt Elmshorn zahlreiche gewerblich-industrielle Betriebe, zumeist mit wenigen Beschäftigten. Ebenso befinden sich in allen Quartieren im (fußläufigen) Nahbereich Einzelhandelsunternehmen und Discounter, die insbesondere für die tägliche Versorgung zuständig sind.

Zur Wirtschaftsstruktur, prägende Kennzeichnungen: Die Wirtschaftsstruktur der Stadt Elmshorn weist eine (gesunde) Mischung auf: Sie war früher hauptsächlich geprägt durch die dominierenden Betriebe des produzierenden Gewerbes bzw. der Industrie, heute dominieren die Betriebe und Einrichtungen der Dienstleistungen, d. h. in Elmshorns Wirtschaft gibt es heute zahlreiche kleinere und größere Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes bzw. der industriellen Produktion, mehrheitlich jedoch finden die Beschäftigten Arbeit im Öffentlichen Dienst, weiterhin in großer Zahl im privaten Dienstleistungssektor.

Die größten ortsansässigen Betriebe sind im Bereich der Lebensmittelindustrie die Firmen Peter Kölln KGaA (in der Innenstadt), Kraft Foods Deutschland GmbH & Co KG, (am Nordrand der Innenstadt), mit seinerzeit wichtigem, unmittelbarem, werkseigenem Eisenbahnanschluss, Döllinghareico GmbH & Co KG (im Bereich des Industriegebiets Nord), die Hefe- und Spirituosenfabrik Gebr. Asmussen (nahe dem südlichen Krückauufer südwestlich der Innenstadt) und die Confiserie Wiebold (am „Grauen Esel“ in Elmshorn-Süd).

Weitere wichtige Industriebetriebe sind (z. B.) die Europa-Niederlassung von Shuttle (Computerherstellung und -service), Autoliv (Pkw-Sicherheitssysteme), alle im Gewerbe- und Industriepark am „Grauen Esel“ in Elmshorn-Süd, sowie das Unternehmen Max Steier (Spezialist für Produkte aus Kunststoffen), an der Straße Langelöhe gelegen, einer Ausfall- und Radialstraße Richtung Elmshorn-Süd.

Im Einzelhandel ist vor allem das Teppichhaus Kibek von überregionaler Bedeutung, das sich ebenfalls in Elmshorn-Süd befindet, und zwar am „Franzosenhof“: Der mit dem Auto auf der Autobahn Anreisende erkennt von Weitem den Standort am Elmshorner Autobahnanschluss der A 23 (Heide-Hamburg). - Hier in Elmshorn-Süd hat sich auch die Firma Eisenhandel Kremer niedergelassen. - Im Elmshorner Industriegebiet-Nord, an der „Umgehungsstraße“, heute „Wittenberger Straße“ genannt, befindet sich der Stammsitz von 2C-Möbel (Cramer). - In der Innenstadt ist für den Einzelhandel das Textilhaus Ramelow von herausragender Bedeutung, da sich mit diesem Betrieb mitten an der Königstraße Tradition und ein positives Image bei der Bevölkerung Elmshorns und des Umlandes verbinden (vgl. **Anhang 1**, **Anhang 2** und **Anhang 3** sowie BULIENGESA, Einzelhandelsgutachten, 2010, S. 11).

Im Dienstleistungsbereich ist noch als Wirtschaftsunternehmen die Zentrale Verteilerstelle der Deutschen Post AG (für alle Postleitzahlen mit dem Beginn 25... im Westen Schleswig-Holsteins zwischen Wedel und der Insel Sylt) zu nennen; dieser Betrieb liegt verkehrsgünstig am „Grauen Esel“, nahe dem Autobahnanschluss in Elmshorn-Süd.

Im Bereich des Zentrums der Stadt Elmshorn befinden sich die Stadtwerke Elmshorn, unmittelbar westlich des innerstädtischen Hafengebiete an der Krückau gelegen, sowie die Öffentliche Verwaltung, insbesondere das Elmshorner Rathaus, fußläufig zwischen der Königstraße und der Schulstraße gelegen.

5.1.2 Elmshorns Wirtschaftsbetriebe im Widerstreit von Persistenz und Innovationen

Auch Elmshorner Wirtschaftsbetriebe sind vom „Impact“, der Einwirkungen persistierenden Verhaltens und geplanten, durchgeführten, ständig kontrollierten und restrukturierenden Innovationen betroffen, freilich in unterschiedlichen Ausprägungen. Oft greifen in den Wirtschaftsbetrieben sich auswirkende Formungen durch Persistenz und Innovationen ineinander, schaffen sich Platz im Widerstreit bzw. sie ergänzen einander. - Das sei – exemplarisch – an einigen der im **Anhang 3** und im **Anhang 4** erfassten Wirtschaftsbetriebe mit ausgewählten Gesichtspunkten aufzuzeigen:

Die Köllnflockenwerke am Südufer der innerstädtischen Krückau sind von Anfang an hier eingerichtet worden und haben sich als Familienunternehmen an diesem Standort beständig fortentwickelt und ausdehnen können. Gerade die Tatsache, dass es sich um ein Familienunternehmen einer alteingesessenen Elmshorner Familie handelt, spricht dafür, dass in nicht geringem Maße – von Generation zu Generation - Persistenzverhalten eine starke Rolle gespielt haben mag. Diese Komponente kann sich zeigen zwischen „Senioren“ und den „Junioren“ der Führungsfamilie, wobei berechtigte Wünsche des Bewahrens und Sicherns des jeweils erreichten Entwicklungsstandes, vorgetragen von dem Rollenträger des Seniors, mit zum Tragen kommen können. Andererseits haben sich die „Peter-Kölln-Werke“ deswegen gegen Mitbewerber erfolgreich entwickeln können, weil permanent Innovationen vorgenommen worden sind. Die Produktinnovationen haben stets Anpassungen, innovative Neukreationen, z. B. in der Müsli-Palette hervorgebracht, die nicht zuletzt aufgrund der firmeneigenen nahrungsmittelchemischen Forschungs- und Entwicklungsabteilung (FuE) stets einen hohen Qualitätsstandard anstreben. - Vor wenigen Jahren ist das Werk – diversifizierend – auch in den Speiseöl- und Speisefettmarkt vorgestoßen. – Hinsichtlich der Prozessinnovationen werden durch entsprechende Investitionen laufend Effizienzsteigerungen erzielt: So nahmen die Köllnflockenwerke Anfang September 2010 eine neue Backstraße für 1,6 Mio. Euro in Betrieb (vgl. ELSHORNER NACHRICHTEN vom 02.09.2010). Bezüglich der Organisationsinnovationen sind die vorausschauenden Anpassungen und Änderungen an der Tagesordnung. Es sei nur auf das Hochregallager in Verbindung mit dem Transportsystem per Lastkraftwagen hingewiesen, das seit einigen Jahren die Logistik der Verteilung der Produkte prägend bestimmt. – Die Köllnflockenwerke arbeiten eng mit den allgemeinbildenden Schulen und den beruflichen Ausbildungseinrichtungen der Stadt Elmshorn zusammen: Zahlreiche Beschäftigte der Köllnflockenwerke haben in ihrer Schullaufbahn und im Rahmen des dualen Ausbildungssystems Elmshorner Einrichtungen besucht. Nachhaltig ist auch das Wirken der Firmenleitung der Köllnflockenwerke durch die Zusammenarbeit mit der die Stadt und mit der ihre Menschen fördernden Institution der „Initiative Elmshorn“. Mit überregionalen Bezügen stellt sich das Zusammenwirken des Leitenden Geschäftsführers der Köllnflockenwerke mit den Institutionen der Handelskammer dar, denn er ist nicht nur stellvertretender Präsident der in Kiel ansässigen Industrie- und Handelskammer Schleswig-Holstein, sondern auch Präsident des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK) in Berlin.

Auch die Wurstwarenwerke der Firma Dölling weisen – bis heute – seit ihrer Gründung im Jahre 1907 eine persistierende und innovierende Geschichte der Firmenentscheidungen auf. Der ursprüngliche Mikrostandort an der Straße „Sandberg“ nahe dem Nordufer der innerstädtischen Krückau und der Ausfallstraße in die benachbarte Elbmarsch erfuhr eine große Anzahl von betriebsinternen, innovativen Veränderungen an seinem ursprünglichen Standort. Erst 1981 wurde das Werk hier zugunsten des innenstadtnahen Wohnungsbaus verlassen: Das Unternehmen blieb in Elmshorn und errichtete unter Wahrung modernster innovativer Gesichtspunkte ihre neue Fabrik im nördlichen Randbereich der Stadt Elmshorn.

Darüber hinaus erwarb die Firma Dölling im Jahr 1999 die Hareico-Werke in Halstenbek, konzentrierte einerseits die Produktion im Elmshorner Werk und betreibt in diesem Zusammenhang ein Zweigwerk in Mecklenburg. Die Firma „Döllinghareico“ achtet nach wie vor auf den sehr hohen Qualitätsstandard ihrer Produkte, die in ganz Deutschland, in einigen Ländern Europas und in Übersee vermarktet werden. Für die hochwertigen Produkte ist das Unternehmen bereits mehrfach mit (international) anerkannten Gütesiegeln ausgezeichnet worden (s. **Anhang 3**).

In Elmshorn-Süd wurde von einem Elmshorner Bürger im Jahr 1978 die familieneigene „Werbeagentur Schaffhausen“ gegründet. Dieses sehr innovativ agierende Familienunternehmen konnte durch Neugründungen und Diversifizierungen in Hamburg, Mecklenburg und in den USA sich rasch entfalten, geriet aber bei ihrer Expansion in manche betriebliche Schwierigkeiten. Die Firma weist ausdrücklich darauf hin, dass der ursprüngliche Standort Elmshorn, nur wenige Fahrminuten entfernt von der „City“ von Hamburg, wo die Firma mit ihrem Büro „Fühlungsvorteile“ wahrnimmt, einen prioritären Stellenwert aufweist. So ist auch diese höchst innovative Firma mitgeprägt von persistierendem Denken und Handeln der Geschäftsleitung (vgl. Ausführungen in **Anhang 3** und **Anhang 4**).

Die national und international agierenden innovativen Großunternehmen „Autoliv“ und „Talkline“ hatten ihren Standort nach Elmshorn-Süd verlegt. Gemäß Auskunft im Fragebogen (s. **Anhang 3**) sind ihre Geschäftsentscheidungen nicht vom persistierenden Verhalten mit Bezug auf das Elmshorner Umfeld geprägt (gewesen). – Insofern spielt dieses auch eine Rolle dafür, dass die Firma „Talkline“ relativ leicht im harten Konkurrenzkampf dieser interregional und international auftretenden Firma durch „debitel“ und „freenet“ aufgesogen wurde.

Die alt eingesessenen Firmen „Teppich-Kibek“ und „Eisenhandel Kremer“ hatten ihren Mikrostandort im Quartier „Vormstegen“, d. h. im Süden der erweiterten Innenstadt von Elmshorn. Beides sind traditionelle Familienunternehmen. Die Chefs sind in Elmshorn aufgewachsen und haben hier die Schulen besucht. Das ist - zusammen mit den vielen Elmshorner Kontakten - sicherlich ein persistierender Faktor des Verhaltens in der jeweiligen Geschäftsführung. Nichtsdestoweniger haben beide Unternehmen ihren Hauptsitz in der Innenstadt Elmshorns verlassen und haben sich – platzgreifend – zu Beginn dieses Jahrtausends in Elmshorn-Süd angesiedelt, u. a. mit innovativen logistischen Strategien unmittelbar am Autobahnanschluss zur A 23 (Hamburg – Elmshorn – Heide/Holstein).

In der Elmshorner Innenstadt ist der Einzelhandel von Persistenzverhalten, aber auch von augenscheinlichen Innovationen gekennzeichnet. Alt eingesessene Familienunternehmen sind sich ihrer Tradition und Verbindung mit den Menschen der Stadt und Region Elmshorn bewusst: Das gilt – exemplarisch – für das führende Geschäft in der fußläufigen Königstraße, für das „Textilhaus Ramelow“. Dieses Unternehmen ist dabei, sich modernisierend und innovierend über die Nachbargrundstücke auszudehnen (vgl. ELSHORNER NACHRICHTEN vom 22.09.2010). – Auch das familiengeführte Uhren- und Schmuckgeschäft „Uhren Hell“, in einem der wenigen erhaltenen historischen Fachwerkhäuser nahe der Nikolaikirche am Alten Markt untergebracht, hat ebenfalls wie Ramelow und andere Geschäfte der Innenstadt viel „Stammkundschaft“: Persistenz und angemessene Modernität werden von der Bevölkerung angenommen und mit ihrer Kundentreue belohnt. Man ist sogar stolz auf den Chef des Uhrengeschäfts, denn er zählt zu den sehr wenigen, weltweit ausgesuchten Experten, die am Zarenhof zu St. Petersburg – bei mehrwöchigem Einsatz – die (alten) Uhren warten, reparieren, in Gang setzen (s. **Anhang 4**).

In der Elmshorner Innenstadt gibt es im Bereich des Einzelhandels auch Probleme: Denn eine „gesunde“ Mischung aus persistierendem Verhalten und Innovationsbereitschaft ist zum Teil nicht vorhanden, bzw. reicht nicht in der entsprechenden „Dosierung“ aus. Das hat verschiedene Gründe: Da ist sicherlich zunehmend die Konkurrenz der Entwicklung der Angebote in Elmshorn-Süd zu sehen. Ferner sind die Mieten in der I-A-Lage der Königstraße und im übrigen fußläufigen Bereich der Innenstadt so hoch, dass es in den letzten Jahren vermehrt zu Geschäftsschließungen gekommen ist. Diese ungünstige Entwicklung hat sich verstärkt, seit das Warenhaus „Hertie“ am Alten Markt (vorher „Karstadt“, s. **Anhang 3**) im Jahr 2009 im Rahmen eines bundesweiten Insolvenzverfahrens schließen musste. - Das kleinteilige Geschäftsangebot wird in der Innenstadt Elmshorns zunehmend bestimmt durch Leerstände, aber auch durch Filialisten, die die Innenstadt austauschbarer, weniger attraktiv erscheinen lassen. Daher sind die Geschäftsleute der Innenstadt in den letzten Jahren zunehmend dazu übergegangen, durch Sonderaktionen mit vielen kreativen und innovativen Maßnahmen gemeinsam die Situation und das Bild der Innenstadt Elmshorns zu verbessern. Das geschieht in enger Kooperation mit dem Stadtmarketingverein: So wurden z. B. im Jahr 2010 vier aktionsreiche, verkaufsoffene Sonntage durchgeführt. Und das vorweihnachtliche Erlebnis eines Besuchs der Innenstadt Elmshorns wird durch kreative und innovative Ausgestaltung der Weihnachtsbeleuchtung immer einladender geprägt, so auch bezüglich der Vorweihnachtszeit 2010: „Mit Hilfe der PACT-Gemeinschaft war es 2007 gelungen, die alte Weihnachtsbeleuchtung in der Fußgängerzone durch eine moderne, mit neuen Motiven sowie LED-Technik zu ersetzen. Die Anlieger müssen dafür einen Jahresbetrag entsprechend der Größe ihrer Immobilie zahlen, insgesamt kostete die neue Beleuchtung einschließlich der vier Begrüßungstexte und fünf Jahren Betriebskosten 330 000 Euro“ (s. **ELMSHORNER NACHRICHTEN** vom 24.09.2010).

5.1.3 Bewertung des Standorts Elmshorn durch Wirtschaftsunternehmen

Es folgt eine interpretierende Auswertung einer im Jahr 2007 durchgeführten Befragung:

Die Fragebögen der Fragebogenaktion II (s. **Anhang 4**) wandten sich – exemplarisch - an Unternehmen, Institutionen bzw. Einzelpersonen, die in der wirtschafts- und stadtgeographischen Entwicklung der Stadt/Region Elmshorn als Akteure beteiligt waren bzw. noch beteiligt sind.

1. Namen der Unternehmen sowie

2. Nennung der Haupttätigkeitsfelder bzw. Produktgruppen:

Die Beantwortungen lassen erkennen, dass hier Repräsentanten des sekundären und tertiären Wirtschaftssektors befragt wurden und antworteten. Das steht im Einklang mit der wirtschaftsgeographischen Struktur der Stadt Elmshorn, in der der primäre Sektor der Wirtschaftsunternehmen mit lediglich rund 1% der Betriebe noch vertreten ist. Der sekundäre Sektor wird durch zwei Firmen repräsentiert, die als „Leuchttürme“ der Wirtschaftslandschaft gelten: Es handelt sich um die „Peter Kölln-Werke“ und „Autoliv“. Beide sind nach Umsatz und Beschäftigtenzahl führend in der Stadt Elmshorn. - Die „Peter-Kölln-Werke“ stehen als letzter herausragender Repräsentant der das 19. und 20. Jahrhundert autochthon prägenden Nahrungsmittelindustrie der (seinerzeitigen) Industriestadt Elmshorn im Blickfeld der Industrietradition und Industriekultur – mit dem mikrostandörtlichen Lageschwerpunkt am Südufer der bis vor wenigen Jahren für Massengütertransporte bis in Elmshorns Zentrum schiffbaren Krückau. – „Autoliv“ ist eine allochtone Gründung eines in Schweden beheimateten Mutterkonzerns, das sich mit der Produktion von Insassenschutzsystemen (Airbags, Sicherheitsgurte) – auch in vielen Zweigwerken weltweit – beschäftigt. Das manageriale und ingenieurtechnologische Zentrum des Gesamtunternehmens für die

betriebsbezogene Wirtschaftsregion Europa stellt dieses Werk im Industrie-, Technologie- und Dienstleistungspark von Elmshorn-Süd dar.

Von den zahlreich in der Stadt und Region Elmshorn vertretenen Banken und Sparkassen bzw. deren Filialen sind zwei von dieser Fragebogenaktion erfasst: die Sparkasse Elmshorn und die Volksbank Elmshorn. Diese haben ihre Hauptstelle in der Innenstadt, in der fußläufigen Königstraße. Sie sind die am stärksten frequentierten Geld- und Kreditinstitute der Stadt Elmshorn und tragen somit erheblich zur Belebung der Innenstadt Elmshorns bei und verstärken durch ihre Einrichtung und Dienstleistungen in starkem Maße die zentralörtliche Bedeutung der Mittelstadt Elmshorn, da sie – einschließlich ihrer Zweigstellen in Elmshorn und in Anrainergemeinden – in erheblichem Maße auf das Umland ausstrahlen. Die Volksbank Elmshorn hat ihren zentralen Verwaltungssitz in den 1990er Jahren in das „Industrie-, Gewerbe-, Technologie- und Dienstleistungsgebiet“ von Elmshorn-Süd (in das Gebiet des so genannten „Grauer Esel“) verlagert, wo sie im „Elmshorner Dienstleistungs Zentrum“ (EDZ) residiert. Von hier aus werden auch hinsichtlich der übergeordneten Entscheidungen die gesamten Filialen in Südwestholstein gesteuert.

Eine herausragende Rolle für die bewahrende und sich weiterhin entfaltende Lebendigkeit der Innenstadt Elmshorns spielt der Einzelhandel. Dieser ist in der durchgeführten Fragebogenaktion durch einige Geschäfte repräsentiert: Unmittelbar westlich vom „Alten Markt“, der die ortsprägende Nikolaikirche umgibt, befindet sich das „Hayunga´s E-Center“, dessen Schwerpunkt im Sortiment Lebens- und Genussmittel liegt. Dieses innerstädtische Einzelhandelsgeschäft wird u. a. auch deswegen stark frequentiert, weil es im Zusammenwirken mit einem benachbarten Discounter und einem Geschäft für Betten- und Einrichtungsausstattungen in großer Fläche direkt davor eine immer ausreichende Anzahl von kostenlosen innerstädtischen Parkplätzen anbietet.

In der auf die Nikolaikirche zulaufenden Marktstraße (mit 1-B-Lage) befinden sich insbesondere schwerpunktmäßig kleinteilige, spezialisierte Einzelhandelsgeschäfte des mittelfristigen Bedarfs: in dem das Ortsbild prägenden, Identifikation stiftenden giebelständigen Fachwerkhaus am Eingang der Marktstraße, vor dem „Alten Markt“ mit Ausblick auf die Kirche, liegt das Traditionsgeschäft „Otto Hell – Uhren und Schmuckwaren“. In der Marktstraße befindet sich das Textil- und Bekleidungshaus „Hanssen for Men“, ein Traditionsunternehmen dieser Branche, das in gehobenem Preissegment traditionell-seriöse und gleichfalls dezent-moderne Artikel anbietet. Diese beiden Geschäfte können auch stark mit Stammkundschaft, die gehobene Ansprüche hat, rechnen.

In der Haupteinkaufszone in 1-A-Lage, in dem fußläufigen Abschnitt vom „Alten Markt“ über die nördlich parallel zur Krückau verlaufende Königstraße bis zum Bahnhofsvorplatz, dominiert im Einzelhandel eine Mischung aus Geschäften des kurz- und besonders des mittelfristigen Bedarfs. Als Beispiele sind in dieser Fragebogenaktion das traditionelle „Schuhhaus Schlüter“ und das Geschäft „Herren-Mode-Moehlke“, HMM, in der Fragebogenaktion erfasst, die zum Zeitpunkt der Befragung individuelle, spezifische Beispiele für auch andere hier befindliche Bekleidungs- und Schuhgeschäfte sind bzw. waren. Aus Kosten- und Konkurrenzgründen sind diese Geschäfte inzwischen aufgegeben worden, was als ein gradueller Funktionsverlust für die Innenstadt angesehen werden kann.

Etwa 100 m nördlich verläuft parallel zum Fußgängerbereich (Marktstraße – Alter Markt – Königstraße – Bahnhofsvorplatz) die Schulstraße, die den nördlichen Abschnitt des viel befahrenen „Inneren Tangentenringes“ bildet. Die funktionale Klassifikation wird mit 1-B-Lage gekennzeichnet. Bezüglich der Geschäfte und Dienstleistungen ist der Besatz nicht so

dicht wie in der fußläufigen Zone südwärts. Einen herausragenden Magneten stellt das „Flora-Gesundheitszentrum“ einschließlich Ärztehaus dar. Im Sinne einer Cluster-Bildung sind in unmittelbarer Nähe andere Dienstleister hier platziert, die Waren und Beratung bezüglich Gesundheit anbieten. - Andere Einzelhandelsgeschäfte des kurz- und mittelfristigen Bedarfs reihen sich – in der Regel bzw. insbesondere das jeweilige Erdgeschoss nutzend – aneinander, unterbrochen von anderen Dienstleistern, wie z. B. einem Baugeschäft, einer Bausparkasse und den Redaktionsgebäuden der „Elmshorner Nachrichten“ und der „Holsteiner Allgemeine“. Eine noch recht starke Frequenz von Besuchern wird dadurch erreicht, dass auch Einrichtungen der Stadtverwaltung Elmshorn (Rathaus, Schul- und Kulturamt, Standesamt, Stadtarchiv) sowie – angrenzend – Schulen sich hier befinden. Am nördlichen Rand des Bahnhofsvorplatzes befinden sich u. a. ein Eisen- und Haushaltswarengeschäft, ein Restaurant und der „Zentrale Omnibus Bahnhof“ (ZOB), unmittelbar nördlich des Bahnhofs gelegen.

Sich verstärkt entwickelnder Gegenpol und zugleich anders bzw. vielfältig strukturierter Magnet der Stadt Elmshorn ist das „Industrie-, Gewerbe-, Technologie- und Dienstleistungsviertel“ im Bereich Elmshorn-Süd mit unmittelbarem Anschluss an die Autobahn A 23 (Hamburg – Heide). Industriewirtschaftlicher „Leuchtturm“ ist hier das o. a. Unternehmen „Autoliv“. Neben einigen anderen Vertretern des sekundären Bereichs (Industrieproduktion und Handwerk) gibt es eine große Anzahl von Unternehmen des tertiären Sektors. Herausragend sind u. a. die in der Fragebogenaktion erfassten Betriebe: An der Daimlerstraße befindet sich das stark differenzierte Kommunikations-Unternehmen Schaffhausen, Hauptsitz in Elmshorn und vor einigen Jahren stark expandierend in Deutschland und in den USA. An der Straße Ramskamp liegt das sehr ansprechend gestaltete „Elmshorner Dienstleistungszentrum“ (EDZ), das von einer großen Anzahl von sich hier zentral positionierten Unternehmen genutzt wird: u. a. die „EMV Immobiliengesellschaft“, die stark in der Stadt/Region agiert, weiterhin der Hauptsitz des polnischen Mineral- und Energiestoff vermarktenden Großunternehmens „Orlen Deutschland“ und die südwestholsteinische Zentrale der Volksbank Elmshorn. Gleichzeitig ist dieses Haus u. a. anmietbares Tagungs- und Kongresszentrum. – Im Zentrum des gesamten Areals des Erschließungsgebiets „Elmshorn-Süd“, am Talkline-Platz, befand sich zum Zeitpunkt der Befragung der Hauptsitz des Mobilfunkunternehmens „Talkline“, das eines der führenden Unternehmen dieser Branche in Deutschland darstellte. - Lebendigkeit und starke Frequenz wird dadurch erreicht, dass über 6 000 Menschen in den letzten 20 Jahren im Gebiet „Industriegebiet-Elmshorn-Süd“ / „Grauer Esel“ / Hamburger Straße ihren Arbeitsplatz gefunden haben, wovon die in der Fragebogenaktion untersuchten Unternehmen sehr bedeutend sind bzw. waren. In diesem expandierenden Teilraum Elmshorns gibt es auch zahlreiche, sehr unterschiedlich ausgerichtete Dienstleistungs- und Einzelhandelsunternehmen, die jeweils großflächig, gut erreichbare Parkplätze kostenlos anbieten. Das Gebiet hat einen großen Einzugsbereich. Dieser „Industrie-, Gewerbe-, Technologie- und Dienstleistungspark“ in Elmshorn-Süd ist in seiner stadtgeographischen Gesamtstruktur zu einer wichtigen Komponente des Wirtschaftsraums Elmshorn geworden.

3. Besondere Bedeutung von Elmshorn als Standort: Als „wichtig für unseren Betrieb“ werden mit eindeutiger Präferenz verkehrsgeographische Aspekte von der überwiegenden Anzahl der hier befragten und Antwort gebenden Unternehmen angeführt. Neun der 14 Befragten (64%) halten die räumliche Nähe zu Kunden für entscheidend wichtig. Bei dieser Bewertung ist stark der Einzelhandel vertreten. Diese Aussage korreliert mit der am zweithäufigsten genannten Bewertung: „die gute Verkehrsstruktur (insbesondere im suburbanen Raum)“, dieses Kriterium nannten 7 Unternehmen (50%). Hier ist wiederum der

Einzelhandel stark vertreten, andererseits sind es auch Unternehmen, die nicht auf „Laufkundschaft“ ausgerichtet sind, z. B. Schaffhausen und Talkline.

Für die Firmen ist als wichtig anzusehen, dass sie eng verwoben sind mit dem Fachkräftemarkt in Hamburg; wichtig ist auch die zeit- und kostengünstige Wahrnehmung von „Fühlungsvorteilen“, die die Metropole Hamburg bieten kann. In diesem Kontext bewerteten auch fünf der befragten Unternehmen „die räumliche Nähe zu Hamburg“ und die „Lage im Hamburger Randgebiet (im suburbanen Hamburger Raum)“ als für sie wichtig. Einzelhandel und teilweise die überregional agierenden Dienstleister nennen als für sie wichtig „die gute Infrastruktur der Stadt Elmshorn“ (in ihrer Region), sechs von 14 Betrieben. Die „räumliche Nähe zu sonstigen Unternehmen“ wird sowohl vom Bereich der Sparkassen und Banken als auch vom Werbeunternehmen als wichtig angesehen.

Die möglichen (weichen) Standortfaktoren „Image der Stadt Elmshorn“ (4 Nennungen), das „kulturelle Angebot der Stadt Elmshorn“ (2 Nennungen) und der „hohe Freizeitwert der Stadt Elmshorn in ihrer Region“ (1 Nennung) fanden bei der Beantwortung des Fragebogens II eine vergleichsweise geringere Berücksichtigung, was die Einschätzung der Wichtigkeit für den jeweiligen Betrieb betrifft.

Verwunderlich erscheint, dass das Kriterium „Angebot an qualifizierten Arbeitskräften“ nur eine Nennung erfuhr, und zwar deswegen, weil in der Untersuchung auch einige hochtechnologisch ausgerichtete Betriebe vertreten sind. – „Die räumliche Nähe zu anderen Unternehmen der eigenen Branche“ wurde lediglich einmal als wichtig für den entsprechenden Betrieb angeführt: Das lässt – ansatzweise – die Schlussfolgerung zu, dass Netzwerkstrukturen in der Stadt bzw. Region Elmshorn (noch) schwach ausgebildet sind, wenn man die Elmshorner wirtschaftsgeographischen und betriebsstrukturellen Verhältnisse mit den Strukturen in der Stadt Erlangen vergleicht (vgl. PETERS 2005). - In diesem Kontext ist herauszustellen, dass Kooperationen mit Bildungs- und Ausbildungseinrichtungen von den Befragten als irrelevant angesehen wurden, da diesbezüglich gar keine Nennungen vorliegen.

4. Maßnahmen der Stadt Elmshorn, die den Befragten im Verlauf der vergangenen Jahre besonders positiv aufgefallen sind:

Ein Raster der Beantwortungen war den Probanden nicht vorgegeben. Dadurch sollte erreicht werden, eine möglichst große Bandbreite von Aspekten – mit entsprechenden Untergesichtspunkten bzw. Begründungen und Verknüpfungen – zu erhalten. Andererseits ist diese Methode der qualifizierenden Darstellung weniger trennscharf auswertbar als ein quantifizierendes Erforschen (vgl. MEIER KRUKER u. RAUH 2005, S. 90 ff.).

Als positive Maßnahmen sind zahlreichen Probanden aufgefallen: Das Engagement der Stadt Elmshorn, die Innenstadt attraktiver zu machen. Als Motor dieser Entfaltung wird die Einrichtung des Stadtmarketings, der „Stadtmarketingverein“ Elmshorn gesehen, der kooperativ mit bestimmenden, einflussreichen Akteuren der Wirtschaft, Bürgern und der Stadtpolitik (Verwaltung und Selbstverwaltung) zusammenarbeitet. Diese Arbeit des Stadtmarketingvereins setzt insofern die Prinzipien der „Local Governance“ um: Das Instrument Stadtmarketing bringt Ideen zusammen, setzt Impulse, um die Mittelstadt Elmshorn zu „behaupten“ und positiv und kreativ und innovativ zu „entfalten“. Der Stadtmarketingverein trägt mit seinen Impulsen stark dazu bei, dass ein „kreatives Milieu“ zugunsten der Stadt- und Regionalentwicklung entsteht (vgl. FROMHOLD-EISEBITH 1995 und 1999). Bezüglich der Innenstadtentwicklung werden als angestrebte und teilweise erreichte Verbesserungen genannt: Bemühen und Umsetzung bezüglich der Koordination der Ladenöffnungszeiten, die attraktivere und einheitlich abgestimmte Weihnachtsbeleuchtung

aufgrund des Ansatzes im Konzept PACT, die Verschönerungsmaßnahmen und die Verbesserung der Sauberkeit der Innenstadt und die Verstärkung der Sicherheit, so dass beim Bürger verstärkt ein Wohlfühlempfinden entsteht, wenn er sich dort aufhält. Dazu zählen auch die Einrichtungen der bürgernahen Festivals und Events, wie „Hafenfest“ im Rahmen der traditionellen „Flora-Woche“ und das „Public Viewing“ auf dem zentralen Marktplatz während der Fußballweltmeisterschaft 2006.

Als positive Maßnahmen werden auch diejenigen, zum Teil sehr kostenintensiven Einrichtungen von Festivals und Events gesehen, die die „Initiative Elmshorn“ im Zusammenwirken mit der Stadtverwaltung, insbesondere mit dem Wirtschaftsförderer der Stadt, auf den Weg bringt. Hier werden die Veranstaltungen des „Schleswig-Holstein Musik Festivals“ (SHMF) sowie „Jazz and Roses“ unter anderem genannt.

Als positive Maßnahme der Stadt Elmshorn wird die erfolgreiche Ansiedlungspolitik bezüglich der Erweiterung der Gewerbeflächen und der Anzahl der Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen gesehen. Viele zusätzliche (sozialversicherungspflichtige) Arbeitsplätze sind seit Beginn der 1990er Jahre in der Stadt Elmshorn entstanden, insbesondere im Erschließungsgebiet Elmshorn-Süd.

Als positive Maßnahme der Stadt Elmshorn wird die Planung, Entwicklung und die im Jahr 2007 beginnende Umsetzung des „Integrierten Stadtentwicklungskonzepts“ (ISEK) gesehen. Dieses Konzept wird strategisch gemäß den modernen Prinzipien der „Local und Regional Governance“, des Zusammenwirkens von Politik (Verwaltung), Wirtschaft und Bürgerbeteiligung entwickelt, wobei im Vorwege, implementierend, im Diskurs mit zu findendem Konsens der beteiligten Akteure gutachterlich abgesicherte Konzepte entwickelt und als Handlungsbasis für die zukünftige Entfaltung und Gestaltung der (erweiterten) Innenstadt erarbeitet wurden. Dieses Entwicklungskonzept werde nach dem im ISEK vorgesehenen Bau der „Hafenspange“ zu einer erheblichen verkehrlichen und – dadurch initiiert – baulichen sowie strukturellen Veränderung, zu einer qualitativen Entfaltung und Aufwertung der Attraktivität der Innenstadt führen, und damit zur Verstärkung der Funktion der Stadt Elmshorn als Mittelzentrum im südwest-holsteinischen Teilraum des suburbanen Hamburger Raumes.

5. Maßnahmen der Stadt Elmshorn, die den Befragten im Verlauf der vergangenen Jahre besonders negativ aufgefallen sind:

Auch hier gehen Meinungen und Aspekte in die Breite, sie sind recht vielfältig bei jeweils individueller Betrachtungsweise und Interessenlage.

Am häufigsten werden die Maßnahmen und Verantwortungsbereiche der Stadt Elmshorn genannt, die sich auf die innerstädtische Verkehrssituation im Vergleich zu den Verhältnissen im Erschließungsgebiet Elmshorn-Süd beziehen. Es müsste im Innenstadtbereich die Verkehrsführung des fließenden Straßenverkehrs verbessert werden. Als besonders beklagenswert erscheint vielen die Parkplatzsituation in der Innenstadt. Die meisten Parkplätze seien hier kostenpflichtig. Dieses wird als Ungerechtigkeit, Erschwernis und Benachteiligung der Bürger und Kunden empfunden, die die Innenstadt zu verschiedenen Zwecken aufsuchen, insbesondere zum Einkaufen. Dagegen herrsche eine ausgesprochene Attraktion im Erschließungsgebiet Elmshorn-Süd, wo bei günstiger (automobiler) Erreichbarkeit von Elmshorn oder aus dem Umland eine große Zahl von kostenfreien Parkplätzen vorhanden ist, fußläufig unmittelbar in Nachbarschaft der aufzusuchenden Geschäfte und Dienstleister. Die Entfaltungsmöglichkeit der Innenstadt werde behindert, das eindeutig zugunsten des Planungs- und Entwicklungsgebiets Elmshorn-Süd.

Es gibt Unzufriedenheit bei der von der Stadtverwaltung gesteuerten Konzeption der innerstädtischen Sanierung und der geplanten Revitalisierungskonzepte im Raum Marktplatz/Vormstegen nach der Verlagerung von „Teppich-Kibek“ und „Eisenhandel Kremer“ aus jenem Quartier nach Elmshorn-Süd .

Es wird die virulente Situation des sozialen Brennpunkts Stadtteil „Hainholz“ beklagt. Hier habe die Stadt Elmshorn nicht wirkungsvoll, nachhaltig und zügig genug für Verbesserungen gesorgt.

Die Stadt Elmshorn habe durch zu zögerliches Verhalten nicht verhindern können, dass Teilaufgaben des in Elmshorn ansässigen Kreiskrankenhauses (im Rahmen der „Regio-Kliniken“ des Kreises Pinneberg) abgezogen wurden, insbesondere der Wegfall der Geburts-Station. Dadurch erleide das Mittelzentrum Elmshorn einen erheblichen Funktionsverlust im Bereich der Versorgung der Bürgerinnen und Bürger im Gesundheitswesen.

6. Anregungen und Vorschläge für das weitere zukünftige Handeln der Stadt Elmshorn:

Es wird eine weitere Stärkung des Wirtschaftsstandorts Elmshorn gefordert. Dabei wird u. a. eine Attraktivitätssteigerung der Innenstadt durch die konsequente Umsetzung des „Integrierten Stadtentwicklungskonzepts“ (ISEK) gefordert. - Andererseits sollten Wohn-Freizeit- und Erholungswert der Stadt Elmshorn gesteigert werden. - Der Service der Bildungs- und Studienangebote sollte ausgebaut werden. - Es wird eine noch engere Zusammenarbeit der Stadt Elmshorn mit Unternehmen bzw. die Berücksichtigung und Nutzung von deren Fachwissen zur Verbesserung der Stadtentwicklung eingeklagt.

7. Wichtigkeit von Kontakten zu Institutionen bzw. Einrichtungen für die Unternehmen:

Bei dieser Untersuchung war ein Antwortraster vorgegeben, so dass sowohl quantifizierbare als auch qualitative Aspekte bei der Interpretation zum Tragen kommen können. - Die mittelständische Wirtschaftsstruktur mit ihrer Mischung aus kleinteiligen Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen sowie einigen großen (von auswärts) angesiedelten Betrieben spiegelt sich in dieser differenzierenden Erhebung.

So sind die Sparkasse Elmshorn und andere Banken von Wichtigkeit für die hier befragten Unternehmen. Das gilt aber auch für verschiedene Unternehmensvereinigungen, wie z. B. die Industrie- und Handelskammer (IHK) mit ihrer Zweigstelle in Elmshorn. Das Zusammenwirken mit der Kommunalverwaltung und Parteien/Lokalpolitikern wird auch noch als wichtig bzw. notwendig angesehen.

Eine Hochschätzung erfahren die kommunalen Initiativen, insbesondere das Stadtmarketing und die „Initiative Elmshorn“.

Eine geringere Wertschätzung erfährt die „Agentur für Arbeit“ (das „Arbeitsamt“ mit seinen vielen Mitarbeitern und Einrichtungen in Elmshorn). – Eine sehr geringe Wertschätzung seitens der Unternehmen wird den Gewerkschaften gezollt: Keines der befragten Unternehmen hält sie für „wichtig“.

Universitäten und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen spielen bei den meisten der hier befragten Unternehmen keine oder kaum eine Rolle. Dies ist anders bei den großen Unternehmen „Peter Kölln“ der Nahrungsmittelbranche und bei „Autoliv“, das Sicherheitstechnik für Automobile in Elmshorn ingenieurtechnisch erforscht, konzipiert und in der Produktion anwendet. – Die in Elmshorn ansässige „Nordakademie“, die private

Wirtschaftshochschule, und die sehr praxisorientierte „Wirtschaftsakademie“ werden insgesamt positiv gesehen, obwohl mehrere Befragte sie nicht als wichtig ansehen, was sicherlich mit der Bedarfsstruktur dieser Betriebe zusammenhängt. – Für die befragten Unternehmen sind die vielen in Elmshorn ansässigen Schulen aller Schulformen wichtig und notwendig (allerdings halten 3 von 14 sie für ihr eigenes Unternehmen für nicht wichtig).

8. Beurteilung des Verhaltens der Stadt Elmshorn gegenüber den Unternehmen:

Nur einige wenige der hier befragten Unternehmen äußern sich, allerdings sagen lediglich drei bzw. zwei Betriebe, dass sich die Stadt bei Grundstücksangelegenheiten, der Suche nach Produktionsflächen und dem Anbieten von geeigneten Flächen und sonstigen Hilfestellungen gut/engagiert gezeigt hat. Häufiger wurde jeweils eine gleichgültige, unengagierte Haltung der Stadt Elmshorn registriert, ein Betrieb äußert sich negativ. – Es ist möglicherweise – schlussfolgernd – die Aufgabe zu sehen, dass die Stadt Elmshorn bei der Bestandspflege bzw. Akquisition von Unternehmen dynamischer und nachhaltiger sich einbringen müsste.

9. Beurteilung der Kooperations- und Unterstützungsbereitschaft örtlicher Akteure gegenüber Unternehmen:

Jeweils eine größere Anzahl von Unternehmen bewertet die Kooperations- und Unterstützungsbereitschaft von einigen Institutionen als gut und engagiert und keineswegs als schlecht oder unengagiert: Das trifft zu auf die Beziehungen insbesondere zur Sparkasse Elmshorn und zu anderen Banken. Das gilt auch für die Beziehungen zur Kommunalverwaltung sowie zu Parteien und Lokalpolitikern und bzgl. Arbeitsagentur / Arbeitsamt, aber keineswegs in dem Stellenwert zu den Gewerkschaften. Die Beziehungen zu den praxisorientierten schulischen Einrichtungen, der „Nordakademie“, der ortsansässigen, renommierten privaten Fachhochschule für Wirtschaft, und zur praxisorientierten „Wirtschaftsakademie“ sind recht positiv repräsentiert, im Gegensatz zu den schwächer bewerteten Beziehungen zur Universität und zu außeruniversitären Einrichtungen. Auch die Kontakte zu Unternehmensvereinigungen werden eher positiv gesehen, was auch für die kommunalen/regionalen Initiativen zutrifft.

10. Bedeutung des Stellenwerts von Forschung und Entwicklung (FuE) in den Betrieben:

Neun Betriebe (64 %) verneinten diese Frage, fünf der 14 Betriebe bejahten sie, wobei ein Betrieb darauf hinweist, dass dies im Mutterkonzern in Polen erfolgt, d. h. dass vier Betriebe FuE in Elmshorn betreiben. Dieses Ergebnis weist auf die Mischstruktur des Firmenbesatzes in Elmshorn hin. So ist die Stadt Elmshorn keineswegs nur als suburbane „Werkbank“ mit Bezug auf die Stadt Hamburg innerhalb der Metropolregion Hamburg anzusehen.

11. Beschäftigte im Betrieb, die sich ausschließlich oder zeitweise mit Forschung und Entwicklung (FuE) befassen:

In dem Lebensmittelunternehmen „Peter Kölln“ sind nur wenige Personen mit Forschung und Entwicklung betraut, 7 (2,4%) ausschließlich und 5 (1,6%) zeitweise. In dem Kommunikations- und Werbeunternehmen „Schaffhausen“ sind jeweils 15 ausschließlich bzw. zeitweise im Bereich Forschung und Entwicklung tätig. Gänzlich anders ist die Situation bei dem großen Unternehmen „Autoliv“: Hier sind von 1100 Beschäftigten insgesamt 315 Personen (28%) im Bereich Forschung und Entwicklung tätig. Das ist damit zu erklären, dass das schwedische Mutterhaus des Konzerns mit rund 30 Zweigwerken weltweit einen beträchtlichen Anteil ihrer Forschungs- und Entwicklungsarbeit in der Europa-Zentrale in Elmshorn durchführen lässt. Dieser hohe Anteil in der anwendungsbezogenen Forschungs- und Entwicklungsarbeit im Bereich der Autosicherheitssysteme weist darauf hin, dass die Stadt Elmshorn keineswegs nur „Werkbank“ Hamburgs im suburbanen Hamburger Raum ist. Insofern ist die Stadt Elmshorn auch ein Standort der Innovationen.

12. Zu Kooperationen (mit externen Partnern) im Bereich Forschung und Entwicklung:

Die Betriebe „Peter Kölln“ und „Autoliv“ arbeiten insbesondere in diesem Kontext mit Kunden, Lieferanten, Universitäten und außeruniversitären Einrichtungen zusammen. Die Firma „Schaffhausen Communication“ vorzugsweise mit Kunden.

13. Standorte der externen Partner:

Die Betriebe „Peter Kölln“ und „Autoliv“ haben ihre externen Partner (bzgl. FuE) in ganz Deutschland, aber damit auch in der Agglomeration Hamburg. Kunden, Lieferanten und Wettbewerber der Firma „Autoliv“ in diesem Kontext sind häufig im Ausland zu finden.

14. Informationsquellen über Produkt- und Produktionsneuerungen sowie über neue Märkte:

Die in einem Multiple-Choice-Raster arrangierten Antworten zeigen: Zulieferer, Kunden, Messen und Kongresse, Kontakte zu anderen (branchengleichen) Unternehmen sowie die Beachtung der Fachpresse werden in diesem Kontext als besonders wichtige Informationsquellen angesehen. Das gilt aber auch für die Berücksichtigung des Internet und die Beratung seitens verschiedener unternehmensexterner Dienstleister und durch Mitarbeiter. Wichtig sind in diesem Zusammenhang auch die vielfältigen sozialen und persönlichen Kontakte. Als weniger wichtig werden in diesem Zusammenhang Informationen seitens der Universitäten und außeruniversitärer Einrichtungen angesehen, gilt aber doch für die großen Betriebe „Peter Kölln“ und „Autoliv“, die auch eigene FuE betreiben (s.o.). Insgesamt lässt sich sagen, dass die mittelständische Orientierung der Unternehmen zum Tragen kommt.

15. Wichtigkeit persönlicher Kontakte zu den Inhabern, Entscheidungsträgern oder auch Mitarbeitern der Partnerunternehmen und FuE-Einrichtungen:

Sieben von 14 Probanden (50%) halten diese Kontakte für „sehr wichtig“, nur zwei Unternehmen halten diese Kontakte für eher „unwichtig“. Diese Einschätzungen geben Anlass zu der Schlussfolgerung, dass in der Stadt und Region Elmshorn sich Vernetzungsstrukturen entfalten und ein möglicherweise zunehmendes „kreatives Milieu“ sich einstellt.

5.2 Behauptung und Entfaltung der Stadt Elmshorn durch Bildungseinrichtungen

Elmshorns Behauptung und Entfaltung als Schul- und Bildungsstadt: die zentralörtliche Bedeutung der Abiturvermittlung:

Im Schulwesen hat Elmshorn, die bedeutendste Stadt in Südwestholstein, seit der Mitte des 19. Jahrhunderts eine führende Rolle eingenommen: So gehen die Anfänge des ältesten Gymnasiums der Stadt Elmshorn, die „Bismarckschule“, bis 1969 das „Gymnasium für Jungen“ an der Bismarckstraße, am nördlichen Rand des historischen Kerns der Stadt Elmshorn stadtplanerisch positioniert, auf das Gründungsjahr 1869 zurück. Das „Gymnasium für Mädchen“, die „Elsa-Brändström-Schule“, ebenfalls bis 1969 an der Bismarckstraße gelegen, wurde als „Höhere Töchterschule“ im Jahr 1870 gegründet, seit 1956 „Elsa-Brändström-Schule“ genannt. Diese beiden Gymnasien – und das „Ludwig-Meyn-Gymnasium“ in Uetersen – waren die einzigen gymnasialen Einrichtungen bis nach dem Zweiten Weltkrieg, die im Kreis Pinneberg die Möglichkeit anboten, das Abitur zu erlangen.

Daher ist festzustellen, dass die beiden traditionellen Elmshorner gymnasialen Angebote nicht nur für entsprechend bildungsbewusste Interessenten der Stadt Elmshorn seit langem von herausragender Bedeutung gewesen sind. Denn darüber hinaus lässt sich der Stellenwert dieser beiden Gymnasien anhand der Reichweite in ihren Stadt-Umland-Verknüpfungen erfassen. Zahlreiche Familien des Umlandes der Stadt Elmshorn haben sich für den Schulbesuch ihrer Kinder bzgl. einer weiterführenden Schule, respektive dieser Gymnasien

(bis heute) entschieden, sofern deren Einschätzung der persönlich als akzeptabel empfundenen „sozialgeographischen Reichweite“ (vgl. GEIPEL 1969) positiv bewertet werden konnte. Dabei definiert sich die „sozialgeographische Reichweite“ nach der Bewertung der „Kosten-Mühe-Zeit-Relation“, die zu berücksichtigen ist für den mindestens neunjährigen Schulbesuch, d. h. bis zum Erlangen des Abiturs an einem dieser beiden Gymnasien (gemäß Schulgesetz als neunjähriges Gymnasium („G 9“) bisher bindend).

Der „normale“ Schulbildungsabschluss (in Elmshorn) war das erfolgreiche Absolvieren der achtjährigen „Volksschule“ (heutzutage „Grund- und Hauptschule“ mit acht, später neun bzw. zehn Schulbesuchsjahren). Im Jahr 1956 wurde an einem Realschulzweig in Elmshorn zum ersten Mal die „Mittlere Reife“ (Realschulabschluss) nach zehn Schulbesuchsjahren erlangt. Während damals etwa 90% der Schülerinnen und Schüler diese beiden Schulformen besuchten, absolvierte eine kleine, ausgewählte Minderheit die Aufnahmeprüfung zu einem der beiden Elmshorner Gymnasien, und einige dieser Schüler machten später an ihrer Schule Abitur. Bis in die 1960er Jahre hinein machten lediglich ca. sechs bis zehn Prozent eines Jahrgangs am Ende des jeweiligen Schuljahres in der Bundesrepublik Deutschland Abitur: das galt auch für Elmshorn und Umgebung, d. h. für die beiden Gymnasien mit ihrem großen Einzugsbereich - im Vergleich zu den anderen Schulangeboten.

Im Vergleich zu den Verhältnissen in anderen Industrieländern war der Anteil der Schulabgänger eines Jahrgangs mit dem Abschluss Abitur („Allgemeine Hochschulreife“, Nachweise der Studierfähigkeit an einer Universität oder Technischen Hochschule) bis in die 1960er Jahre sehr gering. Viel höher waren die entsprechenden Anteile in Ländern wie Schweden, Großbritannien, Frankreich, USA, Japan und Israel. Dies hatten DAHRENDORF (1968) und PICHT (1965) jeweils in einer empirisch untermauerten Analyse festgestellt. Daraufhin setzte in der Bundesrepublik Deutschland eine Werbekampagne ein mit dem Ziel, die Abiturientenquote in kurzer Zeit drastisch zu erhöhen.

Im Kreis Pinneberg entstanden seit Mitte der 1960er Jahre zahlreiche Gymnasien in einer großen Dichte und mit jeweils erheblich verbesserter Erreichbarkeit, was eine attraktivere Bedingung der „Kosten-Mühe-Zeit-Relation“ bzgl. des Schulbesuchs zur Folge hatte. Ferner entstanden Gesamtschulen im Kreis Pinneberg, zunächst – für viele Jahre Anfang der 1970er Jahre die einzige – eine in Elmshorn. In den 1970er und 1980er Jahren entwickelten sich auch Schulprofile an der „Berufsbildenden Schule“ in Elmshorn, die ebenfalls zum Abitur führen (resp. „Fachgymnasium“ und „Berufsoberschule“). Hinzu kam in den 1990er Jahren die „Freie Waldorfschule“ in Elmshorn, die ebenfalls den Schulbildungsgang bis zum Abitur – einer bisher kleineren Anzahl von Absolventen der Schule – ermöglicht hat.

So zeichnet sich die „schulfreundliche Stadt Elmshorn“ seit den 1990er Jahren u. a. dadurch aus, dass an einer größeren Zahl unterschiedlicher Einrichtungen das Abitur erlangt werden kann. Immer mehr Familien und entsprechend die Schülerinnen und Schüler haben in den vergangenen Jahren diese Herausforderung angenommen. Die Abiturientenquoten der jeweiligen Schülerjahrgänge haben sich bis in die 2000er Jahre auch in Elmshorn deutlich erhöht und liegen bei (über) 30%, was in etwa dem Mittelwert aller Bundesländer entspricht.

Abiturientinnen und Abiturienten in Elmshorn der Jahrgänge 1961 bis 1965 und deren Wohnorte zur Zeit ihres Abiturs:

*(Ergebnisse einer im Jahr 2006 durchgeführten Fragebogenaktion, s. auch **Anhang 7**)*

Die beiden Elmshorner Gymnasien, die „Bismarckschule“, Bismarckstraße 2, und die „Elsa-Brändström-Schule“, damals Bismarckstraße 13, waren (ursprünglich) nicht koedukativ. An

der Bismarckschule erlangten in diesen fünf Jahren 213 Jungen das Abitur, an der Elsa-Brändström-Schule waren es im gleichen Zeitraum 176 Mädchen. Mit 130 Abiturienten der Bismarckschule waren 61% aus Elmshorn, mit 146 Abiturienten der Bismarckschule waren 68,5% aus den GEP-Gemeinden (d.h. aus Elmshorn und den Anrainern gemäß Gebietsentwicklungsplanung, d. h. aus den später so genannten SUK-Gemeinden, dem Zusammenschluss der Stadt Elmshorn mit den 10 Gemeinden im Rahmen des „Stadt-Umland-Konzepts“). – Mit 75 Abiturientinnen der Elsa-Brändström-Schule waren 42,6% aus Elmshorn, mit 84 Abiturientinnen der Elsa-Brändström-Schule waren 47,7% aus den GEP-Gemeinden. Bezogen auf einzelne Gemeinden bzw. Städte im Umland kamen die meisten auswärtigen Abiturienten der Bismarckschule und die Abiturientinnen der Elsa-Brändström-Schule aus Barmstedt und Pinneberg: an der Bismarckschule 10 Jungen (4,7%) aus Barmstedt und 25 Jungen (11,7%) aus Pinneberg; an der Elsa-Brändström-Schule 13 Abiturientinnen (7,4%) aus Barmstedt und 27 Abiturientinnen (15,3%) aus Pinneberg. Es ist zu bedenken, dass in jenen Jahren weder das städtische Unterzentrum Barmstedt noch das Mittelzentrum Pinneberg über ein eigenes Gymnasium verfügen konnte. Viele Angehörige des „Bildungsbürgertums“ dieser beiden Gemeinden entschieden sich, ihre Kinder in Elmshorn das Abitur machen zu lassen. Die Kosten-Mühe-Zeit-Relation für den Aufwand der Schülerinnen und Schüler in den neun (manchmal noch mehr) Gymnasialjahren hielt sich in Grenzen, da es zwischen Barmstedt und Elmshorn sowie zwischen Pinneberg und Elmshorn im Rahmen des Vorortszugverkehrs im Hamburger Umland günstige Bahnverbindungen gab und gibt: Die Bahn nahm für den Schülertransport auf den Bahnachsen zwischen Elmshorn und Barmstedt bzw. Pinneberg auf die schulischen Anfangs- und Endzeiten morgens und mittags Rücksicht, so dass Fahrschüler und Fahrschülerinnen in der Regel geringe Wartezeiten hatten bzw. günstige Verbindungen im Einzugsbereich dieser Bahnstrecken. Darüber hinaus war in der Elmshorner Innenstadt nur ein ca. 10-minütiger Fußweg zurückzulegen, um die Distanz zwischen Bahnhof und den beiden Gymnasien an der Bismarckstraße zu überwinden. – Ungünstiger stellte sich die Verbindung zu einigen Dörfern innerhalb und außerhalb des GEP-Gebiets dar, weil es damals nicht zu jeder Tageszeit so günstige Busverbindungen gab wie vier Jahrzehnte später. Dennoch kamen rund 15% bis 20% der Abiturienten und Abiturientinnen aus diesen Gemeinden.

Abiturientinnen und Abiturienten in Elmshorn der Jahrgänge 2001 bis 2005
und deren Wohnorte zur Zeit ihres Abiturs:
(Ergebnisse einer im Jahr 2006 durchgeführten Fragebogenaktion)

Die Daten für die Jahrgänge 2001 bis 2005 unterscheiden sich in erheblichem Maße, und zwar quantitativ, strukturell-qualitativ und in ihren jeweiligen regionalen bzw. Stadt-Umland Bezügen, von denen der Jahrgänge 1961 bis 1965.

Seit 1965 sind aufgrund der Bildungsexpansion im Schulwesen vier Schulen in der Stadt Elmshorn hinzugekommen, die in den Stichjahren 2001 bis 2005 (zusätzlich) den Schulabschluss Abitur vermitteln: die Kooperative Gesamtschule Elmshorn (KGSE) am Hainholzer Damm im Stadtteil Elmshorn-Süd, das Fachgymnasium und die Berufsoberschule in den Räumen der Beruflichen Schule an der Langelohe 4, einer Ausfallstraße Richtung Elmshorn-Süd, die Freie Waldorfschule am Adenauerdamm in Elmshorn-Süd. Das Elsa-Brändström-Gymnasium befindet sich in den Jahren 2001-2005 nicht mehr im Stadtzentrum – zusammen mit der Bismarckschule – an der Bismarckstraße; denn mit Beginn des Schuljahres 1969/70 bezog das Elsa-Brändström-Gymnasium einen Neubau am Krückaupark 7, ca. 20 Minuten (zu Fuß) vom Bahnhof der Stadt Elmshorn entfernt.

Tab.38: Abiturienten und Abiturientinnen an Elmshorner Schulen

Schule	Summe 1961 – 1965			Summe 2001 – 2005		
	m	w	Summe	m	w	Summe
Bismarck-Gymnasium BS	213	0	213	147	174	321
Elsa-Brändström-Gymnasium EBS	0	176	176	155	176	331
Kooperative Gesamtschule KGSE	n.e.	n.e.	n.e.	138	182	320
Fachgymnasium FG	n.e..	n.e.	n.e.	82	45	127 *)
Berufsoberschule BSE	n.e.	n.e.	n.e.	52	47	99
Waldorfschule	n.e.	n.e.	n.e.	39	47	86
Summe Elmshorn	213	176	389	613	671	1 284

n.e. Schule noch nicht existent

*) Jahrgänge 2001 und 2002 nicht erfasst/nicht enthalten

Quelle: eigene Erhebungen

Seit dem Schuljahr 1969/70 wird an Elmshorner Schulen nicht mehr nach Geschlechtern getrennt unterrichtet, sondern die Schulen, so auch alle gymnasialen Einrichtungen, sind von der Grundstruktur koedukativ ausgerichtet (Ausnahmen ggf. beim Sportunterricht u. a.).

Die Steigerung der Gesamtzahl der Schüler/-innen, die in den Jahren 2001 bis 2005 in Elmshorn das Abitur erlangten, ist mit der angegebenen Gesamtzahl von 1 284 im Vergleich zu der Gesamtzahl von 389 in den Jahren 1961 bis 1965 enorm. Die Zahl 1 284 müsste allerdings noch nach oben korrigiert werden. Denn die Abiturientenzahlen des Fachgymnasiums der Jahrgänge 2001 und 2002 konnten nicht ermittelt werden, sind hier also nicht erfasst. Man kann davon ausgehen, dass mutmaßlich ca. 40 Abiturientinnen und Abiturienten in diesen beiden Jahren jeweils dort ihr Abitur ablegten, d.h. vom Fachgymnasium wären noch ca. 80 Absolventen mit Abitur hinzuzurechnen. – Es ist also davon auszugehen, dass deutlich über 1 300 Schülerinnen und Schüler in den Jahren 2001 bis 2005 die Schule verließen mit dem Abitur-Zeugnis, das sie an einer Elmshorner Schule erlangten.

Diese Bildungsexpansion, wodurch im Schulwesen seit den 1970er Jahren immer mehr junge Leute einen mittleren Schulabschluss erreichten („Mittlere Reife“, „Realschulabschluss“), vor allem aber eine sehr stark angestiegene Anzahl von Schulabgängern mit der „Allgemeinen Hochschulreife“ (bzw. heute gemäß Schulgesetz in Schleswig-Holstein „Allgemeine Hochschulzugangsberechtigung“ genannt), d. h. mit dem Abitur die Sekundarstufe II beendeten, hat insbesondere folgende Ursachen: Seit der Mitte der 1960er Jahre waren zunehmend Bürgerinnen und Bürger, Pädagogen, Politiker und Wissenschaftler nicht mehr mit dem gesellschaftlichen Restaurierungsprozess der Bundesrepublik Deutschland einverstanden und artikulierten dieses in unterschiedlicher Weise. Dabei waren die Analyse von GEIPEL (1969) über „sozialräumliche Strukturen des Bildungswesens“, die weit verbreitete Publikation von PICHT (1965) zur „deutschen Bildungskatastrophe“ und die viel

beachtete empirische Untersuchung von DAHRENDORF (1968), die zur Forderung führte „Bildung ist Bürgerrecht“, von großem Einfluss: DAHRENDORF stellte die für ein Industrieland wie die Bundesrepublik Deutschland viel zu niedrige Zahl des Anteils der Schulabgänger mit Abitur fest. Er belegte empirisch aufgrund von Feldstudien in Süddeutschland die Unterrepräsentanz folgender vier Gruppen, die bei entsprechender Aktivierung und Motivierung die deutsche Bildungsreserve darstellen könnten - unterrepräsentiert bei Abiturienten und Abiturientinnen waren demnach:

- Arbeiterkinder
- Kinder der Landbevölkerung
- Mädchen
- Katholiken

Insbesondere diese Untersuchung hat einen über Jahrzehnte anhaltenden Ausbau des Bildungswesens ausgelöst, wobei besonders die Bildungsgänge forciert wurden, die zum Abitur führen. Es setzte im Alltag eine massive Werbung in der Bevölkerung ein, Kinder nach deren Grundschulzeit auf Schulen zu schicken, die (unmittelbar) das Abitur vermitteln. Auch wurden zahlreiche Bildungsgänge entwickelt – im Rahmen einer Verbesserung der Durchlässigkeit im Schulsystem des jeweiligen Bundeslandes -, um mittelbar das Abitur zu erlangen. Breitere Schichten nahmen die Aufforderungen an und schickten ihre Kinder auf das (nächst gelegene) Gymnasium. Die damals bestehenden Gymnasien konnten nur mit großer Mühe, vielfältigen Improvisationen und „Notmaßnahmen“ den Ansturm verkraften. Rasch entstanden an den Gymnasialstandorten und in (benachbarten) Städten entlastende gymnasiale Neugründungen einschließlich Gesamtschulen. - Dieses gilt auch für die Stadt Elmshorn und ihre nähere und weitere Region des Umlandes. Die Kapazität der dreizügigen Bismarckschule veränderte sich seit 1969 bis in die 2000er Jahre durch Anbauten, Sanierungsmaßnahmen und Neustrukturierungen so, dass sie ohne Mühe mindestens vierzünftig gefahren werden konnte. Das ursprünglich dreizügige Elsa- Brändström-Gymnasium wurde als vierzügiger Neubau in den innenstadtnahen Krückaupark verlagert. In den 1970er Jahren entstand die Kooperative Gesamtschule Elmshorn(KGSE), die bis zu neunzünftig in den drei Schularten Hauptschule, Realschule und Gymnasium gefahren wurde.

In den 1980er und 1990er Jahren wurden gymnasiale Bildungsgänge in der Elmshorner Beruflichen Schule etabliert, an der insbesondere Aufsteiger mit Realschulqualifikation aufgenommen und zum entsprechenden Abitur geführt werden. In den 1990er Jahren kam die Waldorfschule hinzu.

Gleichzeitig entstand – bezogen auf den Kreis Pinneberg – seit den 1970er Jahren ein engmaschiges Netz von Gymnasien und Gesamtschulen, z. B. entstanden zwei Gymnasien in der Kreisstadt Pinneberg. Diese Verdichtung des Gymnasialangebots führte rasch dazu, dass die weitgehend schichtenspezifische Resistenz vieler Familien abgebaut wurde. Immer mehr Familien aus der Unterschicht und der unteren bzw. mittleren Mittelschicht akzeptierten die Belastung der „sozialgeographischen Reichweite“, die „Kosten-Mühe-Zeit Relation“ (GEIPEL 1965) und ließen – nun ohne Aufnahmeprüfung – ihre Kinder das Gymnasium besuchen, was zu der „Bildungsexplosion“ mit der erheblichen Vermehrung des Anteils von Abiturientinnen und Abiturienten am Ende ihrer allgemeinbildenden Schullaufbahn führte. Die Zunahme der Schülerzahlen an den Elmshorner Gymnasien, an der Gesamtschule, am Fachgymnasium, an der Berufsoberschule und an der Waldorfschule wurde auch dadurch erleichtert, dass der ÖPNV verdichtet wurde, die Schülerbeförderung – teilweise für die Familien kostenlos – erweitert organisiert sowie die (partielle) Lernmittelfreiheit ausgebaut wurde. – Andererseits verlangten die Firmen und Verwaltungen für die Berufsanfänger auch

einen immer höheren Schulabschluss als z. B. den Hauptschulabschluss, dessen Anteil zu schrumpfen begann.

Es darf nicht übersehen werden, dass aufgrund der hohen Geburtenraten bis Mitte der 1960er Jahre sowie des enormen Zuzuges durch Nah- und Fernmigration in den Kreis Pinneberg seit den 1960er Jahren und erneut nach der Wiedervereinigung (1989/1990), die Einwohnerzahl des wirtschaftsstarken Kreises Pinneberg und die (kreisübergreifende) Einwohnerzahl und damit auch die Zahl der zu beschulenden Kinder der Region Elmshorn stark zugenommen hat. Auch diese Entwicklung hat den Ausbau des Schulsystems der allgemeinbildenden Schulen in der Stadt Elmshorn und ihrer Region stark forciert:

In den Jahren 1961 bis 1965 erlangten 205 Schülerinnen und Schüler, die in Elmshorn wohnten, das Abitur, in der Zeit von 2001 bis 2005 wurden 597 Elmshorner Schülerinnen und Schüler mit Abitur-Abschluss in diesen Jahren registriert. – 1961 bis 1965 kamen 220 Schülerinnen und Schüler (mit erlangtem Abitur) aus der Region Elmshorn (alle GEP-Gemeinden, einschließlich der Kernstadt Elmshorn), in dem Zeitraum 2001 bis 2005 wurden entsprechend 857 Abiturientinnen und Abiturienten mit Wohnsitz in den GEP-Gemeinden (Region Elmshorn) registriert. Andererseits wirkte sich der Bau der Gymnasien in benachbarten Städten für Elmshorn entlastend aus. Denn in den Jahren 1961 bis 1965 kamen z. B. 52 Abiturientinnen und Abiturienten als „Fahrschüler/-innen“ aus der Kreisstadt Pinneberg. Sie besuchten an sechs Tagen in der Woche die beiden bestehenden Gymnasien in der Innenstadt Elmshorns. Diese beiden Gymnasien wurden in dem Zeitraum 2001 bis 2005 nur von zwei Abiturienten mit Wohnsitz Pinneberg (1 w, 1 m) besucht. – Für das Fachgymnasium wurden für den Zeitraum 2003 bis 2005 16 Abiturientinnen und Abiturienten registriert und für die Berufsoberschule wurden sieben Abiturientinnen und Abiturienten mit Wohnsitz Elmshorn für den Zeitraum 2001 bis 2005 registriert. Das Fachgymnasium und die Berufsoberschule stellen insofern einen Sonderfall dar, weil zahlreiche Absolventen – auch bis zu etwa 30-Jährige – hier auf dem „Zweiten Bildungsweg“ das Abitur nachmachen und viele von Ihnen bereits vorher eine Berufsqualifizierung erlangt haben (ohne Abitur). Insbesondere wegen dieser Möglichkeit ist das Einzugsgebiet des Fachgymnasiums und der Berufsoberschule größer als bei den Gymnasien.

Betrachtet man das Ergebnis der Bildungswerbung seit den 1960er Jahren geschlechtsspezifisch, so stellt sich das Erlangen des Abiturs deutlich anteilig verändert dar. In den Jahren 1961 bis 1965 machten an den beiden Gymnasien 213 Jungen (Bismarckschule) und 176 Mädchen (Elsa-Brändström-Schule) Abitur. In dem Zeitraum von 2001 bis 2005 erlangten 321 Personen an der Bismarckschule das Abitur, davon die Minderheit von 147 Schülern und die Mehrheit von 174 Schülerinnen. Im gleichen Zeitraum erlangten 331 Personen an der Elsa-Brändström-Schule das Abitur, davon die Minderheit von 155 Schülern und die Mehrheit von 176 Schülerinnen. Auch an der Gesamtschule stellen im gleichen Zeitraum die Abiturientinnen die Mehrheit von 182 und die Abiturienten die Minderheit von 138 Personen. – Dagegen stellen die Abiturienten am Fachgymnasium mit 82 Absolventen die Mehrheit, die Abiturientinnen mit 45 die Minderheit; an der Berufsoberschule sind es in diesem Zeitraum 52 Abiturienten und 47 Abiturientinnen. Der hohe Anteil der männlichen Absolventen beim Abitur am Fachgymnasium lässt sich im Zusammenhang mit dem hier wahrgenommenen „Zweiten Bildungsweg“ erklären, den insbesondere sich später entwickelnde Jungen und Männer beschreiten.

Betrachtet man alle Abitur vermittelnden Elmshorner Schulen – aufgrund der vorliegenden Daten – so hat sich die geschlechtsspezifische Verteilung verändert: In dem Zeitraum von 1961 bis 1965 machten an den beiden Elmshorner Gymnasien 389 Personen das Abitur, die Jungen

waren mit 54,8% repräsentiert, die Mädchen mit 45,2%. – In dem Zeitraum von 2001 bis 2005 wurden 1 284 Absolventen mit Abitur registriert, davon waren die Jungen (Männer) mit 47,7% repräsentiert, die Mädchen (Frauen) mit 52,3%. Die Bildungswerbung seit den 1960er Jahren wurde mit einer erheblich höheren Erfolgsquote bei den Mädchen (Frauen) umgesetzt als bei den Jungen (Männern), was das Erlangen des Abiturs betrifft. Ursachen und Auswirkungen hierfür sind vielfältig, vielschichtig, kompliziert.

Insgesamt ist als Fazit festzuhalten: Das Elmshorner Schulwesen des Sekundarbereichs ist in den Jahrzehnten seit 1960 keineswegs „nur“ persistierend gewesen, sondern hat sich vielfältig und äußerst dynamisch sowie organisatorisch und pädagogisch innovativ entfaltet, um die stetig steigenden Anforderungen an die Jugendlichen möglichst adäquat erfüllen zu können.

„Nordakademie“ in Elmshorn – innovative Hochschule der Wirtschaft:

Strukturdaten:

Im Jahr 1992 wurde Elmshorn Hochschulstandort. Denn in diesem Jahr gründeten 28 namhafte Unternehmen unter Federführung von „Nordmetall“, Verband der Metall- und Elektro-Industrie e. V., eine private Fachhochschule, die „Nordakademie“, eine Einrichtung der Wirtschaft für die Wirtschaft.

Die Kooperation der Nordakademie mit der Wirtschaft basiert auf drei Säulen:

- Gemeinsam bilden die Nordakademie und die jeweiligen Partnerbetriebe der Wirtschaft Studierende in drei dualen Bachelor-Studiengängen aus;
- gemeinsam bilden die Nordakademie und die Wirtschaft in fünf berufsbegleitenden Master-Studiengängen die Studierenden fort, darunter in einem international ausgerichteten MBA-Studiengang;
- gemeinsam forschen die Lehrenden und Studierenden der Nordakademie in Verbindung mit der Wirtschaft in praxisnahen Projekten.

Die dualen Bachelor-Studiengänge (Zugangsvoraussetzung: Abitur oder Fachhochschulreife) sind curricular auf sieben Semester ausgelegt. In jedem Semester wechselt die 13wöchige Praxisphase im Unternehmen mit der 10wöchigen theoretischen Phase in der Fachhochschule.

Es gibt drei die Inhalte differenzierende Spezialisierungen der Bachelor-Studiengänge, den

- Bachelor of Science (Betriebswirtschaftslehre),
- Bachelor of Science (Wirtschaftsingenieurwesen),
- Bachelor of Science (Wirtschaftsinformatik).

Im Anschluss an die Bachelor-Studiengänge bietet die Nordakademie dreisemestrige postgraduale Studiengänge an, mit denen die Studierenden den Grad des „Master of Science“ oder den des „Master of Arts“ erlangen können. Die Konzepte der berufsbegleitenden Master-Studiengänge der Nordakademie sind gemeinsam mit der Wirtschaft entwickelt worden und bieten daher eine praxisnahe Spezialisierung. Betreuung und Wissenstransfer in den Unternehmen sind individuell ausgelegt, insbesondere durch die Masterarbeit. Die Abschlüsse „Master of Arts“ und „Master of Science“ sind einem Universitätsabschluss gleichgestellt und verleihen die Promotionsberechtigung.

Ferner bietet die Nordakademie den berufsbegleitenden MBA-Studiengang an. Der Master of Business Administration (MBA) ist eine von der Wirtschaft hoch geschätzte Zusatzqualifikation für Hochschulabsolventen. So bietet die Nordakademie auch „Nicht-Ökonomen“, wie z. B. Ingenieuren, Naturwissenschaftlern und Juristen, ein MBA-Studienprogramm an, internationales Management Know-how berufsbegleitend zu erwerben.

Schließlich führt die Nordakademie in Verbindung mit der Wirtschaft Forschungsprojekte durch, wobei auch hier die Praxisorientierung und der Anwendungsbezug im Vordergrund stehen (vgl. NORDAKADEMIE – HOCHSCHULE DER WIRTSCHAFT, 2007, S. 5 – 13).

Entwicklung der Nordakademie als duales Kooperationskonzept:

Im Jahr 2006 verzeichnete die Nordakademie 850 Studierende in den dualen Diplom-Studiengängen. 48 Studierende befanden sich im MBA-Studiengang. 191 Absolventen verließen mit ihrem jeweiligen Diplom die Fachhochschule, 22 Personen schlossen erfolgreich den MBA-Studiengang ab. Seit dem Datum des Bestehens der Nordakademie haben – bis zum Jahr 2006 – insgesamt 1 784 Absolventen die Nordakademie inkl. Aufbaustudiengänge und MBA-Studiengang verlassen. Im Jahr 2006 verzeichnete die Nordakademie 256 Neuaufnahmen in den Bachelor-Studiengängen, 24 im MBA-Studiengang. Im gleichen Jahr wurden 258 Kooperationsbetriebe registriert, darunter kamen im Verlauf des Jahres 15 neue hinzu (u. a. Fielmann, Resco und Grundfos). Die meisten Kooperationsbetriebe befinden sich in den Bundesländern Hamburg und Schleswig-Holstein. Die räumliche Nähe vieler Kooperationsbetriebe zur Nordakademie ist für die Studierenden von Vorteil. Denn etliche Kooperationsbetriebe befinden sich im suburbanen Hamburger Raum, darunter einige in der Stadt und Region Elmshorn (vgl. NORDAKADEMIE HOCHSCHULE DER WIRTSCHAFT JAHRESBERICHT 2006, 2007, S. 39).

Die Ausbildungsphasen in den Kooperationsbetrieben sind integraler Bestandteil des Studiums an der Nordakademie. Die Bewerber bringen, wenn möglich, einen konzeptionell akzeptablen Betrieb mit, bieten ihn der Nordakademie an, die dieses Angebot insbesondere nach curricularen Gesichtspunkten prüft, ablehnt oder akzeptiert. Sollten die Bewerber keine akzeptable Firma anbieten können, erhalten sie eine ständig akzeptierte und aktualisierte Firmenliste, aus der die Bewerber einen Betrieb auswählen können, sofern zu dem Zeitpunkt seiner Auswahl noch eine Vakanz besteht. So führte die Firmenliste der Nordakademie im August 2007 für den Ausbildungsbeginn 1. Oktober 2008 insgesamt 147 Firmen auf. 78 Firmen, d.h. 53,0 %, befanden sich im nahe gelegenen Hamburg. 53 Firmen, d. h. 36,0%, befanden sich in Schleswig-Holstein, davon 21 Firmen, d. h. 14,2% im suburbanen Hamburger Raum, d. h. in den vier schleswig-holsteinischen Anrainer-Landkreisen, davon drei Firmen in Elmshorn (vgl. www.nordakademie.de/firmen2008.html).

Impulse der Nordakademie:

Das Konzept praxisorientierten Studierens in den Fachstudiengängen Wirtschaft, die enge curriculare Verzahnung von Praxis im Unternehmen und Theorie an der Nordakademie bedeutet für die Wirtschaftsbetriebe, dass laufend auch von den Studierenden Impulse und damit Innovationen in den jeweiligen Unternehmen (in kleineren und größeren Zusammenhängen und Auswirkungen) ausgehen. Insofern profitieren auch in Elmshorn die Wirtschaft und die Entwicklung der Stadt in ihrer Region in zu beachtendem Maße von der Elmshorner Nordakademie, der größten Fachhochschule der Wirtschaft in der Bundesrepublik Deutschland.

5.3 Behauptung und Entfaltung der Stadt Elmshorn aus der Sicht von Planern, Behörden und weiteren Institutionen

Innerhalb der sechs Monate von April bis Oktober 2007 wurden verschiedene, funktional unterschiedlich erfahrene und engagierte Vertreterinnen und Vertreter des Wirtschaftsraums der Region Elmshorn befragt, Einordnungen und Einschätzungen zur Thematik der Behauptung und Entfaltung der Stadt Elmshorn in ihrer Region bzw. im suburbanen Hamburger Raum vorzunehmen. Allen Befragten wurden die gleichen Fragenkomplexe vorgetragen bzw. schriftlich vorgelegt. Dadurch wird bei den entsprechenden Beantwortungen deutlicher, welche Faktoren bzw. Akteure in der Region von Bedeutung sind und welche Chancen und Risiken der Stadt- und Regionalentwicklung im Diskurs der Verhandlungen, Planungen und Entwicklungen gesehen werden (vgl. MATTISSEK u. REUBER 2004).

1. Besonderheiten Elmshorns in der Region, die Elmshorn im suburbanen Hamburger Raum herausheben:

Elmshorn ist ein Mittelzentrum in der Metropolregion Hamburg und spielt diese Rolle nunmehr seit vielen Jahren mehr oder weniger gut. Einerseits ist die Ausrichtung auf die Metropole Hamburg sehr attraktiv, es bestehen gute Verkehrsverbindungen, andererseits muss die Stadt auch ihre eigene Rolle und ihre Identität finden. – Elmshorn ist keine „Schlafstadt“ Hamburgs, wie der Stadtplaner herausstellte: Denn Elmshorns Identität sei (heute) gekennzeichnet als „Stadt der Bildung“ mit der größten Anzahl von Bildungsstätten im Vergleich zu den Orten des Kreises Pinneberg, „Stadt der Senioren“ mit rascher Zunahme des Bevölkerungsanteils der über 60-Jährigen, „Stadt am Wasser“ mit vielfältigen Naherholungsangeboten, „Stadt im Umbruch“ mit dem Wandel von einer Gewerbe- und Industriestadt zum „Pol“ als Dienstleistungszentrum in der Region. Insofern ist sorgfältig darauf zu achten, dass die Stadt Elmshorn sich nicht als Anhängsel der Stadt Hamburg definieren darf, sondern Elmshorn hat eine eigene zentrale Rolle in Konkurrenz zu anderen Mittelstädten innerhalb und außerhalb der Metropolregion. Hier gelte es, langfristige Strategien zu entwickeln, um konkurrenzfähig zu sein bzw. zu bleiben. Wichtig ist die Zusammenarbeit mit der Kernstadt Hamburg auf den Feldern Infrastruktur, Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Sport und Kultur. – Andererseits muss Elmshorn für sich eine eigene Entwicklung aufzeigen, wie das „Integrierte Stadtentwicklungskonzept“ (ISEK), das die Wettbewerbschancen dieser Mittelstadt in ihrer Region steigen lässt. Wichtig sei vor allem die Bevölkerungsstruktur: Elmshorn braucht wieder mehr junge Familien, die sich hier ansiedeln. Der demographischen Entwicklung ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken, es sind altersspezifische Wohnkonzepte zu entwickeln in der Stadt Elmshorn mit ihrem hohen Wohn- und Freizeitwert, und zwar sowohl im Zentrum als auch in Außenbereichen, aber auch in den Anrainergemeinden mit deren hohen Wohn- und Freizeitwert. – Elmshorn ist für die Umlandgemeinden ein attraktives städtisches Zentrum mit einer Vielzahl von Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten. Vor allem durch die Ansiedlungen am „Grauen Esel“, d. h. im Industrie-, Gewerbe-, Technologie- und Dienstleistungspark in Elmshorn-Süd, mit direkter Autobahnanbindung, ist Elmshorn auch für die Menschen aus etwas weiter entfernten Kleinstädten und Gemeinden interessanter geworden. Das heißt, das Einzugsgebiet von Elmshorn ist in den letzten Jahren gewachsen. In wirtschaftlicher Hinsicht weist Elmshorn im Vergleich zu anderen Städten in Südwest-Holstein Stärken auf, die es zu erhalten und auszubauen gilt, wie der Leiter der Abteilung Wirtschaftsförderung im Rathaus Elmshorn feststellte.

2. Wichtige Akteure oder Organisationen für Innovationen im Bereich der Wirtschaft:

Dazu vertritt die Wirtschaftsförderung, Rathaus Elmshorn, folgende Auffassung: Grundvoraussetzung für wirtschaftliches Handeln sind klar definierte Rahmenbedingungen in

Form ganzheitlicher Stadtplanung. Eine gut aufgestellte Stadtverwaltung ist natürlich neben der konjunkturellen Gesamtsituation in erster Linie für eine Investitionstätigkeit mit verantwortlich. Nicht nur die „harten“ Standortfaktoren spielen eine entscheidende Rolle, sondern es gewinnen immer mehr die „weichen“ Standortfaktoren an Bedeutung. Denn es komme nicht nur auf die Höhe der Gewerbesteuern an, sondern es zählen auch die Bildungs- und Kulturausstattungen der Stadt. Insofern seien für diese Faktoren zuallererst Verwaltung und Selbstverwaltung einer Stadt zuständig, was dezidiert auch für Elmshorn gelte.

Daneben gibt es noch Unternehmensnetzwerke in Elmshorn, z. B. die „Initiative Elmshorn“, das Stadtmarketing, die Industrie- und Handelskammer (IHK) mit Sitz einer stark und differenziert ausgebauten Zweigstelle in Elmshorn, und die „Wirtschaftsförderungs-, Entwicklungs- und Planungsgesellschaft der Kreise Pinneberg und Segeberg mbH“ (WEP), die ebenfalls eine wichtige Rolle im Bereich der Innovationen spielen.

Der Stadtmarketing-Verein Elmshorn stellt heraus: Innovativ für die Wirtschaft sind die Stadtverwaltung, hier insbesondere die Bürgermeisterin und die städtische Wirtschaftsförderung, nicht zuletzt die Präsenz großer, bekannter Unternehmen (z. B. Teppich Kibek, Autoliv, Köllnflockenwerke, Schaffhausen Communication Group).

3. Kontakte und Kooperationen im Bereich der Wirtschaft:

Es gibt regionale und überregionale Kontakte und Kooperationen. Zu den wichtigsten gehören auf überregionaler Ebene die WEP, die WIN („Wirtschaftsinitiative Norderelbe“), der „Unternehmensverband Westküste“ sowie die WTSH („Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Landes Schleswig-Holstein“ oder „Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH“). Zu den regionalen Kooperationen zählt vor allem die IHK, die „Initiative Elmshorn“ sowie der „Verein Stadtmarketing Elmshorn e. V.“. Diese Kooperationen arbeiten noch zu oft aneinander vorbei, doch ab und zu gibt es abgestimmte bzw. gemeinsame Initiativen. - Die Effizienz ist zum Teil sehr unterschiedlich: Zurzeit vermarktet die WEP ein Gewerbegebiet in der Nähe der A 23, am Eingang von Elmshorn, sehr schleppend. – WIN ist (auch) in der Startphase sehr dynamisch aufgetreten, allerdings mit wenig positiver Auswirkung auf die Region Elmshorn - Die MIT („Mittelstandsvereinigung“) nimmt gestalterisch auf die Entwicklung und Entfaltung der Stadt/Region Elmshorn Einfluss. – Der Unternehmensverband Westküste ist ein gut strukturierter Verband vieler Unternehmerinnen und Unternehmer, auch aus Elmshorn und Umgebung. - Für die Stadt Elmshorn und ihr Umland sind die „Initiative Elmshorn“ (ein Zusammenschluss von Kaufleuten und Privatpersonen), das Stadtmarketing und die IHK sowie die Kreishandwerkerschaft tätig. Diese Institutionen leisten erfolgreich wichtige Beiträge zur Entwicklung der Stadt Elmshorn und sie sind insofern wichtige Partner auch im Netzwerk der Stadt Elmshorn. - Von Seiten der Leitung der „Nordakademie“ wird darauf hingewiesen, dass der „Unternehmertreff“ der „Elmshorner Nachrichten“ und traditionelle Vereinigungen wie die IHK, der Rotary Club oder der Lions Club die Wirtschaftsentfaltungen in der Region Elmshorn mit beeinflussen.

Die Außenwahrnehmung obliegt für Elmshorn und Umgebung vor allem der „Initiative Elmshorn“ und dem „Stadtmarketing Elmshorn“. Beide Institutionen betreiben sehr umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit und gehören mit zum Außenmarketing der Stadt Elmshorn.

4. Möglichkeiten für eine Kommune / für Elmshorn, lokale bzw. regionale Innovationsnetze zu fördern:

Die Experten konstatieren wertend: Die Kommune muss Netzwerke befördern und auch pflegen. Nichts ist für alle Beteiligten wichtiger als den persönlichen Kontakt zu suchen und

gemeinsam Gespräche zu führen. Insbesondere in der Bestandspflege der Elmshorner Unternehmen und Betriebe seien dabei in der Vergangenheit Versäumnisse vorgekommen. Es muss eine enge Vernetzung der handelnden Akteure zur Stadt geben. So ist z. B. der Wirtschaftsförderer kraft Amtes im Vorstand „Stadtmarketing“ als kooptiertes Mitglied sowie Mitglied in der „Initiative“ (closed shop). Diese Mitgliedschaften sind wichtige Eckpfeiler der täglichen Arbeit und sind vertrauensbildende Maßnahmen. – Die Netzwerke müssten noch ausgebaut werden. Die Stadtverwaltung Elmshorn ist dabei, mit einem Newsletter und einer neu gestalteten Homepage für eine bessere Kommunikation untereinander zu sorgen.

Die Gemeinde Klein Nordende sagt hierzu: Eine Förderung der lokalen bzw. regionalen Innovationsnetze ist grundsätzlich in allen regionalen Zusammenschlüssen oder Verbänden vorhanden. Es gibt mittlerweile derer viele, wie zum Beispiel die „Ländliche Struktur- und Entwicklungsanalyse“, die „Integrierte Station Unterelbe“, das „Kreientwicklungskonzept“ (KEK), die „Stadt-Umland-Kooperation“ (SUK) oder die gerade entstehende „Aktivregion“. – Elmshorn macht bereits mit in der SUK und arbeitet am „Integrierten Stadtentwicklungskonzept“ (ISEK).

5. Teile der Stadtverwaltung Elmshorns in Kooperationen und Kontaktkreisen - Kooperationen mit Verwaltungen der Umlandgemeinden:

Jedes Amt der Stadt ist in einem Arbeitskreis des Städtetages auf Landesebene mit eingebunden. Dazu gibt es noch zahlreiche weitere Verbände auf Landesebene. Auch auf Stadtebene gibt es sehr viele Arbeitskreise und Gesprächsrunden (z. B. im Bereich der Gleichstellungsbeauftragten, im Bereich „Soziale Stadt“, im Bereich „Ordnungspartnerschaft Bahnhof Elmshorn“ usw.). – Inzwischen gibt es als „Outpost“ aus dem „Integrierten Stadtentwicklungskonzept“ (ISEK) die „Stadt-Umland-Kooperation“ (SUK). Dort werden verschiedene Themen der Zusammenarbeit in Sachen Flächenbevorratung, Wirtschaft, Tourismus, Synergieeffekte in den Verwaltungen usw. besprochen und arbeitsteilig übertragen. Es besteht eine gut funktionierende Kooperation zwischen der Stadtverwaltung Elmshorn und dem „Amt Elmshorn-Land“. – Vor allem sei eine Zusammenarbeit in Sachen Flächennutzungsplan von großer Bedeutung.

6. Teile der Stadtverwaltung Elmshorns führen Kooperationen auf Kreisebene durch:

Die Rollen des Kreises und der kreisangehörigen Städte sind klar definiert. Die Aufgabenteilung ergibt sich aus der Gemeinde- und Kreisordnung. Da die Praxis zeigt, dass diese Rollenverteilung besonders für den Kreis nicht so optimal - vor allem in wirtschaftlicher Hinsicht - läuft, hat der Kreis Pinneberg in einem sehr aufwendigen Verfahren sein strategisches und operatives Tätigwerden auf den Prüfstand gestellt. Es wurden vermehrt betriebswirtschaftliche Betrachtungsweisen zugrunde gelegt. Bedingt durch diese Aufgabenkritik sind im Zuge einer Funktionalreform diverse Aufgaben auf die kreisangehörigen Städte übergegangen. Diese können vor Ort sicher besser und vor allem preiswerter gelöst werden. – Ansonsten gibt es im Schul-, Ordnungs-, Kultur- und Finanzbereich diverse Kooperationen und Gesprächskreise, an denen z. T. die Anrainergemeinden der Stadt Elmshorn teilnehmen.

7. Zusammenarbeit von Personen bzw. von Organisationen der Stadtverwaltung und der Wirtschaft der Region Elmshorn mit Personen bzw. Organisationen in Hamburg - Förderungseffekt solcher Kontakte und Kooperationen für die Behauptung und Entfaltung der Region Elmshorn (Stadt und Anrainergemeinden):

Die Stadt Elmshorn ist in einigen Gremien der Metropolregion durch die Stadtplanung und die Wirtschaftsförderung vertreten. Des Weiteren gibt es Kontakte zu Hamburg über die „Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Landes Schleswig-Holstein“ und die

„Wachstumsinitiative Norderelbe“. Es darf auch nicht die Bedeutung des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) übersehen werden, zu dem die Stadt Elmshorn gehört.

Alle diese Kontakte dienen dazu, vor allem den Informationsfluss zwischen der Metropole und der Region zu verbessern. Durch die Randlage im Kreis Pinneberg bedingt, ist Elmshorn eher in einer schwierigen Position. Auf der einen Seite gibt es die nahe Anbindung an Hamburg, auf der anderen Seite gibt es mit den Mittelstädten Itzehoe und Heide durchaus auch Konkurrenz aus den Kreisen Steinburg und Dithmarschen. – Im Bereich der Wirtschaft herrscht kaum Konkurrenz zwischen Elmshorn und Hamburg, es wird in Arbeitskreisen (punktuell und projektorientiert) zusammengearbeitet.

8. Bedeutung von persönlichen und sozialen Kontakten zwischen den Akteuren und/oder Unternehmen:

Der Wirtschaftsförderer der Stadt Elmshorn - pragmatisch denkend und handelnd - meint: Wirtschaft ist (bekanntlich) zu 80% Psychologie. Gerade die persönlichen Kontakte der Akteure mit den Leadern in der Wirtschaft sind ein unbedingtes Muss. Die Netzwerke sind entscheidend für ein gutes Klima und eine Bindung an die Stadt. Gerade in der heutigen Zeit ist es für eine Stadt unverzichtbar, eine aktive Bestandspflege zu betreiben. Dazu gehören Firmenbesuche, Besuche von Veranstaltungen, Netzwerke zu pflegen und aufzubauen.

Nur mit viel Eigendynamik, Kreativität und auch ein bisschen Freude kann für die Stadt etwas bewegt werden. Oft sind es auch die kleinen Aufmerksamkeiten wie ein Blumenstrauß zum Firmenjubiläum, ein Anruf zum Geburtstag usw. Insofern geht nichts ohne den persönlichen Kontakt. Als bestes Beispiel kann die Großveranstaltung im Jahr 2006 herausgestellt werden (Public Viewing zur Fußballweltmeisterschaft): hier haben viele Unternehmen in Elmshorn ganz eng mit dem Wirtschaftsförderer zusammengearbeitet. Dieses hat im Folgenden großen Einfluss auf die weitere Zusammenarbeit gehabt. Die Wirtschaftsförderung ist daraufhin Mitglied der „Initiative Elmshorn“ (closed shop) geworden, ohne den sonst fälligen hohen Mitgliedsbeitrag.

Durch die Gemeindevertretung der Anrainergemeinde Klein Nordende wird die Notwendigkeit bzw. der Nutzen von Kontakten auf Alltagsebene so bewertet: Persönliche und soziale Kontakte spielen eine sehr große Rolle. Stammtische, Vereine, Zusammenschlüsse, Clubs und Kirche bilden eine große Plattform des „Sich Kennenlernens“ und somit eine Basis für weitere Beziehungen zugunsten der Gemeinden.

Ein Politiker des Elmshorner Stadtverordnetenkollegiums meint dazu: In dieser Beziehung ist Elmshorn ein Dorf. Denn viele Akteure kennen sich schon seit ihrer (gemeinsamen) Schulzeit oder durch andere Organisationen wie Kirchenchor. So ist die Entwicklung am „Grauen Esel“ nicht zuletzt durch persönliche Kontakte des Firmenchefs von Teppich-Kibek als Elmshorner zustande gekommen.

Auch Wirtschaftsvertreter sagen: Derartige Kontakte spielen eine große Rolle: man kennt sich und man schätzt sich. Das soziokulturelle Umfeld spielt dabei eine herausragende Rolle.

9. Zugehörigkeit zu Kontaktkreisen:

Viele in der Stadt und Region Elmshorn stadtentwicklungspolitisch Engagierte und Interessierte sind Mitglied in Vorständen von Vereinen oder Unternehmen. Etliche Engagierte sind im Vorstand der beiden großen Unternehmens- und Handelsvereinigungen „Stadtmarketing“ und „Initiative Elmshorn“ oder arbeiten zusammen in einer der Werbegemeinschaften. Vielfältige personale Verbindungen gibt es z. B. über die IHK.

10. Rolle der lokalen Identität und der Einwirkungen der Bevölkerung bei der Erreichung des Ziels, die Region Elmshorn zu behaupten und weiter zu entwickeln:

Wofür steht Elmshorn? Eine Wohnstadt, eine Schlafstadt, eine Industriestadt, eine Einkaufsstadt, eine Stadt der vielfältigen Bildungseinrichtungen, eine „Pferdestadt“, die „Stadt an der Krückau“? – Elmshorn hat von allem ein bisschen. Aber es gibt zurzeit kein klar definiertes Leitbild. Im „Integrierten Stadtentwicklungskonzept“ (ISEK) wird darauf eingegangen und ein bisschen nach einem Leitbild gesucht. Das färbt sich auch auf die Wirtschaft ab. Elmshorn hat sehr viele Facetten, aber bisher keine Clusterbildung. Elmshorn steht nicht für eine bestimmte Wirtschaftssparte, sondern bietet eine bunte Palette an.

Elmshorn wird für sich in der Zukunft ein strategisches Konzept für eine Ansiedlungs- und Bestandspolitik erstellen müssen. Nur mit solchen klaren Konturen wird man sich in Zukunft im Wettbewerb behaupten können. Hierzu werden sicherlich Versuche auf verschiedenen Ebenen nötig sein. Verwaltung und Selbstverwaltung sind in erster Linie gefordert, hier klare Vorgaben zu erarbeiten und zu installieren. Gelingen kann das über eine intensive Bürgerbeteiligung und über andere Formen der Zusammenarbeit. Ein gutes Beispiel in Elmshorn war die „Zukunftskonferenz - Elmshorn macht Pläne“, eine Veranstaltungsreihe im Einklang mit den Prinzipien der „Urban Governance“. Von Seiten der Elmshorner Stadtplanung heißt es dazu: Im Rahmen der Zukunftswerkstatt „Elmshorn macht Pläne“ hat Professor Tom Sieverts (Bonn) ein Leitbild spezifiziert, das später im ISEK verarbeitet wurde. Sieverts hat Elmshorns Identität beschrieben als eine Mischung von wenigen, aber alten historischen Fassaden, die den Werdegang der Stadt dokumentieren, die ergänzt werden durch Industriekulissen wie die Kölnflockenwerke am Hafen und Teppich Kibek, die das alte Elmshorn präsentieren und die überlagert werden durch die jungen Menschen des Bildungsstandortes Elmshorn und von den Senioren mit ihren Bedürfnissen. Die neue Identität Elmshorns muss noch geschärft und präzisiert werden. Dieses soll im Rahmen eines moderierten, partizipativen Prozesses erfolgen.

Einzelne hilfreiche Akteure bzw. Faktoren – nach Auffassung der Leitung der „Nordakademie“ – seien: Bemühungen, eine lokale Identität aufzubauen, sind durchaus erkennbar. In diesem Zusammenhang seien zu nennen: die „Initiative Elmshorn“, das „Stadtmarketing Elmshorn“ sowie Veranstaltungen wie die „Flora-Woche“, eingebunden in das „Hafenfest“. Gleichwohl fehle noch ein Schlüsselbegriff, mit dem die Stadt in der externen Wahrnehmung verbunden wird.

Vertreter der Wirtschaft stellten fest: Die „Initiative Elmshorn“ und der Verein „Stadtmarketing Elmshorn“ fördern eine lokale Identität. Aber eine so eindeutig formulierte Identität, wie z. B. in Hamburg als „Tor zur Welt“ ist noch nicht gefunden oder in Sicht. Der Beitrag von Sport und Kultur, der in Elmshorn eine überdurchschnittliche Ausprägung hat, hat seinen Platz in dieser Identität noch nicht gefunden. Dabei tragen solche Veranstaltungen wie „Public Viewing Fußball-WM“ und „Olympiawerbung Hamburg“ oder die Ausrichtung von deutschen und internationalen Meisterschaften in Elmshorn sowie die Bedeutung Elmshorns für das „Schleswig-Holstein Musik Festival“ (SHMF) und die lebendige und vielfältige Musikszene (u. a. Musikgruppe „Speelwark“, Jazz), aber auch die vielfältigen Spielstätten sehr viel dazu bei. - Von einer prägenden lokalen Identität könne man zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht sprechen. Die Entwicklung einer Stadt und einer lokalen Identität geht vorrangig von der Bevölkerung aus. Je attraktiver eine Stadt und ihre Angebote für die Menschen sind, desto enger wird die Beziehung. Und wenn die Menschen gern hier leben, wird die Stadt automatisch auch für potenzielle Neubürger interessant. Und wenn diese Neubürger dann auch noch gut ausgebildet und konsumfreudig sind, spielt das Ganze plötzlich auch wieder eine Rolle für den Wirtschaftsstandort Elmshorn.

11. Zu Maßnahmen, die die Stadt Elmshorn (und ihre Anrainergemeinden der Region) sowie Vereine, Organisationen, Gruppierungen etc. bisher schon zur Schaffung von Identität und Partizipation durchgeführt haben bzw. noch planen:

Es hat zwei „Zukunftskonferenzen“ in Elmshorn gegeben. Diese waren mit Akteuren (Fachleuten) aus allen gesellschaftlichen Gruppen besetzt und haben gute Ergebnisse hervorgebracht. Aus diesen Zukunftskonferenzen sind diverse „Runde Tische“ entstanden, die sich mit Einzelthemen befassen. Als ein sehr wichtiger ist die „Zukunftswerkstatt“ zu nennen, u.a. mit Vertretern der Stadtplanung sowie der Stadtarchitektur.

Im „Integrierten Stadtentwicklungskonzept“ (ISEK) sind wiederum alle gesellschaftlichen Richtungen zum Tragen gekommen. In Workshops sind viele Themen mit lokalen Akteuren diskutiert worden. – Es ist geplant, mit einer weiteren breit angelegten Bürgerbeteiligung das ISEK mit Leben zu füllen.

Ein Vertreter des Stadtverordnetenkollegiums schlägt vor: Es geht um das Herausarbeiten der Besonderheiten, z. B. im Tourismusverein „Untere Elbe“ oder „Elbmarschen“, es geht um Werbeauftritte in der Region. Hier steht die Entwicklung noch am Anfang, soll aber durch das SUK angeschoben / begleitet werden.

12. Unternehmen und Einrichtungen in der Region/Stadt Elmshorn als „Leuchttürme“: Deren Beitrag zur wirtschaftlichen Persistenz bzw. zu Innovationen in der Stadt und Region Elmshorn:

Häufig wurden genannt: die Köllnflockenwerke, Döllinghareico, Talkline, Autoliv, Wiebold, Eisen-Krämer, und die Schaffhausen Communication Group sowie – selbstverständlich – Teppich-Kibek. - Viele andere mittelständische Unternehmen und Handwerksbetriebe gehören zum wirtschaftlichen Mosaik. Einige der Erstgenannten haben sich – mit anderen – zusammengeschlossen zur „Initiative Elmshorn“ und engagieren sich vor allem auf den Feldern Sport und Kultur. Nur durch die „Initiative Elmshorn“ sind Aufführungen des „Schleswig-Holstein Musikfestivals“ (SHM) in Elmshorn möglich. – Allein im Jahr 2006 hat diese Vereinigung fast 500 000,- € in den „public viewing event“ investiert, was eine außerordentliche Leistung zugunsten der Menschen und der Stadt Elmshorn darstellt. Mit diesem Ereignis präsentiert sich die Stadt Elmshorn auch im „Außenmarketing“. - Aber auch das inzwischen zur Tradition gewordene jährlich stattfindende „Hafenfest“ in Verbindung mit der „Flora-Woche“ trägt in positivem Sinne zur Persistenz bei. – Als besonders innovativ gilt die Fachhochschule der Wirtschaft, die „Nordakademie“, die Strahlkraft besitzt, weit über die Grenzen der Stadt und Region Elmshorn hinausreichend.

13. Zur (bisherigen) zeitlichen Situation von Unternehmen und Einrichtungen, „vor Ort“ und zur Perspektive, am Standort Elmshorn zu bleiben:

Die Institution „Stadtmarketing Elmshorn“ wurde 1999 gegründet. Sie hat – auf jeden Fall – Daseinsberechtigung (insbesondere in den Augen der Mitglieder).

Die privat finanzierte „Nordakademie“, Hochschule der Wirtschaft, besteht seit 1996. Ein Standortwechsel ist nicht geplant. Die Motive, die zur Wahl des Standortes Elmshorn geführt haben, Nähe zu Hamburg, ein für einen Hochschulcampus geeignetes Grundstück, bestehen nach wie vor.

Von Seiten der Leitung der Sparkasse Elmshorn, die das herausragendste Kreditinstitut der Stadt ist und die mit ihren vielen „Sponsorings“ eine prägende Rolle im Elmshorner Raum spielt, wurde festgestellt: Seit 1834 besteht diese Einrichtung in Elmshorn. Es sind keine Veränderungen (Standortverlagerungen) geplant. Man wolle so lange (selbständig) in der

Stadt Elmshorn bleiben, wie die Bundes- und Landespolitik dies möchte und so lange das Unternehmen wirtschaftlich erfolgreich sei.

Zum „Flora Gesundheitszentrum Elmshorn“: Es besteht „vor Ort“ seit 1959, und zwar am Standort Schulstraße seit 1970, am nördlichen Rand der Innenstadt Elmshorns. Die zweite Generation ist seit 1995 aktiv in der Nachfolge mit erheblicher Expansion am Standort, Filialisierung, wenn auch nur in Elmshorn. Es wurde eine starke Einbindung in die regionalen Netzwerke, wie z. B. Klinikum, Ärzte, aufgebaut.

Zu „Schaffhausen Communication Group“, Elmshorn: Das Unternehmen ist seit seiner Gründung 1978 „vor Ort“, zurzeit am Standort Elmshorn-Süd, und es gibt auch derzeit keine Planungen, daran etwas zu ändern. Die Entscheidung für Elmshorn ist seinerzeit unabhängig von Standortfaktoren aus persönlichen Gründen durch den Gründer, Lutz Schaffhausen, erfolgt. Es sei davon auszugehen, dass der Firmengründer auch in Zukunft seine Entscheidungen nicht von lokalen Standortfaktoren abhängig machen wird.

Zur Immobiliengesellschaft („EMV“), Elmshorn: Die „EMV“ besteht seit 1993, gegründet in Elmshorn. Das Unternehmen ist weiterhin bemüht, den Standort Elmshorn positiv mit zu entwickeln.

6. Behauptung und Entfaltung der Stadt Elmshorn durch zentralörtliche Einrichtungen für die Stadt und das Umland im nordwestlichen suburbanen Hamburger Raum

6.1 Bildung – Ausbildung – Kultur in Elmshorn: Zentralörtlich bedeutende Entfaltungen von Einrichtungen für die Menschen der Stadt und Region Elmshorn

(s. Karten **Anhang 10** und **Anhang 11**)

Die Stadt Elmshorn hat sich von einer Industriestadt immer stärker zu einem mittelstädtischen Focus der Dienstleistungen im suburbanen Raum Hamburgs entwickelt. Dieser Strukturwandel setzte bereits am Anfang des 20. Jahrhunderts merkbar ein, z. B. im Schulwesen. – In der Zeit zunehmender De-Industrialisierung, bezogen auf die Präsenz der Stätten der drei Sektoren der Wirtschaft, verlagerte sich nach dem 2. Weltkrieg die anteilige (prozentuale) Präsenz von Stätten des sekundären Sektors auf die quantitative und qualitative Zunahme von Stätten und Einrichtungen des tertiären Sektors, und zwar auch in dem hier zu untersuchenden und darzustellenden Kontext, in den Bereichen Bildung, Ausbildung und Kultur. In diesen Bereichen entstanden insbesondere seit den 1960er Jahren immer mehr Arbeitsplätze, um die Dienste den Bürgerinnen und Bürgern anbieten bzw. der großen Nachfrage entsprechen zu können. Tausende von (erwachsenen) Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Elmshorn und ihrer (unmittelbaren) Region nehmen – beständig zunehmend – an den sich immer stärker entfaltenden Veranstaltungen von Einrichtungen des sozialgeographischen Daseinsgrundbereichs „Sich bilden“ teil, wodurch die Behauptung und Entfaltung Elmshorns als besonderer Focus im suburbanen Hamburger Raum zum Ausdruck kommt (vgl. RUPPERT 1968 und RUPPERT / SCHAFFER 1969).

Es sollen folgende Einrichtungen in diesem Kontext dargestellt werden:

- Volkshochschule Elmshorn
- Stadttheater Elmshorn / Theatergemeinschaft Elmshorn
- „Haus 13“

- „Saalbau“ in der Waldorfschule Elmshorn
- Forum Baltikum – Dittchenbühne
- Das „Schleswig-Holstein Musik Festival“ (SHMF) und seine Präsenz in Elmshorn
- „Jazz´n Roses“ – Open-Air-Music in Elmshorn – die “Initiative Elmshorn”
- Schleswig-Holsteinische Universitätsgesellschaft der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, Sektion Elmshorn
- Industriemuseum Elmshorn
- Wirtschaftsakademie Schleswig-Holstein (WAK) / Überbetriebliches Ausbildungszentrum (ÜAZ) Elmshorn
- Stadtbücherei Elmshorn
- Kunstverein Elmshorn
- Familienbildungsstätte Elmshorn

Volkshochschule Elmshorn:

Im Jahr 1919 wurde die Volkshochschule Elmshorn gegründet. Zur ersten Vorlesung kamen im Dezember 1919 drei Dutzend Zuhörer, die sich einen Vortrag über den Freigeist Schiller anhörten. Es ging damals nicht um die Weiterbildung im heutigen Sinn, also um lebensbegleitendes Lernen. Konkretes Ziel der Arbeit der VHS war vielmehr die „Volksbildung“. Denn die unteren Schichten sollten aufholen. Insofern war die Gründung der Volkshochschule eine Fortsetzung der Bemühungen für eine stärkere Bildung der Arbeiter.

Die Elmshorner Volkshochschule wurde vom „Verein für freies Bildungswesen“ gegründet. Es ging zunächst vor allem um heimatkundlich geprägte Vorträge. Das genaue Gründungsdatum ist nicht mehr feststellbar. Denn wie viele Dokumente der Elmshorner Stadtgeschichte sind die der Volkshochschule Elmshorn wahrscheinlich ebenfalls Opfer einer Sturmflut geworden, die u. a. das Archiv im Keller des neuen Rathauses unter Wasser setzte. – Jedenfalls gehört die Elmshorner Volkshochschule neben Sylt, Kiel und Lübeck, die alle 1919 gegründet wurden, zu den ersten vier im Lande Schleswig-Holstein.

Die Volkshochschule Elmshorn erlebte in ihrer Geschichte Höhen und Tiefen. Wegen der engen Verbindung zur Arbeiterschaft erfolgte eine erbitterte Gegnerschaft der Nationalsozialisten. Die britische Regierung bzw. Besatzungsmacht erkannte den Wert der Volkshochschulen und förderte auch die Volkshochschule Elmshorns, indem sie gleich nach dem Krieg anordnete, die Erwachsenenbildung wieder aufzunehmen. So entstand bereits im Jahr 1946 der Verein zur Förderung der Volkshochschule der Stadt Elmshorn. Schon 1951 gab es den Antrag, dass die Stadt Elmshorn die Trägerschaft der VHS übernehmen sollte, aber erst im Jahr 1970 wurde dieser Schritt vollzogen. Zuständig ist seitdem das Schul- und Kulturreferat.

Beständig und erheblich ist der Umfang der Arbeit der Volkshochschule gewachsen. Es gilt, Hunderte von Kursen und Dozenten zu koordinieren, um der Nachfrage bzw. den Bedürfnissen der Bürgerinnen und der Bürger der Stadt Elmshorn und ihres Umlandes aus der Region Elmshorn zu entsprechen. So hat die Volkshochschule Elmshorn nicht nur persistierend den Bestand erhalten, sondern die VHS hat sich stets bemüht, durch beständige Innovationen Inhalte und Themen quantitativ und qualitativ auszubauen. – Die VHS Elmshorn ist seit 1994 in dem ehemaligen Gebäude des „Elsa-Brändström-Gymnasiums“ in der Bismarckstraße 13 untergebracht und ist damit in der Innenstadt Elmshorns von allen Bürgerinnen und Bürgern der Region Elmshorn verkehrsmäßig gut und bequem erreichbar. In diesem großen, renovierten Gebäude finden auch die meisten Veranstaltungen statt. Die VHS ist ihrem Leitgedanken nach wie vor verpflichtet: Es geht um die Vermittlung von Werten,

wie die Bedeutung des freien Denkens und der sozialen Verantwortung (vgl. ELMSHORNER NACHRICHTEN vom 27.11.2009).

Die Verwaltung der VHS Elmshorn kennzeichnet das Jahr 2009 als ausgesprochen erfolgreich. Denn in diesem Jahr verzeichnete die Volkshochschule rund 12 000 Kursteilnehmer. – Das Anfang Januar 2010 vorliegende Programm für das Jahr 2010 weist 561 verschiedene Kurse aus, die mit 12 100 Unterrichtsstunden gefüllt werden sollen, was einer Steigerung von sechs Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Ein Themenblock beschäftigt sich mit dem Fragenkreis „Gute Politik“. Hier wird u. a. das Elmshorner Integrationskonzept berücksichtigt. – 139 Kurse bieten insgesamt 16 Sprachen auf verschiedenen Niveaustufen an. – Im Fachbereich Gesundheit werden 180 Kurse angeboten. – Der Fachbereich EDV weist 88 Kurse aus. – Ein Thema widmet sich der Partnerstadt Wittenberge in Brandenburg, mit der seit 20 Jahren eine Städtepartnerschaft besteht. Die VHS Elmshorn hat das Jubiläum u. a. mit einer eintägigen Exkursion in die Partnerstadt gewürdigt (vgl. ELMSHORNER NACHRICHTEN vom 12.01.2010 u. www.vhs-elmshorn.de).

Stadttheater Elmshorn / Theatergemeinschaft Elmshorn:

Elmshorn verfügt über ein Stadttheater mit 432 Plätzen. Es handelt sich um ein Tourneetheater, ein eigenes Ensemble existiert nicht. Es treten im Stadttheater Elmshorn Künstler und Gruppen aus dem ganzen deutschsprachigen Raum auf, teilweise handelt es sich auch um Auftritte ausländischer Repräsentanten, insbesondere aus England und Frankreich. Es ist insofern eher nicht ein Provinztheater, manche Darstellungen können durchaus mit der Qualität der Theaterwelt in Hamburg konkurrieren, sodass das suburbane Theater in Elmshorn einen nicht unerheblichen Beitrag zur Behauptung und Entfaltung der Stadt Elmshorn in ihrer Region beigetragen hat. Die verschiedenen Abo-Ringe fanden stets Kunden in ganz Südwest-Holstein, viele Besucherinnen und Besucher kommen aus Pinneberg, Uetersen, Wedel Barmstedt, Glückstadt und aus unzähligen ländlichen Gemeinden in beiden Landkreisen.

Neben vier Abo-Ringen mit einem abwechslungsreichen Angebot aus den Bereichen Schauspiel und Musical gibt es weitere Abo-Ringe: „Niederdeutsches Theater“ und „Dia-Vorträge“. Comedy, Kabarett, Kinder- und Jugendtheater sowie Musikveranstaltungen stehen regelmäßig auf dem Spielplan (www.stadt-elmshorn.de u. www.stadttheater-elmshorn.de).

Das Theater liegt günstig erreichbar am Rande der Innenstadt im südwestlichen Stadtteil Klostersande, nahe der Westerstraße (s. **Anhang 10**).

In der Spielzeit 2008/09 haben 35 243 Besucher die Vorstellungen im Theater verfolgt. – Die Vorstellungen waren durchschnittlich zu 77 % ausgelastet. In der Spielzeit 2008/09 waren im Stadttheater Elmshorn 111 Vorstellungen zu sehen (vgl. ELMSHORNER NACHRICHTEN vom 30.12.2009 u. www.stadttheater-elmshorn.de). Die Besucher kamen insbesondere aus Elmshorn selbst oder aus der Region Elmshorn. Etliche Hamburger besuchten auch manche herausragende Veranstaltung des Elmshorner Stadttheatres. Insofern hat sich das Stadttheater Elmshorn zwischen der Theaterlandschaft in Hamburg im Süden und dem respektablen Theater Itzehoe, ca. 30 km nördlich von Elmshorn, zugunsten der Stadt Elmshorn behaupten und entfalten können. Das ist nicht zuletzt dem Management der Theatergemeinschaft zu verdanken, die ihre Arbeit seit Jahrzehnten beharrlich und innovativ gemacht hat.

Das Stadttheater auf Klostersande hat seit Ende 2009 einen Namen: Das „Boje Steffen Haus“ erinnert an den Gründer und damit an den ein halbes Jahrhundert innovativ, kreativ und engagiert tätigen Leiter der Theatergemeinschaft, Boje Steffen, der seit 1994 Ehrenbürger der Stadt Elmshorn war und als Theatermann und Buchhändler überall als „Mister Kultur“

tituliert wurde. Er verstarb am 25. Februar 2008 im Alter von 83 Jahren. – Kaum ein anderer hat wie Boje Steffen zu dem positiven Image der Stadt Elmshorn als sich behauptende und ausstrahlende Bildungsstadt im Hamburger suburbanen Raum so sehr beigetragen (vgl. Bericht von Dierk Wulf).

Zuständig für das Programm ist die Theatergemeinschaft Elmshorn e. V.. Die Kartenvorverkaufsstelle des Stadttheaters befindet sich zentral in der Innenstadt, und zwar integriert im historischen Gebäude der Stadtbücherei Elmshorn in der Königstraße 56 nahe dem Alten Markt bei der Nikolaikirche. Auch diese geschickt gewählte Geschäftsstelle trägt zur Akzeptanz des Stadttheaters und zur Attraktivität der Innenstadt Elmshorns bei.

„Haus 13“:

Das „Haus 13“ ist eine Kleinkunsthöhne, die sich in der Adolfstraße 13, d. h. am nördlichen Rand der erweiterten Innenstadt Elmshorns befindet. Der „Verein Haus 13“ hat seit 10 Jahren erfolgreich kreative Programme mit Niveau hier umgesetzt. Das „Haus 13“ hat sich zu einer festen Größe im kulturellen Leben der Stadt Elmshorn entfaltet. Immer wieder treten namhafte Künstler auf – und die Besucherzahlen haben sich positiv entwickelt.

Das „Haus 13“ (100 Plätze) versteht sich in den jeweiligen Beiträgen so, dass es nicht „kleine“ Kunst, sondern „große“ Kunst in kleinem Rahmen anbietet. Denn es wird Wert darauf gelegt, dass die auftretenden Künstler immer hohes Niveau und Professionalität kennzeichnen. Im „Haus 13“ gibt es neben musikalischen Veranstaltungen, Kabarett, Musiktheater, Lesungen und Comedy. Es kommt zu 20 bis 30 Veranstaltungen im Jahr. – Das „Haus 13“ arbeitet mit verschiedenen Institutionen zusammen, insbesondere auch mit dem „Boje-C-Steffen-Stadttheater“ in Elmshorn. Das Stadttheater Elmshorn nutzt das „Haus 13“ gern als eine Art Studiobühne (www.haus13.de u. ELMSHORNER NACHRICHTEN vom 19.02.2010).

Der Kartenvorverkauf für Veranstaltungen im „Haus 13“ findet an der Theaterkasse, in den Räumen der Stadtbücherei Elmshorn statt, d. h. an der fußläufigen Königstraße direkt am Alten Markt neben der Nikolaikirche, dort, wo auch der Vorverkauf für die Aufführungen im Elmshorner Stadttheater erfolgt. – Diese Bündelung trägt dazu bei, dass die Innenstadt Elmshorns wegen der vielen Besucherinnen und Besucher sich (am Tage) lebendig entfaltet.

„Saalbau“ in der Waldorfschule Elmshorn:

Seit einigen Jahren „verfügt“ die Stadt Elmshorn über einen Veranstaltungs-, Fest- und Konzertgroßraum (und Theater), der in seiner Funktionalität und Schönheit seinesgleichen sucht bzw. kaum übertroffen werden kann. Die Veranstaltungen, die auch als Ergänzung bzw. Bereicherung im Vergleich zu den vielfältigen Angeboten des Elmshorner Stadttheaters gesehen werden, erfreuen sich eines großen Zuspruchs seitens der Elmshorner Gäste und zahlreicher Besucherinnen und Besucher, die aus der Region Elmshorn kommen, bzw. aus der ganzen Metropolregion Hamburg. Die Waldorfschule Elmshorn mit ihrem „Saalbau“ ist für Elmshorner und für Gäste aus der Region Elmshorn gut erreichbar, da die Waldorfschule am Adenauerdamm 2 liegt (s. **Anhang 11**), im südöstlichen Quadranten der Stadt Elmshorn, in der Nähe der Elmshorner Auffahrt zur Autobahn A 23, und von hier liegt Hamburg nur ca. 25 km südwärts und die Kreisstadt Itzehoe des Kreises Steinburg lediglich ca. 35 km entfernt.

Bereits mit der Planung und der Erstellung des Neubaus der Freien Waldorfschule Elmshorn 1989/90 war ein Veranstaltungssaal für die Schulgemeinschaft und die Öffentlichkeit

mitgedacht und in seinen Ausmaßen erbaut worden. Für den Innenausbau und somit für die mögliche Inbetriebnahme fehlten damals die nötigen Finanzen. Erst nach einer langen Zeit des Ansparens und Spendensammelns konnte der Innenausbau 2004 zu seiner Vollendung gebracht und der Saal am 24.09.2004 offiziell feierlich eingeweiht werden.

Der Zuschauerraum bietet heute 371 fest bestuhlte Sitzplätze mit angenehmer Beinfreiheit. Er kann auf 441 Plätze aufgestuhlt werden. Von allen Plätzen gibt es eine gute, ungehinderte Sicht auf das Bühnengeschehen, verbunden mit einer exzellenten Akustik.

Es finden hier jährlich zwischen 10 und 20 unterschiedliche Veranstaltungen statt, von denen etliche wegen des großen Zuspruchs auch zweimal oder mehrere Male durchgeführt werden. Theatergruppen und Orchester sowie die einzelnen Künstlerinnen und Künstler kommen aus der Region Elmshorn, viele aus dem ganzen deutschsprachigen Raum (auch aus Hamburg) oder aus einer anderen Stadt/Region Europas bzw. aus einem überseeischen Land (www.saalbau-elmshorn.de). – Mit dem Saalbau hat sich Elmshorn als „Bildungsstadt“ deutlich entfalten können.

Forum Baltikum – Dittchenbühne:

Gegründet wurde der gemeinnützige Verein 1982 unter der Bezeichnung „Dittchenbühne e. V.“. Seit 2006 heißt der Verein „Forum Baltikum – Dittchenbühne e. V.“. Die Namensgebung erfolgte aufgrund der Erweiterung der Aufgabengebiete. Dem Verein gehören im Jahr 2010 fast 1 000 Mitglieder an. – Die Aktivitäten des Vereins haben seit seiner Gründung stark zum positiven kulturelevanten Image der Stadt Elmshorn, einschließlich der Ausstrahlung auf die Region Elmshorn, beigetragen.

Der Verein mit seinen vielfältigen Einrichtungen hat seinen Sitz an der Hermann-Sudermann-Allee 50, im Nordosten der Stadt Elmshorn (s. **Anhang 10**), in unmittelbarer Nähe von Erschließungsstraßen, die ins Elmshorner Stadtzentrum führen, aber auch nordwärts Richtung Itzehoe, ostwärts nach Barmstedt und südwärts Richtung Pinneberg und Hamburg. Die Einrichtung ist verkehrlich für Bewohner der Region Elmshorn sowie des südwestholsteinischen suburbanen Hamburger Raumes und für Hamburger gut erreichbar.

Der Name „Dittchenbühne“ nimmt Bezug auf die „Dittchen“, die (ostpreußischen) Groschen, eine Bezeichnung die auch in Polen bekannt war. Im Mittelalter gab es eine entsprechende Münze, ein silbernes Dittchen. Es gibt auch Hinweise auf flämische Herkunft. – Der Name wurde gewählt, weil das Tourneegebiet so weit geht, wie diese mittelalterliche Münze gültig war, von Flandern bis nach Nowgorod.

Zielsetzungen:

1. Förderung der interkulturellen Zusammenarbeit, insbesondere mit den Ostseeanrainerstaaten, innerhalb der Metropolregion Hamburg, im Kreis Pinneberg und in der Stadt Elmshorn.
2. Die Erhaltung und Entwicklung einer sozio-kulturellen Begegnungsstätte für alle Altersgruppen (z. B. „Mehrgenerationenhaus“ gemäß Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend) und Kulturen im Kreis Pinneberg.
3. Der Unterhalt eines Kinder- und Erwachsenentheaters („Dittchenbühne“).
4. Pflege und Weiterentwicklung des Kulturgutes der ehemals deutschen Ostgebiete.
5. Erweiterung des städtischen, regionalen und überregionalen Kultur- und Freizeitangebotes durch ein umfangreiches pädagogisches, wissenschaftliches, kulturelles und künstlerisches Programm.

6. Angebote von Kursen, Reisen und weiteren Aktivitäten im In- und Ausland im Rahmen eines Bildungswerks.
7. Förderung der Integration von Aussiedlern und Ausländern.
8. Trägerschaft von Einrichtungen zur Betreuung von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen (z. B. Kindertagesstätte) unter Beachtung des Kindertagesstättengesetzes für Schleswig-Holstein und anderer gesetzlichen Vorschriften.

Die Spielorte der „Dittchenbühne“ sind ein kleines eigenes Theater (122 Plätze), ein Freilicht-Theater im Innenhof (150 Plätze), Orte auf Gastspielreisen in Flandern, Dänemark, Polen, Litauen, Lettland, Estland/ Königsberg (Kaliningrad), St. Petersburg, Finnland.

Im Jahr 2009 kamen rund 29 000 Besucher zu den Aufführungen in Elmshorn, u. a. zu den drei Inszenierungen, die mindestens jährlich durchgeführt werden.

Die Schauspieler sind Laien und Professionelle (Deutsche, Polen, Litauer), die Dittchenbühne verfügt über 100 mögliche Schauspieler. Die Sprache bei den Aufführungen: normalerweise Hochdeutsch, aber auch mundartliche Passagen in ostpreußischem Platt, Masurisch, Niederschlesisch, Niederdeutsch, Berlinerisch, Litauisch. – Es findet ein reger Theateraustausch statt, und zwar mit dem „Dramatischen Theater Memel/Kleipeda“, dem „Dramatischen Theater Königsberg/Kaliningrad“, dem „Jiddischen Ochodlo-Ensemble“, Danzig, dem „Theater Tilsit“, „Tilsit/Sowjetsk“ und dem „Dramatischen Theater Liepaja/Liebau“ in Lettland. – Es gibt viele Gastspiele in Elmshorn, und zwar von ost- und mitteleuropäischen Theater- und Musikgruppen (aus den baltischen Staaten, Polen und Russland).

Es gibt weitere Sparten, z. B. eine Seniorengruppe, eine Museumsgruppe, einen Literaturkreis.

Es gibt einen eigenen Kindergarten mit 60 Plätzen (Neubau 1997).

Das Bildungswerk, gegründet 1987, führt Deutsch-Sprachkurse für Aussiedler und Asylanten durch. Die Jugendsprachkurse werden von rund 150 Schülerinnen und Schülern besucht. Es gibt Maßnahmen zur beruflichen Weiterbildung.

Es werden zahlreiche, unterschiedliche Kurse durchgeführt, z. B. Malschule für Kinder, Klavier- und Gitarrenunterricht, Computerkurse für Kinder und Senioren, Sprachkurse für Kinder und Erwachsene in Englisch und Französisch.

Organisierte Gruppen- bzw. Bildungsreisen führen nach Masuren, Nordostpreußen, Memelland, Schlesien sowie Tages- und Wochenendfahrten z. B. nach Kopenhagen, Nordschleswig und Berlin.

Im Jahr 2009 wurde die Dittchenbühne von rund 78 000 Personen besucht und davon waren 29 000 Theaterbesucher; bei den Besuchern sind nicht erfasst: Kindergarten und Flohmärkte, zu denen Hunderte kommen (www.dittchenbuehne.de).

Das „Schleswig-Holstein Musik Festival“ (SHMF) und seine Präsenz in Elmshorn:

Seit 1991 ist Elmshorn Spielstätte des Schleswig-Holstein Musik Festivals. Alljährlich verwandelt sich im Juli/August die Reithalle des Holsteiner Verbandes in der Westerstraße 93, im Stadtteil Vormstegen, in einen Konzertsaal. Die Konzerte des SHMF locken stets viele Besucherinnen und Besucher aus ganz Schleswig-Holstein und Hamburg nach Elmshorn, um

das einzigartige Flair dieser sog. „Ambiente-Spielstätte“ zu erleben (www.stadt-elmshorn.de). Die unter Denkmalschutz stehende Reithalle wird jedes Jahr extra für das Festival in die eindrucksvolle Spielstätte verwandelt, die mehr als 1 000 Konzertbesuchern Platz bietet. Die Halle zeichnet sich zudem durch eine gute Akustik aus (www.shmf.de).

Mit dem „Schleswig-Holstein Musik Festival“ (SHMF) beheimatet das Bundesland das größte Klassikfestival Europas. Es präsentiert jedes Jahr im Juli und August etwa 130 Konzerte an 75 Spielstätten an über 40 Orten im Land. – Seit 1996 prägt das Management, das im Schloss Rantzau, einem historischen Palais in der Altstadt von Lübeck sein Domizil hat, das Festival durch einen thematischen Länderschwerpunkt. Der „KulturSommer“ greift den gesetzten Schwerpunkt auf und stellt die Kultur des aktuellen Partnerlandes in Ausstellungen, Filmen, Lesungen und zahlreichen weiteren Veranstaltungen in ganz Schleswig-Holstein vor. Die Länderschwerpunkte der ersten drei Jahre waren 1996 Österreich, 1997 Norwegen, 1998 Italien, die jüngsten Länderschwerpunkte waren 2008 Russland, 2009 Deutschland und 2010 Polen (www.schleswig-holstein.de).

Mehr als 100 000 Menschen besuchen jeden Sommer die ausgewählten, zumeist hochkarätigen Konzerte mit weltbekannten Musikern in Herrenhäusern, Scheunen, Ställen und Kirchen. Auch ungewöhnliche Orte wie Werften, Flugzeugterminals oder Industrie- und Reithallen (wie in Elmshorn) werden dann zu Konzertsälen. – Im Laufe der Jahre ist das Festival gewachsen. Es wurde 1986 von Prof. Justus Frantz gegründet. – Über 60 Sponsoren leisten erhebliche Unterstützung für dieses bedeutende, internationale Kulturereignis (www.schleswig-holstein.de). In Elmshorn ist es die „Initiative Elmshorn“ die mit ihren massiven Sponsorenbeiträgen die Präsenz des Schleswig-Holstein Musik Festivals bisher mit ermöglicht hat. Auch durch dieses innovative Engagement der „Initiative Elmshorn“, einem Zusammenschluss von Firmen, Institutionen und Privatpersonen (WULF 2003, S. 71 u. www.initiative-elmshorn.de), konnte die Behauptung und Entfaltung Elmshorns für ihre Region gefestigt und ausgebaut werden.

“Jazz´n Roses” - Open Air Musik in Elmshorn – die “Initiative Elmshorn”:

Tausende Besucher zieht es jedes Jahr, jeweils an einem Sonntag im Spätsommer, zu „Jazz´n Roses“ in den Rosengarten, der im Südwesten von Elmshorn gelegen ist, integriert im Bereich des Liether Waldes (s. **Anhang 10**), unmittelbar an der Bundesstraße B 431. Premiere hatte der musikalische Frühschoppen bereits im Jahr 1993, nachdem der Rosengarten auf Betreiben der Initiative Elmshorn (www.initiative-elmshorn.de) mit viel Sorgfalt wieder angelegt worden war. Mittlerweile ist „Jazz ´n Roses“ in Elmshorn zur Tradition geworden. Erstklassige Musik und eine herrliche Naturkulisse machen den Open-Air-Frühschoppen so erfolgreich. Bedeutende Jazz-Interpreten sind hier inzwischen aufgetreten, so z. B. die „Dutch Swing College Band“ (1999), Chris Barber (2000) oder das weltbekannte Nostalgieensemble „Pasadena Roof Orchestra“ (2003). Die Interpreten und das Flair insgesamt begeistern immer wieder die Besucher, die aus der Stadt Elmshorn kommen oder im näheren und weiteren Umland wohnen. „Jazz´n Roses“ wird von der „Initiative Elmshorn“ nachhaltig gesponsert.

Die 1991 gegründete „Initiative Elmshorn“ ist ein Zusammenschluss von Unternehmen und Persönlichkeiten, die wirtschaftlich unabhängig sowie politisch neutral sind und ihre Aktivitäten aus eigenen finanziellen Mitteln bestreiten. Die Initiative Elmshorn hat sich das Motto gewählt: „Für die Stadt – für die Menschen“. Die Initiative Elmshorn hat sich zum Ziel gesetzt, Attraktivität und Erlebniswert der Stadt Elmshorn zu steigern – für Einwohner und Besucher ebenso wie für Handel und Wirtschaft. Sie möchte die Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt fördern und eine positive Imagebildung Elmshorns durch Entwicklung und Unterstützung vielfältiger Ideen und Maßnahmen bewirken (www.initiative-elmshorn.de).

„Jazz´n Roses“ ist ein innovatives, sommerliches Event und hat zum positiven Image der Stadt Elmshorn mit seiner herausragenden Rolle als Kulturstadt und Dienstleistungszentrum im suburbanen Hamburger Raum beigetragen.

Schleswig-Holsteinische Universitätsgesellschaft (SHUG) der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, Sektion Elmshorn:

Die heutige Sektion Elmshorn besteht erst seit 1986. Vorausgegangene Gründungen (schon 1924, erneut versuchsweise nach dem Zweiten Weltkrieg) hatten (zunächst) keinen Bestand. Erst aufgrund des Engagements der Schulleitung und des Freundeskreises des Elsa-Brändström-Gymnasiums kam es zur nachhaltigen Gründung der Sektion Elmshorn (www.uni-kiel.de/shug/Sektionen/elmshorn.htm).

Das Gründungsdatum der Schleswig-Holsteinischen Universitätsgesellschaft ist das Jahr 1918. –In der neuen Satzung der SHUG, die mit dem Neubeginn nach dem Zweiten Weltkrieg verfasst wurde, ist als Zielsetzung – neben der fortzusetzenden Unterstützung der Kieler Hochschule – die Einbringung der Universitätslehre in das „Volksbildungswesen des Landes“ hervorgehoben. Die Bildungsarbeit „vor Ort“ leisten die einzelnen Sektionen. Die Anzahl der örtlichen Sektionen belief sich im Jahr 2009 auf 50. Diesen 50 Ortssektionen gehörten 4 800 Mitglieder an. Im Jahr 2008 wurden 414 Vorträge gehalten, zu denen 18 000 Besucher kamen. Die jeweiligen Sektionsleitungen konnten aus einem Katalog – rechtzeitig vor ihrer Jahresplanung – auswählen, und zwar waren 744 Titel von 188 Professoren aller Fakultäten angeboten worden (ELMSHORNER NACHRICHTEN vom 27.10.2009).

In der Sektion Elmshorn werden in der Zeit von September bis April seit Jahren sechs Veranstaltungen angeboten, die rege besucht werden. Es sind Abendveranstaltungen, die im Großraum der Elsa-Brändström-Schule oder im Audimax der benachbarten Fachhochschule, der „Nordakademie“, stattfinden. Beide Institutionen, nahe der Köllner Chaussee gelegen (s. **Anhang 11**), sind gut von Elmshornern und Auswärtigen erreichbar und weisen vorzügliche Parkmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe auf. – Das akademische Niveau bringt es mit sich, dass diese Veranstaltungen kein Massenbetrieb sind. Umso mehr zieht es jeweils am Thema interessierte Menschen aus der Stadt Elmshorn und dem (unmittelbaren) Umland der Region Elmshorn an. – Vorbereitend und nachbereitend begleiten jeweils ansprechende Darstellungen in der Lokalpresse die Veranstaltungen. – Die Sektion Elmshorn der SHUG leistet insofern einen positiv wahrzunehmenden und wichtigen Beitrag – im innovativen Sinne – für den Ruf der Stadt Elmshorn als herausragende Schul- und Bildungsstadt im suburbanen Raum der Metropolregion Hamburg.

Industriemuseum Elmshorn:

Das Industriemuseum befindet sich im Zentrum der Stadt Elmshorn in der Catharinenstraße, die von der östlichen Schulstraße nordwärts abgeht und damit nur zwei Minuten Gehwegzeit vom Bahnhof Elmshorn entfernt ist. Insofern weist das Museum eine sehr günstige Lage für die Museumsbesucher auf.

Das Gebäude des Industriemuseums ist ein altes Speichergebäude, das um 1890 als Lager für einen Steingutgroßhandel gebaut wurde. Nach vielfältigen Umnutzungen wurde das Speichergebäude um 1930 an die Margarinefabrik Rostock, die zwischen der parallel verlaufenden Feldstraße und der Catharinenstraße ein großes Fabrikgelände besaß, verkauft. Anfang 1970 modernisierte die Firma das Gebäude in der Catharinenstraße und reduzierte die Stockwerke von fünf auf vier Geschosse. Von außen blieb das Gebäude unverändert. – Nach dem Konkurs der Firma Rostock erwarb die Stadt Elmshorn das Gebäude, um hier ein Industriemuseum einzurichten.

Das heutige Museumsgebäude stellt zusammen mit der übrigen Bebauung der Catharinenstraße ein für das 19. Jahrhundert typisches Ensemble von Wohnhäusern und Fabrikbauten dar. Das Museumsgebäude selbst ist inzwischen als besonderes Kulturdenkmal eingetragen (www.industriemuseum-elmshorn.de).

Das Industriemuseum Elmshorn versteht sich als Museum für Geschichte von Arbeit und Alltag im Norden. Das Museum zeigt sehr anschaulich und interaktiv die Entwicklung von Industrie, Technik, Arbeit und Alltag in Schleswig-Holstein. Hier kann Industrie- und Alltagsgeschichte aktiv erlebt werden: Stechuhr, Tretnähmaschine, Kornmühle, Schulbänke, Bahnhofswaage kann man hautnah erleben, ausprobieren, anfassen.

Das Industriemuseum Elmshorn versteht sich als kulturelles Highlight in der Metropolregion Hamburg. Im Industriemuseum herrscht eine lebendige Atmosphäre. Denn Dauer- und Sonderausstellungen sowie Aktionen veranlassen junge und alte Gäste zum Mitmachen, was ein wesentliches Prinzip der Elmshorner Museumsarbeit ist. Als besonders gefragt werden von der Museumsleitung genannt: Kindergeburtstage im Museum sowie unterschiedliche, abwechslungsreiche Museums- und Stadtführungen.

Das Industriemuseum Elmshorn betreut als „Außenstellen“ das traditionelle, historische Museum im „Konrad-Struve-Haus“ an der „Bismarckallee“ (Bismarckstraße) sowie den Jüdischen Friedhof in der Feldstraße, die auf kurzem Wege vom Museum aus erreichbar sind.

Das Industriemuseum Elmshorn spiegelt auch eindrucksvoll mit ihren erfahrbaren Darstellungen und vielen Maschinen die Geschichte der Industriestadt Elmshorn. Elmshorn stellt sich hier als typisches Beispiel einer Stadt dar, in der die industrielle Entwicklung spät, aber dafür stürmisch sich vollzog. Es wird hier deutlich, dass die Krückaustadt mit ihrem Hafen und dem Personen- und Güterbahnhof an den Bahnlagen Hamburg – Kiel und Hamburg – Westerland der bedeutendste Industriestandort in Südwest-Holstein war. Es wird im Museum „belegt“, dass die Produktpalette von Leder und Tuch über Geschirr, Schweine und Haferflocken bis hin zu Schiffen reichte (www.industriemuseum-elmshorn.de).

Das Industriemuseum Elmshorn ist von Dienstag bis Sonntag von 14 – 17 Uhr geöffnet, am Mittwoch und Sonntag von 10 bis 17 Uhr, am Donnerstag von 14 bis 19 Uhr. Zahlreiche Sonderveranstaltungen (u. a. Konzerte, politische Veranstaltungen, Diskussionsrunden zur Stadtentwicklung) werden in der Regel gut besucht und füllen den Veranstaltungsraum im Parterre.

Die Gestaltung des Industriemuseums mit seinem thematischen Seltenheitswert ist ein Baustein für zahlreiche Besucher, Schülerinnen und Schüler, Jüngere und Ältere, die nicht nur aus der Region Elmshorn kommen, um die Bedeutung und Entfaltung Elmshorns besser begreifen zu können.

Wirtschaftsakademie Schleswig-Holstein (WAK) / Überbetriebliches Ausbildungszentrum (ÜAZ) Elmshorn:

1967 wurde die Wirtschaftsakademie (WAK) als Verein von der Wirtschaft unter maßgeblicher Beteiligung der schleswig-holsteinischen Industrie- und Handelskammern (IHK) gegründet und hat sich zu einer Akademie für Aus- und Weiterbildung in der Rechtsform einer gemeinnützigen GmbH entwickelt. An derzeit 22 Standorten, auch in Elmshorn, ist der Unternehmensverbund der Wirtschaftsakademie Schleswig-Holstein flächendeckend mit einem modernen Bildungsangebot im nördlichsten Bundesland vertreten.

Neben „klassischen“ Weiterbildungsschwerpunkten für Unternehmer und Arbeitnehmer unterstützt die Wirtschaftsakademie Schleswig-Holstein durch Schulungsangebote auch Jugendliche oder Arbeitssuchende und hilft ihnen, auf dem Arbeitsmarkt Fuß zu fassen.

Auf eine ähnliche Entstehungsgeschichte konnte das Überbetriebliche Ausbildungszentrum (ÜAZ) Elmshorn zurückblicken. Vertreter der Industrie- und Handelskammer, von interessierten Unternehmern aus der Region, der Kreise Pinneberg und Steinburg und der Stadt Elmshorn, setzten 1974 mit der Gründung des eingetragenen Vereins zur Förderung des Überbetrieblichen Ausbildungszentrums Elmshorn eine langjährige Planung und Einrichtung einer ausgelagerten betrieblichen Lehrwerkstatt um (www.wak-sh.de).

Ziel des Ausbildungszentrums bei Gründung war es, der mittelständisch strukturierten Wirtschaft Möglichkeiten zur praxisbezogenen Ausbildung zu bieten. Der Bedarf der Wirtschaft wurde analysiert und es wurde festgestellt, dass durch das ÜAZ Auszubildende auf den neuesten Stand der Technik gebracht werden müssten. Dringender Bedarf stellte sich u. a. im Elektro- und Metallbereich dar. Es waren auch Anpassungsfortbildungen von Beschäftigten und Ausbildern erforderlich. Später kam die Grundausbildung als Berufsvorbereitung hinzu. Mit Hilfe des Bundesministeriums für Wissenschaft, des Wirtschaftsministeriums Schleswig-Holstein und des Landesarbeitsamtes entstand 1978 ein Neubau am Ramskamp. Der Standort am Ramskamp ist von den vielen auswärtigen Teilnehmern an den Ausbildungsmaßnahmen sehr gut erreichbar, weil sich das ÜAZ in der Nähe des Elmshorner Anschlusses an die Autobahn A 23 befindet (s. **Anhang 11**). Den zu qualifizierenden Teilnehmern steht hier auch ein Gästehaus zur Verfügung, wo ausreichende Übernachtungsmöglichkeiten angeboten werden.

Sowohl Wirtschaftsakademie als auch das Überbetriebliche Ausbildungszentrum bauten ihre Bereiche Aus- und Weiterbildung ab 1978 hier am Ramskamp in Elmshorn weiter aus. Es entwickelte sich eine enge Zusammenarbeit mit den Arbeitsämtern und den Berufsförderungsdiensten der Bundeswehr.

Im Jahre 2004 kam es zur Fusion des Vereins kraft staatlicher Verleihung der Wirtschaftsakademie Schleswig-Holstein mit dem Verein zur Förderung des Überbetrieblichen Ausbildungszentrum Elmshorn e. V. und gleichzeitig zu einer Überführung in die Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung (www.wak-sh.de).

Stadtbücherei Elmshorn:

Die Stadtbücherei Elmshorn – „Carl von Ossietzky“ – befindet sich im Zentrum der Stadt Elmshorn. Das Haus liegt an der Königstraße 56, etwa eine Minute vom Alten Markt und der Nikolaikirche entfernt. Das Haus ist als eines der schönsten Backsteinbauten der Stadt anzusehen. Es ist gut fußläufig oder per Fahrrad sowie wegen der in der Nähe befindlichen zentralen Busstationen gut für Besucher und Besucherinnen, die in der Stadt oder Region Elmshorn wohnen, erreichbar. Die Stadtbücherei Elmshorn trägt stark zur Belebung und Attraktivität der Elmshorner Innenstadt bei. Diese seit den 1950er Jahren zunächst im alten „Torhaus“ untergebrachte Einrichtung der Stadt Elmshorn blieb in ihren Dienstleistungen nicht persistierend stehen, sondern hat sich vielfältig und innovativ fortentwickelt und hat zur (kulturellen) Entfaltung der Stadt Elmshorn beigetragen. – Die Gesamtnutzfläche des jetzt genutzten Hauses an der Königstraße 56 beträgt 1 970 m², sie verteilt sich auf fünf Geschosse, und die einzelnen Abteilungen sind jeweils durch das Treppenhaus (mit parallelem Fahrstuhl) voneinander getrennt.

Die Stadtbücherei verfügt darüber hinaus über eine Zweigstelle im Südosten der Stadt Elmshorn: die „Bücherei Hainholz in der KGSE“. Sie versteht sich als eine kombinierte Schul- und Stadtbücherei.

6 818 Leserkarten waren im Jahr 2009 im aktiven Einsatz. Gemäß Umfrageergebnissen werden neben den Leserkarteneinhaberinnen und –inhabern durchschnittlich jeweils zwei weitere Personen über diese Karten mit Lesestoff oder anderen Medien versorgt.

70% aller aktiven Leserinnen und Leser haben ihren Wohnsitz in Elmshorn, 19% wohnen außerhalb Elmshorns, aber im Kreis Pinneberg, und rund 2% sind in einem anderen Landkreis gemeldet.

Der Medienbestand setzt sich im Printbereich aus Sach- und Fachliteratur (39%), Romanen und Erzählungen (22%), Kinderbüchern (19%), Zeitungen und Zeitschriften (143 Abos) sowie aus einem nicht entlehbaren Nachschlagebestand (1 464 ME) zusammen. – Hinzu kommen Noten, Karten, Pläne und diverse aktuelle Broschüren.

Der Nonprint-Bereich umfasst 14% des Gesamtmedienbestandes und besteht aus CDs bzw. CD-ROMs, DVDs bzw. DVD-ROMs. Kassetten als Tonträger sind auf dem Markt kaum noch vertreten und laufen auch im Angebot der Stadtbücherei aus.

Was die Inanspruchnahme der Medien betrifft, so wurden im Jahr 2009 durchschnittlich 687 Besuche und 1 547 Entleihungen je Öffnungstag dokumentiert.

Im Jahr 2009 wurden insgesamt an den 248 Öffnungstagen 333 772 Ausleihvorgänge durchgeführt.

Zahlenmäßig nicht erfasst ist die hohe Präsenznutzung der Bücherei. – Für viele Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende ist die Bücherei mit ihrem umfangreichen Bestand an Nachschlagewerken Lese- und Lernort, für viele andere, häufig ältere Menschen, ist sie Treffpunkt zum Zeitunglesen und zum täglichen Gesprächsaustausch.

Es werden in der Stadtbücherei auch andere Veranstaltungen, verschiedene Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit sowie Aktivitäten der Zusammenarbeit mit anderen Institutionen durchgeführt.

Die Stadtbücherei als Bildungseinrichtung hat im Jahr 2009 in ihrem Veranstaltungsangebot den Schwerpunkt wieder auf Leseförderung – insbesondere für Kinder und Jugendliche – gesetzt.

Mit zahlreichen Buchausstellungen unterschiedlichen Umfangs hat die Stadtbücherei Elmshorn auch 2009 wieder auf Fragen des aktuellen gesellschaftlichen Geschehens oder auf Aktionen anderer Veranstalter mit Informationen und Lesestoff reagiert (www.stadt-elmshorn.de u. Jahresbericht 2009 der Stadtbücherei Elmshorn).

Kunstverein Elmshorn:

Der Kunstverein Elmshorn e.V. hat sein Domizil im Zentrum der Stadt Elmshorn. Das Haus, am Probstendamm sowie an der Krückaubrücke von „Streckers Gang“ gelegen, wurde ursprünglich als Torhaus der Lederfabrik Strecker genutzt, die im 19. Jahrhundert ihre zentralen Fabrikanlagen dort hatte, wo jetzt der innerstädtische Marktplatz, der „Buttermarkt“, sich befindet. Die Umnutzungen des Torhauses von industrieller Nutzung der seinerzeitigen,

aufstrebenden Industriestadt Elmshorn zu Nutzungen der Dienstleistungen im Bereich der Bildung und Kultur spiegeln einschlägig den funktionalen Wandel der Stadt Elmshorn wider.

Der Kunstverein Elmshorn bekundet ausdrücklich, dass er sich zwar Kunstverein nennt, stellt aber auch heraus, dass Kunst, die er fördert und pflegt, sich nicht nur auf Bilder beschränkt, die an die Wand gehängt werden. Es geht dem Kunstverein gleichermaßen um Literatur, Musik und Kunsthandwerk. – Im Torhaus finden viele Veranstaltungen und Ausstellungen statt, die – auch in der lokalen Tagespresse – viel Beachtung finden. Der Kunstverein führt auch zahlreiche „Fachexkursionen“ durch, um andere Veranstaltungen und Ausstellungen in anderen Orten Deutschlands persönlich zu besuchen.

Eine herausragende Leistung des Kunstvereins Elmshorn ist die Schaffung eines Skulpturenparks unmittelbar vor und nahe dem Domizil des Kunstvereins. Im Zusammenwirken mit der Stadt Elmshorn, unterstützt von der Sparkasse Elmshorn bzw. der Sparkassenstiftung Schleswig-Holstein, gestaltete man Parkflächen am Krückauufer zwischen „Wedenkamp“ und „Berliner Straße“ zu einer Grünfläche um. Auf dieser Fläche errichtete man einen Skulpturenpark. Die feierliche Einweihung des Skulpturengartens erfolgte am 23. Mai 2000. Bei der Auswahl der Skulpturen waren die künstlerische Qualität und die Übereinstimmung insgesamt mit der Konzeption des Skulpturengartens Elmshorn maßgebend. Dieses sah vor, die unterschiedlichen Richtungen und Positionen der Bildhauerei des 20. und 21. Jahrhunderts aufzuzeigen. Es war dem Kunstverein auch ein stadtarchitektonisches Anliegen, das Besondere des Skulpturengartens Elmshorn herauszustellen, d. h. eine Anlage dieser kultivierten Art im Zentrum der Stadt Elmshorn. Zwölf Arbeiten dokumentieren im innerstädtischen Elmshorner Skulpturengarten die Vielfalt norddeutscher Bildhauerei. Der Park vereint Werke längst arrivierter Meister mit Projekten junger Künstler – Traditionelles und Gegenwärtiges (www.kunstverein-elmshorn.de).

Familienbildungsstätte Elmshorn:

Die Familienbildungsstätte Elmshorn (FBS) wurde 1971 gegründet, zunächst unter der Trägerschaft der „Deutschen Gesellschaft für Familienbildung und –beratung“ (DGF) in Kiel.

Seit 1997 hat die FBS mit dem Förderverein Familienbildungsstätte e. V. in Elmshorn einen ehrenamtlich arbeitenden Träger vor Ort. Der jetzige Standort ist die Lornsenstraße 54 a, im nördlichen Bereich der Stadt. Die Stätte ist zu Fuß und per Rad und motorisiert für Elmshornerinnen und Elmshorner sowie für Bewohner der Umlandgemeinden der Region Elmshorn gut erreichbar. Die FBS ist hier in renovierte Räumlichkeiten im Jahr 2006 eingezogen: Das Gebäude spiegelt den funktionalen, sozial- und wirtschaftsgeographischen Strukturwandel der Stadt Elmshorn wider. Denn es wurde für die neuen Aufgaben umgebaut, da hier die früheren Kühl- und Lagerräume der Margarinefabrik Wagner untergebracht waren.

Veranstaltungen der FBS finden nicht nur im Hause an der Lornsenstraße in Elmshorn statt, sondern auch in Barmstedt, Bokholt-Hanredder, Brande-Hörnerkirchen, Klein-Nordende, Kölln-Reisiek, Seestermühe und Seeth-Ekholt. Im Jahre 2009 wurden 153 Veranstaltungen durchgeführt an denen 2 290 Personen teilnahmen. – Es werden also die helfenden und bildenden Aufgaben der FBS nicht nur in der Nähe der Unterstützung suchenden Frauen, Männer und Kinder der Stadt Elmshorn wahrgenommen, sondern auch – konkret – in mehreren ländlichen Gemeinden der Region Elmshorn sowie in Barmstedt, der gut erreichbaren Nachbarstadt, ca. acht km östlich von Elmshorn.

Kernziele der Familienbildungsstätte sind: Die FBS begleitet Familien in den verschiedensten Familienformen und Familienphasen. Die FBS versteht sich als Partnerin für Familien und ist ein Ort der Begegnung, Begleitung, Bildung und Beratung. – Neben Einzelberatungen werden zahlreiche Kurse in Kleingruppen und andere (größere) Veranstaltungen durchgeführt. – Die Arbeit der FBS steht unter ihrem Motto: Familie leben kann man lernen (www.fbs-elmshorn.de u. E-Mail-Auskunft von Hanna Braatz, Leiterin der FBS).

6.2 Schulen in der Stadt Elmshorn: von Persistenz zu Innovationen

Städtische Schulen:

Die Stadt Elmshorn – die Verwaltung und die (politische) Selbstverwaltung – ist zuständig für die Bereitstellung, Unterhaltung und (pädagogisch) notwendige Ausstattung der in städtischer Trägerschaft arbeitenden Schulen der Stadt Elmshorn. Auch das verwaltungsmäßige und technische Personal (z. B. Schulsekretärin, Hausmeister) ist von der Stadt Elmshorn bereitzustellen und aus städtischen Mitteln zu finanzieren – im Gegensatz zu den Lehrkräften, die dem Land Schleswig-Holstein obliegen.

Die Stadt Elmshorn hat (vorausschauend) dafür Sorge zu tragen, dass die in den städtischen Elmshorner Schulen zu beschulenden Jungen und Mädchen bei Eintritt und Durchlaufen ihrer jeweiligen Schulen auch Platz bzw. Räume sowie die Ausrüstungen und Arbeitsmittel in zumindestens voll ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen. Das kostet die Stadt Elmshorn jedes Jahr sehr viel Geld, zumal (berechtigte) Ansprüche und Verbesserungen stets zunehmen. Die Stadt Elmshorn versteht sich als „schulfreundliche Stadt“, was in der Öffentlichkeit immer wieder zum Ausdruck gebracht wird und was auch aufgrund des Ist-Zustandes der Schulen weitgehend bestätigt werden kann.

Die Stadt Elmshorn ermittelt jedes Jahr zu Beginn des neuen Schuljahres – jeweils zum 1. August – die Schülerpopulationen nach verschiedenen Kriterien (vgl. Tabelle zur Zahl der Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2009/2010). Darüber hinaus ist die Stadt Elmshorn aufgrund des Schulgesetzes Schleswig-Holstein (gem. § 48 I Nr. 1 vom 24.01.2007) verpflichtet, Schulentwicklungspläne aufzustellen und regelmäßig fortzuschreiben und sich an der Abstimmung eines Schulentwicklungsplanes auf Kreisebene zu beteiligen.

Die Tabelle der Zahlen der Schülerinnen und Schüler des Schuljahres 2009/2010 an den städtischen Schulen Elmshorns und der jüngste Schulentwicklungsplan (aufgestellt im Jahr 2009) mit Perspektiven, die den Zeitraum vom Schuljahr 2008/09 (als Basisjahr) bis 2021/22 umfasst, sollen Grundlage sein für die Charakterisierung der Behauptung und Entfaltung des städtischen Schulwesens in der Stadt Elmshorn.

Entsprechend der Tabelle „Zahl der Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2009/2010“ besuchten in diesem Schuljahr 6 905 Jungen und Mädchen die städtischen Schulen der Stadt Elmshorn. Im Mittelzentrum Elmshorn ist der Anteil an auswärtigen Schülern, die aus Gemeinden des Elmshorner Umlandes kommen, schulartspezifisch – in jeweils absoluter als auch prozentualer Anteilsgröße – unterschiedlich. An allen Elmshorner Grundschulen gibt es 78 „Auswärtige“, die mit Bezug auf die Gesamtzahl der Grundschüler in Elmshorn mit absolut insgesamt 1 750 Schüler(inne)n lediglich 4,5% ausmachen. Es ist damit zu erklären, dass Grundschüler möglichst in ihrer Nachbarschaft ihres Wohnortes (Elmshorn oder Umlandgemeinde) „ihre“ Schule fußläufig erreichen können. – „Ausländische“ Schüler/innen waren an den Grundschulen Elmshorns mit 229 registriert (vgl. Tabelle 2009/2010) was einen Prozentanteil von durchschnittlich 13,1% entspricht. Es ist dabei zu beachten, dass dieser

Mittelwert von Grundschule zu Grundschule z. T. erheblich abweichend ist, z. B. beläuft sich der Ausländeranteil an der Grundschule Hainholz mit absolut 100 Schüler(inne)n bei einer Gesamtschülerzahl von 290 auf prozentuell 34,5%. Darüber hinaus ist bei der Erfassung der „ausländischen“ Schüler/innen zu berücksichtigen, dass die Schüler/innen „mit Migrationshintergrund“, die einen deutschen Pass bzw. die deutsche Staatsbürgerschaft haben, nicht bei den „ausländischen“ Schüler(inne)n erfasst sind. „Ausländische“ Schüler/innen haben aufgrund ihres sozio-kulturellen (privaten) Umfelds in vielen Fällen Lernschwierigkeiten, möglicherweise auch im Verlauf ihrer Schullaufbahn (auf weiterführenden Schulen der Sekundarstufe I bzw. II). Auf diese müssen sich die (städtischen) Schulen Elmshorns einstellen.

Die zum Schuljahr 2009/2010 aufgrund schulpolitischer, pädagogischer und innovativer Vorgaben in der Sekundarstufe geschaffenen „Gemeinschaftsschulen“, jeweils Zusammenschlüsse von bis dato separat bestehenden Haupt- und Realschulen, und zwar die „Gemeinschaftsschule Langeloh“ und die „Boje-C-Steffen-Gemeinschaftsschule“, werden von 1 296 Schüler(inne)n besucht, davon sind 241 Schüler/innen auswärtig in Dörfern der Region Elmshorn wohnhaft. Diese stellen einen Anteil von 18,6% dar. Der Anteil ist teilweise deswegen erhöht – im Vergleich zu den Grundschulen – weil die dörflichen Gemeinden im Elmshorner Umland keine Haupt- und Realschulen vorweisen. Der ÖPNV ist in seinem Fahrzeittakt auf die Beförderung dieser Schüler/innen im Einvernehmen mit den Schulverwaltungen und der Verwaltung der Stadt Elmshorn eingestellt. – Der Ausländeranteil beläuft sich auf 243 Schüler/innen, was einem Anteil von 18,8% entspricht. Den größten Anteil absorbieren die (potentiellen) Hauptschüler, den kleineren Anteil diejenigen, die den Realschulabschluss anstreben bzw. machen werden.

Die im Schuljahr 2009/2010 noch bestehende eigenständige Realschule Ramskamp besuchte insgesamt 372 Schülerinnen und Schüler, wobei für die Eingangsstufe (5. Jahrgang) schon keine neuen Schüler aufgenommen wurden, da die Schule – schulpolitisch bedingt – trotz positiver Anerkennung von einigen Parteien und Gruppierungen als auslaufend angesehen wird. 51 Schüler/innen waren „Auswärtige“, was 13,7% entspricht. – 24 Schüler/innen sind als Ausländer/innen registriert, was einem Anteil von 6,5% entspricht.

Die „Kooperative Gesamtschule Elmshorn“ (KGSE), die sich aufgrund von schulpolitischen Entscheidungen in einer Umbruchsphase befindet und sich gemäß Vorgaben des Kultusministeriums Schleswig-Holstein und der schulischen Gremien der Stadt Elmshorn zu einer „Gemeinschaftsschule“ wandelt, hatte im Schuljahr 2009/2010 insgesamt 1 238 Schüler/innen. Als „kooperative“ Gesamtschule gibt es eine Vielfalt von Differenzierungen und auch Aufgliederungen nach Schularten mit den entsprechenden Abschlüssen. 481 Schüler/innen wohnten in auswärtigen Gemeinden, was einen Anteil von 38,9% ausmacht. – Der Ausländeranteil belief sich absolut auf 74, was einem Anteil von 5,9% entspricht.

Die beiden jeweils über 100 Jahre alten Gymnasien der Stadt Elmshorn, die „Bismarckschule“ und die „Elsa-Brändström-Schule“, gelten in ganz besonderer Weise als herausragend erfolgreiche schulische Einrichtungen, die Behauptung und Entfaltung, Tradition und Fortschritt, miteinander stets verbunden haben. Im Schuljahr 2009/10 besuchten 2 134 Schüler/innen diese beiden Schulen, 1 187 davon die Bismarckschule und 947 die Elsa-Brändström-Schule. Wie es inzwischen an Gymnasien in Deutschland meistens der Fall ist, besuchen mehr Mädchen als Jungen diesen Typ von Schule – und es machen auch mehr Mädchen als Jungen von Jahr zu Jahr das Abitur. Das hat sicherlich viele Gründe, wohl als einer der wichtigsten ist anzusehen, dass Mädchen im Allgemeinen mehr Ausdauer, Lernbereitschaft und Lernkultur haben. – Von den 1 187 Bismarckschülern wohnen 507

außerhalb von Elmshorn, das entspricht einem Anteil der Auswärtigen von 42,8%. Von den 947 Schülerinnen und Schülern an der Elsa-Brändström-Schule wohnen 344 in einer Umlandgemeinde, was einem Anteil der Auswärtigen von 36,3% entspricht. Der höhere Anteil von Auswärtigen an der Bismarckschule Elmshorn hängt sicherlich überwiegend damit zusammen, dass die Schule im Zentrum der Stadt Elmshorn, an der Bismarckstraße 2 gelegen ist. Damit liegt sie fußläufig gut fünf Minuten entfernt vom Bahnhof und von der zentralen innerstädtischen Haltestelle der städtischen Buslinien sowie vom Zentralomnibusbahnhof, der die Busse der Linien aufnimmt, die viele ländliche Gemeinden des Elmshorner Umlandes, d. h. der Region Elmshorn bedienen. – Insgesamt gibt es 90 ausländische Schüler/innen. Das ist ein durchschnittlicher Prozentsatz von 4,2 %, bei der Bismarckschule sind es 5,1%, bei der Elsa-Brändström-Schule sind es 3,1%. Einerseits ist der Anteil an den Gymnasien als niedrig anzusehen, andererseits erreichen auch die ausländischen Schülerinnen und Schüler während ihrer Schullaufbahn an den beiden Elmshorner Gymnasien und im Abitur immer wieder hervorragende Leistungen, Spitzenergebnisse.

Die Förderschule (früher „Sonderschule“) hatte 115 Schülerinnen und Schüler und wendet sich ihnen besonders fürsorglich und im Einzelnen zu, um zu stützen und zu fördern. Hier ist der Anteil der Jungen hoch, der Mädchen deutlich niedriger, in Prozent: 60% zu 40%. – Der Anteil der Fahrschüler beläuft sich auf 9, das sind 7,8 %. – 22 ausländische Schüler/innen, das sind 19,1% der gesamten Schülerschaft, besuchten die die Elmshorner Förderschule.

Pädagogische Begleitung, Kontrolle und Bewertung der städtischen Schulen Elmshorns:

Die pädagogische Betreuung der Schülerinnen und Schüler an allen Schulen und Schularten ist als angemessen, fordernd und fördernd anzusehen. Permanent arbeitet die Schülerschaft mit Lehrkräften sowie in Abstimmung mit Eltern sowie Instituten unterschiedlicher Art, aber auch mit Firmen und Fachleuten (aus der Region Elmshorn) zusammen. Viele Projekte sind innovativ (vgl. z.B. ELMSHORNER NACHRICHTEN vom 07.02.2011), wobei die entsprechende Altersstufe und die Schulart bzw. das Schulprofil beachtet werden müssen. Seit Jahren gab bzw. gibt es schulunabhängige „Schul-TÜV“-Untersuchungen und andere regelmäßige Leistungskontrollen des schleswig-holsteinischen Bildungsministeriums. Etliche Evaluationsergebnisse werden in transparenter Weise nicht nur schulintern, sondern auch in der Tagespresse und in den Publikationen der jeweiligen Schule bekanntgegeben. Elmshorner Schulen wurden von den Prüfinstanzen gute bis sehr gute pädagogische Leistungen bescheinigt. Es herrscht an den Elmshorner Schulen im Allgemeinen ein „gutes Schulklima“.

Grundschulen:

Die Stadt Elmshorn verfügt über sechs städtische Grundschulen, außerdem ist Elmshorn Mitglied im Schulverband Klein Nordende/Lieth. Das ermöglicht Elmshorner Eltern im südlichen Stadtteil, ihre Kinder in die Grundschule Klein Nordende zu schicken. – Es gibt auch Auswärtige an Grundschulen in Elmshorn: Denn die bisherige Grundschule für Schüler/innen aus der im Westen benachbarten dörflichen Gemeinde Raa-Besenbek ist die Friedrich-Ebert-Schule, die bisherige Grundschule für Schüler/innen aus der im Südosten gelegenen dörflichen Anrainergemeinde Seeth-Ekholt ist die Astrid-Lindgren-Schule im Stadtteil Langeloh.

Tab. 39: Städtische Schulen in Elmshorn

Schule		Zahl der Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2009/2010			Auswärtige Schüler/innen am 03.12.09	Ausländische Schüler/innen am 25.09.09
		insgesamt	davon Jungen	davon Mädchen		
Gym	Bismarckschule	1 187	579	608	507	61
Gym	Elsa-Brändström-Schule	947	456	491	344	29
<i>Gym</i>	<i>Zusammen Gym</i>	<i>2 134</i>	<i>1 035</i>	<i>1 099</i>	<i>851</i>	<i>90</i>
RS	Realschule Ramskamp	372	195	177	51	24
<i>RS</i>	<i>Zusammen RS</i>	<i>372</i>	<i>195</i>	<i>177</i>	<i>51</i>	<i>24</i>
GSS	Gemeinschaftsschule	473			96 (Vorjahr)	-
GSS	Gymnasium	436			209 (Vorjahr)	-
GSS	Realschule	164			152 (Vorjahr)	-
GSS	Hauptschule	165			30 (Vorjahr)	-
<i>GSS</i>	<i>Gesamtschule Zusammen</i>	<i>1 238</i>	<i>582</i>	<i>656</i>	<i>481 (03.12.09)</i>	<i>74</i>
GMS	Gemeinschaftsschule Langeloh	651	331	320	104	125
GMS	Boje-C-Steffen-Gemeinschaftsschule	645	332	313	137	118
<i>GMS</i>	<i>Gemeinschaftsschule Zusammen</i>	<i>1 296</i>	<i>663</i>	<i>633</i>	<i>241</i>	<i>243</i>
GS	Grundschule Kaltenweide	401	218	183	4	45
GS	Grundschule Hainholz	290	157	132	2	100
GS	Grundschule Hafestraße	245	142	103	13	11
GS	Timm-Kröger-Schule	242	115	127	0	10
GS	Friedrich-Ebert-Schule	309	161	148	19	53
GS	Astrid-Lindgren-Schule	263	130	133	40	10
<i>GS</i>	<i>Grundschule Zusammen</i>	<i>1 750</i>	<i>923</i>	<i>826</i>	<i>78</i>	<i>229</i>
FS	Förderschule Paul-Dohrmann-Schule Klasse 1-9	115	69	46	9	22
<i>FS</i>	<i>Förderschule Zusammen</i>	<i>115</i>	<i>69</i>	<i>46</i>	<i>9</i>	<i>22</i>
<i>Alle Schulen</i>	<i>Alle Schulen zusammen</i>	<i>6 905</i>	<i>3 467</i>	<i>3 437</i>	<i>1 711</i>	<i>682</i>

Quelle: Übernommen von STADT ELMSORN – Schulentwicklungsplan, Schul- und Kulturamt, 2009

In den städtischen Grundschulen Elmshorns sinken die Schülerzahlen seit 1998 (insgesamt 2 173 Schüler/innen) auf das Jahr 2008 mit 1 845 Schüler(inne)n kontinuierlich. Diese

schrumpfende Entwicklung werde sich bis zum Jahr 2021 fortsetzen, in dem die Grundschülerzahl rund 1 500 sein werde. – Der Schulraum ist ausreichend und kann zunehmend für Kleingruppenarbeit und Differenzierungen genutzt werden (vgl. STADT ELMSHORN, Schulentwicklungsplan, 2009).

Gemeinschaftsschulen / Kooperative Gesamtschule:

In den Gemeinschaftsschulen (früher Haupt-, Real- und Gesamtschule) war bereits im Jahr 2004 (insgesamt 3 135 Schüler/innen, 2008 2 659 Schüler/innen) der Höchststand erreicht. Diese schrumpfende Entwicklung werde sich fortsetzen bis zum Jahr 2021, in dem die Zahl dieser Schüler/innen bei knapp 2 000 liegen werde. – Die vorhandenen Raumkapazitäten sind ausreichend (vgl. STADT ELMSHORN, Schulentwicklungsplan, 2009).

Gymnasien:

In den zwei städtischen Gymnasien ist weiterhin zunächst mit einem Anstieg der Zahl der Schüler/innen zu rechnen. Es sei von einem kontinuierlichen Anstieg der Zahl der Schüler/innen im Jahr 2004 von 1 750 auf knapp 2 300 im Jahr 2014 auszugehen, von da ab gehe die Schülerzahl an den beiden städtischen Gymnasien auch zurück, und zwar auf rund 1 700 im Jahr 2021. – Die Kapazitäten sind zurzeit ausgeschöpft. Eine Entlastung bringt die sukzessive Räumung der innerstädtischen Realschule am Propstenfeld, die im Stadtteil Langelohe zu einer Gemeinschaftsschule „fusioniert“ wird. So kann die innerstädtische Nachbarschule, d.h. die zu räumende Realschule Propstenfeld, vom Bismarckgymnasium sukzessiv bezüglich der freiwerdenden Raumkapazitäten genutzt werden (vgl. STADT ELMSHORN, Schulentwicklungsplan, 2009). – Beide städtischen Gymnasien stellen ihren Unterricht im Zusammenhang mit dem Etablieren ihrer Gymnasien auf das „innovative“ G-8-System und auf Ganztagsbetrieb um. Dafür hat die Stadt Elmshorn die Mittel für die kostspielige Errichtung und Einrichtung von Mensen (vgl. ELMSHORNER NACHRICHTEN vom 08.12.2009 und 29.01.2010) freigegeben.

Förderschule:

Bei der Förderschule ist weniger die Schülerentwicklung entscheidend, sondern man hat die festgelegten Aufnahmemöglichkeiten zu beachten. – Die Kapazitäten sind nach dem derzeitigen Stand ausreichend.

„Innovative“ Veränderung der „städtischen“ Schullandschaft in Elmshorn:

Zum 25.01.2007 ist das neue Schulgesetz SH in Kraft getreten. Wichtigste Änderung ist die Umstrukturierung von Haupt- und Realschulen sowie der bestehenden Gesamtschule spätestens zum Schuljahr 2010/11. Die bestehenden Schularten sollen entweder zu „Regionalschulen“ oder „Gemeinschaftsschulen“ umgewandelt werden. – Das sind erhebliche organisatorische Veränderungen und deutliche pädagogische Einschnitte.

Durch das Stadtverordnetenkollegium wurde am 06.12.2007, am 26.06.2008 und am 09.10.2008 folgende Veränderung der Elmshorner Schullandschaft beschlossen:

Im südöstlichen Quadranten der Stadt Elmshorn werden die Kooperative Gesamtschule Elmshorn (KGSE) am Hainholzer Damm und die benachbarte Realschule Ramskamp (s. **Anhang 11**) zu einer Gemeinschaftsschule mit 4-zügiger Oberstufe und gebundenem Ganztagsangebot zusammengefasst. Die Neuordnung erfolgt zum Schuljahr 2010/11. – Ab dem Jahr 2010 wird das Gebäude der Gesamtschule (einschließlich aller Nebengebäude) – im Rahmen eines vorausgegangenen Architektenwettbewerbs – komplett neu neben dem alten Gebäude errichtet, weil dieses u. a. aus energetischen Gründen nicht mehr tragbar ist. Die alte

Gebäudesubstanz wird sodann abgebrochen werden. Die Gesamtkosten von taxierten 30 Mio. Euro trägt im Wesentlichen die („schulfreundliche“) Stadt Elmshorn.

Im nordöstlichen Quadranten der Stadt Elmshorn werden die Hauptschule Koppeldamm und die auf gleichem Gelände sich befindliche Realschule Nord zu einer Gemeinschaftsschule zusammengefasst. Die Neuordnung erfolgte zum Schuljahr 2009/10.

Die im südöstlichen Quadranten der Stadt Elmshorn gelegene Hauptschule Langeloh und die innerstädtische Realschule am Propstenfeld werden am Standort Langeloh zu einer Gemeinschaftsschule zusammengefasst. - Die Umsetzung der Neuordnung erfolgte zum Schuljahr 2009/10 (vgl. STADT ELMSHORN, Schulentwicklungsplan, 2009).

Diese innovativen Umstrukturierungen sind jeweils schulintern und in der Öffentlichkeit mit erheblichen Diskussionen und Auseinandersetzungen verbunden gewesen.

Privatschulen:

In den 1990er Jahren und im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrtausends ist es zu einer besonders kreativen und innovativen Ergänzung bzw. Veränderung in der Schullandschaft der Stadt Elmshorn mit Ausstrahlung bzw. Auswirkungen auf zahlreiche Familien mit ihren zu beschulenden Kindern in der gesamten Region Elmshorn gekommen. Ergänzend, Impulse setzend, herausfordernd und konkurrierend zu den städtischen Schulen Elmshorns etablierten sich im Südosten des Stadtgebiets von Elmshorn in freier Trägerschaft in den 1990er Jahren zunächst die Waldorfschule, dann, nach der Jahrtausendwende, die Leibniz Privatschule Elmshorn. Beide Einrichtungen basieren auch – wie weitgehend ebenfalls die staatlichen Schulen Elmshorns – auf Kernkompetenzen der Reformpädagogik: „Die Dignität der Praxis und ihre Weisheit, die Einheit von Ethos und Kompetenz, das ist der harte Kern der Reformpädagogik und Grundlage ihrer Stabilität“ (FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG vom 29.04.2010 und BÖHM 2005, S. 526-528).

Freie Waldorfschule Elmshorn:

Die Waldorfschule Elmshorn wurde 1984 als Zweigschule der Waldorfschule Kiel gegründet. Im Sommer 1990 wurde der Schulneubau im Südosten der Stadt Elmshorn, am Adenauerdamm, bezogen. Im Jahr 2004 konnte der Saalbau (Theater-, Konzert- und Festsaal), 2006 das Speisehaus eingeweiht werden. Danach entstanden mit einem Werkstattgebäude und einer Sporthalle die letzten noch erforderlichen Schulräume.

Seitdem verfügt die Schule, deren besondere Prägung auf der von Dr. Rudolf Steiner begründeten Anthroposophie beruht, über zwölf Schulklassen, eine Abiturvorbereitungsklasse und eine Brückenklasse für schulpflichtige, aber noch nicht schulreife Kinder.

Die Waldorfschule Elmshorn wurde im Schuljahr 2009/2010 von etwa 440 Schülerinnen und Schülern aus etwa 250 Elternhäusern besucht, und zwar aus Barmstedt, Elmshorn, Glückstadt, Horst, Pinneberg, Tornesch, Uetersen und Wedel. Damit ist die Reichweite nicht lediglich auf die Stadt Elmshorn und ihre unmittelbare Umlandregion begrenzt, sondern die besondere pädagogische Ausrichtung der Schule bewirkt, dass Schüler/innen aus dem gesamten südwestholsteinischen suburbanen Raum Hamburgs z. T. bei erheblichen täglichen Pendelwegen diese Schule besuchen. Insofern trägt auch die Entfaltung dieser innovativen

Schule im Rahmen der Elmshorner Schullandschaft zum positiven Image der Stadt Elmshorn bei.

Die Waldorfschule Elmshorn ist einzigig, die Schülerinnen und Schüler durchlaufen – ohne Sitzenbleiben – die gesamte Schulzeit im Klassenverband. Bis einschließlich Klasse acht werden die Schülerinnen und Schüler von ihrem Klassenlehrer jeden Morgen im Hauptunterricht in Fachepochen unterrichtet, in der Oberstufe, die die Klassen 9 bis 12 umfasst, wird der Unterricht von verschiedenen Fachlehrern erteilt. – Folgende Abschlüsse können erreicht werden: Waldorfabschluss (Ende der 12. Klasse) sowie alle staatlich anerkannten Abschlüsse (Haupt- und Realschulabschluss, Fachhochschulreife, Abitur).

Regelmäßig finden pädagogische Wochenenden, Tage der offenen Tür und Monatsfeiern statt.

Die Schule wird von Eltern, Kollegium, Freunden und Ehemaligen selbst verwaltet und getragen, die sich in zwei Vereinen organisiert haben. Der Schulverein der Freien Waldorfschule kümmert sich um den Zweckbau der Schule, der Verein zur Förderung der Waldorfpädagogik ist für alle baulichen Maßnahmen und den Kulturbereich zuständig.

Der Verein zur Förderung der Waldorfpädagogik in Elmshorn bietet im vorzüglich ausgestatteten Saalbau mit 450 Plätzen regelmäßig Vortrags-, Konzert und Theaterveranstaltungen an, die auch von vielen Besuchern, die nicht zur Schulgemeinschaft gehören, besucht werden. Das musische Leben der Schule selbst bewirkt, dass regelmäßige Chor- und Orchesterprojekte der Oberstufenschülerinnen und –schüler, jährliche Aufführungen des Mittelstufenorchesters sowie Theateraufführungen der Klassen acht und zwölf im Saalbau stattfinden.

Es gibt einen Waldorfkindergarten, der sich in zwei Gruppen untergliedert. Dieser Kindergarten befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft der Schule (www.waldorfschule-elmshorn.de u. www.elmshorn.de).

Die Waldorfschule ist gut erreichbar: über die Autobahn A 23, Abfahrt Elmshorn/Glückstadt im Südosten der Stadt, über die Bahnlinien Hamburg – Glückstadt – Heide, Hamburg – Horst – Flensburg, Elmshorn – Barmstedt; mit den Busverbindungen aus Horst, Tornesch, Uetersen/Wedel (Haltestelle am Grundstück der Waldorfschule).

Die Leibniz Privatschule Elmshorn:

Nachdem Frau Barbara Manke-Boesten mehrere Jahre als gymnasiale Lehrkraft im Schuldienst gearbeitet und nachdem sie eine lange Zeit als Geschäftsführerin im Management des Überbetrieblichen Ausbildungszentrums Elmshorn (ÜAZ) gearbeitet hatte, beschäftigte sie sich seit dem Frühjahr 2005 mit der Idee, eine Privatschule in Elmshorn zu gründen. Am 21. August 2006 war es dann soweit: Die Leibniz Privatschule öffnete ihre Tore und Frau Manke-Boesten übernahm die Schulleitung und Geschäftsführung. Sie unterrichtet gleichzeitig das Fach Deutsch in der weiterführenden Schule. In der Schulleitung steht ihr ein Kollege zur Seite, der ein naturwissenschaftliches und wirtschaftswissenschaftliches Studium absolviert hatte.

Seit der Gründung der Leibniz Privatschule erfährt die dort geleistete pädagogische Arbeit in der Bevölkerung eine starke Akzeptanz. Für die geschaffenen, innovativ gestalteten und ausgefüllten Einrichtungen der „Preschool“, Grundschule, und den weiterführenden Bereich der Realschule und des Gymnasiums gibt es nicht nur ein gleich bleibendes starkes Interesse,

sondern entsprechend hoch sind auch die Anmeldungen und Einschulungen der Kinder. Viele Eltern bevorzugen im Rahmen der in Schleswig-Holstein gewährten freien Schulwahl seitens der Eltern die beitrags- und kostenpflichtige Leibniz Privatschule gegenüber den staatlichen bzw. städtischen Einrichtungen in der Region Elmshorn.

Das Konzept der Leibniz Privatschule ist aufgrund der in sieben Säulen zusammengefassten Punkte ein neues pädagogisches Modell. Es wird in mehreren Bereichen wissenschaftlich begleitet und beständig weiterentwickelt:

1. Entwicklung individueller Fähigkeiten bis hin zur Förderung und Integration besonders Begabter.
2. Frühzeitige Vermittlung von Fremdsprachen durch bilingualen Unterricht (ab der Preschool).
3. Täglicher Sportunterricht als Ausgleich und zur Erleichterung der geistigen Arbeit.
4. Wirtschaftslehre, Projekte und Praktika zum besseren Verständnis gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Zusammenhänge.
5. Intensiverer und anschaulicherer Naturwissenschaftsunterricht (z. B. anhand eigener Beobachtungen).
6. Vermittlung von medialer Kompetenz und Unterricht zum Umgang mit Informationstechnologien.
7. Leistungsorientierung und Vermittlung von Werten, z.B. Benehmen und soziale Verantwortung (www.leibniz-privatschule.de).

Die Leibniz Privatschule Elmshorn ist eine Ganztagschule und gliedert sich in folgende Bereiche: Kindergarten „Die Lütten“, Grundschule, Realschule, Gymnasium. Es sind maximal 22 Schüler/innen in einer Klasse. Der Unterrichtsausfall weist seit August 2006 keine (0) Unterrichtsstunde auf. Es gibt Stärkungsgruppen und Hochbegabtenprojekte. Es wird Immersionsenglisch von der Vorschule bis zur 4. Klasse der Grundschule angewendet. Ab der 5. Klasse erfolgt der Unterricht (teilweise) bilingual. Die Schüler/innen haben täglich eine Sportstunde. Es gibt mehrere Musik-AGs. In Klassensätzen sind Laptops vorhanden. Es bestehen über 100 AGs für das Nachmittagsprogramm (darunter auch Latein-AG für Grundschüler). Es wird ein Mittagessen angeboten und von den meisten eingenommen (montags bis freitags). Die Betreuung (auch Nachmittagsbetreuung) ist zuverlässig vorhanden in der Zeit von 07.30 Uhr bis 17.30 Uhr. Es gibt eine verlässliche Ferienbetreuung (Frühjahr-, Sommer- und Herbstferien). Besonderheiten: monatlich ein Ausflug für jede Klasse; jedes Schuljahr eine Klassenfahrt mit Zielen in Schleswig-Holstein, Berlin, Bayern, England und Spanien. Es besteht eine Schülerzeitung. Es gibt „Leibniz-Abende“ für Eltern. Die Schüler identifizieren sich mit einer Schulkleidung (www.leibniz-privatschule.de).

Die Leibniz Privatschule startete am 21. August 2006 den Betrieb in den angemieteten und umgewidmeten Räumen Langelohe 65 c, im Südosten der Stadt Elmshorn, mit 110 Schülerinnen und Schülern. Im Schuljahr 2009/2010 war die Zahl der Kinder auf 566 angewachsen. Im Kindergarten kommen die Kinder zu 40 % aus Elmshorn, in der Grundschule sind es 50%, in der Sekundarschule sind es 35 % Elmshorner, der Rest kommt jeweils aus dem näheren und weiteren Umland der Stadt Elmshorn (E-Mail-Auskunft der Schule vom 24.02.2010). Es wurde sowohl in den vorhandenen Räumen Langelohe 65 c unterrichtet als auch im provisorischen „Containerdorf“ an der Straße Ramskamp. Auf diesem Grundstück, genau gegenüber dem „Elmshorner Dienstleistungszentrum“ (EDZ), steht ab dem Schuljahr 2010/2011 der Schulneubau der Leibniz Privatschule zur Verfügung. Der Standort ist verkehrsgünstig gelegen, angebunden an eine Stadtbuslinie und nahe der Autobahnanbindung an die A 23 in Elmshorn-Süd (s. **Anhang 11**). Das Grundstück umfasst

eine Größe von 31 000 m², das Gebäude eine Nutzfläche von 7 800 m². Es kommt noch hinzu ein 2 143 m² großer Turnhallenkomplex. Die „projizierten“ mehr als 800 Leibniz-Kinder werden dort in 32 Klassen und drei Kindergarten-Gruppenräumen unterrichtet. Hinzu kommen mehrere Lernsäle und eine geräumige Mensa. – Der Neubau der Privatschule wurde von einem Investor erstellt. Die Kosten beliefen sich auf 17 Millionen Euro. Die Leibniz Privatschule wird die Anlage als Mieter nutzen (vgl. ELSHORNER NACHRICHTEN vom 12.12.2009).

Schulen in der Stadt Elmshorn in der Trägerschaft des Kreises Pinneberg:

Berufliche Schule Elmshorn – „Meinert-Johannsen-Schule“:

Diese Berufliche Schule befindet sich im Südosten der Stadt Elmshorn, Langelohe 4 (s. **Anhang 10**). Sie ist verkehrsgünstig gelegen, da sie an der Zubringerstraße zum Autobahnanschluss der A 23 liegt. An der Schule ist eine Haltestelle des städtischen Busverkehrs eingerichtet. Die Schule ist auch über andere Bundes- und Landstraßen, die nach Elmshorn führen oder durch den Ort verlaufen, gut zu erreichen. Schließlich ist der Bahnhof Elmshorn fußläufig lediglich ca. 15 Minuten von der Schule entfernt.

Die günstige Verkehrslage mit den guten Verbindungen zu vielen Gemeinden in der Region Elmshorn ist deswegen von Bedeutung, da zahlreiche (zum großen Teil volljährige) Schülerinnen und Schüler, die die Berufliche Schule Elmshorn besuchen, aus Gemeinden der Region Elmshorn kommen. Im Schuljahr 2009/2010 besuchten 3 441 Schülerinnen und Schüler die Berufliche Schule Elmshorn (E-Mail Auskunft vom Schulleiter Dr. Claus Kopf). Diese Schule nimmt daher in erheblichem Maße zentralörtliche Mittelstadtfunktionen wahr.

Die Berufliche Schule Elmshorn besteht, genau besehen, aus mehreren Schularten bzw. Schulen. Es gibt die Berufsschule, die Unterricht im dualen System erteilt, es gibt Vollzeitschulen und die Norddeutsche Fachschule für Gartenbau (www.bs-elmshorn.de).

An der Berufsschule können im Rahmen des dualen Systems mit seiner Verknüpfung von Ausbildung im Blockunterricht oder im wöchentlich überwiegenen praktischen Teil und stundenweise an ein bis zwei Tagen erfolgreichem schulischen, theoretischen Teil in folgenden Bereichen Abschlüsse erreicht werden: Metalltechnik, Elektrotechnik, IT-Berufe, Holztechnik, Farbtechnik/Raumgestaltung, Körperpflege, Nahrung, Agrarwirtschaft, Floristinnen/Floristen, ferner bzgl. Abschlüsse von Landesberufsschulen und Sondergruppen.

Bei den Vollzeitschulen gibt es die Untergliederung in Berufsfachschulen, Fachober-/Berufsoberschule, Berufliches Gymnasium (vorher „Fachgymnasium“).

Im Bereich der Berufsfachschule gibt es die Ausrichtung Gesundheit/Ernährung, Wirtschaft und Kaufmännische Assistentinnen und Assistenten mit Schwerpunkten „Informationsverarbeitung“ und „Fremdsprachen“.

Im Bereich der Fachoberschule gibt es die Schwerpunkte „Technik“ und „Wirtschaft“.

Im Bereich der Berufsoberschule gibt es die Schwerpunkte „Technik“ und „Wirtschaft“.

Das Berufliche Gymnasium (vorher: „Fachgymnasium“) mit der Vermittlung der „Allgemeinen Hochschulreife mit beruflicher Grundbildung“ oder gemäß Schulgesetz Schleswig-Holstein „Allgemeine Hochschulzugangsberechtigung“, weist folgende Schwerpunkte auf: „Ernährung“, „Technik“ und „Wirtschaft“.

Im Bereich der Norddeutschen Fachschule für Gartenbau existiert als Vollzeitschule die Einjährige Fachschule für Gartenbau mit folgenden Fachrichtungen: Blumen- und Zierpflanzenbau, Baumschulen, Garten- und Landschaftsbau, Friedhofsgärtnerei.

Andere Abschlüsse als die in der Elmshorner Berufsschule möglichen können – arbeitsteilig – in den nahe gelegenen Mittelzentren Pinneberg (Kreisstadt) oder Itzehoe (Kreisstadt im nördlich benachbarten Kreis Steinburg) erlangt werden.

Die Zugangsberechtigungen zu der Beruflichen Schule Elmshorn bzw. ihren jeweiligen Schularten sind klar festgelegt. Die (hierarchisch) gestaffelten Abschlüsse sind staatlich anerkannt. Das System an der Beruflichen Schule Elmshorn ist so angelegt, dass man bei qualitativ herausragenden Abschlussergebnissen auch die Berechtigung erlangt, in eine andere, „höhere“ Schulart aufzusteigen. Damit bietet die Berufliche Schule Elmshorn neben den Allgemeinbildenden Schulen der Stadt Elmshorn ein Modell an, das von Flexibilität und Durchlässigkeit geprägt ist. (vgl. www.bs-elmshorn.de).

Die Berufliche Schule Elmshorn trägt neben den Allgemeinbildenden Schulen sehr stark mit dazu bei, dass die Stadt Elmshorn als herausragende „Schulstadt“ wahrgenommen und angenommen wird. Die Schulen bemühen sich nicht nur das Erreichte – persistierend im positiven Sinne – zu bewahren, sondern es werden beständig durch schulinterne und durch schulfremde, fachliche und wissenschaftliche Einwirkungen sowie durch die (koordinierende) Schulaufsicht vielfältige kreative Innovationen erreicht (s. www.stadt-elmshorn.de).

„Allgemeinbildung“ an Schulen:

Bezüglich der allgemeinbildenden Schulen der Sekundarstufe I und II (Klassenstufe 5 bis 12/13) darf bei den laufenden innovativen Veränderungen, Neuorganisationen und Lehrplanentwicklungen bzw. –umsetzungen das Ziel der profunden, schulartspezifischen und altersstufengemäßen „Allgemeinbildung“ als Ziel und Kernaufgabe der schulischen Arbeit nicht aus dem Auge verloren werden. Das bezieht sich auch – neben anderen Zielen – sowohl auf eine solide, in der Abfolge der Schuljahre kontinuierliche chronologisch-epochenbezogene Arbeit im Geschichtsunterricht als auch auf die kontinuierlich aufeinander aufbauende chorologisch-raumstrukturanalytische Arbeit im Geographieunterricht / Erdkundeunterricht. Hier erhebliche Kürzungen vorzunehmen zugunsten anderer, genehmerer oder gar modischer Fächer und Lernbereiche ist nicht vertretbar: Dieses Austarieren von Persistenz und Innovation im Bildungsbemühen der Schulen bedarf einer ständigen kritischen Prüfung bzw. Evaluation im Sinne der qualitativen Entfaltung der Schullandschaft Elmshorn.

6.3 Sport in Vereinen – Identifikation mit Elmshorn

Elmshorn, zentralörtliche Mittelstadt im suburbanen Raum der Metropolregion Hamburg und Dienstleistungszentrum sowohl für seine eigenen Bürgerinnen und Bürger als auch für die Menschen der gesamten Region Elmshorn, verfügt im Bereich Freizeit und Sport in Vereinen über ein breites und differenziertes Angebot. Dieses wird von tausenden Menschen angenommen, die in den 52 Sportvereinigungen der Stadt Elmshorn Mitglied sind und Sport treiben (vgl. www.stadt-elmshorn.de).

Das Mitwirken der Menschen in Sportvereinen entspricht ihren persönlichen bzw. gesellschaftlichen sowie ihren körperlich-gesundheitlichen Bedürfnissen. Das

vereinsgebundene (regelmäßige) Zusammenkommen stärkt die jeweilige Persönlichkeit, die Identifikation mit dem Verein, aber auch die Identifikation mit Elmshorn, d. h. der „Heimat“ dieser Menschen. So trägt die große Bandbreite der vereinsgebundenen sportlichen Entfaltung, die von der Stadt Elmshorn materiell, sächlich und ideell unterstützt wird, zum positiven Image der Stadt Elmshorn einschließlich ihres regionalen Umlandes bei.

Ein erheblicher Flächenanteil in der Raumnutzung der Stadt Elmshorn (und einiger Flächen im Umland) wird von den Anlagen der Sportvereine genutzt. In vielen Fällen sind ausgedehnte Freiflächen mit dem entsprechenden Anteil von Grün einbezogen. Insofern trägt die starke Entfaltung des Sports in der Stadt Elmshorn auch zur Verbesserung der stadtoökologischen Situation bei (vgl. STADT ELMSHORN, Flächennutzungsplan 2010 der Stadt Elmshorn).

Aus der Fülle der Sportvereine und –vereinigungen sollen einige wenige – exemplarisch – in Kürze dargestellt werden, und zwar in einer Auswahl, die auch den Charakter Elmshorns als „Krückaustadt“ wenigstens in Ansätzen widerspiegelt. – Es wird auch ausdrücklich auf die Rolle Elmshorns als traditionelle „Pferdestadt“ – im Wandel – hingewiesen.

Der Elmshorner MTV (EMTV):

Der Elmshorner MTV von 1860 e.V. (EMTV) wurde am 21.09.1860 gegründet. Am 30.06.2005 folgte die Aufnahme von SuSV Holsatia von 1907 e.V., ein Verein, der auch heute noch im Kernbereich von der Fußballabteilung geprägt wird.

Der EMTV hat rund 4 700 Mitglieder, davon 52 % männliche und 48% weibliche Mitglieder. Der Anteil der Kinder und Jugendlichen bis 18 Jahre beträgt rund 36%, rund 19% sind 61 Jahre alt und älter. Der Elmshorner MTV gehört zu den mitgliederstärksten Sportvereinen in Schleswig-Holstein.

Der EMTV hält für seine Mitglieder über 400 Angebote pro Woche bereit. Diese werden in 17 sportlichen, selbständigen Abteilungen und vier Gruppen organisiert und durchgeführt. Die Angebote umfassen traditionelle Aktivitäten wie Turnen bei den „Jahnfreunden“ bis zu den „Fighting Pirates“, der Abteilung American Football. Der EMTV bietet Betätigung im Freizeit- und Breitensport, aber auch im Leistungssport an.

Neben seinen sportlichen Angeboten bietet der EMTV etliche außersportliche Aktivitäten an: Kinder- und Jugendfreizeiten, Ferienangebote sowie Ausflüge und Ausfahrten. Mit benachbarten Schulen arbeitet der Verein sehr eng zusammen. – Der EMTV ist auch anerkannter Stützpunktverein des Projekts „Integration durch Sport“, das vom Bundesministerium des Innern gefördert wird. Der EMTV arbeitet auch mit dem Kinderschutzbund zusammen, um benachteiligte Kinder aus Elmshorn an den Sport heranzubringen mit dem Ziel, dass sie von den positiven Auswirkungen des Sporttreibens profitieren mögen.

Bezüglich der Sportstätten werden einerseits im gesamten Stadtgebiet zahlreiche städtische Einrichtungen genutzt, andererseits verfügt der Verein über zwei vereinseigene Sportanlagen auf über 90 000 m², sechs Fußballfelder, leichtathletische Anlagen, eine Sporthalle, zwei Tennisanlagen mit insgesamt 11 Plätzen, einen Baseballplatz und ein Fitnessstudio. Das Zentrum des EMTV mit seinem „Turnerheim“ befindet sich im Osten der Stadt Elmshorn an der Radialstraße Kaltenweide (www.emtv.de).

Der Lawn Tennis Club (LTC) Elmshorn:

Unmittelbarer Nachbar des EMTV ist der traditionelle Tennisverein, der „Lawn Tennis Club“ (LTC) Elmshorn, der bereits 1896 gegründet wurde und eine herausragende Reputation hat. Das Clubheim, mehrere beleuchtbare Tennisplätze (Sandplätze) und eine große Tennishalle liegen hier eng beieinander am Rande der reinen Wohnzone gehobenen Standards.

Der Lawn Tennis Club widmet sich einerseits dem Freizeit- und Breitensport und fördert sehr den jugendlichen Nachwuchs. Auch im Leistungssport hat der LTC hervorragende Arbeit geleistet und exzellente Ergebnisse vorzuweisen. Immer wieder haben Mitglieder aller Leistungs- und Altersgruppen an Turnieren teilgenommen und dabei erste Plätze erlangt, und zwar auf der Ebene des Landes Schleswig-Holstein oder der Bundesrepublik Deutschland, aber auch auf der Ebene von Turnieren und Wettbewerben Europas und der Welt insgesamt (Weltmeisterschaften, ATP-Turniere, Olympische Spiele).

Die herausragendste Karriere hat bisher der 1968 in Elmshorn geborene und aufgewachsene Tennisspieler Michael Stich vorzuweisen. Im Dezember 1973 wird der 10jährige Michael Stich Mitglied des LTC Elmshorn. Weitere Ergebnisse um Michael Stich:

- 1982 Erster Landesmeistertitel bei den Junioren Altersklasse II in der Halle (Doppel),
 - 1983 Landesmeister Altersklasse II, Junioren Einzel (Halle),
 - 1984 Landesmeister Altersklasse I, Junioren (Halle),
 - 1986 Deutscher Jugendmeister, AK I, Essen,
 - 1987 Wechsel zu „Klipper“, Hamburg, um Bundesliga zu spielen,
 - 1987 Norddeutscher Meister Herren Einzel / Tennishalle Elmshorn, Hamburger Straße,
 - 1991 Wimbledon-Sieger gegen Boris Becker, London,
 - 1992 Wimbledon-Sieger Herren-Doppel mit John McEnroe, London,
 - 1992 Goldmedaille Herren Doppel mit Boris Becker, Olympische Spiele, Barcelona, Spanien, Michael Stich wird Nr. 2 der ATP Rangliste,
 - 1993 Sieger des Turniers am Rothenbaum, Hamburg,
 - 1993 Sieg bei ATP-Weltmeisterschaft gegen Pete Sampras, München,
 - 1993 Davis-Cup Sieg gegen Australien in Düsseldorf mit Michael Stich als Nr. 1,
 - 1994 Michael Stich wird Ehrenmitglied des „Lawn Tennis Club“ Elmshorn.
- (www.ltc-elmshorn.de).

Diese herausragenden Leistungen im Tennis werden von vielen Elmshorner Bürgerinnen und Bürgern – mit Stolz – gewürdigt und haben zum positiven Image der Stadt Elmshorn, zumindest in Sportkreisen, beigetragen.

Der Reit- und Fahrverein Elmshorn und Umgebung:

Die Stadt Elmshorn ist eine „Pferdestadt“ mit Tradition. Der Pferdesport in Elmshorn wird heute vom „Reit- und Fahrverein Elmshorn und Umgebung e. V.“ wahrgenommen. Der Verein besteht aus 527 Mitgliedern (Stand 1.1.2008), von diesen sind 432 weiblich und 95 männlich. Das Zentrum des Elmshorner Pferdesports ist das Gelände der „Reit und Fahrschule Elmshorn“. Diese Einrichtung liegt im Südwesten der Stadt Elmshorn, und zwar an der Ausfallstraße Klostersande, einem Teilstück der B 431, die entlang dem Geestrand nach Uetersen und Wedel führt (s. **Anhang 10**). Auf dem Gelände befinden sich drei Reithallen, eine Galoppierbahn und ein großer Außenplatz. – Mehrere Reitställe, die anderswo in Elmshorn oder im ländlichen Umland (in den Dörfern Heidgraben, Raa-Besenbek, Seeth-Ekholt) liegen, sind dem „Reit- und Fahrverein von Elmshorn und Umgebung e.V.“ angeschlossen.

Der Reit- und Fahrverein hat eine lange Tradition, die von Höhen und Tiefen gekennzeichnet ist. – Im Jahr 1894 kam es zur Gründung der „Reit- und Fahrschule“ durch den „Verband der Pferdezuchtvereine in den Holsteiner Marschen eGmbH“. Sie war die erste Einrichtung dieser Art auf der ganzen Welt. – Ab 1915 wurden in Elmshorn Spring-, Reit- und Fahrturniere durchgeführt.

Nach dem 2. Weltkrieg wurde 1948 das erste Nachkriegsturnier auf dem Gelände der Reit- und Fahrschule Elmshorn durchgeführt. – Fritz Thiedemann (geboren am 3.3.1918), der auf dem Elmshorner Reitgelände „beheimatete“ Reiter, gewann 1952 bei den Olympischen Spielen in Helsinki, Finnland, im Springreiten auf „Meteor“ die Bronzemedaille. – 1956 gewann Fritz Thiedemann bei den Olympischen Spielen in Stockholm, Schweden, im Mannschaftsspringen die Goldmedaille. Die Stadt Elmshorn verlieh Fritz Thiedemann 1956 die Ehrenbürgerwürde wegen seiner Verdienste um die Stadt Elmshorn und die Elmshorner Reit- und Fahrschule, an der er bis zur Verleihung und auch viele Jahre später tätig war.

In den 1950er, 1960er und 1970er Jahren gewannen die Elmshorner Reiter Fritz Thiedemann und Kurt Jarasinski auf zahlreichen Turnieren der Welt erste Plätze. – Auch andere Reiter/innen aus Elmshorn sind (auf internationalen Turnieren) in den 1980er und 1990er Jahren sowie im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrtausends sehr erfolgreich gewesen, so auch der Elmshorner Herbert Blöcker im Military-Reiten und bei den Vielseitigkeitsmeisterschaften. – Das jährliche Hallenturnier in Elmshorn nahm immer größere Formen an: 1984 verzeichnete man 1 370 Nennungen und 605 Pferde. – Im Jahr 2008 verlieh die FN (Reiterliche Vereinigung in Warendorf, Fédération Equestre Nationale) der jungen Elmshornerin Annika von Holdt aufgrund ihrer Siege in schweren Dressurprüfungen das Goldene Reiterabzeichen. – Herbert Blöcker und seine Holsteiner Stute „Feine Dame“, mit der er 1992 bei den Olympischen Spielen in Barcelona Mannschaftsbronze und Einzelsilber gewann, wurden in die Ruhmeshalle (Hall of Fame) des Vielseitigkeitssports aufgenommen (www.reit-und-fahrverein-elmshorn.de).

Der gute Ruf des Reitsports und der Holsteiner Pferdezucht ist mit der Stadt Elmshorn verbunden. Dieser inzwischen traditionelle Nimbus hat dazu geführt, dass zahlreiche Bürger und Bürgerinnen der Stadt Elmshorn auf den Anlagen in Elmshorn und im Umland den Reitsport betreiben. – Darüber hinaus hat die Image-fördernde „Initiative Elmshorn“ im Rahmen der seit Jahren stattfindenden „Schleswig-Holsteinischen Musik Festivals“ (SHMF) regelmäßig sommerliche Konzerte höchsten Anspruchs in der großen Reithalle der Elmshorner Reit- und Fahrschule unterstützt und ermöglicht. Die Konzerte sind aufgrund des Zuspruchs seitens der Besucherinnen und Besucher aus der gesamten (erweiterten) Region Elmshorn und insbesondere aus Hamburg in der Regel sehr früh ausgebucht.

Die Krückaustadt Elmshorn ist im Bereich des Vereinssports auch maritim bestimmt. Denn die Krückau verlässt im zentralen, westlichen Stadtgebiet Elmshorns den Geestrand und erreicht in etwa 12 km Entfernung, ursprünglich und teilweise heute noch durch die Marsch mäandrierend, die Unterelbe, die in rund 70 km Entfernung von der Krückaumündung in die Nordsee fließt. Fünf prägende Elmshorner Vereine haben sich dem Wassersport verschrieben und sehen Krückau und Elbe als ihr „Stammrevier“ an.

Der Segler Verein Elmshorn (SVE):

Der Heimathafen des „Segler Verein Elmshorn e.V.“ (SVE) befindet sich am westlichen Stadtrand, nahe dem Eintritt der Krückau in die Elbmarsch. Präzise nautisch ausgedrückt ist die Position 53° 44, 90´ N / 09° 38, 60´ E.

Der Segler Verein kaufte im Jahre 1926 das Gelände der Thormählenschen Werft im Elmshorner Ortsteil Wisch, wo der SVE mit dem Vereinshaus, den Hallen und vor allem dem Stichhafenbecken auch heute noch sein Domizil hat. Die gepflegten Anlagen des SVE sind somit Ergebnis beständigen Einsatzes von inzwischen drei Segler-Generationen. Die Stadt Elmshorn hat dabei die Last der zahlreichen und erheblichen Investitionen „ihres“ Seglervereins durch Gewährung von Zuschüssen mitgetragen.

Vielfältige Probleme bringt die Tatsache mit sich, dass die Krückau bei Niedrigwasser nahezu trocken fällt und in Elmshorn nur ein Tidenhub von etwa 1,5 m besteht. Der mögliche Tiefgang der Boote ist begrenzt, das Ein- und Auslaufen nur zur Hochwasserzeit möglich. So leben die Elmshorner Segler mit und nach dem Tidekalender.

Elmshorner Segler haben auf der Elbe und Nordsee im Laufe der Jahre zahlreiche Preise errungen. Auch als Fernsegler waren die Elmshorner erfolgreich. – Es werden im Freizeitbereich insbesondere Wochenendfahrten auf der Elbe unternommen, auf den Landfahrten, z. B. im Rahmen des Sommerurlaubs, die häufig zu vielen nordeuropäischen Küsten im Bereich der Nordsee und Ostsee führen, sind die Fahrtensegler als „Botschafter“ Elmshorns unterwegs.

Die verantwortungsvolle Führung eines Bootes verlangt umfangreiche Kenntnisse in Navigation und Seemannschaft. Dieses vermitteln seit nunmehr schon vier Jahrzehnten die Ausbilder des SVE. Es besteht rege Nachfrage bezüglich der Segelschein- bzw. Führerscheinkurse, auch und beständig von Interessierten, die nicht Vereinsmitglied sind, so dass der SVE inzwischen ein Ausbilder-Team von drei versierten Mitgliedern hat.

In Zahlen stellt sich der SVE so dar: Die Gesamtfläche des Hafengeländes beträgt ca. 25 000 m². Es gibt ein Vereinshaus mit Clubzimmer und sanitären Anlagen. Am Ort ist eine Hafenmeisterwohnung, zusammen mit Büroräumen vorhanden. Kern der Anlage sind die zwei Hafenbecken mit rund 70 Liegeplätzen. Man kann drei Bootshallen nutzen, zwei größere und eine kleinere, die eine Nutzfläche von rund 2 500 m² aufweisen. Der Hafen ist für Wartung und Transport technisch voll ausgerüstet. – Rund 90 Boote sind in das Yachtregister des SVE eingetragen, davon 70 mit ständigem Liegesitz im SVE-Hafen in Elmshorn.

Im Jahr 2009 hatte der Segler Verein Elmshorn 315 Mitglieder, davon 50 Jugendliche, die jünger als 28 Jahre alt waren (www.segler-verein-elmshorn.de u. ELMSHORNER NACHRICHTEN vom 13.02.2010).

Der Wasser-Sportverein Elmshorn (WSE):

Im Jahr 1967 gründete eine Interessengemeinschaft den „Elmshorner Motorsportverein“ (EMV), der sich 1973 umbenannte in „Wasser-Sportverein-Elmshorn“ (WSE). Die Hafenanlage befindet sich an der Krückau in der Nähe der Anlage des „Segler-Verein-Elmshorn“ (SVE).

Um einer Verschlickung entgegenzuwirken, wurden 1977 zwei Sperrtore in die Hafeneinfahrt gesetzt, so dass die Schiffe auch bei Ebbe im Wasser schwimmen. Der Hafen wurde zum (kostenaufwendigen) Dockhafen umgestaltet.

Seit 1982 besitzt der Club an seinem Hafen ein neu errichtetes Vereinshaus. – Im Herbst 1993 wurden erstmalig die Boote zum Überwintern in der neuen Bootshalle eingelagert.

Der Verein ist immer wieder u. a. bei eventvollen Veranstaltungen für interessierte Bürgerinnen und Bürger aus der Stadt Elmshorn und ihres Umlandes präsent: So zogen beim „Elmshorner Challenge Day“ Marinekutter des WSE unter Rudern das Getreideschiff „Klostersande“ (der Köllnflockenwerke) durch den Elmshorner Stadthafen. Ferner beteiligt sich der WSE seit über 25 Jahren mit Aktivitäten beim alljährlich stattfindenden Elmshorner Hafenfest, zu dem Tausende von Besuchern kommen. – Die Wassersportler besuchen den Elmshorner Hafen oft im Verlaufe des Jahres, um ihre Verbundenheit mit Elmshorn und den Menschen zu bekunden. – Die Wassersportler des WSE befahren u. a. die Nord- und Ostsee (bis Dänemark, Schweden und Polen), aber auch Frankreichs Küsten und deutsche Binnengewässer. Im Jahr 2009 zählte der „Wasser-Sportverein-Elmshorn“ (WSE) 97 Mitglieder (nach Auskunft des Vereinsvorsitzenden M. Mickel per E-Mail).

Der Elmshorner Ruder-Club (ERC):

Der renommierte, auch bei der Schülerschaft und Jugend der Stadt Elmshorn stark akzeptierte und geschätzte „Elmshorner Ruder-Club von 1909 e.V.“ (ERC) hat sein Bootshaus an der Wisch, hier direkt an der Krückau. Die Anlage ist mit dem Fahrrad oder Pkw leicht zu erreichen, sie liegt nur rund zwei km von der Innenstadt Elmshorns entfernt.

Mit fast 50 vereinseigenen Booten verfügt der ERC über einen großen Bootspark, und zwar handelt es sich um Einer, Zweier, Vierer, Achter, Rennboot bis zum breiten Wanderboot.

Das tägliche Ruderrevier ist die Krückau (11 km bis zur Mündung) und an den Wochenenden die Elbe von Wedel bis Brunsbüttel. Sehr zahlreiche Wanderfahrten wurden auf vielen in- und ausländischen Gewässern durchgeführt (s. Jubiläumsschrift, 100 Jahre ERC, 2009).

Auch das Rudern ist in Elmshorn vom Hochwasser abhängig. Am Bootshaus ist jeden Tag zumindestens nachmittags und abends in der Zeitspanne von rund zwei Stunden vor bis etwa eine Stunde nach Hochwasser jemand im Club, und Boote sind zumeist dann im Wasser der Krückau.

Der Elmshorner Ruder-Club hatte im Jahr 2009 sein 100jähriges Bestehen gefeiert.

Der Verein hat rund 300 Mitglieder, davon ca. 60 Jugendliche im Alter von 10 bis 18 Jahren (www.erc09.de).

Der Verein der Elmshorner Wanderpaddler:

Der Verein der „Elmshorner Wanderpaddler e. V.“ wurde 1946 gegründet. – Die Elmshorner Wanderpaddler verstehen sich als ein Familienverein, denn Wanderpaddeln ist ein Sport, der mit der ganzen Familie ausgeübt werden kann. – Der Verein hatte im Jahr 2009 rund 140 Mitglieder, darunter eine Jugendgruppe.

Das Domizil der Elmshorner Wanderpaddler ist ein reetgedecktes Bootshaus in Kolmar an der Elbe, nahe der Krückaumündung. Es wird genutzt für Begegnungen, Sitzungen und Feiern.

Die „Hausgewässer“ der Elmshorner Wanderpaddler sind die durch Elmshorn fließende Krückau und die Unterelbe zwischen Hamburg und der Elbmündung. Bei beiden Flüssen ist die Befahrbarkeit von der Tide abhängig. – Ferner findet man Elmshorner Wanderpaddler in der warmen Jahreszeit auf vielen anderen deutschen Flüssen und Seen (www.elmshorner-wanderpaddler.de).

Die Wassersport- und Yachthafenvereinigung Krückaumündung (W.Y.K. Elmshorn):

Die „Wassersport- und Yachthafenvereinigung Krückaumündung e. V.“ (W. Y. K. Elmshorn) wurde am 25. Juli 1967 gegründet. Die Vereinigung hat einen Sportboothafen an der Mündung der Krückau, in geographischer Ortsbestimmung auf 53 °: 43 N 009 °: 32 E. Hier, in einem alten Krückauarm, hatte die Vereinigung anlässlich der Errichtung des Krückausperrwerks ab 1967 den Sportboothafen der W. Y. K. geschaffen und beständig ausgebaut.

Der Hafen ist von Land aus über Seestermühe bzw. Elmshorn oder Uetersen gut zu erreichen. Es bestehen im Hafenbereich: zwei Bootshallen mit ca. 1 600 und 1 100 m² mit ca. 60 Winterlagerplätzen. Es gibt einen Clubraum mit Büroraum und Sanitäranlagen. Der Hafen ist technisch für Wartung und Transport der Boote voll ausgerüstet.

Die Hafenanlage ist mit Schwimmstegen und Heckpfählen für ca. 110 Liegeplätze ausgerüstet. Es gibt ein Sperrtor, so dass im Hafen ständig Wasser gehalten werden kann; es handelt sich also um einen Dockhafen: daher fallen die Schiffe nicht trocken.

Der Verein hatte im Jahr 2009 ca. 270 Mitglieder.

www.1ter-yachthafen-krueckau-muendung.de

Viele Elmshornerinnen und Elmshorner sind sich der maritimen Verknüpfung der Stadt Elmshorn bewusst. Insbesondere in der warmen Jahreszeit besuchen sie in ihrer Freizeit zu Fuß oder vielfach mit dem Fahrrad die Clubhäuser der „maritimen“ Sportvereinigungen und genießen das sportliche Treiben in den jeweiligen Heimathäfen „vor Ort“.

6.4 Stadtwerke Elmshorn: Infrastruktur – „Badepark“ – „Eisvergnügen“

Die Stadtwerke Elmshorn (SWE):

Die Stadtwerke Elmshorn (SWE) sind ein Eigenbetrieb der Stadt Elmshorn. Das Betriebsgelände befindet sich im Westen der Stadt Elmshorn und wird eingerahmt im Süden von der Westerstraße, die als B 431 weiter über Uetersen nach Wedel verläuft, und im Norden von der (schiffbaren) Krückau, die für den Massengüterverkehr für die Stadtwerke in ihrer Entstehungsgeschichte von großer Wichtigkeit war.

Die Stadtwerke Elmshorn versorgt mit ihren 190 Mitarbeitern unmittelbar ca. 60 000 Einwohner: Das Versorgungsgebiet beinhaltet im Jahr 2009 neben der Stadt Elmshorn selbst mit ca. 49 000 Einwohnern auch 13 ländliche Gemeinden in der Region Elmshorn mit ca. 12 000 Einwohnern (s. STADTWERKE ELMSHORN: Unternehmensvorstellung, 2010, S. 3 u. STADT ELMSHORN, Flächennutzungsplan 2010 der Stadt Elmshorn, 2000, S. 124).

Die Versorgung umfasst neben Strom und Gas auch Wärme und Wasser sowie die Badeanlagen.

Die Überwachung und Steuerung der gesamten Netze wird über eine zentrale Netzleitstelle kontrolliert. Auftretende Störungen des Mittel- und Niederspannungsnetzes sowie der Versorgungsnetze für Erdgas, Wasser und Fernwärme werden über eine moderne Leittechnik unverzüglich an den Entstörungsdienst weitergegeben mit dem Ziel, Störungen in kürzester Zeit zu beheben.

Die Stadtwerke Elmshorn verstehen sich als modernes Dienstleistungsunternehmen. Daher bieten die SWE ihren Kunden auch eine (ständige) Energieberatung an. In diesem Zusammenhang finden auch wechselnde Ausstellungen im Foyer des Verwaltungsgebäudes an der Westerstraße 50-54 statt (www.stadtwerke-elmshorn.de).

Der „Badepark“ Elmshorn:

Die „Badeanstalt“ Elmshorn, die in der Obhut der Stadtwerke Elmshorn ist, befindet sich an der „Oberau“ im Osten der Stadt am Krückaupark und ist verkehrsgünstig sehr gut erschlossen. Die Anfänge der Badeanstalt Elmshorn gehen auf die frühen 1950er Jahre zurück. Diese Freizeitanlage hat sich über die Jahre zu einem vielseitigen „Badepark“ entfaltet:

Eine lange Geschichte: Flussbadeanstalt – Freibad – Badepark

- 1896 Eröffnung einer Flussbadeanstalt an der Oberau. Hier war die Krückau durch einen Mühlenbetrieb angestaut und verbreitert - mit einer Wassertiefe bis zu 1,50 m.
- 1900 Angebotserweiterung durch Badekabinen.
- 1950 Gründung „Schwimmverein Krückauinsel e.V.“ mit dem Ziel, ein Freibad zu bauen.
- 1954 Fertigstellung des Freibades auf einer Insel nahe der Oberau der Krückau.
- 1966 Beschlussfassung zum Bau eines Hallenbades.
- 1969 Eröffnung des Hallenbades.
- 1973 Einbau einer Wasserwärmungsanlage im Freibad.
- 1978 Umbau des Schwimmerbeckens im Freibad in die jetzige Form mit einem Fassungsvermögen von 2 Millionen Litern Wasser.
- 1978 Bau der abbaubaren Traglufthalle (für den Betrieb in der kalten Jahreszeit).
- 1985 Umbau des Freibades in die jetzige Form mit Spaßbecken und Riesenrutsche.
- 1985 Beide Bäder werden den Stadtwerken Elmshorn übertragen (mit Erleichterung weiterer Finanzierungen für Wartung und Ausbau).
- 1989 Das Hallenbad und das Freibad werden als „Badepark“ Elmshorn zusammengefasst.
- 1999 30 Jahre Hallenbad.
- 2004 50 Jahre Freibad.
- 2008 Gebäudeteile des Freibades werden unter Denkmalschutz gestellt.

Das Freibad befindet sich auf einer Insel – umschlungen von einem Altarm der seinerzeit stark mäandrierenden Krückau. Man erreicht das Freibad über eine 75 m lange Holzbrücke, die durch eine ökologisch wertvolle Parklandschaft führt. – Im großen, beheizten 50-Meter-Schwimmerbecken und im riesigen Spaßbecken mit einer 102 m langen Rutsche herrscht in der Sommerzeit ein sehr reges Freizeitleben, wo man auch von der Wasserkanone, dem Wasserpilz und dem Massagebecken beim Badespaß Gebrauch machen kann. – Ferner gibt es in der Freibadanlage auch ein Beach-Volleyball-Feld und ein Streetball-Feld für die „Großen“ (www.badepark-elmshorn.de).

Das ebenfalls vorhandene Hallenbad kann ganzjährig benutzt werden. Im Hallenbad stehen den Besuchern ein Sportbecken mit Sprungturm, ein Lehrbecken, ein Babypool, ein Spaßbecken sowie ein Whirlpool zur Verfügung. – In der Halle gibt es auch eine 82 m lange Rutsche.

Das Hallenbad weist auch eine sehr ausgedehnte, differenzierte „Sauna-Oase“ auf. Hier geht es den Stadtwerken darum, den Besuchern „regelmäßiges“ Saunabaden anzubieten, was der Gesundheit dient und Spaß macht. Es gibt die „finnische Sauna“, die „Biosauna“, das „Dampfbad“ und die klassische Massage („Power Massage“).

Den Aufenthalt in der attraktiven, angebotsreichen Freizeitanlage des Badeparks kann man abschließen, indem man eine „leichte Kost“ in der Gastronomie, die sich im Gebäude des Hallenbades befindet, zu sich nehmen kann (vgl. www.badepark-elmshorn.de).

Mit dem „Badepark“ bietet die Stadt Elmshorn den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt und ihres Umlandes ein komplettes Bäderprogramm an, das allen Interessengruppen gerecht werden kann. Schulen und Vereine, Behinderte und Senioren, Familien und Freizeitanhänger finden hier ihre Wasserfreuden zu bedarfsgerechten Öffnungszeiten und tragbaren Eintrittspreisen (vgl. ARCHIV DES BADEWESENS 9/95, S. 410).

Die beharrliche, innovative und kreative Entwicklung vom Flussbadeplatz zum Freibad und weiter zum „Badepark Elmshorn“ hat dazu beigetragen, dass die Stadt und Region Elmshorn – wegen dieses „weichen Standortfaktors“ - ein beliebter Wohnstandort geworden ist.

Eisvergnügen in Elmshorn auf dem Holstenplatz am Bahnhof:

Seit dem Herbst/Winter 2008/2009 gibt es in der Elmshorner Innenstadt eine Bereicherung: das „Eisvergnügen“ auf dem Elmshorner Bahnhofsvorplatz. Aufgrund der Initiative des sehr rührigen „Stadtmarketingvereins Elmshorn“ und basierend auf dem konkreten und finanziellen Engagement der Stadtwerke Elmshorn als Hauptsponsor wurde das innovative „Stadtwerke Eisvergnügen in Elmshorn auf dem Holstenplatz am Bahnhof“ mit entsprechenden Nebeneinrichtungen geschaffen, z. B. Gastronomie, Musik und eventvollen Sonderveranstaltungen. Die Eislauffläche am „Holstenplatz“, wie der Bahnhofsvorplatz offiziell heißt, ist rund 350 qm² groß, auf der etwa 100 Personen beim Schlittschuhlaufen Platz haben. – In der Saison 2008/2009 wurden rund 20 000 Schlittschuhläufer auf dem Eis gezählt. Es wurden auch zahlreiche Wettbewerbe durchgeführt, wie z. B. Eisstockschießen. Die Aktionszeit im Jahr 2009/2010 erstreckte sich vom Eröffnungstag, dem 20. November 2009, bis zum Abschluss-Eventtag, am Sonntag, den 03.01.2010, der gleichzeitig „Tag der Offenen Tür“ der Innenstadt Elmshorns und des Dienstleistungs-, Gewerbe- und Technologieparks in Elmshorn-Süd war (STADTMARKETING ELSHORN: Stadtwerke Eisvergnügen in Elmshorn auf dem Holstenplatz am Bahnhof u. ELSHORNER NACHRICHTEN vom 14., 20. u. 21.11.2009).

Der Bahnhofsvorplatz hatte sich im Laufe der Jahre durch einen schleichenden Prozess von Verwahrlosungserscheinungen immer mehr als weniger attraktiv entwickelt. Durch Umgestaltungen der Fläche und ihrer Nutzung gelang es der Stadt Elmshorn im Laufe des Jahres 2008, die Aufenthaltsqualität des Bahnhofsvorplatzes zu verbessern. Der Bahnhofsvorplatz wird nun in der Zeit der Eislaufsaison von Hunderten jüngeren und älteren Menschen am Tage und am Abend aufgesucht, die den Platz zwischen dem Elmshorner Bahnhof und der westwärts anschließenden fußläufigen Königstraße, der Hauptgeschäftsstraße, beleben. Dadurch ist es – wenigstens teilweise – gelungen, dass nun nicht nur der Platz am westlichen Ende der Königstraße, der „Alte Mark“, sondern auch der Platz am östlichen Ende, der „Holstenplatz“ genannte Bahnhofsvorplatz, stärker von Besuchern frequentiert wird. – Insbesondere die Innovation der Eislaufbahn hat zur derzeitigen funktionalen Behauptung und Entfaltung der Innenstadt positiv beigetragen.

Die freizeitpolitischen Entscheidungen der Stadt Elmshorn (der Verwaltung, der Selbstverwaltung und der Stadtwerke Elmshorn) sowie das Engagement des „Stadtmarketingvereins Elmshorn“ haben zu einer erheblichen Verbesserung der Elmshorner Freizeitinfrastruktur beigetragen: „Die Freizeitinfrastruktur umfasst alle materiellen und immateriellen Strukturen eines Ortes oder eines Gebiets, die für die Freizeitnutzung zur

Verfügung stehen. Zu den materiellen Freizeiteinrichtungen werden neben den naturräumlichen Ausstattungsfaktoren alle baulichen und flächenhaften Einrichtungen gezählt, die für die Nutzung in der Freizeit zur Verfügung stehen. Dazu zählen zunächst die Einrichtungen der Gastronomie, für Spiel und Spaß oder sportliche Betätigung, aber auch kulturelle Einrichtungen der verschiedensten Art, die in der Freizeit genutzt werden können“ (BRUNOTTE et al.: Lexikon der Geographie, Bd. 1, S. 410).

6.5 Medizinische Versorgung durch die Stadt Elmshorn

Das Mittelzentrum Elmshorn ist in der medizinischen Versorgung ein wichtiger zentralörtlicher Focus im suburbanen südwestholsteinischen Hamburger Umland. Das gilt nicht nur für die Bürger der Stadt Elmshorn selbst, sondern für die der gesamten Region Elmshorn.

Niedergelassene Ärzte – Apotheken – therapeutische Einrichtungen in Elmshorn:

Die medizinische Versorgung der Menschen der Region Elmshorn wird im Wesentlichen durch zwei arbeitsteilige „Ansätze“ geleistet: Einerseits die überwiegend stationäre Behandlung und Betreuung durch die Regio-Klinik in Elmshorn, andererseits durch ein breites und differenziertes Angebot von niedergelassenen Allgemein- und Fachärzten (s. Tabelle 40). Diese Ärzte haben in der Regel ihre Praxis im Raume der Innenstadt Elmshorns und sind daher für die Patienten der Stadt Elmshorn und des Umlandes gut zu erreichen.

Sodann gibt es 16 Apotheken (www.elmshorn.cylex.de), die insbesondere im Zentrum der Stadt Elmshorn ihre Dienste anbieten; zumeist sind die Apotheken in der unmittelbaren Nähe von Arztpraxen gelegen.

Ferner können die Menschen andere, überwiegend therapeutische Einrichtungen für die Erhaltung oder die Wiedererlangung der Gesundheit in Anspruch nehmen, die ebenfalls in der Mehrzahl in der Stadtmitte sich etabliert haben und insofern ebenfalls gut erreichbar sind.

Schließlich gibt es im Raume der Innenstadt Spezialgeschäfte, die Ausrüstungen für die Bedürfnisse erkrankter Personen anbieten.

Regio-Klinik Elmshorn:

Die Regio-Klinik Elmshorn liegt sehr verkehrsgünstig im südöstlichen Teil der Stadt Elmshorn in ruhiger Lage an der Agnes-Karll-Allee. Von hier aus ist die Innenstadt Elmshorns über die Hamburger Straße mit dem Rettungsfahrzeug bzw. Krankenwagen innerhalb von rund zehn Fahrminuten erreichbar. Die gleiche Isochronen-Distanz von ca. zehn Minuten, auch über die gut ausgebaute Hamburger Straße, besteht, um die Autobahnanbindung an die A 23 in Elmshorn-Süd zu erreichen. Ferner verfügt die Klinik über einen Hubschrauberservice und eigenen Landeplatz unmittelbar neben der Klinik (www.stadt-elmshorn.de).

Die Regio-Klinik Elmshorn hat sich schwerpunktmäßig spezialisiert für Alters-, Gefäß und Schwersterkrankungen.

In seiner über 100jährigen Geschichte hat sich das ehemalige Krankenhaus Elmshorn zu einer zentralen regionalen Klinik der medizinischen Grundversorgung entwickelt. – Seit 1971 ist das Krankenhaus Elmshorn Kreiskrankenhaus des Kreises Pinneberg. – Die Elmshorner

Klinik ist Bestandteil des seit 2008 etablierten Verbundes der Regio-Kliniken des Kreises Pinneberg. Dieser Verbund hat einzelne Kliniken in den Städten Elmshorn, Pinneberg und Wedel. – Im September 2009 gab das Bundeskartellamt dem Teilverkauf der Regio-Kliniken GmbH des Kreises Pinneberg an die „Sana“ Kliniken AG grünes Licht. Der private Krankenhausträger mit Sitz in München hält seitdem 74,9 % der Anteile an dem Klinikverbund. Die Neuerwerbungen der „Sana“ umfassen die Kliniken Elmshorn, Pinneberg und Wedel sowie das Regio Alten- und Pflegeheim „Haus Elbmarsch“ sowie das „Hospiz Fontiva“.

Als akademische Lehrkrankenhäuser arbeiten die Kliniken mit dem Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf zusammen. Jährlich werden in den drei Kliniken rund 30 000 Patienten stationär und rund 35 000 Patienten ambulant behandelt. Der Klinikverbund hat eine Reichweite von 300 000 Einwohnern, hat eine Kapazität von rund 1 200 Betten, erwirtschaftet pro Jahr einen Umsatz von 130 Millionen Euro und beschäftigt insgesamt 1 200 Mitarbeiter. Damit gehören die Regio-Kliniken zu den größten Unternehmen im südwestholsteinischen suburbanen Hamburger Raum (www.ku-gesundheitsmanagement.de).

Innerhalb des Netzwerkes dieser Regio-Kliniken entwickelte sich die Elmshorner Klinik – arbeitsteilig – zu einem Schwerpunktkrankenhaus für Gefäßerkrankungen sowie Langzeit- und Alterserkrankungen.

Das Leistungsspektrum des Elmshorner Klinikums umfasst die Klinik für Allgemein-, Visceral-, Gefäß- und Unfallchirurgie, ferner die Klinik für Anästhesie und Intensivmedizin, die Klinik für Innere Medizin I mit dem Schwerpunkt Kardiologie und Angiologie, die Klinik für Innere Medizin II mit dem Schwerpunkt Gastroenterologie, chronische Lungenerkrankungen, Diabetologie und Hämatologie, die Klinik und Tagesklinik für Geriatrie, die Klinik und Tagesklinik für Psychiatrie, Psychotherapie und Psychosomatik und die Klinik und Tagesklinik für Kinder- u Jugendpsychiatrie. Neu dazugekommen sind die Sektion Hand- und Fußchirurgie und die Neurochirurgie.

Weiterhin ist in das Klinikum – im Nebengebäude – das Pflegeheim „Haus Elbmarsch“ integriert sowie ein Hospiz angegliedert.

Belegärzte bieten hier – stationär – orthopädische, urologische und HNO Leistungen an. – Am Standort der Regio-Klinik Elmshorn befinden sich auch noch eine Praxis für Physiotherapie, Radiologie, Pathologie, ein Laserzentrum, das zertifizierte Brustzentrum, die KV-Anlaufpraxis sowie ein ambulantes OP-Zentrum.

Im Jahr 2009 beschäftigte die Regio-Klinik Elmshorn 739 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Es gibt zwei „Fördervereine“, die das Regio-Klinikum in der Öffentlichkeit unterstützen. - Das „Bildungszentrum für Gesundheits- und Pflegeberufe“, eine staatlich anerkannte Schule, widmet sich der Ausbildung der zukünftigen Schwestern und Pfleger. Der Verwaltungssitz ist in der benachbarten Stadt Uetersen untergebracht (www.regiokliniken.de/Elmshorn).

Tab. 40: Elmshorner Arztpraxen und Anzahl der niedergelassenen Ärzte
(bei Fachärzten einige Doppelzählungen wegen Mehrfachspezialisierung)

Praxen – mit fachärztlicher Ausrichtung	Anzahl der Ärzte / und Ärztinnen
Allgemeinmediziner und praktische Ärzte	30
Augenärzte	4
Diabetologen DDG	2
Frauenärzte (Gynäkologen)	6
Gastroenterologie	2
Hals-, Nasen- und Ohrenheilkunde	4
Hautärzte	4
Orthopäden	6
Internisten / Innere Medizin	12
Kardiologie	3
Chirurgie	4
Chirotherapie	8
Reumatologie	4
Unfallchirurgie	4
Lungenfachärzte	1
Kinder- und Jugendmedizin	3
Urologen	2
Sportmedizin	6
Neurologie	3
Nephrologie	3
Röntgenologie	5
Psychotherapeuten	13
Anästhesiologie	2
Homöopathie	3
Ernährungsmedizin	1
Zahnärzte	31
Kieferchirurgie	1
Kieferorthopäden	2
Oralchirurgie	1
Tierärzte	7

Quelle: zusammengestellt nach „Aktuelle Elmshorner Broschüre“, Nr. 1, 2008

In Deutschland wie in anderen führenden Industrieländern bzw. postindustriellen Gesellschaften hat in den letzten Jahrzehnten eine rasante, innovative Forschung und Entwicklung (FuE) im Bereich der Pharmaindustrie und im theoretischen sowie praktischen Bereich der Medizin stattgefunden. Immer mehr Spezialgebiete haben sich entfaltet. – In gleicher Zeit und in Zukunft verändert sich der demographische Aufbau der Gesellschaft zugunsten einer raschen Alterung. – Darauf reagiert die medizinische Versorgung. Diese Prozesse spiegeln sich auch in Elmshorn mit der Vermehrung des Fachpersonals in medizinischen, inzwischen sehr differenzierten Bereichen, d. h. zunehmend mit vielen innovativen Spezialabteilungen, die sich der gesteigerten Versorgungsbedürfnisse der Patienten aus der Stadt und Region Elmshorn annehmen.

7. Behauptung und Entfaltung der Stadt Elmshorn im Kontext von Bedeutung und Einfluss für das Stadtmarketing: Handlungsfeld zwischen Persistenz und Innovationen

Seit Januar 1999 gibt es in der Stadt die Institution „Stadtmarketing Elmshorn“. - Die Gründe für die Einrichtung dieses Steuerungsinstrumentes waren u. a. die Erkenntnis in der Wirtschaft, dass Stadtmarketing einen erheblichen Standortvorteil im Vergleich zu den Nachbarstädten bringen kann. Das gilt für die städtische Situation im Elmshorner Umland der suburbanen Zone der Metropolregion Hamburg, insbesondere mit Bezug auf konkurrierende Mittel- und Unterzentren. Es gilt aber auch für die hamburgische Konkurrenzsituation, was Waren- und Dienstleistungssegmente dort betrifft. Das Stadtmarketing hat zum Ziel, dass sich die Stadt Elmshorn mit ihren Dienstleistungen nicht nur attraktiv behauptet, sondern auch positiv weiter entwickeln kann. Dabei gilt es, wertvolle Strukturen in ihrer Persistenz zu schonen, gleichzeitig durch permanente Impulse und Innovationen dazu beizutragen, dass die Stadt Elmshorn sich lebendig weiter entfaltet, die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Elmshorn und der Region, insbesondere des unmittelbaren Umlandes, die Stadt Elmshorn jeweils für sich annehmen, in ihr gerne verweilen, leben und arbeiten.

Das Stadtmarketing Elmshorn schafft Vorteile im Bereich aktueller Informationen für Bürger und andere Agierende in der Stadt, d. h. insbesondere bzgl. der Werbung und der Koordination von Veranstaltungen. Die Stadtverwaltung arbeitet im Einklang mit dem Stadtmarketing. Das Stadtmarketing ist ein neutrales Organ zwischen Wirtschaft und Verwaltung, insofern kann diese zwischengeschaltete Organisation viele angestrebte Prozesse, die der Stadt bei ihrer Behauptung und Entfaltung helfen, voranbringen. Es handelt sich hier um ein PPP-Projekt („Public Private Partnership“). Die Einrichtung des Stadtmarketing ist ein privatrechtlicher Verein.

Der Stadtmarketing-Verein bringt sich ein u. a. in Arbeitsausschüssen, z. B. bzgl. der zu optimierenden Verkehrsregelung des fahrenden und ruhenden Zielverkehrs in der Innenstadt (Pkw, aber auch Fahrräder), der Fußgängerzonen und des Durchgangsverkehrs. Der Verein ist stets bemüht, die Qualität und Wertschätzung, das Image der Stadt Elmshorn zu verbessern, z. B. durch in der Planungsphase unter Bürgerbeteiligung vorzunehmende und durchgeführte Pflasterungen und Begrünungsmaßnahmen in der Innenstadt. Der Verein organisiert(e) bei dem Projekt „Umbaumaßnahme Königstraße“ die Öffentlichkeitsarbeit und agiert als Kooperationspartner zwischen Eigentümern, Stadtverwaltung, Händlerschaft und anderen Agierenden. Der Stadtmarketing-Verein organisiert und veranstaltet (häufig) Fachtreffen der Händlerschaft, bietet Fachvorträge an und vertritt die Stadt Elmshorn (nicht die Verwaltung) in Gremien des Tourismus in der Region, arbeitet in Ausschüssen der Metropolregion mit, ist bei dem Arbeitskreis zum Thema BID („Business Improvement Districts“) in Schleswig-Holstein und Hamburg vertreten. Der Stadtmarketing-Verein ist Initiator, Koordinator, bzw. Ansprechpartner bei zahlreichen bürgernahen und Image-fördernden Sonderveranstaltungen, wie z. B. der „NDR-Sommertour“. Der Stadtmarketing-Verein organisiert gemeinsam mit Kaufleuten verkaufsoffene Sonntage und andere Verkaufsaktionen. Ein Schwerpunkt der Vereinsarbeit ist die Entwicklung der Elmshorner Innenstadt, die nachhaltig attraktiver zu gestalten ist.

Der Stadtmarketing-Verein Elmshorn hat sich vorgenommen dazu beizutragen, dass Elmshorn sich zunehmend zu einem „Focus“ in der suburbanen Zone der Metropolregion Hamburg entwickelt. Elmshorn weist bereits eine recht gute verkehrsgeographische Einbindung innerhalb der Metropolregion auf. Die Unternehmen hätten keine/kaum Probleme, qualifiziertes Fachpersonal (aus Hamburg) für den Arbeitsstandort Elmshorn zu

gewinnen. Der Stadtmarketing-Verein stellt(e) fest: Die Stadt Elmshorn in ihrer Region wächst demographisch und wirtschaftsstandörtlich – gegen den Trend in Schleswig-Holstein – weiterhin dynamisch. Nach wie vor gilt, dass insbesondere junge Familien im Raum Elmshorn („auf dem Lande im Grünen“) wohnen, und viele in die Kernstadt der Metropolregion Hamburg zur Arbeit fahren. Andererseits arbeiten bereits viele Hamburger Tagespendler im suburbanen Dienstleistungszentrum der Stadt Elmshorn. Die Autobahnverbindung und die relativ günstige Anbindung der Stadt Elmshorn durch die Deutsche Bahn und die Einbeziehung Elmshorns in den Hamburger Verkehrs Verbund (HVV) erleichtern und verbilligen die Pendelwanderung (in beide Richtungen).

Bezüglich der (möglichen) Kontroverse zwischen den Entwicklungsprozessen in der Innenstadt und im Gewerbegebiet Süd („Grauer Esel“) weist das Stadtmarketing darauf hin, dass Elmshorn – und so entsprechend andere Mittelzentren in einem suburbanen Raum – nicht auf die besonderen Angebote insbesondere der Großmärkte im Gewerbegebiet bzw. auf der so genannten „grünen Wiese“ verzichten kann. Eine Stadt – wie Elmshorn – ist ohne Discounter und deren Kunden nicht „interessant“. Das Stadtmarketing vertritt die Auffassung, die Innenstadt reize die Besucher und Kunden in erster Linie (auch) als „Erlebnisraum“ und nicht (nur), um den periodischen Bedarf zu decken. Auf diese Bedürfnisse müssten Innenstädte mit ihren (erweiterten attraktiven) Angeboten achten. Denn ein gelungen entwickelter Dienstleistungsstandort bietet eine breite Palette von Handels- und Handlungsräumen an.

Der Stadtmarketing-Verein vertritt die Auffassung, dass sich Elmshorn touristisch stärker als Stadt der Untereiberegion und Stadt zwischen den Meeren positionieren könnte. Denn von hier aus ließen sich die Regionen gut erkunden. Elmshorn verfügt (anders als andere Städte im Umland) über ausreichende Bettenkapazitäten und ein reichhaltiges kulturelles Angebot. Aus einem großen Einzugsgebiet kommen z. B. die Besucher der Konzerte im Rahmen des Schleswig-Holstein-Musik-Festivals. *)

*) Quelle der Sachinformationen: Interview mit Frau Monika Siegel, seinerzeit Geschäftsführerin des Stadtmarketing-Vereins Elmshorn, im Juni 2005

Tätigkeitsfelder des Stadtmarketings Elmshorn – Bezüge, Einwirkungen, Gestaltungen:

- Wirtschaftsförderung
- Citymanagement
- Sportmanagement
- Tourismusmarketing
- Kultur- und Eventmanagement
- Quartiersmanagement
- Bildungs- und Wissenschaftsmarketing
- Stadtplanung
- Imageaufbau und Markenbildung

Projekte (Beispiele):

- Kinderbetreuung in der Elmshorner Innenstadt:

Einen besonderen Service für die Kunden der Innenstadt bietet der Stadtmarketingverein gemeinsam mit dem Kinderschutzbund an. Es wurde für die Kernzeit des Einkaufens bzw. des Aufenthalts in der Innenstadt Elmshorns eine sehr preisgünstige Kinderbetreuung eingerichtet, die ihren Standort in Räumlichkeiten im Zentrum hat, gleich neben der Nikolaikirche.

ServiceQualität Schleswig-Holstein:

Der Stadtmarketingverein Elmshorn führte im Jahr 2009 zur „ServiceQualität Schleswig-Holsteins“ im Sportlife-Hotel in Elmshorn eine für die Entwicklung der Region Elmshorn wichtige Informationsveranstaltung durch. Ziel ist es, im Rahmen innerbetrieblicher Qualitätsarrangements mehr Service anzubieten und Elmshorn als serviceorientierte, kundenfreundliche Stadt erlebbar zu machen. – Mehr als 50 Teilnehmer waren der Einladung gefolgt, um sich von einer Vertreterin der Fachhochschule Westküste (Heide in Holstein) Service-Konzeptionen erläutern zu lassen.

PACT:

Eines der ersten PACT-Projekte in Schleswig-Holstein konnte in Elmshorn realisiert werden. Immobilieneigentümer bilden die Partnerschaft zur Attraktivierung von City-, Dienstleistungs- und Tourismusbereichen (PACT). Das Besondere: Spricht sich der Großteil der in einem abgegrenzten räumlichen Bereich lokalisierten Akteure für ein gemeinsames PACT-Projekt aus, sind auch die Zweifler automatisch mit einbezogen. In Elmshorn wurde der erste PACT-Bereich in der Innenstadt (Königstraße, Alter Markt, Marktstraße, alle miteinander fußläufig verbunden) eingerichtet. Aus den PACT-Mitteln wurde die Weihnachtsbeleuchtung finanziert, die 2007 erstmalig aufgrund dieser Initiative zum Einsatz kam.

Das Projekt machte zusammen mit der Neugestaltung des Weihnachtsmarktes auch überregional so eindrucksvoll auf sich aufmerksam, dass der Elmshorner Stadtmarketingverein im Februar 2008 auf dem Stadtmarketingtag in Norderstedt (bei Hamburg) der Stadtmarketingpreis verliehen wurde.

www.stadtmarketing-elmshorn.de

8. Elmshorn – eigenständiger „subpolarer“ Kern in der Metropolregion Hamburg

8.1. Gebietsentwicklungsplanung für den Siedlungsraum Elmshorn

8.1.1 Planungsanlass

Der Siedlungsraum der Stadtregion Elmshorn ist Teil der Metropolregion Hamburg (s. **Anhang 9**), die mit der deutschen Vereinigung und den Erweiterungen der Europäischen Union (insbesondere in Mittel-, Ost- und Nordeuropa) von einer peripheren (ökonomischen) Raumlage innerhalb der EG bzw. EU in eine sowohl unter sozial- als auch wirtschaftsgeographischen Entwicklungsperspektiven deutlich günstigere Situation gekommen ist. Es entstand spätestens seit dem Beginn der 1990er Jahre ein erheblicher (demographischer) Entwicklungsschub in dieser ökonomisch starken Region. Darauf mussten die hier betroffenen Bundesländer, Hamburg und Schleswig-Holstein, aber auch die Gemeinden des suburbanen Raumes insgesamt - insbesondere nördlich um Hamburg - reagieren, so auch die Stadt Elmshorn.

Ende 1991 beschlossen die Landesregierungen von Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen unter Einbindung der betroffenen Kommunen, ein „Regionales Entwicklungskonzept“ (REK) für die Metropolregion zu erarbeiten.

Das REK sollte die Landespolitik der Länder auf die Gesamtregion länderübergreifend abstimmen und raumplanungsgemäße Leitlinien für alle Betroffenen der Metropolregion einbringen. Es handelt sich bei dem REK um grundsätzliche räumliche Festlegungen, Eckwerte und Prognosedaten zur Entwicklung der Einwohnerstruktur, der Wirtschaft, des Verkehrs (insbesondere des ÖPNV), des Naturschutzes und der Umwelt. Weiterhin werden Aspekte des technischen Umweltschutzes, der Energieversorgung, Freizeit, Bildung, Kultur und des Gesundheitswesens erörtert.

Im Zuge der Erstellung des Gebietsentwicklungsplans für den Siedlungsraum wurden unter Berücksichtigung der 8. Koordinierten Bevölkerungsvorausschätzung des Bundes und der Länder Prognosen erarbeitet. Danach werde die Metropolregion Hamburg von 1992 bis zum Jahr 2010 um rund 187 000 Einwohner wachsen. Gleichzeitig komme es zu einem Anstieg der Zahl der Haushalte um ca. 73 000 und der Zahl der Erwerbspersonen um 41 000. Auf den Kreis Pinneberg bezogen bedeute dieser Entwicklungsschub ein Bevölkerungswachstum um 29 000 Menschen in der Zeit von 1992 bis zum Jahr 2010.

Vor dem Hintergrund dieser prognostizierten dynamischen Entwicklung bildete die Stadtplanungsabteilung der Stadt Elmshorn eine Arbeitsgemeinschaft der Stadt Elmshorn und ihrer ursprünglich zehn kooperierenden Anrainergemeinden, mit dem Ziel, ein Konzept zu erarbeiten, das von allen beteiligten Gemeinden in Kooperation erarbeitet und akzeptiert wird, indem die bauliche und ökonomische Entwicklung des gemeinsamen Siedlungsraums in Form einer interkommunalen Gebietsentwicklungsplanung (GEP) abgestimmt wird (STADT ELMSHORN 1995, S. 1). - Laut Beschluss der Gemeindeverwaltung Seeth-Ekholt vom 18.05.1995 war die Gemeinde Seeth-Ekholt aus der Gebietsentwicklungsplanung ausgetreten - Mit ausschlaggebend für die Entscheidung war die Überzeugung der Planungsinstanzen, dass so unterschiedlich strukturierte Bereiche wie der Achsenswerpunkt Elmshorn mit seiner großstädtisch geprägten Einwohnerdichte von ca. 2 300 Ew/km² und das ländliche Umland nicht unabhängig voneinander gesehen werden können, sondern die räumliche Herausforderung und die Verschiedenartigkeit der Problemlagen eine Koordination im Rahmen eines Gesamtplans erfordern (STADT ELMSHORN 1995, S. 33).

8.1.2 Lage des Plangebietes und beteiligte Gemeinden

Der Gestaltungsraum der Gebietsentwicklungsplanung (GEP) liegt rund 35 km nordwestlich vom Hamburger Stadtzentrum (überwiegend) innerhalb des engeren suburbanen Raumes, verkehrsgeographisch im Straßen- und Schienennetz gut an Hamburg angebunden. Das Planungsgebiet umfasst rund 7 120 ha. Folgende Gemeinden zählen hierzu: die „Kernstadt“ Elmshorn, Klein Nordende, Kiebitzreihe, Klein Offenseth-Sparrieshoop und Kölln-Reisiek sowie Teilbereiche der Gemeinden Seester, Raa-Besenbek, Altenmoor, Horst, Bokholt-Hanredder und Seeth-Ekholt, deren Ortskerne außerhalb des Untersuchungsraumes liegen.

Die Gemeinden Horst, Kiebitzreihe und Altenmoor gehören zum Kreis Steinburg, die übrigen Gemeinden und die Stadt Elmshorn zum Kreis Pinneberg.

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Seeth-Ekholt beschloss am 18.05.1995 ihren Austritt aus der Gebietsentwicklungsplanung für den Siedlungsraum Elmshorn. – Dennoch wird in Plänen und Erläuterungen zum Entwicklungskonzept der entsprechende Gemeindeteil Seeth-Ekholt (weiterhin) berücksichtigt.

8.1.3 Zielsetzung

Nach den Prognosen der Landes-, Kreis- und Gemeindeplanung in Schleswig-Holstein ist im Untersuchungsraum der Gebietsentwicklungsplanung bis zum Jahr 2010 rund 250 – 300 ha Bruttowohnbaufläche und zusätzlich ca. 150 ha gewerbliche Baufläche (brutto) erforderlich.

Die Gebietsentwicklungsplanung ist (fortlaufend) abzustimmen auf die Grundlage der landschaftsplanerischen Bewertungen und Vorgaben sowie – jeweils – auf die stadtplanerischen Nutzungs- und Versorgungsstrukturen, und zwar stets in Gemeindegrenzen überschreitenden Konzeptionen für die anstehenden Entwicklungen.

Es soll das (mögliche) Spannungsverhältnis städteplanerischer und landschaftsplanerischer Zielsetzungen sowie spezifischer, aber auch häufig gemeinsamer Interessen und Bedürfnisse aller involvierten Gemeinden beachtet und zu optimierten, einvernehmlichen Lösungen geführt werden.

8.1.4 Vorgehensweise und Ablauf des Planungsprozesses

Am Anfang stand eine gründliche Bestandsaufnahme zur Stadtregion Elmshorn, eingebettet im suburbanen Raum der Metropolregion Hamburg. Diese Bestandsaufnahme ging von vorhandenen Erhebungen und übergeordneten Planungen aus. Hinzu kamen zahlreiche ergänzende eigene Erhebungen der an der Planung unmittelbar Beteiligten (z. B. landschaftsökologische Kartierungen, aktuelle Erhebungen zum Siedlungsgefüge).

Als besonders bedeutend gelten die landschaftsökologischen Gegebenheiten sowie die Charakteristika und entsprechenden Bewertungen der kleinräumig vielfältigen Landschaft und des Infrastruktur- und Flächengefüges der 11 (10) beteiligten bzw. betroffenen Kommunen. Zu der Evaluation zählen auch die Aspekte der Beachtung und Entwicklung der Landschafts- und Ortsbilder, die Erhaltung und Gestaltung der landschaftsbezogenen Erholung sowie die ökologisch und siedlungsgeographisch orientierten Festlegungen der Siedlungsränder der Kernstadt Elmshorn und der dörflichen (Anrainer-) Gemeinden. Aus der Synopsis der (permanenten) differenzierten landschaftsökologischen und siedlungsgeographischen Bewertungen werden mögliche Entwicklungspotentiale in interkommunaler Abstimmung für die (zukünftigen) Siedlungsareale herausgefiltert und im Gestaltungsraum umgesetzt.

Der Gebietsentwicklungsplan, kurz GEP, (veröffentlicht 1995) formulierte drei alternative Entwicklungsmodelle. Diese wurden in den beteiligten Gremien evaluiert, wobei eine große Bandbreite der Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt und ausgewertet wurde. Das Ergebnis führte im Juli 1995 zu der einmütigen Entscheidung, die Stadtregion Elmshorn im Rahmen des Konzepts „Arrondierte Siedlungsräume“ zu entwickeln (STADT ELMSHORN 1995, S.134).

Bei der Vorgehensweise und Umsetzung der Gebietsentwicklungsplanung nehmen landschaftsplanerische Aspekte einen prägenden Einfluss auf die städtebauliche Entwicklung. Bei (häufig) auftretenden Konfliktsituationen sind landschaftsplanerische Komponenten und solche der siedlungsgeographischen Entwicklung gegeneinander abzuwägen. Die Projektionen baulicher Entwicklung sind mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege (immer wieder) in Einklang zu bringen. Belastungen und

Beeinträchtigungen für den Naturhaushalt und das (gewachsene) Landschaftsbild sind bei der Weiterentwicklung des Raumes zu vermeiden, mindestens zu vermindern.

Die Entwicklung der Stadtregion Elmshorn ist gemäß dem Entwicklungskonzept des Gebietsentwicklungsplans gemeindebezogen, zugleich interkommunal angelegt, wobei optimierte siedlungsgeographische und landschaftsplanerische Zielsetzungen umzusetzen sind.

8.1.5 Regionalplanerische Einbindung

Der Siedlungsraum Elmshorn liegt in der Metropolregion Hamburg. Die Elmshorner Innenstadt ist rund 35 km von der Hamburger City entfernt. – Die Bundesautobahn A 23 und die Bahnstrecken Hamburg – Elmshorn – Kiel – Flensburg und Hamburg – Elmshorn – Husum – Westerland und Elmshorn – Barmstedt stellen im (überregionalen) Verkehrsnetz gute Verkehrsverbindungen sicher.

Gemäß Vorgaben der Landesplanung gehören die beteiligten Gemeinden des Kreises Steinburg (Horst, Kiebitzreihe und Altenmoor) zum Regionalplan für den Planungsraum IV (vgl. INNENMINISTERIUM DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN – 2003 -, Regionalplan für den Planungsraum IV). Die Stadt Elmshorn und die Gemeinden Klein Nordende, Seester, Raa-Besenbek, Klein Offenseth-Sparrieshoop, Bokholt-Hanredder, Kölln-Reisiek und Seeth-Ekholz liegen im Planungsraum I (vgl. MINISTERPRÄSIDENTIN DES LANDES-SCHLESWIG-HOLSTEIN, Regionalplan für den Planungsraum I, 1998).

Von den beteiligten Kommunen liegen lediglich die Stadt Elmshorn und die besiedelten Bereiche der Gemeinden Klein Nordende und Kölln-Reisiek auf der Siedlungsachse Hamburg – Elmshorn. Alle anderen Gemeinden liegen entweder außerhalb der Siedlungsachse oder im Achsenzwischenraum.

Gemäß Regionalplan für den Planungsraum I soll auf der Achse Hamburg – Elmshorn auch weiterhin verstärkt die siedlungsmäßige und wirtschaftliche Entwicklung stattfinden (MINISTERPRÄSIDENTIN DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN 1998, S. 19):

Es ist der weitere Ausbau der Stadt Elmshorn als äußerer Achsen Schwerpunkt (Achsenendpunkt) und Mittelzentrum vorrangig zu betreiben. Als Hauptzielsetzungen für Elmshorn gelten nach wie vor:

- Fortführung des zweigleisigen Ausbaus der S-Bahn von Hamburg bis Elmshorn mit der Schaffung eines Haltepunktes in Elmshorn-Süd nahe der Gemeindegrenze zu Klein Nordende.
- Konzentration auf die funktionale Stärkung der Innenstadt und auf die Bebauung vorhandener Wohnbauflächen, auch nahe dem geplanten S-Bahn-Haltepunkt im Süden Elmshorns.
- Besondere Berücksichtigung der siedlungsmäßigen Verflechtungen mit Kölln-Reisiek und Klein Nordende durch gemeindeübergreifende Planungen.
- Gewerbliche Entwicklung mit Schwerpunkten im Norden sowie im Südosten des Stadtgebietes.

Die Gemeindefunktionen für die übrigen Gemeinden des Gebietsentwicklungsplans werden in den o. a. Regionalplänen I und IV folgendermaßen gekennzeichnet:

Klein Nordende:	Hauptfunktion:	Wohnen
	1. Nebenfunktion:	Agrar
	2. Nebenfunktion:	Gewerbe und Dienstleistungen
	Bemerkungen:	Ortsteil auf geplanten S-Bahn-Haltepunkt ausgerichtet, zusammenhängend mit Elmshorn; Grundschulstandort
Seester:	Hauptfunktion:	Wohnen
	1. Nebenfunktion:	Agrar
Raa-Besenbek:	Hauptfunktion:	Wohnen
	1. Nebenfunktion:	Agrar
Altenmoor:	Hauptfunktion:	Agrar
	1. Nebenfunktion:	Wohnen
Kiebitzreihe:	Hauptfunktion:	Wohnen
	1. Nebenfunktion:	Gewerbe und Dienstleistungen
	Bemerkungen:	im Siedlungsgebiet des Mittelzentrums Elmshorn; Grundschulstandort
Horst:	Ländlicher Zentralort im Siedlungsgebiet des Mittelzentrums Elmshorn; Standort von Amtsverwaltung, Grundschule, Hauptschule mit Realschulteil	
Klein Offenseth-Sparrieshoop:	Hauptfunktion:	Wohnen
	1. Nebenfunktion:	Gewerbe und Dienstleistungen
	2. Nebenfunktion:	Agrar
	Bemerkungen:	Grundschulstandort
Bokholt-Hanredder:	Hauptfunktion:	Wohnen
	1. Nebenfunktion:	Gewerbe und Dienstleistungen
	2. Nebenfunktion:	Agrar
	Bemerkungen:	Grundschulstandort
Kölln-Reisiek:	Keine gesonderte Funktion, da Ortskern baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit dem Mittelzentrum Elmshorn; Grundschulstandort	
Seeth-Ekholt: *)	Hauptfunktion:	Wohnen
	1. Nebenfunktion:	Agrar

*) Laut Beschluss der Gemeindevertretung Seeth-Ekholt vom 18.05.1995 ist die Gemeinde Seeth-Ekholt aus der Gebietsentwicklungsplanung ausgetreten.

8.1.6 Alternative Entwicklungsmodelle der Gebietsentwicklungsplanung

Die Planung ging und geht davon aus, dass trotz vorhandener Baulandreserven in den 10 (11) kooperierenden Gemeinden zusätzlich umfangreiche Siedlungsflächen erforderlich sind. Nur

so kann die Stadtregion Elmshorn den prognostizierten Erfordernissen der Entwicklung im Rahmen der GEP entsprechen.

Auf der Grundlage einer landschaftsplanerischen und siedlungsgeographischen Bestandsanalyse wurden folgende drei unterschiedliche Entwicklungsmodelle formuliert, die die möglichen Bandbreiten und jeweiligen Alternativen aufzeigen sollten:

- Entwicklung gemäß „Siedlungsachsen und Landschaft“
- Entwicklung, ausgerichtet auf „Konzentrierte Siedlungskerne“
- Entwicklung durch „Arrondierte Siedlungsräume“

Tab. 41: Flächenbilanz – Gebietsentwicklungsplanung Siedlungsraum Elmshorn
Geplante Bauflächen (Bruttobauland in ha)

Stadt / Gemeinde	Wohnbauflächen	Gewerbliche Bauflächen
Stadt Elmshorn	111 ha	50 ha
Kölln-Reisiek	32 ha	18 ha
Klein Offenseth-Sparrieshoop	47 ha	9 ha
Klein Nordende	38 ha	-
Raa-Besenbek	7 ha	-
Bokholt-Hanredder	9 ha	-
Horst	6 ha	59 ha
Kiebitzreihe	17 ha	4 ha
Altenmoor	3 ha	-
Seeth-Ekholt	-	7 ha *)
Seester	-	-
Summe: Geplante Bauflächen	270 ha	140 ha

*) Die Gemeinde Seeth-Ekholt ist am 18.05.1995 aus der GEP ausgetreten. Die gewerblichen Bauflächen sind in der Summe nicht mehr berücksichtigt.

Quelle: STADT ELMSHORN: Gebietsentwicklungsplanung für den Siedlungsraum Elmshorn, 1995, S. 145

Folgende inhaltlichen Ziele der Implementierung gelten für alle drei Modelle:

- Erhebliche, flächenintensive Ansiedlungen von Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen für den überregionalen Bedarf in günstiger Lage zu den Autobahnanschlussstellen in den Schwerpunktarealen an der Anschlussstelle Elmshorn sowie in Horstheide (Anschlussstelle Horst/Elmshorn).
- Flächen für Gewerbe und Dienstleistungen für den regionalen Bedarf in Elmshorn-Nord/Horst/Hahnenkamp. Der örtliche Bedarf soll den Ortskernen zugeordnet bleiben (z. B. Kiebitzreihe, Sparrieshoop).
- Vorhandene Bahntrassen bzw. Bahnhöfe und andere bestehende Versorgungsansätze werden weiterhin als Grundlage für möglichen Entwicklungen berücksichtigt.

Die Entwicklungsmodelle werden synoptisch dargestellt, charakterisiert und bewertet. Weiterhin zeigt die Flächenbilanz, welche Einzelgemeinden gewerbliche Bauflächen und Wohnflächen für die Gebietsentwicklungsplanung bereithalten.

Die synoptische Flächenbilanzanalyse und die synoptische Betrachtung und Bewertung der landschaftsplanerischen Konfliktpotenziale der drei oben genannten Entwicklungsmodelle ergab in den Beratungsgremien der Planer, dass das Modell III – „Arrondierte Siedlungsräume“ – den anderen Modellen überlegen ist. Es hat die geringsten Konflikte mit landschaftsökologischen Belangen, greift nur wenig in vorhandene Baumschulflächen ein. Das Modell III ermöglicht darüber hinaus eine optimierte siedlungsgeographische Entwicklung, wobei auch Zug um Zug die Infrastrukturausstattung aufgewertet werden kann. Daher habe die Gebietsentwicklungsplanung sich nach diesem überlegenen Modell auszurichten.

8.1.7 Arrondierte Siedlungsräume – Charakterisierung und Bewertung

- Kombination der Verzahnung von Siedlungsachsen mit der Landschaft sowie der kompakten Entwicklung von Siedlungskernen.
- Siedlungsergänzungen an den Stadträndern von Elmshorn. Diese stellen einerseits eine Zäsur zu den Umlandgemeinden dar, andererseits werden dadurch weit in das Stadtgebiet hineinführende Landschaftsachsen geschaffen.
- Erhalt und Weiterentwicklung bestehender schutzwürdiger und stadtoökologisch wertvoller zu vernetzender Flächen.
- Konzentrierte Entwicklung in den Umlandgemeinden um die vorhandenen und zu verdichtenden bzw. auszuweitenden dörflichen Siedlungskerne.
- Stärkere Begrenzung des Verkehrsaufkommens durch die Beachtung oder Schaffung der Nähe der Siedlungsflächen zu den siedlungskernbezogenen Infrastruktureinrichtungen sowie zu den vorhandenen und auszubauenden Infrastrukturangeboten des Mittelzentrums Elmshorn.
- Beachtung der vorhandenen Gemeindegrenzen.
- Stärkung der Eigenständigkeit der Einzelgemeinden, keine (gesichtslose) Verschmelzung benachbarter Gemeinden.
- Weniger Zersiedelung durch kompaktere, verdichtete Bebauung.
- Beachtung des jeweils begrenzten Entwicklungspotentials.
- Stärkere Berücksichtigung landschaftsökologisch wertvoller Flächen.
- Autobahn als östliche Begrenzung der Hauptsiedlungsfläche im Achsenraum.
- Geplante Bauflächen können die bisher prognostizierten Baulandbedarfe durch insgesamt 430 ha Bruttobauland erfüllen.
- Die kommunalen Baulandreserven (ca. 32%) sind vorrangig zu berücksichtigen.
- Ein Teil des Entwicklungspotentials liegt außerhalb des Achsenraumes (ca. 30%).

Quelle: STADT ELMSHORN, Gebietsentwicklungsplanung für den Siedlungsraum Elmshorn, 1995, S. 140.

8.2 Gemeinden des Umlandes der Stadt Elmshorn im Verbund des Amtes „Elmshorn-Land“ – Elmshorns Gegenwart und Zukunft im Diskurs eines modernen Stadt-Umland-Konzepts

Das „Amt Elmshorn-Land“ ist die gemeinsame Verwaltung der sieben angehörigen Gemeinden Klein-Nordende, Klein Offenseth-Sparrieshoop, Kölln-Reisiek, Raa-Besenbek,

Seester, Seestermühe und Seeth-Ekholt. – Die Amtsverwaltung ist in Elmshorn, Kreis Pinneberg, ansässig. Das Gebiet der „amtsangehörigen Gemeinden“ grenzt im Norden an den Kreis Steinburg, im Osten an das Amt Rantzaу, im Süden an das Amt Moorrege und die Stadt Tornesch und im Westen an die Elbe.

Tab.42: Gemeinden des Umlandes der Stadt Elmshorn im Verbund des Amtes „Elmshorn-Land“

Gemeinde	Fläche (km ²)	Höhe (m ü. NN)	Einwohner (31.12.2007)	Bevölkerungsdichte (je km ²)
Klein Nordende	10,79	10	2 995	278
Klein Offenseth-Sparrieshoop	16,92	5	2 777	164
Kölln-Reisiek	6,77	7	2 706	400
Raa-Besenbek	12,98	1	539	42
Seester	11,57	7	968	84
Seestermühe	23,35	1	915	39
Seeth-Ekholt	6,89	1	831	121
Gemeinden (7) des „Amtes Elmshorn-Land“ insgesamt	89,3		11 731	131

Quelle: Amt Elmshorn-Land

8.2.1 Zur Erarbeitung des neuen Stadt-Umland-Konzeptes

Wichtigster Anlass bzw. das wichtigste Motiv für die Erarbeitung des neuen Stadt-Umland-Konzeptes (s. **Anhang 8** und **Anhang 24**), kurz SUK, bzgl. der Stadtregion Elmshorn war die wachsende Erkenntnis seit dem Ende der 1980er Jahre, dass die Stadt Elmshorn immer pressierender mit Flächenengpässen zu rechnen habe (INNENMINISTERIUM DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN, Stadt-Umland-Konzepte in Schleswig-Holstein, 2004, S. 16). Dieses gilt für zahlreiche Gemeinden im suburbanen Raum nördlich um Hamburg, im „Ordnungsraum Hamburg“. Das ist auch immer stärker bei den jeweiligen Fortschreibungen der Raumordnungsberichte zum Ausdruck gekommen (vgl. INNENMINISTERIUM DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN 2003, Raumordnungsbericht 2003, S. 32-33). – Daher konzentrierten sich die einsetzenden Gebietsentwicklungsplanungen insbesondere auf das nach der deutschen Vereinigung (03.10.1990) aufgrund der Migration dynamisch wachsende und unter starkem Entwicklungsdruck stehende nördliche Umland der Freien und Hansestadt Hamburg.

Die Stadtplanung Elmshorn unternahm daher für die Elmshorner Stadtregion die Initiative, indem – in vielschichtiger Betrachtungsweise – sie ein Gutachten zur Gebietsentwicklung Elmshorns in der Untersuchungszeit von 1990 bis 1995 erstellen ließ (STADT ELMSHORN, Gebietsentwicklungsplanung für den Siedlungsraum Elmshorn, 1995).

Eine wichtige Maxime der Gemeinden übergreifenden Gebietsentwicklungsplanung (GEP) ist, dass die Umlandgemeinden durch den zentralen Ort, in diesem Fall Elmshorn, nicht

eingeschränkt werden sollen, sondern es geht darum, gemeinsam zusätzliche Entwicklungspotentiale zu erschließen: Die interkommunale Kooperation soll im Einzelnen und insgesamt zur Stärkung der regionalen Leistungskraft beitragen. In Abstimmung mit der Landesplanung übernahm Elmshorn die Vorreiterrolle in Schleswig-Holstein bei der Erarbeitung und Entwicklung eines modernen Stadt-Umland-Konzeptes (**Anhang 8**). Denn die durchschnittliche Gemeindengröße in Schleswig-Holstein ist im Allgemeinen kleiner und damit für regionale Entwicklungsimpulse hinderlicher als in anderen Bundesländern (z. B. Nordrhein-Westfalen). Insofern kommt nunmehr die o. a. Maxime wieder zum Tragen: „Für die vergleichsweise kleinteilig strukturierte kommunale Landschaft Schleswig-Holsteins ist in diesem Kontext ein Gebot der Zukunftsfähigkeit, mit Nachdruck die interkommunale und regionale Kooperation zu stärken“ (INNENMINISTERIUM DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN 2004, S. 9). Ohne eine derartige Bereitschaft und Fähigkeit zur Kooperation sind die Regionen Schleswig-Holsteins, auch Teilregionen im suburbanen Umland Hamburgs, gefährdet, zwischen den beiden Wachstumspolen im nördlichen Europa, einerseits Hamburg mit dem alten Leitbild „Wachsende Stadt Hamburg“ und gemäß neuem Leitbild: „Hamburg. Wachsen mit Weitsicht“ (s. Hamburg News 04/2010) sowie andererseits der Öresundregion Kopenhagen/Malmö stärker zurückzufallen.

8.2.2 Entwicklung des neuen Stadt-Umland-Verständnisses: Von Konfliktpositionen über Kooperationsvereinbarungen zum Erarbeiten der Schicksalsgemeinschaft

Die Stadt-Umland Problematik ist kein neues - für Elmshorn und für andere Kernbereiche Schleswig-Holsteins - spezifisches Thema. Sie gehört zu den klassischen, bundesweiten (auch globalen) raumordnungspolitischen Fragestellungen. Diese sind Ausfluss des – durchaus unterschiedlich gelagerten – Spannungsverhältnisses Stadt-Land, das die gesamte Siedlungsentwicklung begleitet. „Ursprünglich“ dominierte die „Einbahnstraße“ der Umland-Stadt-Beziehung, nämlich die ökonomisch und demographisch bedingte Migration vom Land in die (durch Industrialisierung ausgelöste) wachsende Stadt, was oft mit einer Schwächung der ländlichen Regionen, auch in suburbanen Bereichen Hamburgs, verbunden war. Insbesondere seit den 1980er Jahren hat sich im Stadt-Umland-Gefüge in Deutschland, so auch im Bereich der Stadtregion Elmshorn, das Erscheinungsmuster geändert: Das ökonomische und demographische Wachstum Hamburgs innerhalb seiner Boomregion hält an. Dieses Wachstum weist jedoch auch erhebliche negative Begleiterscheinungen auf. So findet zunehmend, sich bezüglich der Qualität der Lebenssituationen verschärfend, eine soziale Segregation statt, Umweltbelastungen und Verkehrschaos in häufig auftretenden Einzelfällen haben sowohl in der Kernstadt Hamburg als auch im suburbanen Raum zugenommen. Hier könnten Stadt-Umland-Konzeptionen, wie in der Stadtregion Elmshorn eingeleitet, partiell – auch in Zukunft – zu Entschärfungen und qualitativen Verbesserungen der Lebenssituationen führen.

Bei der „Suburbanisierung“ handelt es sich in Deutschland, aber auch im Hamburger Umland, um einen deutlich erkennbar dualistischen Prozess: Einerseits ist es einfach die Fortsetzung der Urbanisierung unmittelbar über die Landesgrenze der Metropole Hamburg hinaus, also es zeigt sich die Erscheinung des „Siedlungsbreis“ an der Landesgrenze, und zwar im Rahmen des anhaltenden Vorgangs des „urban sprawl“. Andererseits werden entlang günstiger Verkehrslinien städtische Siedlungsknoten im Umland Ziel der Migranten (aus Hamburg, Schleswig-Holstein und anderen Bundesländern, insbesondere den neuen Bundesländern, aber auch aus dem Ausland), wobei angrenzende Dörfer in den gleichen – unkoordinierten – Sog geraten. Das gilt in starkem Maße für die Stadtregion Elmshorn. Der inzwischen eingesetzte und zukünftige demographische Wandel wird mittelfristig im suburbanen Raum, so auch in der Stadtregion Elmshorn, zu einer Alterung und einem

Rückgang der Bevölkerung führen (vgl. NIEBUHR / STILLER: Stirbt Norddeutschland aus? 2004). Bevölkerungswachstum werden Gemeinden im Hamburger Umland nur noch durch anhaltende Zuwanderungen erzielen können. Dadurch resultieren neue Konkurrenzen zwischen der Kernstadt der Metropolregion Hamburg und den Regionen im Umland, zwischen konkurrierenden Städten, sowie zwischen Städten wie der Stadt Elmshorn und seinem Umland. Diese Konkurrenzsituation wird gelegentlich zusätzlich verschärft durch die aktuelle und voraussichtlich anhaltende Finanznot der Städte, oft im Gegensatz zu der Situation in den dörflichen Anrainergemeinden. Dies trifft in erheblichem Maß für die Stadt-Umland-Situation Elmshorns zu.

Dieser auch historisch bedingte Stadt-(Um)Land-Konflikt darf bezüglich der Herausforderungen in der Gegenwart und unmittelbaren Zukunft nicht verhindern, dass Städte und ihr Umland eine enge Schicksalsgemeinschaft gestalten sollten. Dabei ist – auch in der Stadtregion Elmshorn – das Umland in seiner Leistungsfähigkeit ebenso abhängig von seinem städtischen, wirtschaftlich vielfältiger entwickelten zentralen Ort, dessen Angebote das Umland in Anspruch nimmt, wie andererseits die Stadt, so auch Elmshorn, auf die Angebote des Umlandes angewiesen ist. – Zum Tragen kommt der Leitgedanke von (modernen) Stadt-Umland-Konzepten: Es gilt eine kooperativ abgestimmte Entwicklung zu planen und zu steuern, die eine optimierte Leistungserbringung durch Abstimmung und Bündelung der Potenziale des zentralen Ortes und der (ländlichen) Umlandgemeinden gewährleistet (INNENMINISTERIUM DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN 2004, S. 10).

8.3 Stadt und Region Elmshorn – Konzeptionen der Planung und Entwicklung bis 2015

Zahlreiche Akteure – insbesondere die städtischen Gremien wie die Abteilungen der Stadtplanung und Wirtschaftsförderung – bemühen sich verstärkt, Elmshorn sicher zu positionieren, so dass die Stadt Elmshorn sich im Kontext mit seinem Umland ihre Position als Mittelzentrum der Metropolregion Hamburg behaupten und weiterentwickeln kann.

Diese Behauptung und Entfaltung der Stadt Elmshorn in ihrer Region ist nicht von Fall zu Fall, gewissermaßen punktuell, insofern z. T. zufällig zu sichern, sondern hierfür sind konzeptionelle Leitbilder für die künftige Entwicklung zu kreieren und zu implementieren.

Verantwortbare raumerschließende und raumgestaltende Leitbilder haben vor allem und prägend die nachhaltige Entwicklung der Stadt Elmshorn in ihrer Region zu beachten und zu fördern.

8.3.1 Leitbilder

Folgende Leitbilder sind bei der städtebaulichen Planung und Entwicklung zu beachten:

- Bei der siedlungsgeographischen Fortentwicklung der Stadt Elmshorn und der Umlandgemeinden sind die Erweiterungen flächensparend vorzunehmen mit der Maßgabe, den Flächenverbrauch so klein wie möglich zu halten bzw. zu reduzieren.
- Es gilt sich nach dem Leitbild „flächensparendes Bauen“ und „Flächenrecycling“ zu richten, es sind „Präferenzflächen“ in Anspruch zu nehmen mit dem Ziel, vorhandene Siedlungsteilflächen zu arrondieren.

- Bei der Ausweitung des Siedlungsgebietes sollte man von dem Grundsatz ausgehen, „soviel Innenentwicklung wie möglich und so wenig Außenentwicklung wie nötig“ zu betreiben.
- Sollten neue Siedlungsflächen erschlossen werden, sind sehr umsichtig und nachhaltig die Belange des Naturschutzes zu beachten.

Die stadtgeographische Entwicklung Elmshorns in Kooperation mit den Umlandgemeinden hat folgende funktionale Schwerpunkte bezüglich der Behauptung und Entfaltung zu setzen:

- Es gilt die von der Landesplanung zugewiesene Mittelzentrumsfunktion der Stadt zu sichern und auszubauen. Es geht dabei u. a. um die Fortentwicklung der öffentlichen Infrastruktur in den Bereichen der verkehrlichen Erreichbarkeit, der wirtschaftlichen Entfaltung, der Bildungs- und Erziehungseinrichtungen, der Kinder- und Jugendpflege, der sozialen Beratung und Betreuung, der Freizeiteinrichtungen und der gesundheitlichen bzw. ärztlichen Versorgung.
- Stärkung der Funktion der Elmshorner Innenstadt und damit Erhalt und Verbesserung der innerstädtischen Einkaufseinrichtungen und Dienstleistungen.
- Stärkung einer Vielfalt im Bereich der produzierenden Wirtschaft, hier aber auch ausdrücklich Stärkung von Handwerk und Kleingewerbe durch das Einbringen verschiedener öffentlicher und privater Maßnahmen zur Sicherung und Förderung dieser Branchen (s. **Anhang 8**).

8.3.2 Weitere Grundsätze der künftigen Entwicklung der Struktur der Stadt Elmshorn in ihrer Region

Elmshorn ist Mittelzentrum und Kern eines vielfältig funktional verflochtenen Einzugsgebietes mit rund 130 000 Einwohnern. Elmshorn hat seit 1995 mit 10 Nachbargemeinden die „Gebietsentwicklungsplanung“ (GEP) eingeleitet, wodurch diese Kooperationsgemeinschaft eine ausgewogene und abgestimmte Entwicklung für alle betroffenen Gebietskörperschaften anstrebt. So stellt neben dem Regionalplan für den Planungsraum I die Gebietsentwicklungsplanung / GEP von 1995 die grundsätzliche Leitkonzeption für die räumliche Entwicklung der Stadt Elmshorn sowie ihres Umlandes dar, fortgeschrieben im „Stadt-Umland-Konzept“ (SUK) (s. **Anhang 8**).

Die Flächenreserven der Stadt Elmshorn werden immer knapper. Insbesondere aus diesem Grunde ist es in der Region Elmshorn erforderlich, dass die Stadt und ihre GEP- bzw. die SUK-Umlandgemeinden bezüglich ihrer Stadt- und Regionalentwicklung kooperieren, um eine bessere Flächeninanspruchnahme und –vorsorge zu treffen mit dem Ziel, die Funktionen Wohnen, Wirtschaft (produzierende Betriebe und Dienstleistungsunternehmen) sowie Naherholung/Freizeit zu sichern bei gleichzeitigem angepasstem Ausbau der Infrastruktur insgesamt.

Wegen dieser eng begrenzten Flächenressourcen der Stadt Elmshorn sind bevorzugt bei der weiteren Siedlungsflächenausweisung bestehende sinnvolle Möglichkeiten der Entwicklung im Inneren des Stadtgebietes umzusetzen. Denn durch die Intensivierung der zu gering genutzten Flächen durch eine optimierende Verdichtung der Überbauung von Wohn- und Gewerbeflächen können in vielen Fällen sparsame Nachjustierungen der bisherigen Nutzung von Grund und Boden vorgenommen werden.

In diesem Zusammenhang ist – bei einem Planungsansatz bis 2015 – zu prüfen, ob nicht in geeigneten Gebieten die Mischungen der Funktionen Wohnen und wirtschaftliche Tätigkeiten (im Nahbereich nicht störender Gewerbe- bzw. Handwerksbetriebe sowie Dienstleistungsunternehmen) realisiert werden sollten.

Vordringlich bleibt der Ausbau Elmshorns als überörtliches, regionales Dienstleistungszentrum, in dem gleichermaßen eine Vielfalt moderner Industriebetriebe sich befinden und die Attraktivität Elmshorns als Versorgungs- und Wirtschaftszentrum befördern. Denn das Nebeneinander, besser das Zusammenarbeiten eines leistungsfähigen Industriesektors mit am Ort verfügbaren Dienstleistungen führt zur Stabilisierung des Wirtschaftsstandorts.

Es gilt die stadtökologische Qualität Elmshorns zu sichern und auszubauen, z. B. durch die Sicherung der vorhandenen Wasser- und Freizeitflächen und den weiteren Ausbau der Grünachsen. – Grundlagen und Leitbilder hierfür liefern die Landschaftsplanung der Stadt Elmshorn und des Landes Schleswig-Holstein.

Verkehrsgeographisch sind Stadt und Region Elmshorn – bis zum Jahr 2015 – so auszubauen, dass den unterschiedlichen Siedlungs- und Nutzungsstrukturen Rechnung getragen wird, aber verstärkt ökologische Belange zum Tragen kommen, z. B. durch eine zu verstärkende Auslastung der öffentlichen und umweltfreundlichen Verkehrsmittel.

Die funktionale Fortentwicklung der Stadt Elmshorn und ihrer benachbarten Region hat – bei der Planung bis 2015 – rechtzeitig und angemessen auf die zu erwartende Überalterung der Bevölkerung zu reagieren. Zusätzliche Einrichtungen und Vorkehrungen sind zu schaffen (s. **Anhang 8**).

8.3.3 Dichtemodell

Elmshorn liegt am Ende einer der fünf schleswig-holsteinischen Siedlungs- und Verkehrsachsen des suburbanen Raumes der Metropolregion Hamburg als Achsenendpunkt bzw. Achsenswerpunkt.

Im Rahmen der 1969 entwickelten Achsenkonzeption im Hamburger Umland (s. **Anhang 18**) sollen – nach wie vor – Wohnungen und Arbeitsstätten entlang der Achsen schwerpunktmäßig im Bereich zentraler städtischer Verdichtungen konzentriert werden. Hierdurch werde am besten eine gute Auslastung der vielfältigen Infrastruktureinrichtungen der zentralen Orte, insbesondere der Schwerpunkte und der Achsenendpunkte gewährleistet.

Diese Zielvorgabe ist in Elmshorn stets verfolgt und in hohem Grade verwirklicht worden. Dies gilt es – mit Bedacht – fortzusetzen. Es ist aber zu beachten, dass der Versiegelungsgrad des Stadtgebietes Ende 2003 bereits bei 59,5% lag und die Einwohnerdicht 2 263 EW/km² betrug. Von daher leitet sich die als notwendig erkannte arbeitsteilig angelegte Kooperation mit den GEP/SUK-Anrainergemeinden her. Diese steht weitgehend im Einklang mit dem Dichtemodell, dass die Einwohnerzuwächse weiterhin auf der Entwicklungsachse konzentriert werden sollen, um damit zu minimieren oder gar zu verhindern, dass die Achsenzwischenräume – landschaftsverschwendend – für Siedlungszwecke genutzt werden.

Vgl. MINISTERPRÄSIDENTIN DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN 1998: REGIONALPLAN FÜR DEN PLANUNGSRAUM I – FORTSCHREIBUNG, S. 21.

8.4 Beschäftigungsstruktur in Elmshorn

Für die Stadt Elmshorn stehen Daten zur Beschäftigungsstruktur nur in geringem Umfang zur Verfügung. Um einen Entwicklungstrend aufzeigen zu können, werden Daten der Volkszählungen 1970 und 1987 herangezogen und miteinander verglichen.

Im Jahr 1970 wohnten 17 051 Erwerbstätige in Elmshorn, d. h. 41,3 % der Gesamtbevölkerung der Stadt gehörten zu den erwerbstätigen Personen. 1987 lag die Zahl der Erwerbstätigen bei 18 864 Personen. Dies entspricht einer Quote von 44,7 % der Gesamtbevölkerung der Stadt. Diese Entwicklung ist Ausdruck der allgemeinen Bevölkerungszuwanderung nach Elmshorn, wobei überproportional diese Migranten Beschäftigung in der Stadt Elmshorn fanden. Die Erhöhung der Erwerbstätigenquote in Elmshorn in diesem Zeitraum ist identisch mit der Gesamtentwicklung des Landes Schleswig-Holstein, denn die Erwerbstätigenquote erhöhte sich in Schleswig-Holstein von rund 41 % auf 44 %.

Tab. 43 Erwerbstätige nach Wirtschaftsabteilungen 1970 und 1987
(nach Angaben des Statistischen Landesamtes Schleswig-Holstein)

Erwerbstätige Personen, die in Elmshorn wohnen	Volkszählung 1970		Volkszählung 1987	
	Anzahl der Personen	%	Anzahl der Personen	%
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	505	2,96	541	2,87
Produzierendes Gewerbe	7 219	42,34	6 085	32,26
Handel, Verkehr und Nachrichtenübertragung	4 789	28,09	5 073	26,89
Sonstige Wirtschaftsbereiche	4 538	26,61	7 165	37,98
Insgesamt	17 051	100,00	18 864	100,00

(STADT ELMSHORN 2000: FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 2010)

Anhand dieser Statistik ist festzustellen, dass sich in der Elmshorner Wirtschaftsstruktur ein signifikanter Wandel vollzogen hat. Auf der einen Seite nahm die Zahl der Erwerbstätigen in der Zeit von 1970 bis 1987 um mehr als 1 800 (+ 10,6 %) zu, auf der anderen Seite hat sich die Struktur der Erwerbstätigen grundlegend verändert. Im produzierenden Gewerbe ging – nach dieser statistischen Erfassung der Beschäftigten – die Zahl der Erwerbstätigen von 7 219 auf 6 085 Personen zurück, was einer Abnahme von mehr als 15,7 % entspricht. Im Bereich Handel, Verkehr und Nachrichtenübertragung wird ein Anstieg von 4 789 Erwerbstätigen auf 5 073 Personen registriert, d. h. es ist in diesem Teilbereich der Dienstleistungswirtschaft ein Anstieg von 5,9 % der Beschäftigten zu verzeichnen. In sonstigen Wirtschaftszweigen nahm die Zahl der Erwerbstätigen von 4 538 auf 7 165 zu, d. h. in diesem Bereich stieg die Zahl der Erwerbstätigen um mehr als 57,9 %. Eine Feinanalyse der Beschäftigten nach tatsächlichen „Tätigkeitsmerkmalen“, gegliedert nach „Tätigkeitsclustern“, bezogen auf den primären, sekundären und tertiären Sektor der Wirtschaft, weist eine noch stärkere Ausbildung von Arbeitstätigkeiten in Dienstleistungsfunktionen nach (s.u.).

Tab. 44: Arbeitsstätten und Beschäftigte nach Wirtschaftsabteilungen 1970 und 1987
(nach Angaben des Statistischen Landesamtes Schleswig-Holstein)

Wirtschaftsabteilungen	Volkszählung 1970		Volkszählung 1987	
	Betriebe	Beschäftigte	Betriebe	Beschäftigte
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	16	290	9	61
Energie und Wasserversorgung	3	125	1	121
Verarbeitendes Gewerbe	254	6 222	184	3 406
Baugewerbe	88	1 680	102	933
Handel	472	2 924	387	3 251
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	57	1 478	57	1 671
Kreditinstitute	40	388	53	572
Dienstleistungen, soweit von Unternehmen und freien Berufen erbracht	348	1 637	473	2 528
Organisationen ohne Erwerbszweck	31	156	39	399
Gebietskörperschaften und Sozialversicherungen	34	1 518	53	2 828
Gesamt	1 343	16 418	1 358	15 770

(STADT ELMSHORN 2000: FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 2010)

In Elmshorn waren 1970 insgesamt 1 343 Arbeitsstätten mit 16 418 Beschäftigten vorhanden. 1987 ist bei den Arbeitsstätten ein geringes Wachstum von rund 1 % festzustellen, dagegen entwickelte sich die Zahl der Beschäftigten um rd. 4 % rückläufig. Insgesamt ging die Beschäftigtenquote (Anteil der Beschäftigten an der Gesamtbevölkerung) von 39,8 % auf 37,4 %, d. h. um 2,4 % zurück.

Die sektoralen Verschiebungen vom primären bzw. sekundären zum tertiären Sektor haben sich anteilig weiter fortgesetzt. Aufgrund dieses Strukturwandels hat sich die Stadt – insbesondere – in diesem Zeitraum von einer Industriestadt zu einer Dienstleistungsstadt entwickelt.

Aufgrund der absoluten Zahlen gingen im Bereich der Land- und Forstwirtschaft die Zahlen der Betriebe und Beschäftigten - auch prozentual betrachtet - rasant zurück: bei den Betrieben um mehr als 43 % und bei den Beschäftigten um rd. 79 %.

Die Entwicklung der Wirtschaft in Elmshorn zeigt deutlich den starken Rückgang der Beschäftigtenzahl im verarbeitenden Gewerbe und im Baugewerbe. Im Sektor des verarbeitenden Gewerbes reduzierte sich die Zahl der Arbeitsstätten um mehr als 27 %, die Zahl der Beschäftigten um mehr als 45 %. Im Sektor des Baugewerbes nahm die Zahl der Arbeitsstätten um rd. 16 % zu, die Beschäftigtenzahl ging aber gleichzeitig um mehr als 44 % zurück.

Als besonders dynamisch erweist sich der Dienstleistungssektor. Im Handel nahm die Zahl der Arbeitsstätten um 18 % ab, die Zahl der Beschäftigten erhöhte sich aber um 11 %. Im Sektor Verkehr und Nachrichtenübertragung blieb die Zahl der Betriebe unverändert, die Zahl

der Beschäftigten nahm aber um 13 % zu. Bei den Kreditinstituten wuchs die Zahl der Betriebe um 32,5 %, die Zahl der Beschäftigten um mehr als 47 %.

Die Zahl der Arbeitsstätten im Bereich der Unternehmen und freien Berufe, die Dienstleistungen erbringen, ist um rd. 36 % und die Zahl der Beschäftigten um mehr als 54 % gestiegen. Auch die Zahl der Arbeitsstätten der Organisationen der freien Wohlfahrtsverbände, der Bildung, der Wissenschaft, der Kultur etc., ist um mehr als 25 % gestiegen; die Zahl der Beschäftigten nahm im gleichen Zeitraum um mehr als 155 % zu.

Schließlich wuchs die Zahl der Arbeitsstätten im Sektor der Gebietskörperschaften und Sozialversicherungen um rd. 56 %, die Zahl der Beschäftigten um mehr als 86 %.

STADT ELMSHORN 2000: FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 2010, S. 56 – 58

Tab. 45: Einwohnerinnen und Einwohner, Beschäftigte, Arbeitslose und Arbeitslosenquote in Elmshorn

Stand am 30.06.	Einwohnerzahl	Beschäftigte am Wohnort	Beschäftigtenquote in %	Arbeitslose	Arbeitslosenquote in % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten
1992	44 707	17 106	38,3	1 563	9,1
1994	46 213	17 023	36,8	1 795	10,5
1996	47 042	16 820	35,8	2 364	14,0

Quelle: Unterlagen des Arbeitsamtes Elmshorn

In Verbindung mit der Beschäftigungsentwicklung erstellt das Elmshorner Arbeitsamt Statistiken, die jeweils zum 30.06. eines Jahres ausgefertigt werden, da zu diesem Zeitpunkt saisonale Verzerrungen wie z. B. Witterungsbedingungen, Integration von Berufanfängerinnen und -anfängern am geringsten ausgeprägt sind. Aufgrund dieser Statistik gab es in Elmshorn im Jahr 1992 insgesamt 17 106 Beschäftigte am Wohnort. Die Beschäftigtenquote betrug danach 38,3 %. 1996 nahm die Zahl der Beschäftigten – bei gleichzeitigem Anstieg der Einwohnerzahl – am Ort ab, die Quote lag bei 35,8 %. Die Arbeitslosigkeit nahm dramatisch zu und lag am 30.06.1996 bei rd. 14,0 %.

Das Wirtschaftsgutachten von 1993 weist darauf hin, dass die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Elmshorn in den 1980er Jahren kräftig gestiegen ist. Diese Entwicklung lag allerdings hinter der Entwicklung im Bundesgebiet. Auch im Vergleich mit dem Kreis Pinneberg nahm die Zahl der Beschäftigten in Elmshorn langsamer zu.

Tab. 46: Sozialversicherungspflichtige in Elmshorn

	Stand am 30.06.				
	1990	1991	1992	1993	1996
Zahl der versicherungspflichtig Beschäftigten	15 431	13 843	14 152	14 141	15 587
Veränderungen zum Vorjahr in % (+ / -)	-	- 3,1	+ 2,2	- 0,1	+ 10,14

Quelle: Unterlagen des Arbeitsamtes Elmshorn

Mit Erschließung des Industriegebietes Süd – unmittelbar mit Anschluss an die Autobahn A 23 gelegen – stieg die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten kontinuierlich und erreichte im Jahr 1992 zunächst einen Höchststand. Da inzwischen keine freien Gewerbeflächen mehr in Elmshorn zur Verfügung standen, ging die Beschäftigtenentwicklung 1993 leicht zurück. Im Jahr 1996 lag die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten bei 15 587. Im Vergleich zum Jahr 1993 ist also ein Wachstum von 10,14 % festzustellen. Dies entspricht einem durchschnittlichen Wachstum von 3,4 %.

8.5 Der Wirtschaftsraum Elmshorn – jüngste Entwicklungen und Planungen

Hamburg ist das Zentrum einer der reichsten Regionen in der Europäischen Union. Die Stadt Hamburg hat ein fast doppelt so hohes Bruttoinlandsprodukt / EW wie der EU-Durchschnitt. Daher hat die Stadt Hamburg eine Magnetfunktion, sowohl bezüglich der Investitionstätigkeiten als auch auf dem hoch qualifizierten Arbeitsmarkt.

Elmshorn ist aufgrund seiner Lage und Verflechtungen ein Wirtschafts- und Wachstumspol innerhalb des (erweiterten) Wirtschaftsraumes Hamburg: Diese Metropolregion konnte insbesondere seit 1989/90, begünstigt durch die Wiedervereinigung Deutschlands und die Öffnung Osteuropas, eine positive gesamtwirtschaftliche Entwicklung und Erfolge sowie wegen der eigenen standortpolitischen Entscheidungen und Bemühungen in verschiedenen Wirtschaftsbereichen überdurchschnittliche Wachstumsraten erzielen. Dies führte auch – teilweise – zu einer deutlichen Verbesserung der Arbeitsmarktlage.

Es ist festzustellen, dass innerhalb der Metropolregion alle Anrainer-Umlandkreise seit Anfang der 1990er Jahre günstigere Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklungen verzeichnen, sowohl im Waren produzierende Gewerbe als auch im Bereich Handel, Verkehr und anderen, z. T. auch höherwertigen Dienstleistungen.

Durch die Vereinigung Deutschlands, die Veränderungen in Mittel- und Osteuropa, den Beitritt vieler dieser Länder zur Europäischen Union im Mai 2004, und durch dynamische Entwicklungen im EU-Binnenmarkt insgesamt, aber auch durch die zu erwartende stärkere Anbindung Skandinaviens an Zentraleuropa ist die Metropolregion Hamburg (i. e. Kernstadt und suburbaner Raum) aus ihrer langjährigen wirtschaftsräumlichen Randlage befreit worden. Der europäische Binnenmarkt, die Öffnung Osteuropas (u. a. Russlands) und zunehmend die Welthandelsverflechtungen insgesamt – mit hohem Handelsanteil mit China -, haben die wirtschaftliche Dynamik der Metropolregion Hamburg erheblich entfaltet. Das gilt – z. T. überdurchschnittlich - auch für den suburbanen Raum um Hamburg, hier insbesondere für die städtischen Wachstumspole im Umland, auch für die Stadt Elmshorn und ihr Umland. Diese Prozesse seit Beginn der 1990er Jahre sind gleichzeitig Herausforderungen für eine erfolgreich zu gestaltende Entwicklungspolitik der Stadt Elmshorn im Rahmen ihrer eigenen suburbanen Region. Dies gilt insbesondere für die Schaffung von Beschäftigung „vor Ort“ bzw. für die anzustrebende Senkung der Arbeitslosigkeit.

Seit den 1990er Jahren hat Elmshorn aufgrund seiner günstigen Lage als Achsenendpunkt in der Metropolregion Hamburg und als bevorzugt zu entwickelnde Stadt in ihrer Funktion als Mittelzentrum im Rahmen ihrer Möglichkeiten diese zusätzlichen Entwicklungschancen angefangen zu nutzen. Das trifft nachweislich auf die Sicherung und Neuschaffung von Arbeitsplätzen zu. Dies beabsichtigt die Stadt fortzuentwickeln. Das betrifft die örtlich vorhandenen Standort- und Entwicklungspotentiale, so auch für die Ausweisung und

Bebauung verkehrsgünstig gelegener Gewerbe- Industrie- und Dienstleistungsflächen bzw. die dort befindlichen Betriebe.

Es gilt also, bei fortschreitendem städtebaulichem Entwicklungsprozess in der Wirtschaftsregion Elmshorn die Sicherung und Neuschaffung von Arbeitsplätzen voranzutreiben. Es ist die Absicht der Stadt Elmshorn, im Rahmen der Flächennutzungsplanung entsprechende Flächenvorsorge zu treffen. In diesem Zusammenhang bemühen sich die Stadt Elmshorn und die Anrainer-Umlandgemeinden gemäß dem Stadt-Umland-Konzept (SUK) des Landes Schleswig-Holstein bezüglich der Daseinsgrundfunktionen arbeitsteilig, ergänzend und kooperativ zusammenzuarbeiten.

Die wirtschaftliche Stärke der Stadt Elmshorn ist bestimmt durch ihre Funktion als äußerer Achsenswerpunkt und Mittelzentrum mit Versorgungsfunktionen für einen nach Norden und Westen eher ländlichen Verflechtungsbereich, in südlicher und östlicher Richtung befindet sich ein erheblich dichter besiedeltes, teilweise verstädtertes Umland. Diese Stadt-Umland-Verflechtung erlaubt es der Stadt, auch für den Nah- und Mittelbereich in der Stadt Elmshorn Arbeitsplätze entstehen zu lassen.

Die Stadt Elmshorn bildet mit seinen unmittelbaren Anrainer-Gemeinden einen gemeinsamen Wirtschaftsraum. Insofern ist es bei der Analyse, Planung und Entwicklung der Stadt Elmshorn erforderlich, die Entwicklungspotentiale des Umlandes mit einzubeziehen.

Der Einwohnerzuwachs in und um Elmshorn ist mittelfristig ein zusätzliches Wachstums- und Entwicklungspotential. Insgesamt wird davon ausgegangen, dass die gegenwärtige und zukünftige Wirtschafts- und Finanzkraft des Elmshorner Raumes davon abhängt, inwieweit es gelingt, der Region Elmshorn eine leistungsfähige Basis im sekundären und – zunehmend – tertiären Sektor zu verschaffen. Die Dynamik des tertiären Sektors wird auch in Zukunft in vielen Bereichen an die positive Entwicklung des produzierenden Gewerbes gekoppelt sein. Daher ist es erforderlich, dass man die Vorteile des Wirtschaftsstandortes Elmshorn im Wettbewerb um Investoren und Investitionen und dass man den Zusammenhang bzw. die Wechselwirkung der Impulse aus dem sekundären und primären Sektor beachtet.

Es geht bei dem Wirtschaftsstandort Elmshorn in seiner Region zunächst einmal um eine sorgfältige Bestandspflege bei den vorhandenen Unternehmen. Das gilt es zu erleichtern, wenn Flächen für Erweiterungen bzw. Verlagerungen für die bestehenden Betriebe des Dienstleistungsbereichs und des produzierenden Gewerbes in der Stadt bzw. in den Anrainer-Gemeinden bereitgestellt werden können. Darüber hinaus ist es für die dynamische Fortentwicklung der Stadt Elmshorn innerhalb ihrer Region Elmshorn auch in der Zukunft erforderlich, dass (beständig) zusätzliche Flächen geschaffen werden, um eine wachsende Arbeitsmarkt- und Wirtschaftspolitik zu sichern.

STADT ELMSHORN 2000: FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 2010 DER STADT ELMSHORN – ERLÄUTERUNGSBERICHT, S. 55-56

8.6 Arbeitsmarktentwicklung der GEP-Region / Region Elmshorn

8.6.1 Arbeitsmarktentwicklung der GEP-Region

Die letzte bundesweit durchgeführte Volkszählung 1987 stellte für die GEP-Region-Elmshorn insgesamt 18 712 besetzte sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze fest (= 100%), davon

entfielen 15 770 auf die Stadt Elmshorn (84,3%) und 2 942 auf die GEP-Umlandgemeinden (15,7%).

Im Juni 1994 gab es in Elmshorn und den GEP-Umlandgemeinden insgesamt 16 958 besetzte sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze (= 100%), davon befanden sich allein in Elmshorn 14 121 (83,3%) und in den GEP-Umlandgemeinden 2 837 (16,7%).

Im Juni 2003 wurden in der GEP-Region-Elmshorn insgesamt 19 166 besetzte sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze registriert (= 100%), der Anteil Elmshorns belief sich auf 16 518 (86,2%), der Anteil der GEP-Umlandgemeinden betrug 2 648 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze (13,8%).

Vergleicht man die Erhebungen des Jahres 1994 mit denen des Jahres 2003, so ist festzustellen, dass die Anzahl der besetzten sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in der GEP-Region-Elmshorn insgesamt um 2 208 zunahm. Allerdings ist folgender struktureller Unterschied zu beachten: Die Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze nahm in Elmshorn in diesem Zeitraum um 2 397 zu, während in den GEP-Umlandgemeinden in dem gleichen Zeitabschnitt sich die Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze um 225 verminderte.

Tab. 47: Entwicklung der Arbeitsplätze in der GEP-Region-Elmshorn

Stadt/Gemeinde	Mai 1987 (VZ)	Juni 1994*	Juni 2003*
Elmshorn	15 770	14 121	16 518
Klein Nordende	162	147	160
Klein Offenseth-Sparrieshoop	407	454	460
Kölln-Reisiek	332	354	312
Raa-Besenbek	137	25	23
Seester	145	64	50
Seeth-Ekholt	65	58	73
Bokholt-Hanredder	259	329	237
Horst	1 124	1 198	1 053
Altenmoor	13	15	5
Kiebitzreihe	298	229	275
Gesamt:	18 712	16 958	19 166

* nur sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze / Quelle: Arbeitsamt Elmshorn

Entsprechend der GEP-Konzeption (von 1995) erhielten die Gemeinden Horst, Kölln-Reisiek und Klein Offenseth-Sparrieshoop die Möglichkeit eingeräumt, selbst Gewerbegebiete auszuweisen: Die Gemeinde Horst darf insgesamt 59 ha, die Gemeinde Kölln-Reisiek rund 18 ha und die Gemeinde Klein Offenseth-Sparrieshoop rund 9 ha Gewerbegebiet erschließen. In der Zeit bis 2003 ist bereits ein Teil davon umgesetzt worden. Dennoch ging im Vergleich zum Jahr 1994 in der Gemeinde Kölln-Reisiek die Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze um 42, in Horst sogar um 145 zurück. Andererseits nahm die Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in der Gemeinde Klein Offenseth-Sparrieshoop geringfügig um sechs Einheiten zu.

In Horst ist Bauland in den ausgewiesenen Gewerbegebieten preisgünstiger als in Elmshorn. Das ist sicher der wesentliche Grund dafür, dass insbesondere seit 1995 einige Elmshorner Betriebe nach Horst umsiedelten. Dadurch gingen in Elmshorn einerseits Arbeitsplätze,

andererseits erhebliche Gewerbesteuereinnahmen verloren. Positiv bei dieser Entwicklung ist, dass die Betriebsverlagerungen innerhalb der Region Elmshorn, in den GEP-Partner-Gemeinden, erhalten geblieben sind. Dennoch ist es nicht unproblematisch, dass Elmshorn einen Teil seiner Finanzkraft verliert, obwohl kostenträchtige zentralörtliche Aufgaben Elmshorns als Mittelzentrum, das die Umlandgemeinden mit versorgt, verbleiben. – Das Landesplanungsamt hat im Jahr 2004 geregelt, dass die von ihm geschätzte GEP-Konzeption fortgeschrieben wird und zu einer Stadt-Umland-Kooperation (SUK) umgewandelt wird. Diese Instanz müsse und werde sich der Problematik der Umwidmung von Gewerbesteuern innerhalb eines Kooperationsgebietes annehmen.

Vgl.:

INNENMINISTERIUM DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN (2004): STADT-UMLAND-KONZEPTE IN SCHLESWIG-HOLSTEIN. EMPFEHLUNGEN FÜR DIE KOMMUNALE PRAXIS, S. 41-43.

STADT ELMSHORN 2005: ERGÄNZENDE BEGRÜNDUNG ZUM FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 2010 – FORTSCHREIBUNG 2015, S. 17-18.

8.6.2 Arbeitsmarktentwicklung in Elmshorn

Gemäß Volkszählung von 1987 waren 13 839 Arbeitsplätze von sozialversicherungspflichtigen Arbeitnehmern besetzt. Ferner zählte man 2 137 Beamte, Richter und Soldaten, und man registrierte 1 177 Selbstständige. Insgesamt waren also 17 153 Arbeitsplätze in der Stadt Elmshorn vorhanden.

Bei der Zählung im Juni 2003 registrierte man in Elmshorn 16 518 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze. Im Vergleich zu der letzten bundesweiten Volkszählung ist das eine Zunahme von 2 679 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen, was einer Steigerung von 19,35% entspricht. Rund 8 600 Personen der 16 518 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze wurden von Frauen eingenommen, rund 900 Personen waren Ausländerinnen und Ausländer.

Die jüngsten Statistiken haben keine Angaben über die Anzahl der Beschäftigten im Beamtenverhältnis oder über die Anzahl der Selbständigen. Es ist aber davon auszugehen, dass die Zahlen der beamtet Beschäftigten und die der Selbständigen gestiegen sind. Denn aufgrund der Zunahme der Bevölkerung stieg auch die Schülerzahl in Elmshorn an. Daher musste die Stadt Elmshorn im Bildungsbereich z. B. eine zusätzlich Grundschule (ab Schuljahr 1998/1999) und eine weitere Realschule (ab Schuljahr 2000/2001) einrichten. – Es entstanden auch in der öffentlichen Verwaltung der verschiedenen Institutionen in der Stadt Elmshorn zusätzliche Beamtenarbeitsplätze. Bei einem vergleichenden Bezug zum Bereich der Beamtenarbeitsplätze, die bei der letzten Volkszählung 1987 ermittelt wurden, kann man von einem Wachstum von rund 10% ausgehen, so dass im Jahr 2003 in Elmshorn rund 2 500 Beamtenarbeitsplätze vorhanden sind. – Es ist auch davon auszugehen, dass die Anzahl der Selbständigen in Elmshorn angestiegen ist. Diese Annahme lässt sich teilweise auch begründen mit der gewachsenen Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze. Ferner haben Bemühungen der Agentur für Arbeit und der Industrie- und Handelskammer dazu geführt, dass zahlreiche Elmshorner Personen den Schritt in die Selbständigkeit wagen. So kann auch bei der Anzahl der Selbständigen in Elmshorn von einem Wachstum von rund 19% ausgegangen werden. Danach gab es im Jahr 2003 in Elmshorn rund 1 350 Selbständige. Insgesamt waren danach Ende 2003 in Elmshorn 20 418 Arbeitsplätze vorhanden. Vergleicht man diese Zahl mit der der Volkszählung von 1987 (15 770), so entstanden in den letzten 15

bzw. 16 Jahren insgesamt 4 648 neue Arbeitsplätze: Jährlich wurden in Elmshorn durchschnittlich rund 300 neue Arbeitsplätze geschaffen.

Im Jahr 2003 belief sich die Arbeitsplatzquote in Elmshorn auf 42,2%, bezogen auf die Gesamtbevölkerung von 48 344 Einwohnern. Der Anteil der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze im Verhältnis zu Gesamtbevölkerung machte 34,2 % aus.

Tab. 48: Elmshorner Erwerbstätige nach Wirtschaftsabteilungen 1987 – 2003

Erwerbspersonen	1987 (VZ)*	2003 **
Land- und forstwirtschaftliche Berufe	62	300
Fertigungsberufe	4 339	3 900
Technische Berufe	1 792	900
Dienstleistungsberufe	9 239	11 400
Sonstige Berufe	339	18
Gesamt:	15 770 *	16 518

* Bei der Volkszählung 1987 wurden alle Beschäftigten erfasst.

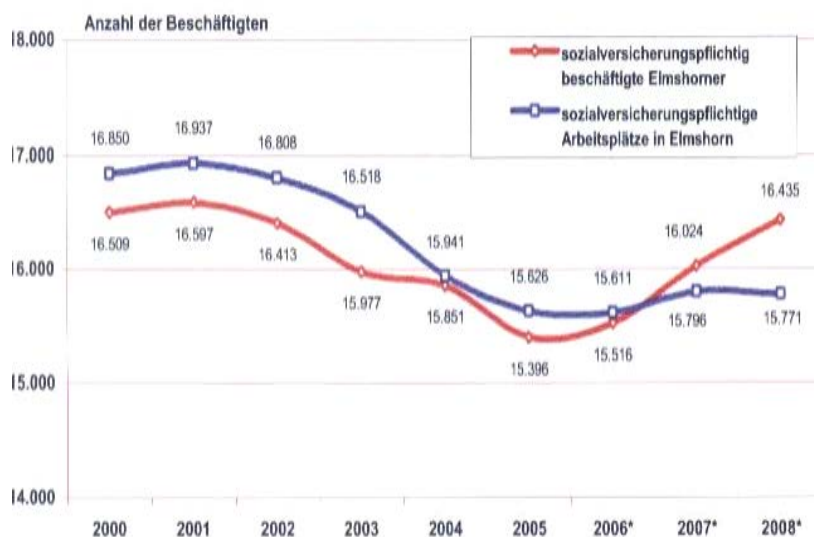
** Nur sozialversicherungspflichtige Personen, Beamte und Selbständige sind nicht erfasst.

STADT ELMSHORN 2005: ERGÄNZENDE BEGRÜNDUNG ZUM FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 2010 – FORTSCHREIBUNG 2015, S. 18-19.

8.6.3 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Elmshorn 2000 bis 2008

In dem Zeitraum von Anfang bis Mitte des ersten Jahrzehnts der 2000er Jahre verzeichnete Elmshorn einen Rückgang der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, und zwar einerseits bezogen auf die Beschäftigten am Arbeitsort Elmshorn (= sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze), andererseits auch bezogen auf die in Elmshorn wohnenden Beschäftigten. In dem Zeitraum 2005/2006 hat sich der Rückgang der Beschäftigten am Arbeitsort Elmshorn stark abgeschwächt. Im Jahr 2007 ist die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in Elmshorn seit mehreren Jahren des Schwunds erstmals wieder (leicht) angestiegen. – Die Anzahl der Arbeitsplätze in Elmshorn hat sich im Jahr 2008 im Vergleich zum Jahr 2000 geringfügig verringert. Positiver war die Entwicklung der Beschäftigtenzahl am Wohnort Elmshorn, die ab 2006 einen deutlich stärkeren Anstieg als die Elmshorner Arbeitsplätze verzeichnete. Das führt zu der Schlussfolgerung, dass im Zeitraum 2006 bis 2008 mehr Elmshorner als in den Jahren zuvor ihre Arbeitsplätze außerhalb Elmshorns hatten:

Abb. 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort Elmshorn 2000 bis 2008



* 2006 bis 2008 vorläufige Ergebnisse

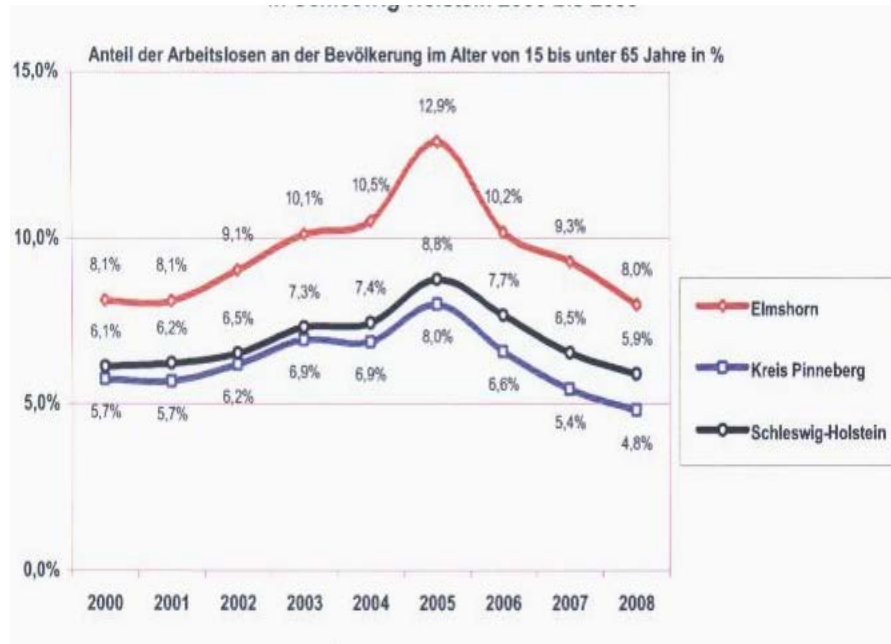
Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit

Übernommen von STADT ELM SHORN 2010: Monitoringbericht Wohnen 2009 für die Stadt Elmshorn, S. 3 u. www.stadt-elmshorn.de

Insgesamt ist die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in Elmshorn von 2000 bis 2008 um 1 079 bzw. 6,4% zurückgegangen, die Zahl der Beschäftigten am Wohnort bzw. der in Elmshorn wohnenden sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten im Vergleich dazu nur um 74 bzw. 0,4% geringer geworden. Diese Arbeitsplatzverlagerung von Elmshorn nach außen ist auch anhand der Entwicklung der Pendlerzahlen nachzuvollziehen: Denn während die Zahl der Berufseinpender nach Elmshorn von 2000 bis 2008 um 2,8% zurückging, erhöhte sich die entsprechende Zahl der Auspendler um 7,9% deutlich.

Die Arbeitsplatz- bzw. Beschäftigtenentwicklung spiegelt sich bei den Arbeitslosenzahlen: Die Arbeitslosenziffer von Elmshorn – es handelt sich um Arbeitslose pro Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter – weist von 2000 bis 2005 einen besorgniserregenden Anstieg von 8,1% auf 12,9% auf, fällt dann wieder auf 8,0% im Jahr 2008. Zugleich ist festzustellen, dass die Arbeitslosenziffer von Elmshorn im Jahr 2008 – aber auch im Zeitraum von 2000 bis 2008 – deutlich über den entsprechenden Werten des Kreises Pinneberg (4,8%) und von Schleswig-Holstein (5,9%) lag. Es ist aber zu beachten, dass die Arbeitslosenziffer der Stadt Elmshorn sich im Jahr 2008 relativ stärker verringerte als die entsprechenden Werte für den Kreis Pinneberg und Schleswig-Holstein (STADT ELM SHORN 2010, S. 3-5).

Abb. 3: Arbeitslosenziffer in Elmshorn, im Kreis Pinneberg und in Schleswig-Holstein 2000 bis 2008



Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit
 Übernommen von STADT ELMSHORN 2010: Monitoringbericht Wohnen 2009 für die Stadt Elmshorn, S. 5 u. www.stadt-elmshorn.de

8.7 Entwicklung der Beschäftigten nach Tätigkeitsclustern in der Metropolregion Hamburg

8.7.1 Entwicklung der Beschäftigten nach Tätigkeitsclustern von 1987 bis 2002 (in Prozent)

Hamburg – Umlandkreise – suburbane Zentren/Wachstumspole

Tab.49: Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Tätigkeitsclustern
 Hamburg – Anrainer-Umlandkreise – suburbane Zentren/Wachstumspole 1987 bis 2002

Tätigkeitscluster	Hamburg	Hamburger Anrainer-Umlandkreise ohne suburbane Zentren	Suburbane Zentren/Wachstumspole
Ab-/Anbauen/ Kultivieren	- 16,3	- 17,8	2,1
Industrielles Fertigen und Verarbeiten	- 34,1	- 14,5	-9,7
Handwerkliches Verarbeiten und Bauen	- 32,9	- 4,2	-18,8
Maschinen einstellen	- 19,9	0,4	- 0,6
Reparatur	- 19,9	3,3	1,0
Büro-/ Verwaltungstätigkeiten	11,5	27,1	47,4

Management und Leitungstätigkeiten	18,0	23,7	46,9
Handelstätigkeiten	- 0,6	21,4	30,7
Lager / Transport / Verkehr	- 8,7	30,4	53,3
Reinigen	2,2	23,6	21,4
Sichern / Bewachen	30,9	30,5	101,7
Bewirten	32,7	26,0	54,8
Forschen / Entwickeln / Entwerfen	38,2	20,1	77,3
Beratung / Information /	140,6	112,8	123,8
Werben / Publizieren / Unterhalten	74,5	50,7	63,3
Erziehen / Ausbilden	63,0	95,8	84,3
Medizinisch behandeln / Pflegen	31,2	63,5	65,7
Insgesamt/Sonstiges	7,0	19,9	32,7

nach: KUCKUCK 2005: Räumliche Dynamik und Berufsstruktur, S. 57. Hamburg

8.7.2 Tätigkeitscluster im Jahr 2002 (in Prozent) Hamburg und Umlandkreise

Tab. 50: Tätigkeitscluster der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Hamburg und Umlandkreise im Jahr 2002 (in Prozent)

Tätigkeitscluster	Hamburg	Hamburger Anrainer-Umlandkreise Insgesamt
Ab-/Anbauen/ Kultivieren	0,7	2,4
Industrielles Fertigen und Verarbeiten	3,4	6,2
Handwerkliches Verarbeiten und Bauen	4,2	7,6
Maschinen einstellen	3,4	4,9
Reparatur	3,5	5,3
Büro-/ Verwaltungstätigkeiten	28,2	20,3
Management und Leitungstätigkeiten	6,2	3,6
Handelstätigkeiten	8,6	10,5
Lager / Transport / Verkehr	8,8	11,0
Reinigen	3,7	3,3
Sichern / Bewachen	1,6	1,0
Bewirten	3,9	3,8
Forschen / Entwickeln / Entwerfen	6,8	4,2
Beratung / Information /	1,1	0,5
Werben / Publizieren / Unterhalten	2,9	0,7
Erziehen / Ausbilden	3,5	3,9
Medizinisch behandeln / Pflegen	8,0	9,0
Sonstiges	1,5	1,7

nach: KUCKUCK 2005: Räumliche Dynamik und Berufsstruktur, S. 44. Hamburg

8.7.3. Tätigkeitscluster 2002 (in Prozent)

Hamburg – Umlandkreise – suburbane Zentren/Wachstumspole

Tab. 51: Tätigkeitscluster im Jahr 2002 der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten
Hamburg – Anrainer-Umlandkreise – suburbane Zentren/Wachstumspole

Tätigkeitscluster	Hamburg	Hamburger Anrainer- Umlandkreise ohne suburbane Zentren	Suburbane Zentren/ Wachstumspole
Ab-/Anbauen/ Kultivieren	0,7	3,1	1,1
Industrielles Fertigen und Verarbeiten	3,4	5,9	6,7
Handwerkliches Verarbeiten und Bauen	4,2	8,8	5,6
Maschinen einstellen	3,4	5,0	4,8
Reparatur	3,5	5,6	4,8
Büro-/ Verwaltungstätigkeiten	28,2	19,0	22,4
Management und Leitungstätigkeiten	6,2	3,4	3,9
Handelstätigkeiten	8,6	10,2	11,1
Lager / Transport / Verkehr	8,8	10,5	11,9
Reinigen	3,7	3,5	3,0
Sichern / Bewachen	1,6	1,0	1,0
Bewirten	3,9	4,0	3,5
Forschen / Entwickeln / Entwerfen	6,8	4,0	4,7
Beratung / Information /	1,1	0,5	0,6
Werben / Publizieren / Unterhalten	2,9	0,6	0,8
Erziehen / Ausbilden	3,5	4,0	3,6
Medizinisch behandeln / Pflegen	8,0	9,3	8,4
Insgesamt/Sonstiges	1,5	1,4	2,2

nach: KUCKUCK 2005: Räumliche Dynamik und Berufsstruktur,
S. 55. Hamburg

8.7.4 Tätigkeitsstruktur:

Tätigkeitsbereiche im Jahr 2002 (in Prozent)

Hamburg und Umlandkreise

Tab. 52 Tätigkeitsbereiche der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten
in Hamburg und den Anrainer-Umlandkreisen im Jahr 2002

Tätigkeitsbereich	Hamburg	Hamburger Anrainer- Umlandkreise insgesamt
Primäre Tätigkeit	0,66	2,36
Produktionstätigkeiten	14,45	24,05

Verwaltungs- /Organisationsdienste	34,40	23,93
Distributive Dienste	17,38	21,52
Einfache Dienstleistungstätigkeiten	9,23	8,15
Höherwertige Dienstleistungstätigkeiten	10,88	5,44
Soziale Dienste	11,48	12,83

nach: KUCKUCK 2005: -Räumliche Dynamik und Berufsstruktur,
S. 43. Hamburg

8.7.5 Tätigkeitsstrukturen der Wirtschaftsbereiche/Tätigkeitsbereiche

Tab. 53: Zusammensetzung der Tätigkeitscluster und –bereiche

Tätigkeitsbereich	Tätigkeitscluster	Art/Qualität der Tätigkeit
Primäre Tätigkeiten	Ab-/Anbauen/Kultivieren	
Produktionstätigkeiten	Industrielles Fertigen und Verarbeiten	Einfache Tätigkeiten Fachstätigkeiten
	Handwerkliches Verarbeiten und Bauen	Einfache Tätigkeiten Fachstätigkeiten
	Maschinen einstellen	
	Reparatur	
Verwaltungs- und Organisationsdienste	Büro- und Verwaltungstätigkeiten	Einfache Tätigkeiten Sachbearbeitungstätigkeiten
	Management- und Leitungstätigkeiten	
Distributive Dienste	Handelstätigkeiten	Einfache Tätigkeiten Kauf- und Fachleute Herausgehobene Fachstätigkeiten
	Lager/ Transport/ Verkehr	Einfache Tätigkeiten Fachstätigkeiten
Einfache Dienstleistungstätigkeiten	Reinigen	
	Sichern/Bewachen	
	Bewirten	
Höherwertige Dienstleistungstätigkeiten	Forschen/Entwickeln/ Entwerfen	Assistentztätigkeiten Hochqualifizierte Tätigkeiten
	Beratung/Information	
	Werben/Publizieren/ Unterhalten	
Soziale Dienste	Erziehen/Ausbilden	
	Medizinisch Behandeln/ Pflegen	Assistentztätigkeiten Hochqualifizierte Tätigkeiten
Sonstige Tätigkeitsbereiche	Sonstige	

nach KUCKUCK 2005 und KEMPF/LÄPPLE 2001

8.8 Wirtschaft und Arbeitsmarkt – bis 2020 – Stärken – Schwächen – Analyse Elmshorns als Wirtschafts- und Arbeitsstandort

Diese Analyse erfolgt unter der Zielsetzung, Einschätzungen für Konzepte und ihre Ziele bei der Stadtentwicklung vorzunehmen. Diese führen ggf. zu Erkenntnissen, dass (notwendige) Entscheidungen und Weichenstellungen der städtebaulichen Rahmenbedingungen für eine günstige zukünftige Entwicklung Elmshorns (konzeptionell bis 2020) einzuleiten sind. In diesem Zusammenhang gelte es auch, aus der Sicht der integrierten Stadtentwicklung und ihrer Planungskonzeptionen Hinweise für die Wirtschaft bzw. für die Wirtschaftsförderung zu geben (s.u., vgl. BULWIENGESA AG 2006, S. 31 – 36).

8.8.1 Zusammenfassende Bewertung

Elmshorn ist ein seit dem 19. Jahrhundert insgesamt kontinuierlich gewachsener Industrie- und Gewerbestandort. Im 20. Jahrhundert nahm die Komponente der Dienstleistungen immer mehr an Gewicht ein. Seit den 1980er Jahren zeichnet die wirtschaftliche Entwicklung eine starke Dynamik aus. Dieses gilt auch im Vergleich zu anderen städtischen Zentren in der Metropolregion Hamburg. Es hängt mit folgenden Faktoren zusammen:

- die sehr gute Verkehrslage und die räumliche Nähe zu Hamburg, dem Zentrum der Metropolregion,
- eine gute und differenzierte Gewerbeflächenausstattung,
- das quantitativ große und qualitativ herausragende Arbeitskräftepotenzial der Stadt und ihrer Umlandgemeinden (Region Elmshorn),
- eine prägend und dabei stabile mittelständische Wirtschaftsstruktur mit einem hohen Anteil (traditioneller) heimischer Familienbetriebe.

Im Hamburger Umland stellt Elmshorn – im Vergleich zu anderen Städten im Hamburger suburbanen Raum – einen deutlich herausragenden Wirtschafts- und Arbeitsstandort dar. Die Stadt Elmshorn ist in ihrer Funktion nicht vorrangig Wohnstandort, sondern der Stadt ist es seit den 1980er Jahren gelungen, in erheblichem Maße neue Arbeitsplätze zu schaffen.

Die seit den 1980er Jahren anhaltende, sich verstärkende Wirtschaftsdynamik der Stadt Elmshorn ist unverkennbar. Dennoch weist Elmshorn gleichzeitig eine hohe Arbeitslosenquote auf, und zwar im Vergleich zu anderen Kommunen im Kreis Pinneberg und im Vergleich zu den Gesamtdaten des Kreises Pinneberg. Diese Strukturschwäche Elmshorns gelte es zu beseitigen. Hierbei könnte eine noch zu verstärkende Kooperation zwischen den Bildungs- und Forschungseinrichtungen und den Betrieben in Elmshorn förderlich sein.

8.8.2 Zur Wirtschaftsstruktur

Sowohl im sekundären als auch im tertiären Bereich der Wirtschaft weist Elmshorn prägend eine mittelständische Wirtschaftsstruktur auf. Es ist eher positiv zu bewerten, dass zahlreiche, wichtige Unternehmen der Elmshorner Wirtschaftslandschaft in langem Familienbesitz sind, und insofern fest(er) in der Stadt verwurzelt sind. Hinzugekommen sind Neuansiedlungen, z. B. das Unternehmen Autoliv GmbH und Talkline GmbH & Co. KG, das letztere Unternehmen seit 2009 auslaufend. Ferner ist auf dem Territorium der Stadt Elmshorn der bundesdeutsche Hauptsitz der Firma Teppich Kibek von der Innenstadt an den südlichen Stadtrand verlagert worden, einhergehend mit der Modernisierung und Erweiterung der

Verkaufs- und Lagereinrichtungen. In Elmshorn-Süd ist auch der polnische Mineralölkonzern Orlen ansässig: Von hier aus steuert der Konzern seine Geschäftstätigkeit in ganz Deutschland. - Diese Prozesse haben die gewachsenen, traditionellen Wirtschaftsstrukturen der Stadt Elmshorn erheblich verändert. Die Elmshorner Wirtschaft ist von einem Modernisierungsschub erfasst, mit Chancen und Risiken. – Im Jahr 2007 sind bei der Industrie- und Handelskammer (IHK), Zweigstelle Elmshorn, rund 1 300 Betriebe registriert.

Die fünf größten Unternehmen sind:

- Autoliv GmbH, (steuernde) Niederlassung mit dem Hauptsitz der Firma in Stockholm/Schweden, ca. 1 250 Mitarbeiter in Elmshorn (im Jahr 2005). Das Unternehmen ist Zulieferer für die Automobilindustrie (u. a. Sicherheitsgurte),
- Talkline GmbH & Co KG, bundesdeutscher Hauptsitz in Elmshorn, ca. 900 Mitarbeiter in Elmshorn (im Jahr 2005). Das Unternehmen betreibt den zentralen Service der Telekommunikation, allerdings ist das Unternehmen aufgrund von Fusionsprozessen seit 2009 (am Standort Elmshorn) total auslaufend,
- Döllinghareico GmbH & Co KG, Hauptsitz (in Familienbesitz), ca. 300 Mitarbeiter in Elmshorn. Das Unternehmen gehört zur Branche der Lebensmittelindustrie,
- Peter Kölln KG / Köllnflockenwerke, Hauptsitz (in Familienbesitz), ca. 300 Mitarbeiter in Elmshorn. Das Unternehmen gehört zur Branche der Lebensmittelindustrie,
- Teppich Kibek GmbH, Hauptsitz (in Familienbesitz), ca. 170 Mitarbeiter in Elmshorn. Das Unternehmen gehört der Branche des Einzelhandels an (überwiegende Warengruppe: Teppiche).

Es gibt weitere Arbeitgeber mit hoher Beschäftigtenzahl, z. B. der Standort Elmshorn der vereinigten Kliniken des Kreises Pinneberg, insgesamt ca. 1 800 Mitarbeiter in allen drei Standorten, die Agentur für Arbeit (vormals „Arbeitsamt“), zuständig für den Kreis Pinneberg, Kreis Steinburg sowie die Stadt Norderstedt, oder das Briefverteilungszentrum der Deutschen Post, zuständig für den Bereich der mit 25 beginnenden Postleitzahlen, d. h. die Westküste Schleswig-Holsteins von Wedel im Kreis Pinneberg bis List/Sylt im Kreis Nordfriesland, ca. 230 Mitarbeiter in Elmshorn, sowie diverse Verwaltungseinrichtungen (u. a. Stadtverwaltung und Finanzamt) und das breit gefächerte Bildungswesen.

Im sekundären Sektor arbeiten 26,6 % der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten (Vergleich: Kreis Pinneberg 31 %, Stadt Pinneberg 23 %, Land Schleswig-Holstein 26,7 %).

Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im tertiären Sektor beläuft sich auf 72,5 % und liegt damit über dem Durchschnitt des Kreises (65 %) und des Landes Schleswig-Holstein (70,5 %), andererseits entspricht der Elmshorner Wert denen der benachbarten Kreisstädte mit hohem Verwaltungsanteil, Pinneberg weist 75,5 % Beschäftigte im tertiären Sektor auf, Itzehoe 74,5 %.

8.8.3 Gewerbeflächenangebot (ab 2006)

Das Mittelzentrum Elmshorn hat sich seit den 1980er Jahren als Wirtschaftsstandort der „Region Elmshorn“ und weiterer Gemeinden und Städte im suburbanen Hamburger Raum dynamisch entwickelt. Mit der Ausweisung, Erschließung und Entwicklung von Gewerbeflächen sind neue Gewerbegebiete entstanden: insbesondere von Bedeutung ist das so genannte „Industriegebiet Süd“, auch „Technologie- und Gewerbepark Süd“ genannt. Hier kam es seit den 1980er Jahren geballt zur Neuansiedlung sowie innerstädtischer Umsiedlung

von Unternehmen hierher. Insgesamt wurden allein in diesem „Park“ bis 2006 rund 6 000 Arbeitsplätze geschaffen. Dieser dynamische Prozess hält sowohl an diesem Standort als auch in der Stadt Elmshorn (auch in der Region Elmshorn) nach 2006 weiter an. Es sind nicht nur viele Arbeitsplätze neu entstanden, sondern die Zahl der Einpendler nach Elmshorn (auch aus Hamburg) hat deutlich zugenommen: Im Jahr 2000 pendelten täglich mehr zur Arbeit nach Elmshorn ein als Elmshorner in benachbarte Gemeinden auspendelten.

Gemäß Flächennutzungsplan (FNP) von 1980 wurden zunächst zusätzliche gewerbliche Flächen im Nordosten der Stadt (nahe „Sibirien“) ausgewiesen und erschlossen. – Eingebunden in den FNP 2010 kommt es seit dem Jahr 2000 im „Industriegebiet Süd“ zur weiteren Erschließung gewerblicher Flächen und Sonderbauflächen (ca. 9 ha). Ferner erschloss man für den großflächigen Einzelhandel im Anschluss an das Industriegebiet Süd (ca. 43 ha) neue Flächen, und zwar im Raum „Franzosenhof“: Im Jahr 2006 bezogen in diesem Rahmen „Teppich Kibek“ mit neuen Betriebs- und Verkaufsbauwerken, der Großanbieter „Marktkauf“ mit vielen „Shop-in-Shop“-Angeboten sowie „Astroh“, ein Großanbieter für Küchen und entsprechende Einrichtungen, nach dessen Insolvenz die Firma „Roller-Möbel“, hier im Stadtteil „Franzosenhof“ mit unmittelbarem Autobahnanschluss (A 23, Heide – Elmshorn – Hamburg) ihre (neuen) Standorte. – Im Jahr 2009 siedelte sich am Franzosenhof auch der Baumarkt „Obi“ an. – Nach der Ausschöpfung dieser Areale ist vorgesehen, die östlich der A 23 gelegenen gewerblichen Bauflächen zu erschließen und gewerblich zu nutzen. – Damit geht einher, dass es in der Elmshorner Innenstadt zu einer fortschreitenden Entmischung von Wohnen und Gewerbe gekommen ist, was insbesondere für den innerstädtischen Stadtteil Vormstegen gilt.

Im ISEK-Gutachten wird zum Ausdruck gebracht, dass es andererseits für die Stadtidentität bedeutsam ist, nachhaltig den Standort der Kölln-Werke am Hafen zu sichern. Dies soll einhergehen mit einer stadtlandschaftlichen Aufwertung des Krückauufers im innerstädtischen Hafenbereich vor den Mühlenbetriebseinheiten der Kölln-Werke. – Die meisten anderen gewerblichen Entwicklungen werden sich auf die neuen, verkehrsgeographisch besser erreichbaren Areale am Rande der Stadt Elmshorn konzentrieren. (ISEK ENDFASSUNG 2006, S. 33).

8.8.4 Arbeitsmarkt und Pendlerverflechtungen

Im Jahr 2003 wies die Stadt Elmshorn insgesamt etwa 22 400 Arbeitsplätze auf. Von diesen waren 16 500 sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse, zuzüglich sind etwa 2 500 Beamte und 1 350 Selbstständige zu berücksichtigen (Schätzung GEWOS: WOHNVERSORGUNGSKONZEPT 2005). Elmshorn weist eine Arbeitsplatzquote von 34 % auf (nur sozialversicherungspflichtige Personen), insgesamt liegt die Quote bei 42 %. Damit liegt Elmshorn weit vor der Kreisstadt Pinneberg mit einer Arbeitsplatzquote von lediglich 27% (GEWOS 2005). Die benachbarten Städte Pinneberg, Uetersen und Barmstedt mussten seit 1990 Arbeitsplatzverluste hinnehmen, in Elmshorn dagegen nahm die Zahl der Stellen in der Zeit von 1992 bis 2003 um ca. 3 000 zu.

So ist die Entwicklung des Arbeitsplatzangebotes in Elmshorn in dieser Zeitspanne eine eindeutig positive und dynamische. Betrachtet man jedoch den Arbeitsmarkt in Elmshorn insgesamt, so sind auch weniger positive Aspekte, ja, Widersprüche festzustellen:

Einerseits haben die sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnisse in dem Zeitraum von 1992 bis 2003 zugenommen, andererseits nahm die Zahl der in Elmshorn

wohnenden sozialversicherungspflichtigen Personen im gleichen Zeitraum um ca. 1 000 Personen ab.

Die Bilanzierung der Anzahl der Einpendler im Vergleich mit den Auspendlern hat sich im gleichen Zeitraum grundlegend verändert, und zwar positiv: Denn der Anteil der Einpendler stieg in der Zeit von 1992 von 6 500 (= 46%) auf rund 9 500 (= 57,7%) im Jahr 2003 an.

Andererseits ist zu beachten, dass in diesem Zeitraum die Zahl der Auspendler sich kaum änderte: im Jahr 1992 waren es 9 400, im Jahr 2003 immerhin noch 9 000. Damit ist die Mehrzahl der in Elmshorn wohnenden sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten Auspendler.

Ein anderer Widerspruch: Kennzeichnend für Elmshorn seit den 1980er Jahren sind die Dynamik und das Wachstum des Arbeitsplatzangebotes. Dennoch verzeichnet man für Elmshorn im Juni 2005 eine Arbeitslosenquote von 16,9%. Die Arbeitslosenquote für den Kreis Pinneberg war zum gleichen Zeitpunkt 12,1 %, für die Stadt Pinneberg belief sie sich auf 14,1% und für das Land Schleswig-Holstein wurde 13,5% festgestellt. Die Stadt Elmshorn wies – mit Bezug auf die Gemeinden im Kreis Pinneberg – den schlechtesten Wert auf (ARBEITSAGENTUR ELMSHORN, Stand 30.06.2005).

Diese Zahlen verdeutlichen, dass auf dem Elmshorner Arbeitsmarkt Unstetigkeiten, Diskrepanzen, Widersprüche herrschen. Das gilt insbesondere für Angebot und Nachfrage im qualitativen Bereich: Es herrscht bezüglich qualifizierter Fachkräfte ein Mangel, bei den Unqualifizierten ein deutlicher Überhang. Im Jahr 2006 setzte ein deutlicher Aufschwung in Deutschland, so auch in Elmshorn ein. Dieser Aufschwung hatte in Elmshorn zur Folge, dass die Arbeitslosenzahlen sanken, denn dies war im Vergleich mit dem Vorjahr im Bezirk der Agentur für Arbeit deutlich erkennbar: Bei den abhängigen zivilen Erwerbspersonen verzeichnet man im Dezember 2006 im Vergleich zum Vorjahreswert für die Hauptagentur Elmshorn einen Rückgang von -2,4%; zum Vergleich: die Geschäftsstelle Pinneberg wies einen Rückgang von -2,3% und die Geschäftsstelle Itzehoe -2,7%, und für die Geschäftsstelle Norderstedt betrug der Wert des Rückgangs der Arbeitslosigkeit bei den abhängigen zivilen Erwerbspersonen -1,0% (BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT AGENTUR FÜR ARBEIT ELMSHORN, Berichtsmonat Dezember 2006).

8.8.5 Kaufkraft – Steuer- und Investitionskraft

Die Werte für Kaufkraft, Steuer- und Investitionskraft der Stadt Elmshorn sind im Vergleich ungünstig. Diese Daten sind im Durchschnitt in Elmshorn niedriger als im Kreis Pinneberg, sie liegen auch unterhalb der Werte, die für die vergleichbaren Städte Pinneberg und Reinbek angegeben werden. Daher ist die Schlussfolgerung angemessen, dass in Elmshorn einkommensstärkere Bevölkerungsgruppen unterrepräsentiert, einkommensschwächere (inkl. Arbeitslose) dagegen überrepräsentiert sind. Bei der Fortentwicklung des Wirtschafts- und Wohnstandorts Elmshorns gelte es, diese Strukturschwäche abzubauen (s.u., vgl. ISEK ENDFASSUNG 2006, S. 35).

8.8.6 Handlungsansätze und –perspektiven (2006 – 2020)

Das ISEK-Gutachten (2006) spricht bezüglich einer zu optimierenden Entwicklung der Stadt Elmshorn / Region Elmshorn folgende Empfehlungen aus:

Qualifizierung für den lokalen und regionalen Arbeitsmarkt / Netzwerk Schule – Wirtschaft – Aus- und Weiterbildung:

Dynamik und Wachstum der Elmshorner Wirtschaft seit den 1980er Jahren – einhergehend mit einer Zunahme der Arbeitsplätze – haben nur in geringem Umfang dem lokalen Elmshorner Arbeitsmarkt geholfen bzw. die entsprechende Rate der Arbeitslosigkeit insgesamt reduziert. Denn die Arbeitslosenrate in der Stadt Elmshorn ist im Vergleich zum Kreis Pinneberg sehr hoch. Auch erreichen – prozentual betrachtet – weniger Elmshorner Jugendliche höhere Schulabschlüsse. Es ist folglich eine Verbesserung der Chancen für die Elmshorner Jugendlichen anzustreben und umzusetzen. In diesem Zusammenhang wird eine engere Abstimmung von Aus- und Fortbildung im Einklang mit den Bedürfnissen der Wirtschaft vorgeschlagen, die durch die Schaffung eines engeren, abgestimmten Netzwerkes von Betrieben, Schulen, Ausbildungseinrichtungen, Jugendarbeit, Vereinen und Kirchen erreicht werden soll.

Imagewerbung durch „gläserne“ Produktionsstätten:

In Elmshorn sind mehrere überregional renommierte und traditionell bzw. stark mit der Stadt verbundene Unternehmen vorhanden. Diese könnten für die Stadt zu herausragenden Imageträgern werden. Das gilt z. B. für folgende Unternehmen: Köllnflockenwerke, Döllinghareico, Kraft Food (Jacobs), Confiserie Wiebold, Teppich Kibek und Autoliv. Dabei ist zu prüfen, ob insbesondere Waren produzierende Unternehmen ggf. für Besucher offene Werkstätten (mit Fabrikverkauf) einrichten könnten. Firmen könnten kooperieren und gemeinsam in der Innenstadt Elmshorns (ständig) präsent sein, z. B. in einem revitalisierten Bereich am Krückauufer. Die Folge solcher innerstädtischer Akzente könnten Besucher aus Elmshorn und aus dem näheren und weiter entfernten Umland anziehen und damit die Stadt Elmshorn, insbesondere die Innenstadt, (wieder) beleben.

Imagewerbung durch Werbe-/Geschenkkorb mit in Elmshorn hergestellten Produkten „Made in Elmshorn“:

Diese Maßnahme ist bereits für Neubürger als „Begrüßungsgeschenk“ eingeführt worden. Die Geschenkkorbaktionen könnten auch bei anderen Anlässen ausgebaut werden, was sich sowohl für das jeweilige Image der Unternehmen als auch der Stadt Elmshorn als förderlich erweisen mag. Auch ließen sich Kampagnen mit sehr preisgünstigen Zusammenstellungen von Elmshorner Produkten zum käuflichen Erwerb für Einheimische und Besucher einrichten, ggf. in Verbindung mit attraktiven Events.

Imagebroschüre und Internetpräsentation des Wirtschaftsstandortes Elmshorn:

Hier gilt es insbesondere, Informationen zur Elmshorner Wirtschaft auf der Internetpräsentation der Stadt Elmshorn anzubieten. Stadt und Wirtschaft Elmshorns hätten bei dieser Darstellung zusammenzuarbeiten, was auch für die Gestaltung von Informations- und Imagebroschüren gilt. Auch eine Broschüre „Wirtschaftsstandort Elmshorn“ fände Interesse, in der auch auf die Chancen und Möglichkeiten der Aus- und Weiterbildung hingewiesen wird.

8.9 Regionalranking 2008: Das Stärken-Schwächen-Profil Landkreis Pinneberg

Beste Produktivität in Schleswig-Holstein – Kitabetreuungsquote unter Durchschnitt

Der nordwestlich an Hamburg angrenzende Landkreis Pinneberg belegt bundesweit Platz 109 von insgesamt 409 Kreisen und kreisfreien Städten im (zweiten) wissenschaftlichen Regionalranking der „Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft“ (INSM). Innerhalb des Landes Schleswig-Holstein belegt der Kreis Pinneberg Platz zwei unter 15 Kreisen und kreisfreien Städten. Die INSM-Studie berücksichtigt zahlreiche ökonomische und strukturelle Indikatoren wie Kaufkraft, Bruttoinlandsprodukt und Ausbildungsplatzdichte. Wo der Kreis Pinneberg punktet, wo nicht, zeigt folgende Übersicht:

„Stärken:

74 548 € erwirtschaftet hier jeder Erwerbstätige im Schnitt. Damit schneidet der Kreis Pinneberg im Gesamtvergleich mit Rang 19 ab. Zum Vergleich: Bundesweit erreicht die Produktivität ein Niveau von 58 299 € pro Erwerbstätigen. Innerhalb der Grenzen des Landes Schleswig-Holstein ergibt sich Rang eins unter 15 kreisfreien Städten und Kreisen.

Statistisch verfügt jeder Einwohner im Kreis Pinneberg über eine Kaufkraft von 21 812 €. Das entspricht dem Rang 30 bei einem bundesweiten Mittelwert von 18 541 €. In Schleswig-Holstein ergibt sich dadurch Rang zwei von 15 kreisfreien Städten und Kreisen.

Der Anteil der Hochschulabsolventen an allen Beschäftigten (Hochqualifizierte) beläuft sich auf 7,6%. Im Bundesschnitt waren es 7,8%, Damit belegt der Kreis Pinneberg den Rang 172 im Bundesvergleich und den Rang 2 unter den 15 kreisfreien Städten und Kreisen in Schleswig-Holstein.

Die Schulden der Gemeinden und Gemeindeverbände belaufen sich im Kreis Pinneberg auf 911 € je Einwohner. Bundesweit sind es im Schnitt 1 456 €. Das entspricht Rang 73 im INSM-Ranking und Platz sieben unter 15 kreisfreien Städten und Kreisen in Schleswig-Holstein.

Schwächen:

Im Kreis Pinneberg belaufen sich die Arbeitskosten (Arbeitnehmerentgelt je Arbeitnehmer) auf 32 409 €. Im bundesweiten Vergleich waren es 31 846 €, was den 239. Platz ausmacht. Im Vergleich der 15 kreisfreien Städte und Kreise in Schleswig-Holstein belegt der Kreis Pinneberg den 14. Rang.

Mit einem Pendlersaldo von -8,6 je 100 Einwohner belegt der Kreis Pinneberg Rang 322 im Gesamtranking. Innerhalb des Bundeslandes Schleswig-Holstein kommt der Kreis Pinneberg damit auf Platz 13 unter den 15 kreisfreien Städten und Kreisen. Es gelte die Hypothese, ein positiver Pendlersaldo gehöre zu den wichtigen Indizien dafür, dass eine Region attraktive Arbeitgeber habe.

Pro Jahr übernachten im Kreis Pinneberg - statistisch betrachtet – 1,5 Gäste je Einwohner. Im Bundesmittel sind es 4,8 Gäste pro Jahr und Einwohner. Damit erreicht der Kreis Pinneberg Rang 320 im Gesamtranking sowie Platz 12 von 15 betrachteten Städten und Kreisen in Schleswig-Holstein.

Im Kreis Pinneberg werden 48,2% aller Kinder unter sechs Jahren in Kindertageseinrichtungen betreut. Bundesweit liegt der Anteil bei 54,3%. Damit belegt der Kreis Pinneberg Rang 302 im INSM-Ranking. Unter den 15 kreisfreien Städten und Kreisen in Schleswig-Holstein wird Rang sieben erreicht.“

(auszugsweise nach: www.isnm-regionalranking.de)

8.10 Regionalranking 2008: Das Stärken-Schwächen-Profil Landkreis Steinburg

Gründungsbilanz und Produktivität über Durchschnitt – private Schulden ebenso

Der Landkreis Steinburg, unmittelbar nördlich des Kreises Pinneberg gelegen, belegt Platz 232 von insgesamt 409 Kreisen und kreisfreien Städten im (zweiten) wissenschaftlichen Regionalranking der „Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft“ (INSM). Innerhalb des Landes Schleswig-Holstein belegt der Landkreis Steinburg Platz sechs unter 15 Kreisen und kreisfreien Städten. Die INSM-Studie berücksichtigt zahlreiche ökonomische und strukturelle Indikatoren wie Kaufkraft, Bruttoinlandsprodukt und Ausbildungsplatzdichte. Wo der Landkreis Steinburg punktet, wo nicht, zeigt folgende Übersicht:

„Stärken:

61 612 Euro erwirtschaftet hier jeder Erwerbstätige im Schnitt. Damit schneidet der Kreis Steinburg im Gesamtvergleich mit Rang 126 ab. Zum Vergleich: Bundesweit erreicht die Produktivität ein Niveau von 58 299 € pro Erwerbstätigen. Bezogen auf Schleswig-Holstein ergibt sich Rang drei unter den 15 kreisfreien Städten und den Kreisen.

Die Arbeitslosenquote – bezogen auf abhängig Beschäftigte – beläuft sich auf 6,6%. Bundesweit sind es im Schnitt 8,4%. Damit liegt der Kreis Steinburg im Gesamtranking auf Rang 170, bezogen auf Schleswig-Holstein ist das Platz 4 unter den 15 kreisfreien Städten und Kreisen.

Die Schulden der Gemeinden und Gemeindeverbände belaufen sich im Kreis Steinburg auf 871 € je Einwohner. Bundesweit sind es im Schnitt 1 456 €. Das entspricht Rang 68 im INSM-Ranking und Platz sechs unter den 15 kreisfreien Städten und Kreisen in Schleswig-Holstein.

Der Saldo der Gewerbean- und –abmeldungen vermittelt einen Eindruck von der regionalen Gründungsdynamik. Im Kreis Steinburg lag dieser Saldo 2007 bei 2,1 je 1 000 Einwohner. Bundesdurchschnittlich ist ein Wert von 1,4. Das entspricht Rang 87 im Gesamtranking und Platz sieben unter den 15 kreisfreien Städten und den Landkreisen in Schleswig-Holstein.

Schwächen:

Pro Jahr übernachteten im Kreis Steinburg – statistisch betrachtet – 0,7 Gäste je Einwohner. Im Bundesmittel sind es 4,8 Gäste pro Jahr und Einwohner. Das entspricht im Gesamtranking Platz 402. Mit Bezug auf die 15 kreisfreien Städte und Kreise des Landes Schleswig-Holstein ist dies Rang 15.

10,8% der über 18-Jährigen im Kreis Steinburg sind nach Definition der Organisation „creditreform“ privat verschuldet. Bezogen auf ganz Deutschland sind es 9,6%, was im

Gesamtranking dem Platz 295 entspricht. Bezogen auf die 15 kreisfreien Städte und Kreise in Schleswig-Holstein ist dies Rang 9.

Mit einem Pendlersaldo von -7,3 je 100 Einwohner belegt der Kreis Steinburg Rang 291 im Gesamtranking. Innerhalb des Bundeslandes Schleswig-Holstein kommt der Kreis Steinburg damit auf Platz zwölf unter den 15 kreisfreien Städten und Kreisen. Man geht davon aus, dass ein positiver Pendlersaldo zu den wichtigen Indizien dafür gehört, dass eine Region attraktive Arbeitgeber hat.

Bei den Ausbildungsplätzen – je 100 Nachfrager – kommt der Kreis Steinburg auf 99%. Bundesweit liegt der Mittelwert bei 98,9%. Damit belegt der Kreis Steinburg Rang 184 im Gesamtranking. Innerhalb des Bundeslandes Schleswig-Holstein kommt der Kreis Steinburg damit auf Platz 11 unter den 15 kreisfreien Städten und Kreisen.“

(auszugsweise nach: www.isnm-regionalranking.de)

8.11 Bundesländerranking 2008: Das Stärken-Schwächen-Profil Schleswig-Holstein

Dynamik-Ranking:

Bei der Wirtschaftsdynamik belegt Schleswig-Holstein Platz 9 im (sechsten) wissenschaftlichen Bundesländerranking von Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft (INSM) und WirtschaftsWoche. Die von der IW Consult GmbH im Auftrag von INSM und WiWo erstellte Studie berücksichtigt zahlreiche ökonomische und strukturelle Indikatoren wie Bruttoinlandsprodukt, Kaufkraft, Kitabetreuungsquote oder Investitionsquote. Wo Schleswig-Holstein punktet, wo nicht, zeigt folgende Übersicht:

„Stärken:

Rang 3 erreicht Schleswig-Holstein bei der Entwicklung des verfügbaren Einkommens je Einwohner. Dieses stieg hier in der Zeit von 2004 bis 2006 um 5,1%. Im Bundesmittel lag dieser Wert bei 3,8%.

Die Zahl der Erwerbstätigen stieg in Schleswig-Holstein in der Zeit von 2004 bis 2007 um 2,5%. Im Schnitt der Bundesländer lag die Veränderung bei 2,2%. Damit erreicht Schleswig-Holstein Platz 4 im Dynamikvergleich.

Auf Platz 5 liegt Schleswig-Holstein bei der Einwohnerentwicklung: Das Land erlebte in den Jahren 2004 bis 2007 einen Zuwachs von 0,3%. Bundesweit sank die Einwohnerzahl um -0,3%.

Die öffentliche Investitionsquote verbesserte sich in Schleswig-Holstein von 2004 bis 2007 um 0,4%. Im Bundesschnitt sank sie um 0,49%. Schleswig-Holstein erreicht Rang 5.

Schwächen:

Die Produktivität, also das, was jeder Erwerbstätige im Jahr erwirtschaftet, stieg von 2004 bis 2007 nur um 1,6%. Das ist der Rang 15 für Schleswig-Holstein vor dem Hintergrund eines bundesweiten Produktivitätswachstums von 4,1%.

Die Ausbildungsplatzdichte, also das Verhältnis zwischen angebotenen Lehrstellen und Nachfragern, verbesserte sich in Schleswig-Holstein in der Zeit von 2004 bis 2007 nur um

0,6%. Die Veränderung betrug bundesweit 3,4%. Als Lehrstellenstandort erreicht Schleswig-Holstein damit nur den vorletzten Platz, d. h. Platz 15.

Die Exportquote der Industrie in Schleswig-Holstein stieg von 2004 bis 2007 um 4,0%. Bei einem bundesweiten Anstieg um 5,3% erreicht Schleswig-Holstein damit nur Platz 14.

Das reale Bundesinlandprodukt, also die Jahreswirtschaftsleistung, wuchs in Schleswig-Holstein um 4,1%. Der Mittelwert liegt hier bei 6,4%. Für den Betrachtungszeitraum 2004 bis 2007 bedeutet dies Rang 13 für Schleswig-Holstein.“

Bestandsranking:

Zusätzlich zum Dynamik-Ranking, das die Veränderungen im Zeitraum von 2004 bis 2007 ausweist, gibt die Studie im Bundesranking Auskunft über den aktuellen Ist-Zustand der Bundesländer. Hier erreicht Schleswig-Holstein Platz 7. Wo Schleswig-Holstein punktet, wo nicht, zeigt folgende Übersicht:

„Stärken:

Auf 1000 Einwohner kommen in Schleswig-Holstein rechnerisch 28,1 Staatsdiener (2006). Bundesweit liegt dieser statistische Wert bei 30,5 öffentlich Bediensteten. Damit liegt Schleswig-Holstein auf dem Rang 2.

100 Nachfragen finden in Schleswig-Holstein statistisch ein Angebot von 99,2 Ausbildungsstellen. Bundesweit liegt die Ausbildungsplatzdichte bei 98,3 Lehrstellen. Damit liegt Schleswig-Holstein auf dem Rang 4.

Mit einer Arbeitslosenquote von 8,4% belegt Schleswig-Holstein Platz 5. Im Bundesdurchschnitt erreichte die Arbeitslosigkeit im Jahr 2007 ein Niveau von 9,0%.

Durchschnittlich verfügt jeder Einwohner in Schleswig-Holstein jährlich über eine Kaufkraft von 19 013 € Bundesweit sind es nach aktueller Schätzung der Gesellschaft für Konsumforschung 18 734 € Damit liegt Schleswig-Holstein auf dem Rang 6.

Schwächen:

In Schleswig-Holstein liegt der Anteil der Hochschulabsolventen an allen Beschäftigten bei 6,3%. Bundesweit erreicht die Quote der Hochqualifizierten ein Niveau von 9,9%. Damit ist Schleswig-Holstein das Schlusslicht, landet auf Platz 16, im INWM-WiWo-Bundesländervergleich.

Lässt die staatliche Bürokratie die Unternehmen in Schleswig-Holstein in Ruhe wirtschaften? In einer IW-Consult-Umfrage aus dem Jahr 2008 erklärten nur 44,9% aller Unternehmen, dass sie in Schleswig-Holstein nur wenig mit Bürokratie konfrontiert sind. Bundesweit liegt dieser Befragungsanteil bei 55,8%. Damit erreicht Schleswig-Holstein den Rang 15.

46,8% aller Straftaten wurden im Jahr 2007 in Schleswig-Holstein aufgeklärt. Bundesweit liegt die Aufklärungsquote bei 55,0%. Damit erreicht Schleswig-Holstein den Rang 14.

8,2% der unter Dreijährigen gehen in Schleswig-Holstein in die Kita. Bundesweit liegt die Kitabetreuungsquote bei 15,5%. Damit liegt Schleswig-Holstein auf Platz 14.“

(auszugsweise nach: www.bundeslaenderranking.de)

8.12 Das Städteranking 2008 – Metropole Hamburg

8.12.1 Allgemeines – Methodisches – Ziele des Städterankings 2008

Das Städteranking der „Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft“ (INSM) und der „Wirtschaftswoche“ will zeigen: Welche deutsche Großstadt wirtschaftet am erfolgreichsten? Erstellt wurde die wissenschaftliche Studie von Ökonomen der IW Consult GmbH, einer Tochtergesellschaft des „Instituts der deutschen Wirtschaft Köln“ (IW). Sie hatte für das INSM-WiWo-Städteranking 104 ökonomische und standortrelevante Indikatoren zusammengestellt und ausgewertet, die in das Gesamtranking einfließen. Zu diesen Indikatoren zählen z. B. die Produktivität, die verfügbaren Einkommen, das Bruttoinlandsprodukt und die Arbeitslosenquote. Aus diesen Daten wurde ein Niveau-Ranking erstellt, an dem sich der aktuelle Ist-Zustand der 50 größten Städte Deutschlands ablesen lässt. Neben dem Niveau-Ranking untersucht das Dynamikranking die Veränderungen im Zeitraum 2002 bis 2007, welche Auskunft über Fortschritte und Rückfälle erlaubt.

Die „Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft“ (INSM) und die „Wirtschaftswoche“ wollen mit dem Städteranking Transparenz schaffen und im Sinne eines produktiven föderalen Wettbewerbs Debatten über mögliche und notwendige wirtschaftspolitische Verbesserungen in Deutschland auslösen. – Diesem Ziel dienen auch andere Rankings - zum Beispiel das INSM-Regionalranking – ein Vergleich von 435 Kreisen und kreisfreien Städten – und das Bundesländer-Ranking, bei dem alle 16 Bundesländer miteinander verglichen werden.

8.12.2 Metropole Hamburg: zum Stärken-Schwächen-Profil

Hamburg belegt den Platz 12 von insgesamt 50 untersuchten Großstädten. Dabei hat die INSM-Studie zahlreiche ökonomische und strukturelle Indikatoren wie Arbeitseinkommen, Bruttoinlandsprodukt und Investitionsquote berücksichtigt. Die Gesamtbewertung für jede Stadt setzt sich aus den aktuellen Daten (Niveau-Ranking) sowie den Veränderungen im Zeitraum 2002-2007 (Dynamik-Ranking) zusammen. Beim Niveau-Ranking kam Hamburg auf Platz 9 und beim Dynamik-Ranking auf Platz 14. – Wo Hamburgs Stärken und Schwächen liegen und wo nicht, zeigt folgende Übersicht:

„Stärken:

Niveau-Ranking:

Im Jahr 2008 beheimatet Hamburg 81,0 Unternehmenshauptsitze – der Durchschnitt bei allen 50 ausgewerteten Städten beläuft sich auf 10,5. Damit erreicht Hamburg den Platz 1.

Die Realsteuerkraft in Hamburg lag 2006 bei 1 711 € je Einwohner. Damit erzielt Hamburg den 5. Platz. Der Durchschnitt bei allen 50 ausgewerteten Städten lag bei 1 053 € je Einwohner.

Das erwirtschaftete Bruttoinlandsprodukt je Einwohner lag 2006 in Hamburg bei 48 647 €. Der Durchschnitt aller 50 Städte lag bei 35 887 €. Mit dieser Wirtschaftsleistung erreicht die Stadt Hamburg den 6. Platz.

Dynamik-Ranking:

Hamburg wies 2007 im Vergleich zu 2002 einen Rückgang an Straftaten je 100 000 Einwohner von 27,2 % auf. Damit belegt die Stadt im Vergleich der 50 ausgewerteten Städte den 1. Platz. Der Durchschnitt der 50 untersuchten Städte lag bei einem Zuwachs von 0,4%.

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten stieg in Hamburg. Sie verbesserte sich in den Jahren 2002 bis 2007 um 1,0%. Der Durchschnitt lag bei -1,1%. Damit erreicht Hamburg den Platz 5.

Der Anteil der Arbeitslosengeld-II-Empfänger je 100 Einwohner stieg in Hamburg von 2002 bis 2007 um 2,2%. Der durchschnittliche Zuwachs in den 50 Städten lag bei 3,0%. Damit erreicht Hamburg den Platz 15.

Schwächen:

Niveau-Ranking:

Im Jahr 2005 wies Hamburg 13 513 Straftaten je 100 000 Einwohner auf. Damit belegt die Stadt im Vergleich den 43. Platz. Der Durchschnitt der 50 untersuchten Städte lag bei 10 877 Straftaten.

In Hamburg lagen die Arbeitskosten im Jahr 2006 bei 38 341 €je Arbeitnehmer, was den 42. Platz ausmacht. Die durchschnittlichen Arbeitskosten der 50 Städte lagen bei 34 399 €

Die Ausbildungsdichte in Hamburg betrug im Jahr 2005 95,4%, was den 30. Platz ausmacht. Auch der Durchschnitt der 50 Städte belief sich auf 95,4%.

Dynamik-Ranking:

Die Altersbeschäftigungsquote in Hamburg verbesserte sich. Sie stieg von 2002 bis 2007 um 4,0%. Das bedeutet Platz 42 für Hamburg bei einem Durchschnitt von 5,8%.

In Hamburg stiegen die Arbeitskosten von 2002 bis 2006 um 3,1%, womit Hamburg Platz 34 belegt. Der Durchschnitt lag bei einem Zuwachs von 2,4%.

Der Demographie-Index sank in Hamburg von 2002 bis 2007 um 1,3 Punkte. Damit belegt Hamburg den 32. Platz. Im Durchschnitt aller 50 untersuchten Städte liegt der Index immer bei 100,0 Punkten.“

(auszugsweise nach www.staedteranking.de)

8.13 Bundesländer-Ranking 2008: Das Stärken-Schwächen-Profil Metropole Hamburg

Die Metropole Hamburg ist Dynamiksieger 2008 im INSM-WiWo-Bundesländerranking.

Dynamik-Ranking:

Bei der Wirtschaftsdynamik belegt Hamburg Platz 1 im (sechsten) wissenschaftlichen Bundesländer-Ranking von „Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft“ (INSM) und

„WirtschaftsWoche“. Die von der IW Consult GmbH im Auftrag von INSM und WiWo erstellte Studie berücksichtigt zahlreiche ökonomische und strukturelle Indikatoren wie Bruttoinlandsprodukt, Kaufkraft, Kitabetreuungsquote oder Investitionsquote. Wo Hamburg punktet, wo nicht, zeigt folgende Übersicht:

„Stärken:

Auf Platz 1 liegt Hamburg bei der Einwohnerentwicklung. Das Bundesland Hamburg erfuhr in den Jahren 2004 bis 2007 einen Zuwachs von 1,4%. Im Bundesdurchschnitt belief sich der Wert auf -0,3%.

Der Anteil der Hochschulabsolventen an allen Beschäftigten (Hochqualifizierte) stieg in Hamburg von 2004 bis 2007 um 0,9%. Hamburg kommt damit auf Rang 1. Bundesweit war hier ein Anstieg von 0,6% zu verzeichnen.

Die Zahl der Erwerbstätigen stieg in Hamburg in der Zeit von 2004 bis 2007 um 4,0%. Im Schnitt aller Bundesländer lag die Veränderung bei 2,2%. Damit erreicht Hamburg Platz 2 im Dynamikvergleich.

Rang 2 erreicht Hamburg bei der Entwicklung des verfügbaren Einkommens je Einwohner. Dieses stieg hier in der Zeit von 2004 bis 2006 um 6,4%. Im Bundesmittel lag dieser Wert bei 3,8%.

Schwächen:

Platz 16 belegt Hamburg bei der Entwicklung der Arbeitslosenquote. Diese stieg im Zeitraum von 2004 bis 2007 um 0,5%. Bundesweit ging sie um -1,5% zurück.

Die Steuerkraft gibt einen Anhaltspunkt dafür, wie leistungsfähig ein Bundesland wirtschaftlich ist. Je Einwohner stieg sie in Hamburg innerhalb von drei Jahren um 14%. Das Bundesmittel belief sich auf 25,7%. Hamburg erreicht damit nur Rang 16.

Die Schuldnerquote, also der Anteil von privat Verschuldeten an der Bevölkerung über 18 Jahren, stieg in Hamburg von 2004 bis 2007 um 2,0%. Im Bundesmittel waren es 1,1%. Hamburg liegt damit auf Rang 15.

Der Anteil der Schulabgänger, die in Hamburg die Schule ohne Abschluss verlassen, stieg von 2004 bis 2007 um 0,2%. Hamburg kommt damit auf Rang 13. Im Bundesmittel sank die Zahl der Abgänger ohne Abschluss um -0,5%.

Bestandsranking:

Zusätzlich zum Dynamikranking, das die Veränderungen im Zeitraum von 2004 bis 2007 ausweist, gibt die Studie im Bestandsranking Auskunft über den aktuellen Ist-Zustand der Bundesländer. Hier landet Hamburg auf Platz 3. Wo Hamburg punktet, wo nicht, zeigt folgende Übersicht:

Stärken:

Das Bruttoinlandsprodukt, die jährliche Wirtschaftsleistung je Einwohner, beläuft sich in Hamburg auf 50 557 € Im Durchschnitt sind es 29 465 € Damit erreicht Hamburg Rang 1.

Das verfügbare Einkommen in Hamburg liegt bei 23 849 € je Einwohner im Jahr 2006. Der Bundesdurchschnitt beläuft sich auf 18 135 € Damit erreicht Hamburg Platz 1.

Die Steuerkraft vermittelt einen Eindruck von der Wirtschaftskraft eines Bundeslandes. Hamburg kommt hier auf 4 597 € je Einwohner. Der Bundesdurchschnitt liegt bei 2 139 €. Auch hier liegt Hamburg auf Platz 1.

Lässt die staatliche Bürokratie die Unternehmen in Hamburg in Ruhe wirtschaften? In einer IW Consult-Umfrage aus dem Jahr 2008 erklärten 67,0% aller Unternehmen, dass sie in Hamburg nur wenig mit Bürokratie konfrontiert sind. Bundesweit liegt dieser Befragungsanteil bei 55,8%. Auch hier erreicht Hamburg den Rang 1.

Schwächen:

Die Exportquote der Industrie in Hamburg liegt bei 23,0%. Bundesweit sind es 44,9%. Hamburg liegt hier bundesweit als Schlusslicht auf Platz 16.

11,5% aller Schulabgänger (2006) in Hamburg haben keinen Abschluss. Bundesweit liegt der Anteil bei 7,8%. Auch hier liegt Hamburg auf Platz 16.

45,9% aller Straftaten wurden im Jahr 2007 in Hamburg aufgeklärt. Bundesweit bewegt sich die Aufklärungsquote bei 55,0%. Damit liegt Hamburg – vor Bremen – auf Rang 15.

Rechnerisch hat jeder Einwohner in Hamburg 12 435 € öffentliche Schulden zu schultern. Bundesweit liegt die Schuldenlast bei 7 028 €. Damit belegt Hamburg Rang 14.“

(auszugsweise nach www.insm-regionalranking.de)

9. Erfolgsfaktoren für die Behauptung und Entfaltung der Stadt Elmshorn im suburbanen Hamburger Raum – Phänomene und Trends

Wirtschafts- und verkehrsgeographisch betrachtet, haben sowohl etliche Aspekte von (positiv, aber auch negativ sich auswirkender) Persistenz als auch zahlreiche, teils dauerhaft und nachhaltig einwirkender Impulse von raumrelevanten, innovativen Prozessen Einfluss genommen auf die „Behauptung“ und „Entfaltung“ der Stadt/Region Elmshorn in Südwest-Holstein, im suburbanen Hamburger Raum. – Dieses ist im Rahmen dieser Arbeit an mehreren Stellen zum Ausdruck gebracht worden.

Natur- und verkehrsgeographische Lage der Stadt/Region Elmshorn - als eine Kern-Ursache der Erfolgsfaktoren:

Ein grundlegender, nachhaltiger Erfolgsfaktor für die Behauptung und Entfaltung der Stadt Elmshorn ist die Gunst der natur- und verkehrsgeographischen Lage Elmshorns, mit unmittelbaren Auswirkungen auf die Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung Elmshorns insgesamt, und das sowohl im Kontext mit den unmittelbaren Anrainergemeinden als auch mit vielen Bezügen zu Hamburg.

Elmshorn hat sich als Siedlungskörper seit den Anfängen als Dorf und „Flecken“, dann seit der Übertragung der Stadtrechte im Jahr 1870 dort entwickelt und entfaltet, wo – naturgeographisch vorgezeichnet – (intra- und interregionale) Verkehrsachsen sich kreuzen: So liegt die Stadt mit ihrem historischen Kern am Ende der ost-westlich verlaufenden, bis zum Geestrand schiffbaren Krückau. Dieser Nebenfluss der Unterelbe wurde seit dem Mittelalter von Elmshornern genutzt, um insbesondere Handelsbeziehungen mit dem großen Hamburger Hafen, später auch Übersee- und Welthafen Hamburg, zu tätigen. Nie haben die

Hafenfunktionen beider Städte sich so ausgewirkt, dass der Elmshorner Hafen sich nicht entfalten konnte. Im Gegenteil: Der Elmshorner Hafen konnte einerseits kleinere Handelsschiffe von allen Nordseeanrainern empfangen, Elmshorns Flotte befuhr andererseits nicht nur den Nordseeraum, sondern auch Teile des Atlantiks.

So wurde von 1817 bis 1872 vom „Flecken“ (seit 1870 „Stadt“) Elmshorn aus die sogenannte „Grönlandfahrt“ betrieben. Diese zeitgenössische Bezeichnung ist insofern irreführend, weil die „Grönlandfahrer“ nicht im Bereich der Insel Grönland, sondern in den Gewässern um Spitzbergen sich aufhielten. Das bedeutendste Schiff war die von 1817 bis 1872 in Dienst gestellte „Flora“. Dieses Schiff war auf einer Werft in Flensburg gebaut worden und nach Fertigstellung von dort nach Elmshorn überführt worden. Die „Flora“ war sodann im Besitz von Elmshorner Kauleuten und Unternehmern, die dieses Schiff speziell und innovativ durch entsprechende schiffsbauliche Ergänzungen für den Einsatz im Nordatlantik am Rumpf verstärkten und für den zweckdienlichen Einsatz im subarktischen Bereich vielfältig umrüsteten und entsprechend ausstatteten: Die wichtigsten Fangprodukte waren der Wal- und Robbenspeck und der daraus in Elmshorn an der Kruck, d. h. am Westrand Elmshorns, unmittelbar an der Krückau, wo im 19. Jahrhundert auch noch der Elmshorner Hafen lag, gewonnene Tran. Alle anderen Produkte, z. B. die Felle der Robben, waren wertmäßig deutlich weniger von Gewicht. – Der fertige Tran wurde in kleinere Fässer (Trantonnen) abgefüllt und in diesen Behältern verkauft. Tran war bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts das wichtigste Beleuchtungsmittel insbesondere für Wohnhäuser und Stallungen, Straßenlaternen und Schiffe. Tran war darüber hinaus auch ein wichtiger Rohstoff für Seifen, Schmiermittel und bei der Herstellung von Heilmitteln (vgl. DANKER-CASTENSEN 1987a). – Die „Flora“ hat den Willen zur Entfaltung der Stadt Elmshorn so sehr gekennzeichnet, dass die stilisierte „Flora“ das Wappen der Stadt Elmshorn darstellt, gewissermaßen „persistierend“ bis heute.

Die Lage Elmshorns auf dem saaleeiszeitlichen Geestrand, also unmittelbar zwischen Marsch und Geest an der bis zum Zentrum des Ortes schiffbaren Krückau sowie am alten von Norden nach Süden verlaufenden (historischen) Heer- und Ochsenweg, der nahe der Nikolaikirche und dem Alten Markt die Flussniederung überquerte, war von jeher ein grundlegender wirtschaftlicher Impulsgeber und Erfolgsfaktor für die Behauptung und Entfaltung Elmshorns und seiner Anrainerregion: Diese Lage ist förderlich gewesen für die Vermarktung und Ausfuhr von zahlreichen landwirtschaftlichen Produkten aus den Elbmarschen sowie einiger Produkte der Geest in der Elmshorner Region. Die Wirtschaftsbeziehungen nach Hamburg erfolgten bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts überwiegend auf dem Wasserweg von Krückau und Untereibe. – Andererseits führten auch die Wochenmärkte der Geestlandsiedlung Elmshorn, wo Güter der Marsch und Geest – sich ergänzend – angeboten wurden, zur Behauptung und Entfaltung Elmshorns, wobei – bis heute – Bürgerinnen und Bürger Elmshorns und der Anrainergemeinden der benachbarten Region sich (günstig) versorgen konnten.

Beziehungen zu Hamburg - als Erfolgsfaktoren Elmshorns, historisch:

Durch die seit langem engen Beziehungen Elmshorns zu Hamburg trug der Elmshorner Handel dazu bei, dass die Bevölkerung Elmshorns und der benachbarten Region bereits im 19. Jahrhundert stetig recht zuverlässig mit Kolonial- und Manufakturwaren von Hamburg bzw. seinem Importhafen aus versorgt werden konnte. Für diesen Handel war im 19. Jahrhundert die Krückau als für Transportschiffe geeigneter Nebenfluss der Elbe von entscheidender Bedeutung. Denn bis zum Bau der „Kunststraßen“ (der befestigten Chausseen) ab Mitte des 19. Jahrhunderts bildete die Verbindung auf dem Wasserweg die Grundlage des Güterverkehrs.

Entfaltung von Handwerk und Industrie - als Erfolgsfaktoren, historisch:

Elmshorn profitierte von einer immer stärker sich entfaltenden Anzahl handwerklich und in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts industriell ausgerichteter Betriebe, in denen immer mehr Arbeitskräfte Beschäftigung fanden. Die zunehmende Ansiedlung von handwerklichen Gewerbe- und Industriebetrieben mit der entsprechenden Vermehrung von Fabrikarbeitsplätzen seit der Mitte des 19. Jahrhunderts war bedingt durch die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur des Raumes. Entscheidende innovative Impulse waren der einsetzende Chausseebau, insbesondere nach Hamburg, aber auch an der Westküste entlang, sowie seit 1844 der Eisenbahnbau. Die Transportleistungen konnten zeitlich verdichtet und vervielfältigt werden, und das bei anteilig sinkenden Transportkosten. Mit der Industrialisierung Elmshorns kamen immer mehr Eisenwaren, Maschinen und Ausrüstungen hierher. Es ließen sich in rascher Folge zahlreiche neue Betriebe in Elmshorn nieder, insbesondere in der Umgebung des neuen Bahnhofs. So kam es am damaligen Ostrand Elmshorns zur raschen Bautätigkeit und damit zur industriell-gewerblichen und siedlungsgeographischen Entfaltung des Fleckens Elmshorn.

Impulse durch Prozesse in der Landwirtschaft – als Erfolgsfaktoren, historisch:

Die Landwirtschaft der näheren Umgebung war seit der Mitte des 19. Jahrhunderts wichtiger Impulsgeber für die Entfaltung Elmshorns. Denn die einsetzende Mechanisierung, insbesondere im Getreidebau, setzte viele Arbeitskräfte frei, die in Elmshorn Beschäftigung fanden.

Dominanz der innovativen Mühlenindustrie – als Erfolgsfaktor, historisch und aktuell:

Mit dem Getreideanbau in der Marsch nahe Elmshorn entwickelte sich – bei hohen Getreidepreisen – die Mühlenindustrie in Elmshorn. Dabei bildeten die zahlreichen Windmühlen in und um Elmshorn den Grundstock für den Aufbau der Mühlenindustrie in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Die industriellen Mühlen waren zunehmend hafensorientiert, da für die zunehmenden Mengen an Müllereiprodukten für den menschlichen Konsum und für die Futtermittelherstellung neben der Belieferung seitens der landwirtschaftlichen Betriebe der Anrainerregion Importgetreide über die Krückau angeliefert wurde. – Die Mühlenindustrie ist bis heute ein prägender Wirtschaftsfaktor der immer noch insgesamt dominanten Nahrungsmittelindustrie in Elmshorn. Heute nehmen die Köllnflockenwerke das gesamte Südufer des innerstädtischen Hafens ein. Die Qualitätsprodukte dieses Unternehmens finden in ganz Deutschland ihren Absatz, aber auch im benachbarten Ausland, seit geraumer Zeit sind auch Märkte für Müsli und Haferflocken in arabischen Ländern und in Asien erschlossen worden (vgl. ELMSHORNER NACHRICHTEN vom 09.06.2010).

Bedeutung der fleischerzeugenden und –verarbeitender Betriebe – als Erfolgsfaktoren, historisch und aktuell:

In Elmshorn und in der näheren Umgebung wurde seit der Mitte des 19. Jahrhunderts bis weit in das 20. Jahrhundert hinein in großem Stil Schweinezucht betrieben. Diese Ausrichtung war die Grundlage für die Entwicklung der vielen Schlachtbetriebe und der sich entwickelnden Wurst- und Fleischwarenfabriken. – Die rasche Expansion der Schweinemast in der Stadt Elmshorn und in ihrer benachbarten Region führte dazu, dass es im Jahr 1910 bereits 58 gewerbsmäßige Schweinemästereien in der Stadt gab. Im Produktionsprozess kam es laufend zu Innovationen: die Schlachtung und Fleischverarbeitung wurde mehr und mehr mechanisiert. Im Jahr 1910 wurden 18 130 Schweine geschlachtet, im folgenden Jahr waren es schon 29 880 Tiere. Immer mehr Schlachtvieh musste zudem (u. a. über die Krückau) importiert werden (s. DANKER-CARSTENSEN 2006, S. 229). – Die Hauptabsatzgebiete waren zu jener Zeit in erster Linie die Stadt Elmshorn selbst und ihre benachbarte Region,

aber auch der große Versorgungsmarkt der Millionenstadt Hamburg. – Bis nach dem 2. Weltkrieg hielten sich mehrere kleinere und mittelständische Fleischwarenfabriken in der Stadt Elmshorn. Gegenwärtig prägt die Fleisch- und Wurstwaren produzierende Firma „Döllingharaico“, umgesiedelt vom Elmshorner Hafenbereich in das erweiterte Gewerbe- und Industriegebiet-Nord, die Elmshorner Nahrungsmittelindustrie. Die Fleisch- und Wurstwaren der Firma Dölling, vielfach prämierte Qualitätsprodukte, finden (heute) nicht nur in Deutschland ihren Absatz, sondern auch in zahlreichen Ländern Europas, sogar in Übersee (vgl. Fragebogenaktion).

Auf- und Abstieg der Lederindustrie - ehemalige, historisch bedeutende Erfolgsfaktoren:

Ein Stadtbild prägender industrieller Wirtschaftszweig, der insbesondere nach der Abtrennung der Herzogtümer von Schleswig und Holstein von Dänemark im Jahr 1867 und der Umwandlung Schleswig-Holsteins in eine preußische Provinz, die mit Einführung der unternehmensgünstigen Gewerbefreiheit verbunden war, stellen die verschiedenen Gründungen der innovativ industriell organisierten großen mittelständischen bzw. großbetrieblichen Lederindustrie dar. Dieser Prozess setzte insbesondere nach der Übertragung der Stadtrechte auf Elmshorn im Jahr 1870 ein.

Erleichtert wurde dieser Industrialisierungsprozess dadurch, dass in Elmshorn schon seit langem zahlreiche Gerbereien auf handwerklicher Basis arbeiteten und das Schusterhandwerk in Kleinbetrieben weit verbreitet war. Innovative Produktionsprozesse in der Lederindustrie, insbesondere die Chromgerbung für Oberleder (ab 1905) und der zunehmende Einsatz von Maschinen führten rasch zum Niedergang der traditionellen Gerbereien, Lederherstellung und -verarbeitung in Elmshorn und der Ausweitung und Entfaltung der innovativ und großindustriell organisierten und arbeitenden Neugründungen der Lederindustrie.

Dabei wurden zunehmend die Rohwaren (Häute) aus der benachbarten Region der Elbmarschen durch Häute aus Südamerika ersetzt, die Elmshorn auf dem Wasserweg über den Hamburger Hafen, dann über Elbe und Krückau erreichten. Auch die Eisenbahnverbindung zwischen Elmshorn und Hamburg spielte bei der Anlieferung der Rohwaren und der Vermarktung des Leders und seiner Produkte eine wesentliche Rolle.

Im gesamten Gerbereigewerbe setzte seit der Mitte des 19. Jahrhunderts ein dynamischer Konzentrationsprozess ein. Immer weniger Betriebe beschäftigten eine zunehmende Anzahl von Industriearbeitern. So gab es um 1890 in Elmshorn noch 31 Gerbereien und Lederfabriken. Im Jahr 1900 waren es nur noch 19 Betriebe. Im Jahr 1910 befanden sich noch 12 Lederfabriken in der Stadt Elmshorn. (s. DANKER-CARSTENSEN 2006, S. 196ff.).

Im Jahr der letzten Volkszählung vor dem 2. Weltkrieg, 1939, produzierten noch 10 Lederfabriken in Elmshorn. Im 2. Weltkrieg wurden fünf Lederfabriken total durch Bombeneinwirkungen zerstört. Nach dem 2. Weltkrieg nahmen – nach und nach – wieder fünf Betriebe ihre Produktion auf. Doch aufgrund verschiedener Ursachen, einerseits Erbstreitigkeiten, andererseits aufgrund der Prozesse struktureller Verlagerungen zu den Regionen der Schuhproduktion in Süddeutschland, aber auch aufgrund der rasch sich auswirkenden De-Industrialisierung in weiten Regionen in Deutschland, so auch in Elmshorn, wurde im Jahr 1960 die letzte Lederfabrik geschlossen und das Gelände an der Kaltenweide/Friedensallee für Wohnzwecke und Dienstleistungsunternehmen neu in Wert gesetzt.

Traditioneller und innovativer Schiffbau am „Schicksalsfluss“ Krückau – ehemaliger, bedeutender Erfolgsfaktor:

Herausragend und bedeutend für die Entfaltung Elmshorns war auch der Schiffbau an der Krückau, der eine jahrhundertlange Tradition hatte. Sie war insbesondere von der Werft „D.W. Kremer Sohn“ geprägt. – Der endgültige Konkurs der Kremer-Werft im Jahr 1978, genau 145 Jahre nach der Gründung des Familienunternehmens, bedeutete auch das Ende der langen Schiffbau-Tradition an der Krückau. Heute befinden sich dort am westlichen Ausgang des befestigten Elmshorner Hafenbeckens, wo 1 764 Schiffe vom Stapel liefen und in den 1950er Jahren zeitweise rund 500 Beschäftigte arbeiteten, ein Baumarkt und ein Supermarkt mit ausgedehntem Parkplatz für kostenfreies Parken direkt vor diesen Häusern.

Zunächst wurden nur Holzschiffe gebaut. Im Jahr 1887 begann die neue Zeitrechnung, die 1951 zum 1 000. Stapellauf führte: Zum ersten Mal lief an der Hafenstraße ein Eisenschiff vom Stapel, das die Baunummer 1 trug. Dieser innovative Schritt im Schiffbau der Kremer-Werft, die Produktinnovation, Produktionsprozessinnovation und Organisationsinnovationen miteinander verband, war die Grundlage für die anhaltende und teilweise dynamische Entwicklung des Schiffbaus an der Krückau – Erfolgsfaktor bis in die jüngste Vergangenheit.

In den 1920er Jahren entwickelte sich die Kremer-Werft vor allem wegen der vielen Aufträge aus dem Ausland. Schließlich waren bis zum Ausbruch des 2. Weltkrieges über 80 Prozent der Aufträge für den Export nach Übersee bestimmt, insbesondere nach Südamerika. Darunter waren zum Beispiel auch mehrere Heckraddampfer für den Amazonas, Schlepper für Venezuela sowie Tankschiffe, Hochseeschlepper und Frachter für Peru.

Die Kremer-Werft überstand die Weltwirtschaftskrise 1931/32, wobei die Folgen für die Arbeiter verheerend waren: Die Zahl der Beschäftigten bei der Kremer-Werft sank von 189 im Jahr 1930 auf nur noch sieben im Jahr 1932. – Sieben Jahre später wurde die Werft für die Rüstungsindustrie erweitert und modernisiert.

Als (ehemaliger) Rüstungsbetrieb durfte die Werft nach dem Krieg nicht mehr produzieren. Erst 1950 begann wieder der Schiffbau am Elmshorner Hafen. Es wurden zunächst mehrere Küstenfrachter auf Kiel gelegt, und bereits im Herbst setzte der Export-Schiffbau wieder ein, z. B. gingen mehrere Hafenschlepper in die Türkei, ein Tanker nach Dänemark, drei Küstenfrachtschiffe wurden von Hamburg geordert, ein Schlepper wurde für Peru gebaut.

In der Endphase der Kremer Werft in den 1970er Jahren verlagerte das Unternehmen die Werft in Teilen nach Glückstadt, in den Außenhafen an der Elbe. Man baute weitere Komponenten in Elmshorn und schleppte sie nach Glückstadt (vgl. www.forum-schiff.de). Denn der gewundene Verlauf der Krückau – trotz teilweiser Begradigung einiger Mäander im 19. Jahrhundert zwischen dem Elmshorner Hafen und der Krückaumündung – und die schlechten Wasserverhältnisse der Krückau, die den Gezeiten ausgesetzt ist, waren für die Kremer-Werft – auch bei Flut bzw. bei Hochwasser – ein zunehmendes Handicap. Dadurch wurde die Baugröße der Schiffe auf 2000 tdw und die Baulänge auf 70 m begrenzt. – Größere Neubauten konnten in dem engen Hafenbecken nicht gewendet werden, sondern mussten nach dem Stapellauf rückwärts krückauabwärts bis zur ersten Wendemöglichkeit, d. h. bis zur Elbe geschleppt werden, und dann wieder rückwärts zur Elmshorner Werft zurück. Erst dann konnte am Elmshorner Ausrüstungskai der Weiterbau erfolgen. – Nach der Fertigstellung des Schiffes stellte sich wieder das gleiche Problem. – Auch kam es immer wieder auf den Schleppfahrten nach Glückstadt zu Verzögerungen durch Festsitzen des Schiffes wegen unzureichenden Wasserstandes in der Krückau (vgl. DANKER-CARSTENSEN 1989c, S. 165).

Allochtone gewerblich-industrielle Entfaltung am Nordufer der Krückau - ehemaliger, historischer Erfolgsfaktor:

Die Steingutfabrik Carstens (im Elmshorner Identitäts-Jargon seinerzeit „Pott-Carstens“ genannt) produzierte von 1907 bis 1938 Geschirr am Krückau-Nordufer in Elmshorn und hatte sogar einen eigenen Schiffsanleger. Das Firmengebäude war in den Jahren 1906 und 1907 an der Deichstraße errichtet worden.

Die Steingutfabrik ging aus dem bereits 1878 gegründeten Elmshorner Engros-Geschäft von Christian Heinrich Carstens hervor. Das Steingutunternehmen entwickelte sich rasch zu einer der bedeutendsten Steinguthandlungen in Deutschland. Steingut stellte die preisgünstige Alternative zu Porzellan dar. – Die beiden Söhne des Großhändlers erwarben Steingutfabriken in Magdeburg, Neuhadersleben und Rheinsberg, bevor sie die Elmshorner Produktionsstätte bauten. 1920 gehörten 15 Fabriken in Deutschland zu dem Elmshorner Unternehmen.

Mit der Weltwirtschaftskrise setzte der Niedergang des Unternehmens ein, da wichtige Exportmärkte wegbrachen. Auch kreative Künstlerentwürfe, Innovationen in der Produktpalette, brachten keinen nennenswerten Erfolg. 1938 wurde die Elmshorner Steingutfabrik endgültig geschlossen (vgl. HAMBURGER ABENDBLATT vom 13.02.2008).

Entfaltung und Schrumpfung der Textilindustrie – ehemaliger, historisch bedeutender Erfolgsfaktor:

Auch die Textilindustrie spielte in Elmshorn – seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts – eine große Rolle. Denn im Laufe der Industrialisierung und der raschen Bevölkerungszunahme hatte sich eine rasch zunehmende Nachfrage nach Textilien entwickelt. – Dieser Wirtschaftszweig ist heute aus dem Stadtbild so gut wie völlig verschwunden.

Desolater Zustand der Stadt Elmshorn 1945/1949:

Der 2. Weltkrieg mit seinen erheblichen Zerstörungen in Elmshorn von industriellen und gewerblichen Betrieben, Verkehrseinrichtungen, Infrastruktur und durch Wohnen genutzte Gebäude warf die Stadt Elmshorn in ihrer Entwicklung zurück. Hinzu kam das demographische Problem des Zustroms nach Elmshorn von über 10 000 Heimatvertriebenen und Flüchtlingen aus dem Osten Deutschlands sowie vieler Unterkunft Suchenden aus dem ebenfalls stark bombardierten Hamburg. Die Stadt Elmshorn litt unmittelbar nach dem 2. Weltkrieg – stärker als andere Städte Schleswig-Holsteins – an Wohnungsnot und Hunger. Nur sehr schleppend erfolgte die einsetzende Beschäftigung der vielen Menschen, und zwar wegen der vielen ganz oder teilweise zerstörten Wirtschaftsbetriebe und wegen des Mangels an hinreichender Versorgung mit Rohstoffen und Energie. Diese desolate Situation ist in dieser Arbeit an entsprechender Stelle ausgeführt worden. Wie sollte es weitergehen?

Wirtschafts- und verkehrsgeographisch, sozial- und siedlungsgeographisch ist der „bodenlose“, desolate Zustand der Stadt Elmshorn, zusammen mit den Menschen aus der Anrainerregion, am Ende des 2. Weltkrieges und in den ersten Nachkriegsjahren aber auch ein Einstieg in den Wiederaufbau und Wiederaufbau mit entsprechenden Modernisierungen und Innovationen.

Einsetzender Bauboom und neue (demographische und wirtschaftliche) Entwicklungsimpulse seit 1949/1950 – ein Erfolgsfaktor:

Rege Bautätigkeiten, auch unterstützt durch ERP-Programme (European Recovery Programme) sorgten bereits in den 1950er Jahren dafür, dass die notdürftigen Unterkünfte

nach und nach durch neu errichtete, angemessen moderne Wohnungen ersetzt werden konnten. Dieser Prozess hielt bis in die 1960er Jahre an, erst in dieser Zeit konnten die letzten Barackenunterkünfte geräumt werden. Gleichzeitig entfaltete sich – bei etlichen Vorbehalten, die es auch gab – eine Integration der Altbürger Elmshorns und der Flüchtlinge, die hierher gekommen waren. Das „klappte“ recht gut im Arbeitsleben und zunehmend auch in den Nachbarschaften und im Vereinsleben der Stadt Elmshorn. Allein dieser beharrliche Amalgamationsprozess im Bereich Wohnen, Arbeit und Freizeit ist als eins der Erfolgsfaktoren der Behauptung und Entfaltung der Stadt Elmshorn in ihrer Region anzusehen.

Aufblühen als „Industriestadt“, zunächst – ein zwischenzeitlich deutlich prägender Erfolgsfaktor:

Die „Industriestadt“ Elmshorn schien wieder in ihren alten Strukturen zu erstehen. Zunächst wurden – neben den Aufgaben etlicher Unternehmen aus der Vorkriegszeit, z. B. sehr augenfällig in der Lederindustrie – die noch intakten Betriebe des industriell-gewerblichen Sektors in Gang gesetzt: Rauchende Industrie-Schornsteine prägten in den 1950er und beginnenden 1960er Jahren (wieder) die Silhouette der Stadt Elmshorn. Tausende von Alt- und Neubürgern fanden (wieder) Arbeit in den zahlreichen, inzwischen auch stark expandierenden Industriebetrieben und handwerklich ausgerichteten Gewerbebetrieben. Ein erheblicher Beitrag wurde dabei von der Bauindustrie geleistet.

Wirtschafts- und sozialgeographischer Wandel - zukunftsprägend, als Erfolgsfaktor:

Bereits Ende der 1950er Jahre und insbesondere in den 1960er Jahren setzte doch ein sehr deutlicher wirtschafts- und sozialgeographischer Strukturwandel in Elmshorn ein: Dieser veränderte die Wirtschaftslandschaft Elmshorns, herausragend als autochtoner Wirtschaftspol im Hamburger Umland, und zwar von der Prägung durch den sekundären Sektor der Wirtschaft unaufhaltsam zu Gunsten des dynamisch und innovativ sich entfaltenden tertiären Sektors auf vielfältigen Gebieten – bis heute.

Aber bis zum Einsetzen der De-Industrialisierung traditioneller Betriebe in der Elmshorner Wirtschaftslandschaft nach dem 2. Weltkrieg ist die historisch begründete Entwicklung und Entfaltung Elmshorns, d. h. ist die (innovative) Industrialisierung der Stadt Elmshorn auch als Erfolgsfaktor anzusehen, wovon die Bürgerinnen und Bürger der Stadt und Region profitierten. Denn viele Menschen fanden unmittelbar in den Industriebetrieben Beschäftigung oder mittelbar in der „Mantelstruktur“ der Elmshorner Betriebe und Einrichtungen. – Dabei ist die günstige verkehrsgeographische Lage der Stadt und Region Elmshorn in Südwestholstein mit optimaler Infrastruktur zu Lande und zu Wasser als ein primärer Erfolgsfaktor der wirtschafts- und stadtgeographischen Entfaltung der Stadt Elmshorn zum suburbanen Pol im Hamburger Raum anzusehen.

Elmshorns innovativer und funktionaler Wandel im Hafengebiet – als Erfolgsfaktor:

Erst mit der Umstrukturierung der Stadt Elmshorn seit den 1960er Jahren von der Prägung der Stadt als bedeutendste „Industriestadt“ im suburbanen Hamburger Raum bzw. in Südwest-Holstein zum sehr selbständig sich entfaltenden Dienstleistungszentrum im suburbanen Raum Hamburgs schwand die prägende Bedeutung des industriellen Nahrungsmittelsektors der Stadt Elmshorn. – Es konnte in diesem Kontext in dieser Arbeit herausgestellt werden, dass die bis Elmshorn schiffbare Krückau wichtig war für das Entstehen der hafennahen Mühlenindustrie, und zwar wegen der benötigten Rohstoffe. Noch in der Gegenwart wird die Bedeutung der Mühlenindustrie dadurch augenfällig, dass das gesamte innenstadtnahe Südufer der Krückau von den „Köllnflockenwerken“ besetzt ist. Allerdings ist die Belieferung dieses Werks (mit Hafer) auf dem Wasserweg der Krückau und das Löschen der Schiffe am

Kai im Elmshorner Hafen, und zwar mit Hilfe der Installation von innovativen Sauganlagen, die mit den Haferfabrikanlagen direkt verbunden waren, zum Ende des 20. Jahrhunderts zum Erliegen gekommen, da Baggerungen der immer wieder verschlickenden Krückau nicht mehr rentabel finanzierbar waren. Die Persistenz der Ausrichtung auf die Krückau wich auf Grund der produktionsprozessualen Innovationen und – damit verbunden – auf Grund der neuen Organisationsformen sowie der optimiert angepassten Logistik anderer Verkehrsträger, letztlich der Versorgung (und Auslieferung der Produkte) der ursprünglich (stark) hafenorientierten Mühlenindustrie dem flexibleren Straßenverkehr mit innovativen Marktstrukturen bzw. –strategien. – Bis in die 1980er Jahre prägte auch die Kremer-Werft am Südufer der Krückau die Hafensilhouette. – Die hafengebundenen Unternehmen haben als Arbeitgeber und Steuerzahler sehr zum wirtschaftlichen Aufschwung und zur Stadtentwicklung, zur Behauptung und Entfaltung der Stadt/Region Elmshorn beigetragen.

Es ist davon auszugehen, dass die innerstädtische Krückau aufgrund anstehender Veränderungen im Rahmen der laufenden Planungsprozesse im Rahmen eines „Urban Renewal“ ein innenstädtisches „Upgrading“ erfahren wird, die Aufenthaltsqualität dort und das Image der Stadt Elmshorn allgemein in starkem Maße positiv beeinflussen wird (vgl. BULWIENGESA AG INSTITUT RAUM UND ENERGIE, ISEK, Endbericht, 2006).

Impulse durch Verbesserungen der Verkehrsverbindungen im suburbanen Hamburger Raum – als Erfolgsfaktoren:

Wirtschafts-, verkehrs- und siedlungsgeographisch hat sich für die Behauptung und Entfaltung der Region Elmshorn, insbesondere der Stadt Elmshorn, der qualitative Ausbau der Verkehrsverbindung zu Lande zwischen Elmshorn und Hamburg als maßgeblich gezeigt.

Denn der starke Tagespendelverkehr bezüglich Arbeit und Freizeit zwischen dem „Subpol“ Elmshorn und Hamburg, dem „Hauptpol“ der Metropolregion Hamburg, war per Eisenbahnverbindung bereits vor dem 2. Weltkrieg eine beachtliche Größe. Die Pendelwanderung auf der Verkehrsachse Elmshorn – Pinneberg – Hamburg als Berufsverkehr nahm – auch wegen der größeren Zugdichte und des Komforts der Züge – nach dem 2. Weltkrieg (deutlich) zu. In der Rush-Hour gibt es zudem einzelne (Fern-) Züge, die zwischen Elmshorn und Hamburg keinen Stopp einlegen, so dass sich die Fahrtstrecke auf rund 20 Minuten reduziert. Arbeiten in Hamburg, Wohnen (im Grünen) in Elmshorn oder in einer per Bus gut angeschlossenen dörflichen Anrainergemeinde werden nach wie vor als attraktiv angesehen. Das hat u. a. zur Folge, dass die im suburbanen Pol Elmshorn Wohnenden hier die Steuern bezahlen, was der Stadt Elmshorn bzw. den Gemeinden des Amtsbezirks „Elmshorn Land“ zu Gute kommt.

Pendelwanderungen - als Erfolgsfaktor:

Allerdings ist zu vermerken, dass der seit langem angestrebte Ausbau der elektrifizierten Hamburger S-Bahn, die bis Pinneberg reicht, immer noch nicht in Angriff genommen worden ist. Diese innovative und qualitative Verbesserung der Verkehrsanbindung bis zum Achsenendpunkt Elmshorn im Rahmen des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) lässt, insbesondere aus Kostengründen, auf sich warten. Die Finanzsituation der zu beteiligenden Finanziers, d.h. Bahn, Bund, Land Schleswig-Holstein und zum geringen Anteil die jeweiligen Kommunen, so auch Elmshorn, bewirkt, dass hier eine persistierende Situation vorliegt, zum Nachteil aller beteiligten Kommunen, d. h. auch zum Nachteil Hamburgs und auch der Wohnenden in der Region Elmshorn. Somit ist die Elektrifizierung der HVV-Verbindung als ein noch zu erwartender „Erfolgsfaktor“ anzustreben.

Tab. 54: Pendlerverflechtungen Elmshorn

	2004	2005	2006	2007	2008
Einpendler	9 215	9 164	9 230	9 348	9 405
Auspendler	9 125	8 394	9 135	9 576	10 069
Auspendlerquote Auspendler / Beschäftigte am Wohnort	57,6 %	58,0 %	58,9 %	59,8 %	61,3 %

Quelle: Statistisches Landesamt, Agentur für Arbeit u. BULWIENGESA 2010, S 12

Der Tabelle ist zu entnehmen, dass die Anfang des Jahrzehntes noch positive Pendlerbilanz sich 2007 wieder ins Negative umkehrte. Bezüglich der Pendlerverflechtungen ist für das Jahr 2008 festzustellen, dass Elmshorn mit weitem Abstand die meisten Arbeitskräfte an Hamburg (4 081 Personen), gefolgt von Pinneberg (751 Personen) und Uetersen (579 Personen) als Auspendler abgibt. – Bezüglich der Einpendler nach Elmshorn kommen die meisten Personen aus den zahlreichen kleineren Landgemeinden des Kreises Pinneberg, gefolgt von den Gemeinden des Kreises Steinburg und der Hansestadt Hamburg, aus der täglich 1 134 Berufspendler kommen, um in Elmshorn zu arbeiten (BULWIENGESA 2010, S. 13). Insgesamt bestehen im Jahr 2008 für Elmshorn die stärksten Pendlerverflechtungen mit der Kernstadt der Metropolregion Hamburg, mit den unmittelbaren Elmshorner Anrainergemeinden sowie mit den Orten entlang der Entwicklungsachse zwischen dem „Achsen Schwerpunkt“ bzw. „Achsenendpunkt“ Elmshorn und Hamburg.

Diese tägliche Pendelwanderung hat sich enorm entfaltet, seit es nach dem Ausbau der Autobahn A 23 (Hamburg – Elmshorn – Heide) in den 1970er Jahren möglich ist, mit dem privaten Pkw den Arbeitsplatz in Hamburg (bequemer) über den Autobahnanschluss Elmshorn-Süd zu erreichen. Allerdings kommt es so gut wie täglich ab Elmshorn/Tornesch/Pinneberg zu Staus, die die Pendelwanderung im Pkw beeinträchtigen. Die Autobahn wird zudem von zahlreichen Tagespendlern genutzt, die in Gemeinden nördlich von Elmshorn wohnen. – Auch die den Pkw in Anspruch nehmenden Pendler aus der Stadt/Region Elmshorn stärken mit ihrem Einkommen und ihren Steuern die Wirtschaftskraft ihrer Wohngemeinde(n). – Allerdings haben sodann die Wohngemeinden für die Entfaltung von Nachfolgeeinrichtungen der weichen Standortfaktoren zu sorgen, sie zu finanzieren (z. B. im Vorschul- und Schulwesen und bezüglich verschiedener Freizeiteinrichtungen). Insgesamt ist bezüglich dieser Pendler zu sagen, dass sie ein „Erfolgsfaktor“ für die Behauptung und Entfaltung des Mittelzentrums Elmshorn sind. Dabei gerät aufgrund der größeren, optimierten Distanz von ca. 30 km zwischen der Innenstadt Elmshorns und der City von Hamburg die Stadt nicht zu sehr in den Sog der Kernstadt Hamburg, wodurch sich in Elmshorn – im Gegensatz zu Pinneberg und Wedel – ein vielfältiges (kulturelles) Angebot etablieren konnte, von dem zahlreiche Bewohner der Region Elmshorn Gebrauch machen (können), ohne auf das Hamburger Angebot zurückgreifen zu müssen.

Die Pendelwanderungen der Bürgerinnen und Bürger der Region Elmshorn richten sich nicht nur auf die Kernstadt der Metropolregion Hamburg, sondern die Pendler fahren auch zu Tausenden von der Region Elmshorn nach Gemeinden des näheren und weiteren Umlandes, und zwar in alle Himmelsrichtungen. Es ist jedoch auch zu beachten, dass der inzwischen attraktive Arbeitsplatz Elmshorn – in / seit den 1990er Jahren – immer mehr Einpendler, die auch aus Hamburg kommen, als Auspendler aufweist. So gibt es auch von Seiten Hamburgs in den verschiedenen Gremien und Planungsinstanzen Befürchtungen, dass eine verkehrsmäßige Verbesserung der Verbindung zwischen der Kernstadt Hamburg und

Elmshorn, dem bedeutendsten suburbanen Pol in Südwest-Holstein, bei der Arbeitspendlerververflechtung zu einer zunehmenden Umkehrung zu Gunsten des suburbanen Zentrums kommen kann, wie es insbesondere in den USA häufig der Fall gewesen ist (vgl. JANSEN 1996), was auch mit Abwanderungen von Hamburger Betrieben ins suburbane Umland, so auch in die Region Elmshorn verbunden sein könnte.

Kräftige Impulse für Stadt/Region Elmshorn durch Ausbau der Verkehrsinfrastruktur - als Erfolgsfaktoren:

Der unmittelbare Autobahnanschluss an die A 23 in Elmshorn-Süd (s. Karten **Anhang 10** und **Anhang 11**) seit den 1970er Jahren einschließlich des Elbtunnels als Westumgehung der Kernstadt Hamburg brachten in Elmshorn-Süd den unmittelbaren Autobahnanschluss an das deutsche Autobahnnetz insgesamt, darüber hinaus an die Autobahnnetze (benachbarter) europäischer Länder. Diese verbesserte Verbindung stellt – bis heute – eine Aufwertung des Standorts Elmshorn auf der Mesoebene dar, seitdem haben Elmshorner Betriebe des sekundären und tertiären Sektors davon profitieren können (vgl. HAAS / NEUMAIR 2007, S. 18). Belieferungen von Roh- und Fertigwaren können seitdem preis- und zeitgünstiger erfolgen, entsprechend auch Auslieferungen von Fertigwaren nicht nur aus der Region Elmshorn in Richtung Norden und nach Hamburg, sondern auch an Hamburg vorbei nach Destinationen südlich der Elbe. Der in Elmshorn-Süd ansässige Hauptsitz des Unternehmens Teppich-Kibek hat z. B. für potentielle Kunden auf Grund der günstigeren Kosten-Mühe-Zeit Relation den Kundenkreis von schätzungsweise rund fünf Millionen Personen (in Schleswig-Holstein, Hamburg und im nördlichen Niedersachsen) stabilisieren bzw. erweitern können. Elmshorns Wirtschaft hat durch den Hamburger Elbtunnel (West) bis zum gewissen Grade die Randlage in Deutschland abbauen können. Es ist allerdings zu beachten, dass während der Rush-Hour morgens und gegen Abend sowie zu Ferienzeiten es im Bereich des Elbtunnels häufig zu (langen) Staus kommt. Daher ist ein weiterer Ausbau des westlich von Hamburg befindlichen Elbtunnels Gegenstand von Planungskonzeptionen einschließlich eines sechsspurigen Ausbaus von Teilstrecken der A 23 (bis Elmshorn) und der A 7 bis zur Abzweigung nach Kiel. – Darüber hinaus fordern insbesondere Vertreter der Wirtschaft in Schleswig-Holstein, vor allem des Unterelbebereichs, die rasche Fortsetzung der neuen Autobahn A 20, die von der polnischen Grenze aus als „Ostseeautobahn“ an Lübeck vorbei bis etwa Bad Segeberg fertiggestellt ist, dann westwärts weitergeführt werden soll, so dass sie wenige Kilometer nördlich von Elmshorn bei Glückstadt die Elbe queren soll und von dort den Anschluss an die niedersächsischen und Bremischen Häfen und schließlich die Niederlande herstellt. Eine Querung der geplanten und in Kürze im Planfeststellungsverfahren befindlichen Elbquerung werde zu einer Entlastung der Elbtunnelröhren im Hamburger Raum führen, und der Wirtschaft im Unterelberaum, so auch in der Region Elmshorn, erhebliche Impulse geben (vgl. ELMSHORNER NACHRICHTEN vom 27.08.2010). Entsprechende Gutachten liegen vor, die aber sehr kontrovers gesehen werden. Von ökologischer Seite wird das Projekt der Fortsetzung des Ausbaus der A 20 westwärts und Querung der Unterelbe sehr kritisch beurteilt und bekämpft, wobei auch die propagierte Wirtschaftlichkeit dieses Projekts von dieser Seite in Zweifel gezogen wird (vgl. ELMSHORNER NACHRICHTEN vom 09.06.2010). – Die Planungsinstanzen des Landes Schleswig-Holstein und des Bundesverkehrsministeriums erwägen bzw. erwarten eine Fertigstellung der Elbquerung noch vor dem Jahr 2020.

Insgesamt ist jedoch der (bisherige) Ausbau der Elmshorn erschließenden Fernstraßen, der Autobahn A 23 und anderer Bundes- und Landstraßen, die die Region Elmshorn einbinden, als innovativer Erfolgsfaktor für die Behauptung und Entfaltung der Stadt/Region Elmshorn anzusehen. Ohne diese infrastrukturellen Verbesserungen des Landverkehrs, die im Güter- und Personenverkehr einen immer größeren (ökonomischen) Stellenwert einnimmt, wäre das

Wachstum der Region Elmshorn bzgl. der Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung nicht so erfolgt. Allerdings ist die Entwicklung unzweifelhaft mit stärkerer ökologischer Belastung des Raumes verbunden gewesen.

Grundlegender Strukturwandel Elmshorns - als Erfolgsfaktoren der Gegenwart und Zukunft:

Die Stadt Elmshorn in ihrer Region hat in der Zeit seit den 1960er Jahren – bis heute – einen Strukturwandel durchlebt, wobei das Bemühen der Stadtverwaltung, der politischen Instanzen, der Wirtschaft und die zunehmende Beteiligung von Vertretern der Zivilgesellschaft (im Sinne „Urban Governance“) das Ziel hat(te), die Stadt und Region Elmshorn im Kontext des suburbanen Hamburger Einflussbereichs dynamisch und attraktiv zu gestalten. Die Stadt Elmshorn wandelte sich von einer bis vor wenigen Jahrzehnten dominant durch Industrie und produzierendes Gewerbe geprägten Stadt zu einem mittelstädtischen Dienstleistungszentrum im suburbanen Hamburger Raum mit attraktiven Wohnangeboten, Arbeitsplätzen, Versorgungsmöglichkeiten, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen.

Quantitativer und qualitativer demographischer Wandel in der Region Elmshorn, innovativer dynamischer Wohnungsbau – Kostengünstiges Wohnen in der Region Elmshorn, auch aktuell – als Erfolgsfaktoren:

Wie in dieser Arbeit aufgezeigt werden konnte, sind durch zahlreiche punktuelle und flächenhafte Erschließungen unterschiedliche Wohnobjekte seit den 1950er Jahren realisiert worden. Diese Ausweitung des Wohnangebotes ist gemäß Auflage der Landes- und Raumplanung in der Stadt und Region Elmshorn koordiniert und dosierend abgelaufen. Dabei spielte immer eine Rolle, dass Elmshorn als planerisch definierter „Achsenendpunkt“ bzw. „Achsen Schwerpunkt“ in der Gesamtentwicklung der Region zu bevorzugen ist, um Zersiedelung zu vermeiden (s. Karte **Anhang 18**). Dieses bisher weitgehend eingehaltene Konzept hat sich als Erfolgsfaktor für die Stadt Elmshorn, aber auch für die Anrainergemeinden der unmittelbar benachbarten Region erwiesen. Die Bevölkerungszahl der Region Elmshorn ist in den jeweiligen Gemeinden, wenn auch unterschiedlich rasch, von Jahr zu Jahr gestiegen, wobei die ländlichen Anrainergemeinden in ihrer Einwohnerentwicklung – bis heute – beständiger gewachsen sind als die Stadt Elmshorn, die in den letzten Jahren aufgrund der demographischen Entwicklung, wie insgesamt in Deutschland, eine Zeit lang eher stagnierte. Die Suburbanisierung von aus Hamburg abwandernder Bevölkerung und mancher Betriebe in den letzten Jahrzehnten sind – erklärend – als Erfolgsfaktor für die Region Elmshorn zu verbuchen, wie es in dieser Arbeit herausgestellt werden konnte. – Das zahlenmäßige Anwachsen sozial schwacher Bevölkerungsteile, auch auf Grund der verstärkten Migration (von Ausländern) insbesondere nach 1989, hat auch zu sozialgeographischen sowie stadtgeographischen Problemen in Quartieren Elmshorns geführt: So gelten Abschnitte des Stadtteils Hainholz – trotz intensiver struktureller Bemühungen von Stadtverwaltung und engagierter Bürger – nach wie vor als soziale Brennpunkte. Erhebliche „Upgradings“ sind hier jedoch in den letzten Jahren erreicht worden, und zwar im Rahmen des Programms „Soziale Stadt“ (vgl. ELSHORN NACHRICHTEN vom 13.09.2010, s. CZEMPER 2003 u. www.elmshorn-hainholz.de). Diese Maßnahmen können nicht nur als ein Erfolgsfaktor für dieses Stadtquartier, sondern auch für das verbesserte Image der Stadt Elmshorn insgesamt angesehen werden.

Als besonders bürgerfreundlich sind Planungen, Entwicklung und Neugestaltung eines Wohnquartiers im innenstadtnahen Bereich der Stadt Elmshorn anzusehen. Diese ist bzw. war eingebunden in das Teilkonzept des „Integrierten Stadtentwicklungskonzepts“ (ISEK) unter Ausnutzung der Förderung des Programms „Stadtumbau West“ (s. www.stadtumbau-west-elmshorn.de u. BULWINGESA AG INSTITUT RAUM UND ENERGIE 2006). Einzelheiten wurden in dieser Arbeit erörtert: Seit 2005 wurde ein Großteil der Blockbebauung an der Gerberstraße (s. **Anhang 10**), an der Reeperbahn und am Schleusengraben wegen nicht lohnender Sanierungsfähigkeit abgerissen und durch moderne Wohneinheiten mit verkehrsberuhigten Parkanlagen und darunter befindlichen Tiefgaragen ersetzt. Das Wohnbauprojekt „Schleusenpark“ ist vom Grundgedanken der Nachhaltigkeit geprägt. Eine wichtige Zielgruppe waren die ehemaligen Bewohner dieses Quartiers und – aufgrund der demographischen Entwicklung der Bevölkerung der Stadt Elmshorn – ältere Menschen, insbesondere über 60-Jährige. Entsprechend die Bauweise: barrierefreies Wohnen, auch bei geringer Geschosshöhe Vorhandensein von Fahrstühlen und eine kostengünstige Kalkulation. Diese Maßnahme des „Urban Renewal“ soll mit den gleichen Bauträgern bzw. Wohnungsgesellschaften in den nächsten Jahren in diesem Quartier fortgesetzt werden. Ein derartig innovatives Projekt kann für die attraktive Stadtentwicklung als Erfolgsfaktor angesehen werden.

Die Wohnbauentwicklung in der Stadt Elmshorn war seit den 1950er Jahren davon geleitet, den erheblichen Wohnungsbedarf in Elmshorn zu befriedigen. Zunächst hatte man einen Schwerpunkt darauf gesetzt, die Wohnraumproblematik durch einen hohen Anteil der Punkthochhaus- und Blockbebauung zu lösen. Gleichzeitig spielte die Ausweisung von Neubauarealen für den Einfamilien- und Reihenhausbau eine Rolle, weil ein entsprechender Bedarf bestand. Einfamilien- und Reihenhausbau hat – bis heute – auch in den dörflichen Anrainergemeinden der Region Elmshorn eine Rolle gespielt, und zwar in Abstimmung mit der Kreisverwaltung des Kreises Pinneberg und nach Vorgaben der Landes- und Raumplanung Schleswig-Holstein. Die Stadt Elmshorn und die benachbarten Dörfer verfahren bei der Erschließung der Flächen, die häufig vorher durch Landwirtschaft oder Baumschulen genutzt worden waren, so, dass sie das jeweilige Areal in Verbindung mit oder zwischen Radialstraßen oder Haupterschließungstraßen der jeweiligen Quartiere flächenhaft erschlossen. Da im Laufe der 1980er Jahre erkennbar wurde, dass die jährliche Zahl der Einwohnerzunahme nicht so stark anwachsen würde wie in vorherigen Planungskonzeptionen und entsprechenden Flächennutzungsplänen prognostiziert, ging man in Elmshorn dazu über, die Bebauung „abzuflachen“, d. h. vornehmlich Einfamilienhäuser und niedrig gehaltene kompakte Wohnanlagen zu bauen, die für die Eigenheimbauer auch im suburbanen Raum erschwinglich waren bzw. sind. Das Gebot der Nachhaltigkeit hat in der Elmshorner Stadtentwicklungsplanung der letzten Jahre zusätzlich zu der stadtökologischen Forderung und stadtplanerischen Maßgabe geführt, dass Innenentwicklung vor Außenentwicklung kommen müsse, um den Flächenverbrauch zu reduzieren. So werden in Elmshorn in den letzten Jahren zunehmend Baulücken geschlossen und Altbausubstanzen des nicht mehr sanierbaren Wohnungsbestandes und aufgegebener Gewerbeflächen im Sinne eines „Urban Renewal“ nachhaltig für stadtökologisch gestaltete Wohnanlagen umgewidmet. Entsprechende nachhaltige Rücksichtnahmen gelten auch für die dörflichen Umlandgemeinden der Region Elmshorn. Diese innovative Nachhaltigkeitskonzeption ist auch im zwischen Elmshorn und den Nachbargemeinden vereinbarten „Stadt-Umland-Konzept“ (SUK) festgeschrieben (s. **Anhang 8**, www.suk-elmshorn.de). Diese Ausrichtung und praktische Umsetzung ist als stadtökologischer Erfolgsfaktor anzusehen und steigert Qualität und Attraktivität des Wohnstandorts der Stadt/Region Elmshorn im Rahmen des suburbanen Hamburger Raumes.

Der „Flächennutzungsplan 2010 der Stadt Elmshorn“ (Erläuterungsbericht) geht konzeptionell davon aus, dass die Einwohnerzahl der Stadt im Jahre 2010 bei 51 000 Personen liegen werde. Dieser Wert wurde nicht (ganz) erreicht. Auf Grund der erwarteten Entwicklung und der zu erwartenden Veränderung der Haushaltsstruktur mit der anteilig deutlichen Zunahme der Ein-Personen-Haushalte hat die Stadt Elmshorn zur Deckung des angenommenen Wohnbedarfs eingeplant, 98,37 ha zusätzliche Wohnbaugebiete auszuweisen. Damit werde die Gesamtgröße der Wohnbauflächen rund 664,94 ha betragen bei einer Gesamtfläche aller Stadtquartiere von 2 136,56 ha, womit der Anteil der Wohngebiete sich auf 31,12 % belaufen würde (s. STADT ELMSHORN, „Flächennutzungsplan 2010“, 2000, S. 84-85). Diese Dynamik des (zu erwartenden) Wohnungsbaus und der Flächenerschließung wird sich einerseits wegen des vordringlichen Gebots der nachhaltigen Erschließung abschwächen, aber es kommt auch zu einer Veränderung des Wohnraumbedarfs, weil die demographische Entwicklung wegen der Alterung der Bevölkerung stagnierend bzw. in einzelnen Jahren rückläufig ist und sein wird. Es darf auch nicht übersehen werden, dass in Elmshorn bei der Migrationsbilanz die Zuwanderungsrate neuerdings (in mehreren Jahren) schwächer gewesen ist als die Abwanderungsrate, was teilweise durch Prozesse der Re-Urbanisierung, der Wanderung älterer Personen nach Hamburg, sowie der Abwanderung der Schulabgänger nach Hamburg und in andere Universitätsstädte bzw. Ausbildungsorte zu erklären ist (vgl. GAEBE 2004, S. 154). – Andererseits zeigt eine Erhebung für das Jahr 2009, dass Wohnraum und Einfamilienhäuser in der Region Elmshorn im Vergleich zum Vorjahr, d. h. die entsprechenden Veränderungen der Immobilienpreise, um ca. 15% in Elmshorn und ca. 5% in den Elmshorner Anrainergemeinden gesunken sind. (vgl. ELMSHORNER NACHRICHTEN, „Häuser in Elmshorn erschwinglich“, vom 18.05.2010).

In der Metropolregion Hamburg ist das Wohnen in der Kernstadt Hamburg besonders teuer, wenn auch sehr unterschiedlich in den jeweiligen Stadtteilen, und wird immer teurer. Insofern muss man im Hamburger Umland für das Wohnen deutlich weniger aufwenden als in der Metropole Hamburg. Dabei sind im Umland Hamburgs die unmittelbar und nahe gelegenen Gemeinden deutlich teurer für den jeweiligen Quadratmeterpreis Wohnfläche als die weiter entfernten Gemeinden: Das gilt sowohl für Neubauten als für den Bestand der Ein- und Zweifamilienhäuser als auch für Eigentumswohnungen und Mietobjekte. Etwa entlang der Entwicklungs- und Aufbauachse (gemäß „Achsenkonzept“) von Hamburg über die Kreisstadt Pinneberg bis zur Region und Stadt Elmshorn weist eine Untersuchung aus dem Jahr 2010 folgende Staffelungen für „Ein- und Zweifamilienhäuser aus dem Bestand“ sowie für „Ein- und Zweifamilienhäuser Neubau“ folgende Immobilienpreise auf:

Tab.55: Immobilienpreise im Jahr 2010

Stadtteil Hamburgs / Gemeinde In Schleswig-Holstein	Immobilienpreise in €/m ²	
	„Bestand“	„Neubau“
Hamburg Othmarschen und Ottensen	mehr als 3 000	zu geringes Angebot
Hamburg Altona und Bahrenfeld	2 500 – 3 000	zu geringes Angebot
Hamburg Eidelstedt	2 000 - 2 250	zu geringes Angebot
Halstenbek	1 750 – 2 000	2 250 – 2 500
Pinneberg	1 500 – 1 750	2 000 – 2 250
Tornesch	1 250 – 1 500	1 500 – 1 750
Klein Nordende	1 250 – 1 500	1 250 – 1 500
Elmshorn	1 250 – 1 500	1 250 – 1 500

Quelle: LBS Bausparkasse Schleswig-Holstein-Hamburg, August 2010

Damit wird dieses Preisgefüge im „Subpol“ Elmshorn durchaus dazu beitragen, dass wegen der erheblich höheren Preise für Immobilien sowie für Mietobjekte in der Kernstadt Hamburg und in deren unmittelbarer Nachbarschaft das Wohnen im Grünen in der Region Elmshorn weiterhin – auch wegen der attraktiven Schul- und Freizeitangebote – begehrt sein wird (vgl. ELMSHORNER NACHRICHTEN vom 13.09.2010). – Die hohe Wohnqualität der Region Elmshorn kann immer noch als Erfolgsfaktor für die Behauptung und Entfaltung der Stadt und Region Elmshorn angesehen werden.

Entwicklung der Wirtschafts- und Beschäftigungssituation – als Erfolgsfaktoren:

Bezüglich der Wirtschafts- und Beschäftigungssituation hat sich seit dem 2. Weltkrieg in Elmshorn ein grundlegender Strukturwandel vollzogen. Denn mit der De-Industrialisierung der „Industriestadt“ Elmshorn setzte insbesondere seit Beginn der 1960er Jahre die Tertiärisierung der Stadt Elmshorn (mit Bezügen und Aufgaben für ihre Anrainerregion) ein. Allein in dem Zeitabschnitt vom Jahr der Volkszählung 1970 bis zum Jahr der letzten bundesweiten Volkszählung 1987 gab es einschneidende Veränderungen. Denn die beschäftigten Erwerbstätigen in Elmshorn machten folgende prozentualen Anteile aus a) primärer Sektor (Landwirtschaft / Forstwirtschaft / Fischerei) Veränderung von 2,96 auf 2,87%, b) sekundärer Sektor (produzierendes Gewerbe/Industrie) Veränderung von 42,34 auf 32,26% und tertiärer Sektor (Dienstleistungen) von 54,70 im Jahr 1970 auf 64,86% im Jahr 1987 (vgl. STADT ELMSHORN 2000). Diese Tertiärisierung hat sich bis heute fortgesetzt. Gleichzeitig wurde allerdings – bei Schrumpfung insgesamt – auch der erhaltenswerte bzw. überlebensfähige Bestand an Industriebetrieben gepflegt und innovativ weiterentwickelt. Auch bei der Akquirierung von neuen Betrieben – im Rahmen des betrieblichen Suburbanisierungsprozesses aus der Kernstadt Hamburg – setzte man nicht nur auf Dienstleistungsunternehmen, sondern auch auf sich modernisierende Betriebe des produzierenden Gewerbes bzw. der Industrie.

Wirtschaftsstandort Elmshorn-Süd, mikrostandörtlich – als Erfolgsfaktor::

Die Stadt Elmshorn kooperierte bei der Ausweisung von neuen Gewerbe-, Industrie- und Dienstleistungsflächen insbesondere mit der Nachbargemeinde Kölln-Reisiek und Klein Nordende, als es seit der Mitte der 1980er Jahre darum ging, neue Flächen für Betriebe in Elmshorn-Süd auszuweisen. Die Stadt Elmshorn konnte hier im Süden der Stadt nach Eingemeindungen von Kölln-Reisiek und Klein Nordender Flächen ein sehr großes

Gewerbe- und Industriegebiet erschließen, auch mit Ansiedlungsmöglichkeiten für Dienstleister. Das Gelände liegt am Ende der radialen Hamburger Straße und am Rande der östlich flankierenden Wittenberger Straße und erstreckt sich vom „Grauen Esel“ an der nördlichen Begrenzung bis zum „Franzosenhof“ ganz im Süden (s. Karte **Anhang 11**), und – besonders wichtig – mit unmittelbarem Autobahnanschluss der A 23, der eine Verbindung herstellt mit der Kernstadt Hamburg in ca. 30 Minuten Fahrzeit. In diesem Areal wurden in ca. 20 Jahren rund 6 000 Arbeitsplätze geschaffen. Einerseits handelt es sich um Betriebe, die sich in Elmshorn neu ansiedelten, andererseits handelt es sich um eine mikrostandörtliche Verlagerung von Betrieben (vgl. HAAS/NEUMAIR 2007, S. 18), die unter räumlichen Beeinträchtigungen zunehmend litten, aus Elmshorner Innenstadtbereichen in das verkehrlich gut erschlossene neue Gebiet „Elmshorn-Süd“. Aus der Innenstadt, dem Quartier Vormstegen, wichen z. B. der Kundenmagnet „Teppich Kibek“, nunmehr augenfällig nahe der Autobahn gelegen, und „Eisenhandel Kremer“. Diese sind alteingesessene große mittelständische Betriebe, die traditionell im Besitz von Elmshorner Familienangehörigen sind. Diese persistierende Ortsgebundenheit von Standortentscheidungen bei traditionellen Familienunternehmen am Ort beinhaltet oft, dass „suboptimale Standortentscheidungen“ eines „Satisficer’s“ sich durchsetzen, während innovative, alternative neue Standorte an einem anderen Ort oder in einem anderen Land nicht so schnell zum Tragen kommen (vgl. KULKE 2004, S. 66) – Von auswärts siedelten sich in Elmshorn-Süd auch (internationale) Großunternehmen an. Es seien genannt a) die (schwedische) Fahrzeug-Sicherheitsausrüstungen herstellende Firma „Autoliv“ mit etwa 900 Beschäftigten in Elmshorn, rund ein Drittel davon sind Ingenieure und Techniker, die überwiegend im FuE-Bereich arbeiten, b) das (größte polnische) Mineralölunternehmen bzgl. Kraftstoffe für Automobile, das Unternehmen „Orlen“, das in Elmshorn den Firmensitz für Deutschland eingerichtet hat und in Norddeutschland ein weit verzweigtes Tankstellennetz der Marke „Star“ vertreibt, und c) die kommunikationstechnologische Firma „Talkline“ mit in Spitzenzeiten über 1 000 Beschäftigten, die aber aufgrund von Fusions- und Übernahmeprozessen zunächst von „debitel“, Stuttgart, die wiederum kurz darauf von „freenet“, Büdelsdorf / Rendsburg, übernommen wurde. Talkline erlitt das allochton gesteuerte Urteil der „freenet“-Firmenleitung, dass Talkline bis 2011 gänzlich in Elmshorn „abgewickelt“ und geschlossen werde (vgl. ELSHORNER NACHRICHTEN vom 31.12.2009). Hier zeigte sich, dass ein dynamisches, innovatives, national und international agierendes Unternehmen wegen des harten Konkurrenzkampfes, d. h. eines Betriebes mit globalisierten Einbindungen, an einem („fremden“) Standort leichter gefährdet sein kann. – Im Falle der Talkline-Immobilie ergab sich nach langen Verhandlungen und (politischen) Querelen die Lösung, dass die Kreisverwaltung des Kreises Pinneberg mit ca. 600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern hier in der Zeit 2011/2012 einziehen wird (vgl. ELSHORNER NACHRICHTEN vom 03.04.2010).

Persistenz und Innovationen im Wirtschaftsraum Elmshorn – als Aspekte von Erfolgsfaktoren:

Der Wirtschaftsraum der Region Elmshorn ist heute geprägt durch eine Vielzahl von kleinen und mittleren Unternehmen von zumeist sehr innovativen Betrieben des sekundären und insbesondere des tertiären Sektors, in denen Elmshorner Bürgerinnen und Bürger, aber auch Tausende von auswärts Einpendelnde Beschäftigung finden, wie diese Arbeit u. a. auch in der Fragebogenaktion gezeigt hat. – Real und zugleich im Sinne des Elmshorner Image’s reckt sich die Silhouette der Köllnflockenwerke am Südufer der Krückau empor: Dieses innovative mittelständische Unternehmen in Familienbesitz beschäftigt heute (in Elmshorn) rund 300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, wobei die Mehrzahl am Arbeitsplatz eine Tätigkeit ausübt, die dem tertiären Sektor zuzuschreiben ist, obwohl die Köllnflockenwerke – statistisch – dem sekundären Sektor angehören. – Die laufende innovative Modernisierung der Betriebe des

sekundären und tertiären Sektors der Elmshorner Wirtschaft mit der Bereitstellung bzw. Schaffung von Tausenden Arbeitsplätzen in Konkurrenz zu Umlandgemeinden in Südwest-Holstein und in Konkurrenz zur Kernstadt Hamburg sind als herausragender Erfolgsfaktor anzusehen.

Bedarfsdeckung der Bevölkerung Elmshorns und der Anrainergemeinden – Dualismus Innenstadt „versus“ Elmshorn-Süd und Konkurrenz Hamburgs – Erfolgsfaktoren in Relativierungen:

Hinsichtlich der Versorgung der Elmshorner Bevölkerung sowie der Einwohner der dörflichen Anrainergemeinden ist die Bedarfsdeckung des kurzfristigen und mittelfristigen Bedarfs durch die Geschäfte und Einrichtungen des Mittelzentrums Elmshorn im Grundsatz zufriedenstellend. Güter des langfristigen Bedarfs sind teilweise in Elmshorn, andererseits in der benachbarten Kernstadt Hamburg vorzufinden.

Das Mittelzentrum Elmshorn weist im Bereich des Einzelhandels in der Stadt zwei Pole auf. Einerseits ist es die Innenstadt mit dem Schwerpunkt der fußläufigen Königstraße bis zum fußläufigen Alten Markt an der Nikolaikirche und weiter die fußläufige Marktstraße bis zur westlich abschließenden historischen alten Straße „Flamweg“ (d. h.: der historische Weg der Deiche bauenden Flamen).

Die Geschäftsstrukturen der Innenstadt sind „kleinteilig“, abwechslungsreich. Jedoch haben im Verlauf der letzten 30 Jahre zahlreiche (familieneigene) Geschäfte insbesondere in der Elmshorner Innenstadt aufgegeben, und die geschlossenen, aufgegebenen Geschäfte sind zunehmend durch das Stadtbild eher gesichtslos normierende Filialisten und Discounter ersetzt worden. Die Besucher- und Käuferfrequenz ist dadurch gefährdet, teilweise eingebrochen. – Ein wesentlicher Magnet für das Einkaufen im Zentrum der Innenstadt war bzw. wäre ein Kaufhaus. So wurde am Alten Markt 1975/1976 das viergeschossige Kaufhaus „Hertie“ eröffnet. Eine sozialgeographische empirische Erhebung hat kurz vor der Eröffnung des Kaufhauses durch Befragungen ermittelt, dass die Attraktivität der Innenstadt durch häufigere Besuche von Elmshornern und Personen aus dem Umland zunehmen würde, insbesondere auch mit Auswirkungen auf das Einkaufsverhalten beim mittelfristigen Bedarf, und diese Neueinstellung erfolgt teilweise auf Kosten eines Einkaufstages in Hamburg, und zwar aufgrund der neuen Attraktivitätssteigerung der Elmshorner Innenstadt durch das Kaufhaus. Diese Aussagen ergaben sich aus (prognostischen) Selbsteinschätzungen bzgl. des eigenen zukünftigen Einkaufsverhaltens wegen der angenommenen, sozialgeographisch definierten günstigeren jeweiligen Kosten-Mühe-Zeit-Relation (s. JANSSEN 1975, S. 63ff.). – Tatsächlich zeigte sich dann im Laufe der Jahre, dass die Fußgängerzone der Elmshorner Innenstadt sehr belebt wurde in Verbindung mit einem („obligatorischen“) Besuch des Kaufhauses am Alten Markt.

Im Jahr 2006 verfügte das innerstädtische Geschäftszentrum der Stadt Elmshorn noch über eine aktive Verkaufsfläche von rund 36 000 m². Diese ging im Jahr 2010 auf rund 28 300 m² zurück. Ausschlaggebend für den Rückgang der Geschäftsfläche und der innerstädtischen Umsätze ist im Wesentlichen die Schließung des Hertie-Warenhauses (ehem. Karstadt) am Alten Markt sowie die Schließung von Quelle (mittlerweile befindet sich in diesen Räumlichkeiten „BR Spielwaren“) in der Königstraße. – Hierdurch hat sich vor allem der Umsatz in zentrenprägenden Sortimenten reduziert: -10% im Sortiment Elektro/Technik, -7% im Sortiment Hartwaren/persönlicher Bedarf, -3,5% im Bereich modischer Bedarf und -5,5% im Bereich Bau, Garten, Freizeit/Sport. Insofern besteht unter Berücksichtigung des Telekom-Geschäftshauses in der Königstraße, das seit geraumer Zeit leer steht, eine signifikante Flächenreserve von mehr als 7 000 m² Verkaufsfläche am Alten Markt/bzw. an

der Königstraße. – Auch das an den Alten Markt südlich anschließende „City-Center“ Elmshorn (CCE) und die nördlich anschließende „Marktpassage“ (zwischen dem Alten Markt und der Schulstraße) weisen erheblichen Restrukturierungsbedarf auf (BULWIENGESA 2010, S. 24).

Nach einer Insolvenzphase war das Hertie-Kaufhaus von der Karstadt-Kette übernommen worden. Nachdem dann Karstadt in finanzielle Schwierigkeiten geraten war und die kleineren Karstadt-Warenhäuser in Deutschland abgestoßen wurden, übernahm wieder Hertie die Geschäftsleitung des Elmshorner Kaufhauses. Im Jahr 2009 wurde wegen Insolvenz das Hertie-Kaufhaus in Elmshorn geschlossen, auch die integrierten Parkplätze des Hertie-Parkhauses wurden gesperrt. Diese Schließungen beschleunigten den Rückgang der Kundenfrequenz in der Elmshorner Innenstadt, verbunden mit einem negativen Aufschaukelungseffekt der Schließung einer größeren Zahl von Einzelhandelsgeschäften in der Elmshorner Innenstadt (vgl. ELMSHORNER NACHRICHTEN vom 23.01.2010, 19.05.2010 und 29.05.2010). Es setzte ein spürbarer Attraktivitätsverlust der Innenstadt ein, Phänomene von Verödung machten sich breit (vgl. ELMSHORNER NACHRICHTEN vom 11.09.2010). - Die Attraktivitätsminderung wurde auch dadurch ausgelöst, weil in den letzten Jahren im Entwicklungsgebiet Elmshorn-Süd, dem dortigen Gewerbe-, Industrie-, Technologie- und Dienstleistungspark, immer mehr Einzelhandelsgeschäfte sich ansiedelten und damit – wie gutachterlich vorausgesagt (s. BULWIENGESA 2010, BULWIEN-GESA 2005 und GESA 2002) - Kaufkraft aus der Innenstadt Elmshorns abzog, zumal in der Innenstadt verbreitet limitiertes, kostenintensives Parken für abgestellte Autos ansteht, während in Elmshorn-Süd so gut wie unbeschränkt an verschiedenen Stellen unmittelbar vor den groß ausgelegten Einzelhandelsgeschäften und –passagen kostenfrei geparkt werden kann. Das gilt insbesondere für einen Bereich des Teilabschnitts von Elmshorn-Süd, dem „Franzosenhof“ mit dem Einzelhandelscluster Teppich-Kibek, Kücheneinrichter Roller, einem Baumarkt in Verbindung mit Gartenausstattung u. Pflanzenangeboten und der „Marktkauf“-Anlage mit zahlreichen Spezialisten im Shop-in-Shop System innerhalb der Zubringerpassage zu beiden Seiten.

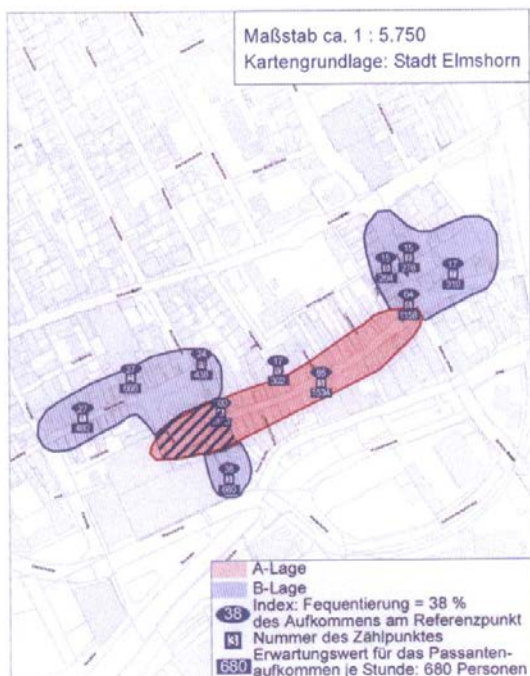
Seit den 1990er Jahren ist es immer stärker zu Konkurrenzentwicklungen durch die Entwicklung in Elmshorn-Süd gekommen, weniger im Wettstreit mit konkurrierenden Mittelstädten in Südwest—Holstein oder mit Hamburg (vgl. auch **Anhang 3**). So zeigt die Karte „Großflächiger Einzelhandel, Nahversorger und Innenstadtabgrenzung“ augenfällig die Wachstumsspitze im Süden bzw. Südosten der Stadt Elmshorn, wo Flächen von Anrainergemeinden verstärkend und schwerpunktbildend seit 1985 durch Eingemeindungen nach Elmshorn arrondiert wurden (s. Eingemeindungsdarstellung **Anhang 25 u. 28**): Einerseits handelt es sich um einen clustermäßig verdichteten Einzelhandelsbesatz im Gebiet „Hamburger Straße“ / „Grauer Esel“ oder an oder nahe der zum Autobahnanschluss Elmshorn-Süd verlaufenden Radialstraße „Hamburger Straße“ / „Wittenberger Straße“ sowie um das Areal „Franzosenhof“, wo sich ein Sub-Cluster gebildet hat, und zwar in unmittelbarer Nähe des Autobahnanschlusses A 23 im Südosten der Stadt Elmshorn (s. Karten **Anhang 10, Anhang 11, Anhang 12**). – In diesem Kontext haben sich in der Wachstumsspitze Elmshorn-Süd auch Geschäfte und Dienstleistungseinrichtungen angesiedelt, die eher Innenstadtrelevanz haben, z. B. eine Anwaltskanzlei, eine Diskothek und die von Seiten der Stadtentwicklungspolitik hier unerwünschte Elektronikbranche (vgl. ELMSHORNER NACHRICHTEN vom 09.11.2010), aber auch andere Einzelhändler des mittelfristigen Bedarfs sowie ein Cineplex-Kino. Stark frequentierte Garten(bau)geschäfte runden das attraktive, subzentrale Gebiet in Elmshorn-Süd ab, das bis 1985 überwiegend von Landwirtschaft und Baumschulen genutzt wurde.

Im November 2010 brach bezüglich der Akquirierung von neuen Einzelhandelsbetrieben eine Kontroverse auf, die quer durch die Positionierungen der Verwaltung und Selbstverwaltung (der im Stadtverordnetengremium vertretenen Parteien) und der Bevölkerung Elmshorns (bzw. auch des Umlandes) ging. Denn das Unternehmen „Media-Markt“ trat an die Stadt Elmshorn heran mit der Absicht, eine Großfiliale ihrer Kette in Elmshorn (umgehend) anzusiedeln, allerdings mit der Bedingung, nur an einem Mikrostandort in unmittelbarer Nähe zum Autobahnanschluss A 23 in Elmshorn-Süd, vorzugsweise hier neben dem neuen Kibek-Haus am „Franzosenhof“. Dieses Ansinnen kollidiert jedoch mit der dringenden Empfehlung des Einzelhandelsgutachtens von 2010, einen derartigen Markt prioritär in der Elmshorner Innenstadt, hier in dem zu revitalisierenden Quartier Vormstegen (nahe der innerstädtischen Krückkau) zu platzieren, um die Kundenfrequenzen der Innenstadt (wieder) zu beleben (s. ELSHORN NACHRICHTEN vom 09.11.2010 und 12.11.2010, BULWIENGESA, Einzelhandelsgutachten 2010). Darüber hinaus kollidiert die geplante Ansiedlung mit dem „Subzentrumsbeschluss“ des Stadtverordnetenkollegiums vom 18. Januar 1996 (s. ELSHORN NACHRICHTEN vom 20.01.1996). Denn der Subzentrumsbeschluss wurde gefasst, um die Innenstadt Elmshorns als Einkaufszentrum zu stärken und vor einer (möglicherweise immer weiter) zunehmenden Konkurrenz im südöstlichen Außenbereich Hamburger Straße / Wittenberger Straße / „Grauer Esel“ / „Franzosenhof“ zu schützen. Doch seit der Beschlussfassung, d. h. in den vergangenen 15 Jahren, haben die Stadtpolitiker, die „Beschützer der Innenstadt“, zwar den Beschluss formal aufrechterhalten, aber dennoch 16 (widersprechende) Ausnahmegenehmigungen erteilt (vgl. Karte **Anhang 12**): u. a. wurden genehmigt „Komet-Elektronik“, „Nordsport“, „Marktkauf“, ein Schuhgeschäft sowie Teppich-Kibek. – Laut „Subzentrumsbeschluss“ dürfen sich im Elmshorner Außenbereich nicht niederlassen: Kauf- und Warenhäuser, Lebensmittel- und Drogeriemärkte sowie alle Einzelhandelsbetriebe mit innenstadtspezifischen Sortimenten (des mittelfristigen Bedarfs) wie Bekleidung und Schuhe, Heimtextilien, Glas- und Keramikwaren, Sportartikel, Fahrräder, Spielwaren, Schreibwaren, Bücher, Uhren, Schmuck, Optik, Akustik, Sanitätsbedarf, Kunstgegenstände sowie Elektro-Technik (Ausnahme: Elektro-Großgeräte bzw. Haustechnik). – Ansiedeln dürfen sich im Außenbereich: Getränkemärkte, Zoo-Fachhandlungen, Betriebe mit Sortimenten wie Leuchten, Bodenbelegen, Teppichen, Wandfliesen und Möbel, Campingartikel, Boots- und Caravanzubehör, Bau-, Heimwerker- und Gartenbedarf und Betriebe, die mit Kfz-Teilen handeln (vgl. ELSHORN NACHRICHTEN vom 18.12.2010, 20.12.2010, 12.02.2011 und 14.02.2011, vgl. HEINEBERG 2006, S. 168ff. und vgl. KULKE 2004, S. 150ff.).

Das Einzelhandelsgutachten zu Elmshorn von 2002 geht – optimistisch – von einem Einzugsbereich des Elmshorner Einzelhandels aus, der in der erweiterten Region Elmshorn bis zu 140 000 Personen erreicht (GESA 2002). – Aus der Sicht des jüngsten Einzelhandelsgutachtens zu Elmshorn aus dem Jahr 2010 ist die Sicherung und Entfaltung der I-A-Lage der Elmshorner Innenstadt die prioritäre Aufgabe. Denn die Funktionsverluste insbesondere am Alten Markt sind so sehr fortgeschritten, dass dieser Marktplatz, unmittelbar am westlichen Ende der fußläufigen Königstraße (I-A-Lage) gelegen, schon den Charakter einer I-B-Lage angenommen hat. Diese Entwicklung gilt es umzukehren, insbesondere die frequenzsteigernde Wirkung eines Warenhauses oder große Fachmärkte im Hertie-Gebäude gilt es rasch zu etablieren. – Insgesamt verfügt die Innenstadt Elmshorn über geeignete Flächenpotentiale zur Ansiedlung großflächiger Magnetten mit zentrenrelevanten Sortimenten, d. h. des mittel- und langfristigen Bedarfs. Die weitere Entwicklung hängt jedoch in starkem Maße von den Kaufpreisverhandlungen mit den Eigentümern der Grundstück bzw. der Immobilien ab (vgl. BULWIENGESA 2010, S. 24).

Diejenigen in Elmshorn-Süd inzwischen etablierten Geschäfte bzw. Dienstleister, die eher eine innenstadtrelevante Funktion haben, führten in verstärkender Weise zu einer Akzentverschiebung: Diese Akzentuierung hat die Innenstadt Elmshorns inzwischen geschwächt; denn trotz vieler marketing-orientierter Maßnahmen für die Innenstadt herrscht z. Zt. bestenfalls ein persistierender Zustand. Die Stadtpolitik, der Stadtmarketing-Verein und das Amt für Wirtschaftsförderung sind bemüht, diese ungute Entwicklung zu stoppen bzw. zugunsten einer Attraktivitätssteigerung der Innenstadt Elmshorns wieder umzudrehen. Eingebundene Investoren, Developers, Einzelpersonen und Firmen sind bis in den Winter 2010/11 tagtäglich bemüht gewesen, das Warenhaus und Parkhaus „Hertie“ wieder in gleicher oder ähnlicher Funktion in Wert zu setzen, um der Innenstadt Elmshorn wieder einen Neuanfang, einen richtungsweisenden Schub zu ermöglichen, auch zugunsten der inzwischen ungeduldig werdenden Bürger der gesamten Region Elmshorn. Denn zur Zeit ist die Elmshorner Innenstadt nicht mehr ein deutlich erkennbarer Erfolgsfaktor für die Behauptung und Entfaltung der Stadt Elmshorn in ihrer Region, während dies für die Entwicklung in Elmshorn-Süd als zutreffend angesehen werden kann - mit den oben aufgeführten Bedenken.

Abb. 4: Geschäftslagen in der Elmshorner Innenstadt (Übertrag der Frequenzen aus ISEK)



Quelle: Übernommen von BULWIENGESA Präsentation Einzelhandelskonzept 2010 Stadt Elmshorn, 30.06.2010, u. www.stadt-elmshorn.de/files/asu_protokoll_2010-06-30_anl4_rahmenplan_praesentation_einzelhandelskonzept.pdf

Vielfalt unterschiedlicher Dienstleister in der Elmshorner Innenstadt - als Erfolgsfaktoren:

Andere Versorgungseinrichtungen und Dienstleistungen sind in der Innenstadt bürgerfreundlich nach wie vor geballt vorhanden, wie z. B. die ärztliche Versorgung (auch in Verbindung mit dem in Elmshorn ansässigen Standort der „Regio-Klinik“), Anwaltskanzleien, Kreditinstitute (hier insbesondere die Hauptstellen der Sparkasse Elmshorn und der Volksbank Elmshorn in der Königstraße, die von herausragender Bedeutung für die Bürgerinnen und Bürger der Stadtregion Elmshorn sind), ferner Cafés und Restaurants, und – vor allem – die Dienstleistungseinrichtungen der Stadtverwaltung Elmshorn. Bezüglich der Bedürfnisse der Erholung und Freizeit finden die Besucherinnen und Besucher der Innenstadt kaum wirklich dominante und attraktive Plätze (im Freien), die eine hohe Aufenthaltsqualität haben. - Doch insgesamt gesehen sind die bereits (oder noch) vorhandenen Dienstleistungen in der Elmshorner Innenstadt für die Menschen in der Region Elmshorn durchaus als Erfolgsfaktoren für die Behauptung und Entfaltung der Stadt Elmshorn in ihrer Region anzusehen.

Innerstädtisches Sanierungsgebiet Krückau/Vormstegen - als zu erwartende Erfolgsfaktoren:

Das „Integrierte Stadtentwicklungskonzept“ (ISEK) für die Stadt Elmshorn hatte im Zusammenhang mit dem erstellten Program „Stadtumbau West“ für Elmshorn ein Konzept erarbeitet, das vom Stadtparlament Mitte 2007 beschlossen wurde: Das Konzept hat einen besonderen Handlungsbedarf für das 18,5 ha große Areal zwischen Krückau / Vormstegen / Reichenstraße / Berliner Straße festgestellt. Bereits im Juni 2008 wurde dieser Raum als Sanierungsgebiet „Krückau-Vormstegen“ festgesetzt. In diesem Sanierungsgebiet befinden sich innerstädtische gewerbliche Brachflächen, nachdem die flächenintensiven Unternehmen „Eisenhandel Kremer“ und „Teppich-Kibek“ ihren Elmshorner Mikrostandort von hier nach Elmshorn-Süd verlegt hatten.

Das Sanierungsgebiet schließt – im Norden unterbrochen durch den ost-westlichen Verlauf der Krückau – unmittelbar an das Hauptgeschäftsviertel der Elmshorner Innenstadt an. Insofern besteht – stadtbaupolitisch und in planerischer Praxis – eine ideale Ausgangslage, dieses Gebiet zu revitalisieren, indem das Stadtzentrum über die Krückau hinweg in nachhaltiger Weise erweitert werden kann. Das gesamte Planungsgebiet umfasst Teile des Buttermarkts, das Krückau Nord- und Südufer, das Quartier Vormstegen, die Deichstraße und den Wedenkamp am Nordufer, gegenüber der Industriekulisse der Köllnflockenwerke gelegen. – Seit 2010 liegt ein Rahmenplan vor, der Ziele aufzeigt, wie das Gebiet entwickelt werden sollte (ARCHITEKTENGEMEINSCHAFT SSW ARCHITEKTEN BRAUNSCHWEIG GTL LANDSCHAFTSARCHITEKTUR KASSEL): In fünf ausgewiesenen Teil-Quartieren sind neue Nutzungsstrukturen von Einzelhandel, auch ein Elektronikmarkt als Magnet mit hoher Kundenfrequenzierung, gastronomische Einrichtungen, Hotellerie, Dienstleistungen unterschiedlicher Art, Büros, und kleinteiliges Gewerbe vorgesehen, aber auch innerstädtische Wohnungen, stadtökologisch wertvolle Aufenthaltszonen und Plätze (auch unmittelbar am Krückauufer) und unterschiedliche Freizeiteinrichtungen sowie kulturelle Nutzungen sollen entstehen, last but not least die verschiedenartigen Verkehrsflächen, Park- und Abstellflächen für den motorisierten Individualverkehr und den Radverkehr (vgl. BULWIENGESA 2010, S. 26, s. Karten **Anhang 14** und **Anhang 15**).

Das Gebiet unterteilt sich gemäß Entwurf von SSW in folgende funktional aufeinander abzustimmenden Teilbereiche:

- a) zwischen Krückau und Buttermarkt
- b) Vormstegen nördlich Osterfeld/Schloßstraße
- c) Vormstegen südlich Osterfeld/Schloßstraße
- d) Nord-/Südufer
- e) Königstraße

Diese Erweiterung der Innenstadt von der Königstraße über die Krückau nach Süden – mit der funktionalen Differenzierung (s. oben) - soll zu einer herausragenden Attraktivitätssteigerung Elmshorns beitragen. Ohne Zweifel wird dieser innerstädtische Umbau dann ein prägender Erfolgsfaktor der Stadt Elmshorn sein. Planung und Umsetzung dieses Projekts werden auf rund 10 Jahre angesetzt.

Hervorragende Bildungs-Infrastruktur – herausragende Erfolgsfaktoren Elmshorns:

Das Mittelzentrum Elmshorn, die größte Stadt in Südwest-Holstein, weist im sozialgeographischen Bereich des Bildungs-, Schul- und Ausbildungswesens ein sehr umfassendes und differenziertes Angebot auf, wie es in den jeweiligen Kapiteln und in der Fragebogenaktion dargelegt wurde. Im allgemeinbildenden Schulwesen gibt es in der Stadt alle Schulformen und Schularten. Diese sind in der Trägerschaft der Stadt Elmshorn oder auch Privatschulen. Alle Schulen sind – konzeptionell oder projektartig orientiert – gekennzeichnet durch permanente Innovationen. Die Schulen werden nicht nur von Schülerinnen und Schülern aus Elmshorn, sondern auch von zahlreichen Schülern und Schülerinnen aus den Umlandgemeinden besucht. Bei den sehr innovativen Privatschulen ist der Einzugsbereich noch erheblich größer. – Neben den allgemeinbildenden Schulen gibt es die berufsbildenden Schulen, mit sehr verzweigten Ausrichtungen. – Daneben gibt es eine „Wirtschaftsakademie“, die sich um berufliche Qualifizierungen und entsprechende Weiterbildungen kümmert. – Auch das Hochschulwesen ist vertreten, und zwar durch die private „Hochschule der Wirtschaft“, die „Nordakademie“, die nach dem dualen System unmittelbar zum „Bachelor“- oder „Master“-Grad führt. Diese Hochschule hat den größten Einzugsbereich im Rahmen der Elmshorner Bildungslandschaft, denn zahlreiche Studierende kommen aus ganz Schleswig-Holstein, aus Hamburg, aus den übrigen Bundesländern und einige auch aus dem Ausland, mit dem die Hochschule verbunden ist durch Partnerschaften mit dortigen Hochschulen. – Die „Nordakademie“ hat seit mehreren Jahren an bundesweiten Hochschulrankings teilgenommen und stets einen ersten oder zumindest einen der ersten Plätze belegt. – Insofern bemisst sich der Erfolg der „Nordakademie“ nicht nur in der im Sommersemester 2010 auf die Zahl der rund 1 100 Studierenden. Entscheidend sind vor allem die Ergebnisse der Nordakademie bei den (internationalen) Rankings, die von einer vorbildlichen Ausbildung in der Krückaustadt zeugen: Das Centrum für Hochschulentwicklung (CHE) führte für sein Ranking 2010/11 eine Befragung an 250 Universitäten und Fachhochschulen durch, an der über 200 000 Studierende und 15 000 Hochschullehrer (bzw. Professoren) arbeiten. Im Gesamturteil „Studiensituation insgesamt“ ging die deutschlandweite Bestnote an die „Nordakademie“. Im dualen Studiengang Betriebswirtschaftslehre erreichte die „Nordakademie“ eine 1,3, im Studiengang Wirtschaftsinformatik eine 1,4 und in der Fachrichtung Wirtschaftsingenieurwesen sogar eine 1,1 (vgl. ELMSHORNER NACHRICHTEN vom 23.06.2010). – Insofern ist schlussfolgernd die Einstufung wohl angebracht, dass eine Top-Adresse unter Fachhochschulen nicht in Berlin oder München zu finden ist, sondern in Elmshorn. Darüber hinaus ist die innovative

„Nordakademie“ als private „Hochschule der Wirtschaft“ ein besonders herausragender Erfolgsfaktor für die Stadt und Region Elmshorn im suburbanen Hamburger Raum.

Die Etablierung eines sehr umfassenden, differenzierenden Bildungs-, Schul- und Ausbildungssystems zeichnet daher Elmshorn aus: Insgesamt ist die Bildungs- und Schullandschaft der Stadt Elmshorn, wichtig im Kontinuum harter und weicher Standortfaktoren (vgl. HAAS/NEUMAIR 2007, S.16-17), herausragender Erfolgsfaktor für die Stadt und Region Elmshorn im suburbanen Hamburger Raum.

Bedeutung vielfältiger kultureller Einrichtungen - als Erfolgsfaktoren:

Elmshorn, das mittelstädtische Dienstleistungszentrum am Nordrand des Kreises Pinneberg, hat eine Vielzahl von kulturellen Einrichtungen entfaltet. Diese sind eigenständig sowie originell und werden von der Stadt Elmshorn ideell und materiell unterstützt. Diese Einrichtungen behaupten sich erfolgreich gegenüber der vergleichbaren „Konkurrenz“ aus benachbarten Städten, wie Itzehoe und Hamburg. Die Kulturveranstaltungen werden sehr von den Bürgerinnen und Bürgern angenommen. Diese „Kulturlandschaft“ fördert das Image der Stadt Elmshorn, wie es bereits in dieser Untersuchung dargestellt wurde. – Diese kulturelle Vielfalt, ein „weicher Standortfaktor“, ist zugleich ein wichtiger Erfolgsfaktor der Behauptung und Entfaltung der Stadt und Region Elmshorn (s. **Karten Anhang 10** und **Anhang 11**).

Bedeutung der Angebote im Freizeitbereich – als Erfolgsfaktoren:

Das suburbane Zentrum Elmshorn ist im sozialgeographischen Freizeitbereich gekennzeichnet durch ein ausgeprägtes Vereinsleben, insbesondere in Sportvereinen, was im Einzelnen oben untersucht und dargestellt wurde. Diese Vereine sind gekennzeichnet durch ihr Wirken im Bereich des Breitensports, sie haben aber auch sportliche Erfolge auf Landes-, Regional-, Bundes- und Weltebene erlangt. – Die große Zahl der Mitglieder in Elmshorner Vereinen hat auch die Identifikation mit der Stadt Elmshorn gefördert. – Insofern ist das sehr rege Vereinsleben in Elmshorn auch als Erfolgsfaktor für die Behauptung und Entfaltung der Stadt Elmshorn in ihrer Region anzusehen.

Angebote des Tagestourismus und der Naherholung in der Stadt und Region Elmshorn – als Erfolgsfaktoren.

Die in der Region Elmshorn Lebenden und viele (Tages-) Besucher der Stadt Elmshorn und ihres (unmittelbaren) Umlandes nehmen immer mehr Areale und ihre Einrichtungen an, die insbesondere als Naherholungspotentiale wahrgenommen und gelebt werden. So hat sich auch die Stadt Elmshorn dieser Herausforderung und Gestaltungsaufgabe für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt in ihrer Region angenommen (vgl. STADT ELMSHORN, „elmshorn tourismus-information“ 2010). Alle diese Areale und Einrichtungen sind einerseits fußläufig oder per Fahrrad und auch per Automobil mit geringem Kosten-Mühe-Zeit-Aufwand erreichbar.

Am nordöstlichen Stadtrand Elmshorns befindet sich das kleine waldbestandene Naherholungsgebiet „Sibirien“, mit einem kleinen Teich in der Mitte sowie einer ansprechenden Gaststätte/Tagungsstätte und einer Kleinsportanlage. Diese an der „Umgehungsstraße“ (Hamburg – Itzehoe) gelegene Naherholungsfläche wird zu allen Jahreszeiten aufgesucht, im Winter zum Schlittschuhlaufen, in den wärmeren Monaten zum Spaziergehen.

Vom westlichen Rand der Innenstadt führt entlang des Oberlaufs der Krückau der „Krückauwanderweg“ als Fuß- und Radwanderweg ostwärts nach Barmstedt und –

insbesondere – zum dortigen Rantzauer See, etwa acht Kilometer von Elmshorn entfernt. Dieser See ist eingebettet in einem etwas größeren Waldbestand gelegen. Auf dem See wird im Winter gern Schlittschuh gelaufen, in den wärmeren Monaten herrscht hier ein lebhafter Kleinbootverkehr für Erwachsene, Jugendliche und Kinder. Am Ufer des Sees ist nicht nur ein größerer Spielplatz, sondern auch eine Indoor- und Outdoor-Badeanstalt vorhanden, in Verbindung mit Restauration. Auf der sogenannten Schlossinsel ist – erlebnis- und informationsreich – eine Wasserregulierungsanlage der Krückau zu besichtigen, einschließlich eines intakten Wasserrades. Nach etwa einstündigem Spaziergang um den See herum kann man historische Gebäude, eine kleine Galerie, ein Museum besuchen und im Gebäude des historischen „Schlossgefängnisses“ in jeweils einer der kleinen Zellen sich bewirten lassen.

Am Südrand der Stadt Elmshorn, angrenzend an die Gemeinde Klein Nordende, durchschnitten von der B 431, befindet sich das Waldgebiet des Liether Stadtparks mit seinem „Karpfenteich“ und mit dem gepflegten „Rosengarten“ westlich daneben. Dieses Gesamtareal gilt als „Lunge“ der Stadt Elmshorn. Das Areal lädt zu allen Jahreszeiten Erholungssuchende ein (Spaziergänger, aber auch Schlittschuhfahrer im Winter). Im Sommer zieht das „Open-Air-Concert Jazz ´n Roses“, das im Rosengarten jedes Jahr stattfindet, Tausende von Besuchern an.

Etwa im Zentrum der Anrainergemeinde Klein Nordende, sehr günstig zu Fuß, per Fahrrad oder mit dem Automobil auf Straßen und befestigten Wegen erreichbar, befindet sich eine naturgeographische und geologische Besonderheit: die „Liether Kalkgrube“, die als Natur belassenes Geotop mit Lehrpfad für die Naherholung und mittels Lehrpfad für Bildungszwecke gestaltet worden ist. Es handelt sich bei dem im Jahre 1991 ausgewiesenen Naturschutzgebiet „Liether Kalkgrube“ um einen in seiner Art – zwischen dem Nordrand des Harzes und der Südflanke des kaledonischen Gebirgssystem in Norwegen/Schweden - einmaligen Salzstock-Aufschluss mit vielfarbigen (insbesondere rot leuchtenden) Schichten des Perm und des Quartärs (s. KREIS PINNEBERG, Fachdienst Umwelt 2002). - Wanderwege erschließen die Grube sowohl unten (mittendrin), wo mehrere Informationstafeln das Geo- und Biotop erläutern. Man kann auch in gut einer halben Stunde oben am Rande der Grube diese mit schönen Ein- und Ausblicken auf die Grube umrunden. - Das nicht weit entfernte „Töverhus“ in Klein Nordende, das den wirtschaftsgeographischen Wandel von agrarischer Nutzung zur Dienstleistungseinrichtung besonders eindringlich darstellt, lädt in der wärmeren Jahreszeit an den jeweiligen Wochenenden zur rustikalen Rast ein.

Nahe dem Zentrum der Stadt Elmshorn, an der „Oberau“ der Krückau, ist – insbesondere für Kinder und Jugendliche, aber auch für Erwachsene – der ganzjährig betriebene „Badepark“ eine herausragende Attraktion für Tausende von Besuchern jedes Jahr. Diese Anlage ist so vielfältig, dass sie mit allen in Norddeutschland konkurrieren kann. Die Stadt Elmshorn unterhält diese Anlage mit erheblichem Aufwand und hohen jährlichen Geldzahlungen.

Im Zentrum der Stadt Elmshorn befindet sich das (historische) Hafenbecken der Krückau, die bis zur Brücke „Vormstegen“ schiffbar (gewesen) ist. Ein Höhepunkt ist das jährlich zum Ende der Sommerzeit stattfindende „Hafenfest Elmshorn“ in Verbindung mit der „Flora-Woche“. Tausende von Besuchern aus nah und fern kommen zu diesen Anlässen hier zusammen: Am Eröffnungswochenende befinden sich dann zahlreiche Segel-, Motor- und Ruderboote im Hafenbecken der Krückau bei anhaltend aufgestautem Wasserstand, der durch das Krückausperrwerk an der Mündung der Krückau ermöglicht wird. Dieses Bild erinnert an die maritime Tradition der Stadt Elmshorn. – An der „Vormstegenbrücke“, unmittelbar am Ende der heutzutage sehr eingeschränkt schiffbaren Krückau - wegen der zunehmenden

Verschlickung der Krückau - liegt der (von vielen Jugendlichen) restaurierte Ewer „Gloria“. Dieser ehemalige Lastensegler erinnert besonders eindringlich an die große Elmshorner Zeit mit den vielen Last- und Frachtschiffen im Elmshorner Hafen. - In der Zeit von Mai bis September kann man - in Kleingruppen nach rechtzeitiger Vorausbuchung - mit dem Ewer „Gloria“ Schiffsfahrten auf der Krückau und der Elbe machen. Man kann die Flussläufe bis zum Wattenmeer der Nordsee befahren, aber auch durch den Nord-Ostsee-Kanal zur Ostsee gelangen.

Von Elmshorn aus gibt es Richtung Westen Deichwanderwege auf dem Flusssdeich der Krückau bis zum Elbdeich mit dem Sperrwerk an der Mündung der Krückau. Auf halbem Wege, in Spiekerhörn, bietet sich die kleinste Personenfähre Deutschlands den Fuß- und Radwanderern für eine Krückauquerung an. – Zahlreiche befestigte Radwanderwege nördlich und südlich des Unterlaufs der Krückau führen durch die Marschlandschaften. Zielorte sind häufig im Norden der Region die Elbestadt Glückstadt, im Süden der Region die Stadt Wedel. Höhepunkt dieser Radwanderung von Elmshorn aus ist oft die Wedeler Schiffsbegrüßungsanlage „Willkommen Höft“ am Elbufer, wo jedes elbaufwärts fahrende bzw. elbabwärts fahrende Schiff per Lautsprecher und jeweiliger Nationalhymne begrüßt bzw. verabschiedet wird. – Der (erschöpfte) Radwanderer aus Elmshorn kann auch – inklusive Fahrrad - per Linienbus von Wedel aus zum Zentralen-Omnibus-Bahnhof (ZOB) am Elmshorner Bahnhof zurückkehren.

Diese zum großen Teil auch innovativen, hier exemplarisch aufgeführten und verkürzt dargestellten Areale und Einrichtungen helfen bei der Entfaltung der Stadt und Region Elmshorn: Diese genutzten touristischen Potentiale der Stadt und Region Elmshorn sind als immer wichtiger werdende Erfolgsfaktoren anzusehen.

Kernproblem Innenstadtentwicklung:

Ein Kernproblem für die Behauptung und Entfaltung der Stadt Elmshorn ist die derzeitige Situation in der Innenstadt von Elmshorn: Die Stadt Elmshorn mit ihrer Innenstadt, ihrer „City“, gilt seit langem im Bereich der sozialgeographischen Funktion „Sich Versorgen“ als „Stadt der kurzen Wege“. Doch seit rund zwanzig Jahren ist zu beobachten, dass die Attraktivität der (fußläufigen) Innenstadt sich (deutlich) vermindert hat. Dies ist auf verschiedene Phänomene und Ursachen zurückzuführen, und zwar erfolgte häufig ein Wechsel von familiengeführten, kleinteiligen Geschäften auf die Übernahme von Kettenläden und Filialisten, Geschäftsaufgaben von traditionellen Elmshorner Geschäften mit (zeitweiligen) Leerständen, teilweise bedingt durch die (viel zu) hohen Mieten für die Geschäftsflächen, Probleme der Erreichbarkeit wegen unattraktiver Parksituationen, derzeitige Schließung des bisherigen Hauptmagneten, des Warenhauses am Alten Markt, Aufgabe des innerstädtischen Kinos.

Das im Juni 2010 bei der Stadt Elmshorn abgelieferte neue Einzelhandelsgutachten des Büros BULWIENGESA fordert, dass alles zur Stärkung der Elmshorner Innenstadt getan werden müsse. Im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt stellte Christiane Scharpf, Projektleiterin im Hamburger Büro, einige Forderungen vor: Priorität habe demnach die Revitalisierung der stillgelegten Hertie-Immobilie im Zentrum der fußläufigen Innenstadt. Dort würden sich ein weiteres Modegeschäft und ein Groß-Drogist anbieten, als zusätzlicher Magnet und Ergänzung zum Modegeschäft Ramelow in der Königstraße. Eine derartige Revitalisierung der Hertie-Immobilie würde einer Ausrichtung eines kleinen Kaufhauses ähneln. Von der Schaffung einer kleinteiligen Einkaufsmeile (Mall) sei abzuraten, da diese nicht die nötige Ausstrahlung generieren werde. – Ein zweiter Schwerpunkt sollte im

unmittelbar südlich angrenzenden Teil des Vormstegen-Quartiers entstehen. Dort sollten gemäß Gutachten ein Elektronik-Riese in Verbindung mit einem Verbrauchermarkt als zugkräftige Magneten platziert werden. Dafür seien allerdings auch ca. 350 bis 500 Stellplätze nötig, also ein integriertes Parkhaus (s. Karten **Anhang 14** und **Anhang 15**). Ein Elektronik/Technik Markt passe auch hervorragend zur Innenstadttausstattung, weil Elmshorn in diesem Waren-Segment unterversorgt sei. – Es werde zugunsten der Innenstadt empfohlen, dass die Stadt Elmshorn keinen weiteren großflächigen Einzelhandel auf peripherem Elmshorner Gebiet zulassen solle. Denn dafür sprächen auch die ermittelten Zahlen: Wurden im Jahr 2001 noch rund 58 % des Umsatzes in der Innenstadt erzielt, schrumpfte der Wert bis zum Sommer 2010 auf rund 36%.

Gemäß dem neuen Einzelhandelgutachten (2010) hat die Anziehungskraft Elmshorns für die Menschen des Umlandes deutlich abgenommen. Das gilt besonders für die Kunden mit dem längsten Anfahrtsweg, z. B. aus Haseldorf. Neue Märkte mit größerer Nähe können dafür als ursächlich angesehen werden. Ein Hauptgrund sei die Hertie-Schließung in der Innenstadt Elmshorns (vgl. BULWIENGESA 2010).

Im Juni 2010 gibt es in Elmshorn 340 Einzelhandelsgeschäfte mit einer Verkaufsfläche von 162 000 m². Der Leerstand erscheint auf den ersten Blick mit 23 000 m² als sehr hoch. Es ist aber zu beachten, dass rund 7 000 m² auf die leerstehende Hertie-Immobilie entfallen und rund 11 000 m² auf das leerstehende Kibek-Hochhaus an der Reichenstraße, am südlichen Rande der Elmshorner Innenstadt (vgl. BULWIENGESA 2010 und ELMSHORNER NACHRICHTEN vom 02.07.2010).

Umgestaltung und „Upgrading“ der erweiterten Elmshorner Innenstadt als Komponenten von zu erwartenden Erfolgsfaktoren:

Die Stadt Elmshorn hat sich dieser Problematik seit geraumer Zeit angenommen. Sie hat das „Integrierte Stadtentwicklungskonzept“ (ISEK) erarbeiten lassen und die Endfassung im Jahr 2006 im Elmshorner Stadtparlament einstimmig verabschiedet (BULWIENGESA AG INSTITUT RAUM UND ENERGIE 2006). Vorausgegangen sind etliche raumrelevante Erhebungen und Evaluationen, wie es in dieser Arbeit bereits detailliert dargestellt wurde. Wichtig dabei war bei der Erstellung des Konzepts, kontinuierlich die wesentlichen Akteure bzw. Akteursgruppen im Sinne der „Urban Governance“ zu beteiligen: a) die politische und planerische Ebene, b) die Vertretung der Wirtschaft und c) engagierte Repräsentanten der Bürgerinnen und Bürger der Zivilgesellschaft (vgl. GAEBE 2004).

Für die Umsetzung des Projekts der Sanierung, der Modernisierung und des Umbaus der Elmshorner Innenstadt wurden u. a. Förderungszusagen des Bundes im Rahmen des Projekts „Stadtumbau-West“ erwirkt (s. www.stadtumbau-west-elmshorn.de).

In den kommenden Jahren sollen – integrierend betrachtet – folgende innerstädtische Teilräume grundlegend umgestaltet werden: a) der Bahnhof und der Bahnhofsvorplatz, b) der fußläufige Bereich der Innenstadt, c) der „Buttermarkt“ mit dem „Upgrading“ der innerstädtischen Krückau, d) das Quartier Vormstegen, e) der Hafenbereich, f) das innenstadtnahe Quartier am „Schleusenpark“, g) die neue Verkehrsregelung über die am westlichen Ausgang der erweiterten Innenstadt zu errichtende Klappbrücke, die sogenannte „Hafenspange“.

In diesem Rahmen sind bereits Realisierungen erfolgt. Die erste Stufe des „Schleusenparks“ wurde im Jahr 2009 bereits fertiggestellt. – Die ersten infrastrukturellen und verkehrlichen Voraussetzungen für den Bau der „Hafenspange“ wurden bereits im Frühjahr 2010 getroffen und baulich durchgeführt (s. ELSHORNER NACHRICHTEN vom 18.05.2010). – In einem Architektenwettbewerb gewann ein Hamburger Architektenbüro den 1. Preis für das Konzept der Neugestaltung des Elmsorner Bahnhofs einschließlich der Bereiche der Bahnhofsvorplätze auf der Ost- und Westseite der Gleise (s. www.schaltraum.net u. HAMBURGER ABENDBLATT vom 19.02.2010). Stadtplanerisches Ziel ist es, ein attraktives Eingangsportal für die Innenstadt Elmsorn zu schaffen.

Diese Umbaumaßnahmen in Planung und Entwicklung werden kontinuierlich von der Presse begleitet und dargestellt. Laufend werden die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, an Veranstaltungen und Workshops zu diesen Umbauprojekten teilzunehmen. – Die Stadt Elmsorn rechnet mit einer Umsetzung des Umbaus der Innenstadt Elmsorns mit einem Zeitraum von rund 10 Jahren. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass erneute, deutliche Attraktivitätssteigerungen der Innenstadt Elmsorn um das Jahr 2020 erreicht sein werden.

Kreativität und Innovationsaktivitäten der Gestaltung Elmsorns - als „Ferment“ von Erfolgsfaktoren:

Für die Behauptung und Entfaltung einer Region oder Stadt ist es sehr förderlich, wenn in dem Bezugsraum ein „kreatives Milieu“ vorhanden ist (s. FROMHOLD-EISEBITH 1995 u. 1999, MATUSCHEWSKI 2006 sowie RÖSCH 2000). Ist das in Elmsorn der Fall? Das ist sicherlich – bedingt bzw. eingeschränkt – zu bejahen. Denn es gibt in der Stadt Elmsorn und bei Vertretern der Region Elmsorn etliche Personen, die sich mit ihrer jeweiligen Kompetenz für die Bürgerinnen und Bürger sowie die Stadt und Region Elmsorn konstruktiv mit Rat und konkretem, z. T. finanziellem Engagement einbringen.

An erster Stelle sind in diesem Kontext die Mitglieder der „Initiative Elmsorn“ zu nennen, Diese haben sich für die Menschen und die Stadt Elmsorn bisher so sehr eingebracht, dass durch deren in die Wege geleiteten und unterstützten Maßnahmen das Leben in der Stadt Elmsorn bereichert worden ist, so auch das Image der Stadt in ihrer Region (vgl. Ergebnisse der Fragebogenaktion und der Expertengespräche). – Aber auch andere kompetente Einzelpersonen, die in Vereinigungen und Clubs organisiert sind, lösen Initiativen aus und fördern die Stadt- und Regionalentwicklung Elmsorns: hier seien Personen des Lions Club Elmsorn, des Rotary Club Elmsorn des Round Table Club Elmsorn genannt. Andere Vertreter sind eingebunden in (leitenden) Funktionen der Wirtschaft, z. B. IHK, in Vereinen und in Gremien der Kirchen: „Tacit knowledge“ in „face-to-face“-Begegnungen sind von großer Wichtigkeit. – Es kommt ein anderer Faktor hinzu: in einer so überschaubaren Mittelstadt wie Elmsorn einschließlich der sie umgebenden Anrainerregion gilt das Prinzip „man kennt sich“, „man sieht sich“, „man spricht und klönt miteinander“, und das in vielen Fällen seit der gemeinsamen Schulzeit: Und immer wieder geht es um die Geschehnisse Elmsorns. Insofern sind die interessierten und engagierten Bürgerinnen und Bürger der Stadt und Region Elmsorn von großem Einfluss. – Last but not least greift die Stadtverwaltung mit ihren Gremien der Politik und der Verwaltung ein, insbesondere das „Amt für Stadtentwicklung“ das „Amt für Wirtschaftsförderung“ und der assoziierte „Stadtmarketing-Verein“. Sie lenken und prägen stark die Prozesse der Gestaltung, der Behauptung und Entfaltung der Stadt Elmsorn in ihrer Region sowie die Entwicklung mit Bezug auf Lage

und Funktion im suburbanen Hamburger Raum. – Das gilt nicht nur für die Gegenwart, sondern sicherlich auch für die Zukunft.

Elmshorn: Maßnahmen und Perspektiven des innovativen, nachhaltigen Klimaschutzes – als realisierte und weiter zu erwartende Erfolgsfaktoren:

Elmshorn ist seit 1992 Mitglied in einem „Klimabündnis“ und hat bereits einzelne Klimaschutzmaßnahmen realisiert. Seit 1996 sind regenerative Energieanlagen durch den eingerichteten Klimaschutzfonds gefördert worden; der jeweilige Förderungsbetrag ist von der Art und Größe der Anlage abhängig. Die Stadtwerke Elmshorn bieten u. a. Förderungen für Maßnahmen in Gebäuden, die den CO₂-Ausstoß vermindern, an, ferner eine Energieberatung und Contracting-Modelle (s. www.stadt-elmshorn.de).

Der Ausstoß an Kohlendioxid der Stadt Elmshorn konnte in dem Zeitraum von 1990 bis 2007 deutlich gesenkt werden. Denn 1990 betrug die Emission (der Ausstoß) 9,04 Tonnen pro Kopf in Elmshorn und sank bis 2007 bei einer um 11,5% gestiegenen Einwohnerzahl um ein Viertel auf 6,78 Tonnen pro Kopf. Dieser Wert ist als vergleichsweise günstig anzusehen, da er im Durchschnitt bei rund 10 Tonnen pro Kopf liegt in Deutschland insgesamt. – Der höchste Beitrag zu den Emissionen in der Stadt Elmshorn kommt aus der Wirtschaft. Doch ist die Tendenz stark fallend, denn die Unternehmen sind bemüht, die Energiekosten – insbesondere für Strom – und damit auch den CO₂-Ausstoß zu senken. – Der zweitgrößte Ausstoß wird vom Verkehr verursacht. Wegen der Zunahme des Automobilverkehrs ist in der Zeit von 1990 bis 2007 der CO₂-Ausstoß in der Stadt Elmshorn um rund 10% gestiegen. Es ist dabei aber zu beachten, dass der Bestand von Fahrzeugen im Kreis Pinneberg zwischen 1990 und 2007 von 160 844 auf 218 054 Stück, also um rund 36 % angestiegen ist. – In den privaten Haushalten und bei öffentlichen Gebäuden ist der CO₂-Ausstoß dagegen leicht fallend gewesen: Es wurden teilweise neue, innovative und effizientere Heizungsanlagen installiert, auch Wärmedämmungen wurden an vielen Gebäuden vorgenommen. (vgl. BERATUNGS- UND SERVICEGESELLSCHAFT UMWELT mbH und ELSHORNER NACHRICHTEN vom 15.01.2011 und 14.02.2011)

Inzwischen hat die Stadt Elmshorn vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages eine Förderung im Rahmen der Klimaschutzinitiative für die Erarbeitung eines „Integrierten kommunalen Klimaschutzkonzeptes“ erhalten. Ziele und Projektinhalte sollen darin bestehen, eine nachhaltige Strategie des Klimaschutzes und der Energieeinsparung für den Zeitraum von 2010 bis 2020 für die Stadt Elmshorn zu schaffen.

Das ist die Absicht Elmshorns, die mit den Bemühungen Deutschlands konform geht, bis zum Jahr 2020 die 20-20-20 Ziele zu realisieren, d. h. 20% weniger CO₂-Emissionen im Vergleich zu 1990, 20% Energieeinsparung sowie 20% Anteil erneuerbarer Energien an der eingesetzten Primärenergie. Dieses Bestreben geht zurück auf das Gutachten des IPCC („Integrated Pollution Prevention and Control“, eine EG-Richtlinie) im Jahr 2007, dem Treffen der G 8 Staaten in Deutschland sowie des EU 27 Gipfels. Es wurde festgestellt, dass ohne verstärkte Klimaschutzmaßnahmen, vor allem auf kommunaler Ebene, die Umsetzung dieser 20-20-20 Ziele nicht zu realisieren sei.

Auf der Grundlage der klimapolitischen Zielsetzungen Deutschlands und unter Berücksichtigung der bisherigen das Klima verbessernden Maßnahmen und Erfahrungen der Stadt Elmshorn – im Zusammenwirken mit den Anrainergemeinden – ist ein Integriertes Kommunales Klimakonzept (weiter) auszuarbeiten bzw. zu entwickeln, das auf den gesamten

Stadtbereich in der Region Elmshorn abgestimmte Klimaschutzziele und Maßnahmen entwickelt, die es dann umzusetzen gilt.

Folgende Sektoren werden im Integrierten Kommunalen Klimaschutzkonzept eingebunden:

- private Haushalte,
- kommunale Gebäude und Anlagen,
- Energieversorgung,
- Verkehr,
- Industrie und Gewerbe.

(vgl. www.stadt-elmshorn.de)

Was soll unmittelbar (sofort) und in (naher) Zukunft konkret in die Wege geleitet werden? Die Experten, die das „Integrierte Kommunale Klimaschutzkonzept“ für die Stadt Elmshorn im November 2010 präsentiert haben, empfehlen: Aufgrund der Entwicklung im Verkehrssektor sollte im Rahmen der Stadtentwicklung der Radverkehr (mit entsprechendem Wegenetz) und der öffentliche Nahverkehr weiter ausgebaut werden. Die Stadt Elmshorn sollte sich – wie bisher – als eine „Stadt der kurzen Wege“ mit Nahversorgung und optimierter Verkehrsführung präsentieren. – Es sollen Energiekonzepte weiter ausgebaut werden, z. B. die weiteren Installationen von Solaranlagen und die Gestaltung von optimierten Dachneigungen. – Klimaschutz und Klimaverbesserung sollten auch durch eine vermehrte Neupflanzung von Bäumen (zügig) umgesetzt werden (vgl. BERATUNGS- UND SERVICEGESELLSCHAFT mbH, November 2010).

Die bisher realisierten, innovativen und nachhaltigen stadtökologischen Upgradings und die konzipierten Maßnahmen (bis 2020) im Rahmen des Integrierten Klimaschutzkonzepts stellen für die Stadt/Region Elmshorn sowohl bereits realisierte als auch zu erwartende Erfolgsfaktoren dar.

Wichtigkeit der Beachtung nachhaltiger hydrogeographischer und stadtökologischer Sicherung der Stadt Elmshorn in ihrer Region:

Bezüglich der (nahen) Zukunft kommt allerdings auf die Stadt Elmshorn ein noch nicht gänzlich in der Tragweite abzusehendes ökologisches und städtebauentwicklungspolitisches Problem zu. Es handelt sich um unregelmäßig, aber insgesamt häufiger zu erwartende hohe Wasserstände und Überflutungen, insbesondere im Bereich der Innenstadt Elmshorns.

Denn alle Gebiete, die in unmittelbarer Nähe zu der durch Elmshorn fließenden Krückau liegen, müssen als „hochwassergefährdet“ angesehen werden, wie ein Verordnungsentwurf des Landes Schleswig-Holstein feststellt. Die in dieser Studie ausgewiesenen Überschwemmungsgebiete reichen vom „Wisch“ im Westen Elmshorns über das Nord- und Südufer im Hafensbereich (einschließlich der „Köllnflockenwerke“) bis zum Gelände des Badeparks und der „Nordakademie“ sowie der Bebauung am dicht besiedelten Nibelungenring und führen weiter ostwärts zum Neubaugebiet „Wischhof“, südlich von der nach Barmstedt führenden Radialstraße Kaltenweide. Dieser Verordnungsentwurf sollte im September 2010 mit den ausgewiesenen Hochwasser(schutz)gebieten im Amtsblatt des Landes Schleswig-Holstein rechtsverbindlich veröffentlicht werden, was noch nicht erfolgt ist. Doch bereits seit Mitte 2010 darf in den hochwassergefährdeten Gebieten der Stadt Elmshorn, die im Vergleich zur bisher gültigen Verordnung aus dem Jahr 1976 stark ausgeweitet wurden, ohne Genehmigung nichts verändert werden.

Ein Stab von Fachleuten des Referats V45, Küstenschutz, Hochwasserschutz und Häfen, im Landwirtschaftsministerium stellte die Pläne im Juli 2010 vor.

Die Krückau ist ein 37 km langer Fluss und mündet westlich von Elmshorn in die Elbe. Der Fluss weist von der Quelle am Kiesdorfer Wohld bis zur Mündung bei Kolmar einen Höhenunterschied von 24 m aus. Der Fluss hat zwei kleine Nebenflüsse, die zusätzlich begrenzt Wasser aufnehmen können: die Offenau und die Ekholter Au. Führt die Elbe Hochwasser, kann sie kein Krückauwasser aufnehmen, denn das 1968 errichtete Sperrwerk an der Elbe bleibt geschlossen. Diese Situation verschärft sich, wenn in der Elbe auf Grund von Sturmflutwetterlagen tagelang trotz bzw. wegen Gezeitenwechsel bei sehr hohen Wasserständen das Krückausperrwerk geschlossen bleiben muss, damit das Marschland und die Stadt Elmshorn dahinter nicht gefährdet werden. Diese Gefahr besteht allerdings dann dennoch bei dieser Situation, wenn tagelang gleichzeitig (erhebliche) Niederschläge die abgesperrte Krückau durch abfließendes Regenwasser anschwellen lassen und dadurch große Teile der (erweiterten) Innenstadt Elmshorns unter Wasser gesetzt werden (können).

Die Verordnung für die neuen ausgewiesenen und gefährdeten Überschwemmungsgebiete in Elmshorn basiert auf Analysen über Niederschläge, Flächenversiegelung, Temperaturen, Regenrückhaltebecken und Abflussbildung. Der Expertenstab ließ mit hydraulischen Modellen die Zukunft der möglichen, zukünftigen Wasserregime der Krückau simulieren. – Dabei wurde auch geprüft, wie heutige Flächen, die im künftigen Überschwemmungsgebiet liegen, genutzt werden können. – Die noch nicht veröffentlichte Verordnung hat bereits in Elmshorn bzgl. des Umbaus der Innenstadt zu Planungsänderungen geführt: Seitdem wird hinsichtlich der vorgesehenen Sanierung des innerstädtischen Quartiers Vormstegen/Hafen unmittelbar am Nordufer der Krückau statt eines Hotels eine Grünanlage geplant. Das in diesem Bereich ausgewiesene Baugebiet muss neu überdacht werden (vgl. HAMBURGER ABENDBLATT vom 10.12.2009, ELMSHORNER NACHRICHTEN vom 24.07.2010, NORDDEUTSCHE RUNDSCHAU vom 28.07.2010 u. Vortrag von PASCHE. E. u. NEHLSSEN, E. 2009 sowie Karte **Anhang 16**).

Diese ökologische und hydrogeographische Studie des Landwirtschaftsministeriums Schleswig-Holstein aus dem - anfänglich heißen - Sommer 2010 wird in der (nahen) Zukunft einen starken Einfluss nehmen: Wie sollen sich die Stadt und Region Elmshorn bei Beachtung landschafts- und stadtökologischer Herausforderungen auf die Möglichkeiten der weiteren Behauptung und Entfaltung der Stadt und Region Elmshorn durch nachhaltiges und innovatives Verhalten einstellen?

10. Ausblick

In dieser Untersuchung wurde analysiert, ob und in welchem Ausmaß die Stadt Elmshorn in ihrer Region im Kontext des suburbanen Hamburger Raumes sich behauptet und entfaltet hat. Dabei wurde immer wieder berücksichtigt, welche Impulse der Phänomene von Persistenz und Innovationen eine wesentliche Rolle gespielt haben.

Mit dieser Untersuchung konnte der Autor beweisen, dass Elmshorn in seinem Raum sich nicht nur in vielen wesentlichen raumrelevanten Bereichen – persistierend – behauptet hat, sondern sich geradezu in vielfältiger und innovativer Weise bis auf den heutigen Tag dynamisch und kreativ entfaltet hat. Das zeigt sehr deutlich die Zusammenstellung der Erfolgsfaktoren (im Kapitel 9), die einerseits als uneingeschränkt, andererseits als eingeschränkt gekennzeichnet wurden.

Wirtschaftsgeographisch ist der innovative Strukturwandel – insbesondere seit den 1960er Jahren - kennzeichnend. Hierauf wurde bereits im theoriebezogenen Kapitel 2 und im Kapitel 3 hingewiesen, womit diese Ausführungen mit den in der Untersuchung gewonnenen Einzelerkenntnissen im Einklang stehen:

Die wirtschaftliche Bedeutung des primären Sektors ist sehr zurückgegangen, nicht nur anteilig ökonomisch, sondern auch im Flächenverbrauch der Stadt Elmshorn. Teilweise gilt dies auch für die dörflichen Anrainergemeinden. – Der sekundäre Sektor der Wirtschaft hat sich in der Stadt Elmshorn weitgehend behaupten können, und zwar Dank einer Fülle von vorgenommenen Innovationen, die kontinuierlich von den Betrieben eingebracht wurden. Das gilt insbesondere für die Nahrungsmittelbetriebe, die darauf achten, dass ihre Produkte in höchster Qualität und mit hervorragendem Image auf den Markt gebracht werden. Anteilig und prozentual ist allerdings der sekundäre Sektor deutlich geschrumpft, da die Tertiärisierung der Wirtschaft der Stadt Elmshorn sich in rasanter Weise – hauptsächlich in den letzten dreißig Jahren – innovativ entfaltet hat. Das gilt nicht nur für den Bestand alt eingesessener Unternehmen, sondern auch für die vielen Neugründungen. Dieser Prozess setzt sich – deutlich erkennbar – in der Gegenwart und in naher Zukunft fort: So geht z. B. der Kern der Verwaltung des Kreises Pinneberg mit über 600 Mitarbeitern, im Jahr 2011 beginnend, von der Kreisstadt Pinneberg auf Elmshorn über, wo am Standort Elmshorn-Süd im ehemaligen Talkline-Gebäude diese Dienstleistungsfunktion für den Kreis Pinneberg installiert wird. - Im Jahr 2011 entsteht das europäische Vertriebs- und Technikzentrum ferngesteuerter Modellfahrzeuge, Schiffe und Flugmodelle, und zwar nahe dem Autobahnanschluss zur A 23 in Elmshorn-Süd, wo auf 8 000 m² ein Logistikzentrum für Modellbau entsteht. – Ein großer Elektronikmarkt wird Ende 2011 am Franzosenhof, d. h. ebenfalls am Mikro-Standort Elmshorn-Süd, eröffnet werden. - Weitere Dienstleister siedeln sich im Jahr 2011 (neu) an oder expandieren, vorzugsweise in Elmshorn-Süd.

Diese Entwicklungen und innovativen Entfaltungen stärken nach Auffassung des Autors den Wirtschaftsstandort Elmshorn in seiner Gesamtheit. Die Stadt Elmshorn unterstützt diese Entwicklungen u. a. auch mit den Verbesserungen der Infrastruktur, so auch mit dem Ausbau der (innerstädtischen) Busverbindungen. - Die Entfaltung der Einzelhandelsfunktionen in der Innenstadt harrt allerdings noch einiger Problemlösungen.

Sozialgeographisch betrachtet, wird die Stadt/Region Elmshorn von Bürgern der Stadt und der Anrainergemeinden wegen ihrer hohen Wohn- und Lebensqualität angenommen. Die Stadt Elmshorn ist flächenmäßig und in ihrer funktionalen Nutzung sehr kompakt. Die hier Wohnenden finden auf jeweils sehr kurzem Wege in der „Bildungsstadt“ Elmshorn eine breite und sehr differenziert sich entfaltende Schullandschaft vor. In den letzten zwanzig Jahren kam es im Schulwesen der Stadt Elmshorn zu vielfältigen innovativen Entfaltungen, wie es differenziert in den Kapiteln 5 und 6 aufgezeigt werden konnte. Das gilt nicht nur für das staatliche und private allgemeinbildende Schulwesen des Primar- und Sekundarbereichs,

sondern auch für berufsbezogene Einrichtungen. Im tertiären Bildungsbereich hat sich dynamisch und innovativ eine „Fachhochschule der Wirtschaft“ entfaltet, die einen nationalen bzw. internationalen Einzugsbereich (der Studierenden) aufweist und nachweislich von einem sehr hohem Niveau geprägt ist, wie es von mehreren bundesweiten Rankings festgestellt werden konnte. - Elmshorn ist somit die herausragendste Bildungsstadt im nordwestlichen Hamburger Umland bzw. in Südwest-Holstein, was - nach Überzeugung des Autors - auch für die (nahe) Zukunft zu erwarten ist.

Elmshorn hat bei den Bürgern der Stadt und des dörflichen Anrainergebiets auch deswegen ein positives Image, weil die Stadt in ihrer Region im Bereich vieler Kultur- und Freizeiteinrichtungen sich dynamisch und innovativ entfaltet hat. Zahlreiche Beispiele wurden bei den eindrucksvollen „Erfolgsfaktoren“ aufgeführt, hier sei nur an das Engagement im jährlich stattfindenden „Schleswig-Holstein Musik Festival“ (SHMF) und an die Elmshorner Theaterlandschaft erinnert, die Besucher auch aus dem nahen und fernen Umland, so auch von der Kernstadt Hamburg der Metropolregion aufzuweisen hat. Dies gelte es zu erhalten.

Die Lebensqualität der Stadt/Region Elmshorn dokumentiert sich auch in den „Erfolgsfaktoren“, die die breite Palette der Einrichtungen des Sports ausmacht. Neben etlichen mitgliederstarken Vereinen gibt es zahlreiche mittlere und kleine Vereine, im Grunde genommen nahezu aller Sportarten. Es ist für das Image der „Krückaustadt“ Elmshorn wichtig, dass es zwischen Elmshorn und der Elbe noch etliche, sehr aktive Wassersportvereine gibt, die sich entlang des Gezeitenflusses Krückau persistierend etabliert und sich innovativ entfaltet haben. - Diese Entwicklungen im Sportbereich sind auch für die Zukunft der Stadt Elmshorn in ihrer Region wichtig (vgl. Kapitel 6).

Im Kapitel 4 wurde aufgezeigt, dass die Versorgung der Bevölkerung der Stadt/Region Elmshorn mit Gütern des täglichen, kurzfristigen und des mittelfristigen Bedarfs insbesondere über die Foci Innenstadt und Elmshorn-Süd – offensichtlich auch in Zukunft - voll gewährleistet ist. Die Inanspruchnahme Hamburgs ist hierbei als marginal anzusehen, das gilt auch für die Konkurrenz anderer Mittelstädte im suburbanen Hamburger Raum.

Bezüglich des Wohnens hat die Stadt/Region Elmshorn eine Vielfalt nach Lage und Qualität entfaltet. Auch hier kommt es – insbesondere in jüngerer Zeit - zu vielen innovativen „Upgradings“ wie die Untersuchung z. B. am „Schleusenpark“ und im Stadtteil Hainholz gezeigt hat.

In geo-ökologischer Hinsicht achten die Stadt Elmshorn und die Anrainergemeinden auf die Sicherungen und Ausgestaltung von „Grünzügen“, die die Gemeinden einerseits verbinden, andererseits trennen. Es ist auch immer stärker beachtet worden, dass Parks und Erholungsflächen für die Bürger der Region gesichert, z. T. neu angelegt und gepflegt werden. – Lärm- und Schmutzemissionen werden überwacht und man ist bestrebt, diese kontinuierlich durch entsprechende Maßnahmen zu verringern.

Alle diese positiven und zugleich häufig innovativen Entfaltungen haben sich in den letzten Jahren verstärkt, und anstehende Planungen zeigen, dass sich diese Entwicklung fortsetzen wird.

Aus der Sicht der Geographie besteht nach wie vor generell **Forschungsbedarf** bezüglich der Analyse und Evaluation der Untersuchungen zu den Fragen der Behauptung und Entfaltung der Stadt/Region Elmshorn im suburbanen Hamburger Raum.

Aufgrund der zeitlichen Gegebenheiten sowie der Fülle und des zu begrenzenden Umfangs dieser Arbeit verbleiben zahlreiche, umfangreiche geographische Untersuchungen, die notwendig sind.

Es sind weitere empirische Untersuchungen erforderlich, um solide, verlässliche Daten der Wirtschaftsentwicklung der Stadt Elmshorn in ihrer Region zusammenzutragen. Denn die

Methodiken und Inhalte der Daten, die die sich zweifellos positiv entwickelnde Dienstleistungseinrichtung „Wirtschaftsförderung“ zur Verfügung hat, sind nach Auffassung des Autors - wie diese Untersuchung gezeigt hat - als lückenhaft und weniger hilfreich anzusehen, um die Bestandssicherung der Wirtschaftsbetriebe sowie die entsprechenden Akquirierungen neuer Betriebe effizient zu ermöglichen (vgl. Kapitel 5). – In diesem Zusammenhang ist auch der wirtschaftsgeographische „Sub-Pol“ Elmshorn in nordwestlichen suburbanen Hamburger Raum durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu sichern. Das gilt für die Schiene, insbesondere für die Erleichterung der Pendelwanderung zwischen Elmshorn und Hamburg, aber auch für das intraregionale (und das stadtinterne) Straßennetz, das dringend ausgebaut werden sollte. - In diesem Kontext besteht ein erheblicher Forschungsbedarf.

Eine weitere wirtschaftsgeographische Untersuchung sollte sich damit befassen, wie der Mix der Entfaltung des sekundären und tertiären Sektors aussehen sollte, um den Arbeitsplatz Stadt/Region Elmshorn bei seiner Behauptung und weiteren Entfaltung – eigenständig und wenig abhängig von der Kernstadt Hamburg – zu sichern bzw. auszubauen. Hierbei ist die Frage zu stellen, ob die punkt-axiale Entwicklung an der Autobahn A 23 verstärkt werden sollte, mit einer weiteren Schwerpunktsetzung in der Region Elmshorn. Auch hier besteht erheblicher geographischer Forschungsbedarf.

Weitere sozialgeographische Untersuchungen sollten das Ziel haben herauszuarbeiten, inwiefern Kooperationen zwischen Schul- und Bildungseinrichtungen mit der Wirtschaft ausgebaut werden könnten, um Elmshorn in seiner Attraktivität und innovativen Entfaltung zu stützen und fortzuentwickeln.

Differenzierte sozialgeographische Untersuchungen sollten dem „Stadt-Umland-Konzept“ (SUK) in entsprechenden Forschungsarbeiten am Beispiel der Region Elmshorn gewidmet werden. Hier sind – wie aufgezeigt werden konnte – die Prozesse im Anfangsstadium, können aber sehr positiv zur Regional- und Stadtentwicklung beitragen.

Mit großem Nachdruck ist der Autor dieser Untersuchung der Auffassung, dass ein erheblicher Forschungsbedarf bezüglich der geo-ökologischen, nachhaltigen Entwicklung der Stadt Elmshorn in ihrer Region besteht. So ist es z. B. für die Stadt und Region Elmshorn im suburbanen Hamburger Raum erforderlich, die klimageographischen und hydrogeographischen Parameter zu analysieren und (prognostisch) zu evaluieren (s. www.norddeutscher-klimaatlas.de). Dies muss dann eine wesentliche Grundlage der Stadt- und Regionalentwicklung sein.

Stadt- und Regionalentwicklung in und um Elmshorn sollten – wie bisher immer stärker praktiziert – von Prinzipien der „Urban and Regional Governance“ geprägt sein. Dies bewirkt eine positive, innovative Gestaltung der Stadt/Region Elmshorn mit einem hohen Maß an Identifikation und positiver Binnen- und Außenwahrnehmung seitens der (beteiligten und betroffenen) Menschen. - Auch hier besteht Forschungsbedarf.

11. Literatur

ADAM, Brigitte (2005): Mittelstädte – eine stadregionale Positionsbestimmung. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 8, S. 495 – 525.

ADAM, Brigitte et al. (2005): Metropolregionen als Forschungsgegenstand – Aktueller Stand, erste Ergebnisse und Perspektiven. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 7, S. 417-430.

ADAM, Klaus (1988): Stadtökologie in Stichworten. Würzburg.

AEHNELT, Reinhard (2005): Zwischenevaluierung des Bund-Länder-Programms „Soziale Stadt“ – zentrale Ergebnisse. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 2/3, S. 63-73.

AG Horster Ortsarchiv (2009): Horst (Holstein) Lexikon. Von A bis Z durch die Geschichte. Horst (Holstein).

ALBERS, Gerd (1988): Stadtplanung. Eine praxisorientierte Einführung. Darmstadt.

ALBERS, Gerd u. WÉKEL, Julian (2008): Stadtplanung. Eine illustrierte Einführung. Darmstadt.

ALBRECHT, Susanne (2002): Regionale Arbeitsmärkte und Flexibilisierungsprozesse. In: Geographische Zeitschrift, 90. Jg., H. 3+4, S. 180-193.

ARBEITSGEMEINSCHAFT DER VIER HAMBURG-RANDKREISE (1985): 25 Jahre Arbeitsgemeinschaft der Hamburg-Randkreise 1960-1985. Hamburg.

ARBEITSKREIS REGION SCHLESWIG-HOLSTEINISCHE UNTERELBE [Hrsg.] (1997): Perspektivpapier zur Region Schleswig-Holsteinische Unterelbe. – Entwicklung und Perspektiven eines Wirtschaftsraumes, (maschr.). Elmshorn.

ARCHITEKTEN CONTOR FERDINAND EHLERS + PARTNER (1995): Gebietsentwicklungsplanung für den Siedlungsraum Elmshorn (Vorentwurf). Itzehoe.

ARING, Jürgen (2006): Der Entstehungsprozess der neuen Leitbilder der Raumentwicklung. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 11/12, S. 613 – 620.

ARING, Jürgen u. HERFERT, Günter (2001): Neue Muster der Wohnsuburbanisierung. In: Klaus Brake / Jens S. Dangschat / Günter Herfert [Hrsg.]: Suburbanisierung in Deutschland – Aktuelle Tendenzen, S. 43 – 56. Opladen.

- BÄHR, Jürgen u. KORTUM, Gerhard [Hrsg.] (1987): Schleswig-Holstein. In der Reihe: Sammlung Geographischer Führer. Berlin Stuttgart.
- BATHELT, Harald u. DEWALD, Ulrich (2008): Ansatzpunkte einer relationalen Regionalpolitik und Clusterförderung. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, Jg. 52, H. 2-3, S. 163 – 179.
- BATHELT, Harald u. GLÜCKLER, Johannes (2003): Wirtschaftsgeographie – Ökonomische Beziehungen in räumlicher Perspektive. 2. korrigierte Auflage. Stuttgart.
- BIG-STÄDTEBAU GmbH [Hrsg.] (2007):
Elmshorn – Erweiterte Innenstadt. Vorbereitende Untersuchungen. Gutachten, (maschr.). Hamburg.
- BLOTEVOGEL, Hans Heinrich (2002a): Deutsche Metropolregionen in der Vernetzung. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 6/7, S. 345.
- BLOTEVOGEL, Hans Heinrich (2002b): Die Region Ruhrgebiet zwischen Konstruktion und Dekonstruktion. In: Westfälische Forschungen, 52, S. 453 – 488.
- BLOTEVOGEL, Hans Heinrich (2006): Metropolregion Rhein-Ruhr. In: Geographische Rundschau, 58, H. 1, S. 28 – 36.
- BLOTEVOGEL, Hans Heinrich (2007): Die Bedeutung der Metropolregionen in Europa. In: MIR Aktuell, H.1, S. 7-10.
- BLOTEVOGEL, Hans Heinrich (2010): Raumordnung und Metropolregionen. In: Geographische Rundschau, 62, H. 11, S. 4-12.
- BLOTEVOGEL, Hans Heinrich u. SCHMITT, Peter (2006): „European Metropolitan Regions“ as a New Discursive Frame in Strategic Spatial Planning and Policies in Germany. Europäische Metropolregionen als neuer diskursiver Rahmen für strategische Planung und Politik in Deutschland. In: Die Erde, 137, H. 1-2, S. 55-74.
- BLUME, Helmut (1979): USA. Eine geographische Landeskunde. II. Die Regionen der USA. Darmstadt.
- BOBELL, Richard (1989): Vom Ödland zum Elmshorner Naherholungsgebiet – das Liether Gehölz. In der Reihe: Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Band 3, S. 175-187.
- BÖHM, Winfried (2005): Wörterbuch der Pädagogik. Stuttgart.

BÖVENTER, Edwin v. (1975): Regional Groth Theory. In: Urban Studies, Band 12, S. 1-29, Edinburgh.

BOJE, Amelie, OTT, Ingrid u. STILLER, Silvia (2010): Entwicklungsperspektiven für die Stadt Hamburg: Migration, Pendeln und Spezialisierung. In der Reihe: HWWI Policy, Hamburgisches Weltwirtschaftsinstitut. Hamburg.

BORSODORF, Axel (1999): Geographisch denken und wissenschaftlich arbeiten. Eine Einführung in die Geographie und in Studientechniken. Gotha.

BOLTE, Claudia (2002): Elmshorn – städtebauliche und verkehrstechnische Optimierung des Bahnhofsbereiches in Elmshorn. Diplomarbeit, maschr., Köln.

BOSE, Michael (1995): Wirkungsanalyse eines stadtreionalen Siedlungsstrukturkonzeptes und Ansätze für eine Neuorientierung. Das Entwicklungsmodell für Hamburg und sein Umland. 2. unveränderte Auflage. Hamburg.

BOSE, Michael (2001): Raumstrukturelle Konzepte für Stadtregionen. In: Brake, Klaus et al.: Suburbanisierung in Deutschland, S. 247 – 260. Opladen.

BOUSTEDT, Olaf (1963): Die Stadtregionen als ein Instrument der vergleichenden Stadtforschung. In: Die Entwicklung der Bevölkerung in den Stadtregionen. Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Band 22, S. 13-22.

BOUSTEDT, Olaf (1968): Die Entwicklung der Bevölkerung in Hamburg und seinem Umland – insbesondere während der letzten 40 Jahre. In: Gemeinsamer Landesplanungsrat Hamburg / Schleswig-Holstein / Niedersachsen [Hrsg.]: Raumordnung an der Niederelbe, Methoden und Ziele. Hamburg.

BRÄUNINGER, Michael u. STILLER, Silvia (2006): Städte im Standortwettbewerb. In der Reihe: HWWA-Forum, Wirtschaftsdienst 2006, S. 260-265. Hamburg.

BRÄUNINGER, Michael u. WOHLERS, Eckhardt (2009): Hamburger Wirtschaft im Sinkflug. In der Reihe: HWWI Policy Paper, S. 1-16. Hamburg.

BRAKE, Klaus (2001): Neue Akzente der Suburbanisierung. Suburbaner Raum und Kernstadt: eigene Profile und neuer Verbund. In: Brake, Klaus et al.: Suburbanisierung in Deutschland, S. 15 – 26. Opladen.

BRAKE, Klaus / DANGSCHAT, Jens S. / HERFERT, Günter [Hrsg.] (2001): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen.

BRANDES, Harald (1961): Struktur und Funktion des Personen- und Güterverkehrs in der Stadtlandschaft Hamburg. In: Hamburger Geographische Studien, Heft 12.

BRAUN, Boris et al. (2004): Sydney und Singapur – divergierende Entwicklungs- und Steuerungsstrategien im urbanen Konkurrenzgefüge. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, Jg. 48, Heft 3-4, S. 251-268.

BRAUN, Boris, GROTZ, Reinhold u. SCHÜTTEMEYER, Anke (2001): Von der flächenhaften zur verdichteten Stadt: Ansätze der nachhaltigen Stadtentwicklung in Sydney. In: Petermanns Geographische Mitteilungen, 145. Jg., 2001/5, S. 56-65.

BRAUN, Jana u. PHILIPPS-BUSSAU, Kathrin (1999): Elmshorn – Häutung Nr. 3. Entwicklungsperspektiven für eine innerstädtische Mischgebietsfläche. Diplomarbeit, Studiengang: Städtebau u. Stadtplanung. Technische Universität Hamburg-Harburg.

BROCKSTEDT, Jürgen [Hrsg.] (1983): Frühindustrialisierung in Schleswig-Holstein, anderen norddeutschen Ländern und Dänemark. In der Reihe: Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins, Band 5. Neumünster.

BRONGER, Dirk (1989): Die Metropolisierung der Erde. Ausmaß – Dynamik – Ursachen. In: Geographie und Schule, Heft 61, S. 2-13.

BRONGER, Dirk (2004): Metropolen Megastädte Global Cities. Die Metropolisierung der Erde. Darmstadt.

BRUMM, Dieter (2008): Der Ochsenweg. Husum.

BRUNOTTE, Ernst et al. [Hrsg.] (2002): Lexikon der Geographie. In vier Bänden. Wissenschaftliche Buchgesellschaft. Darmstadt.

BULWIENGESA AG - research-analyse-consulting (2005): Einzelhandel in Elmshorn. Entwicklung 2001 – 2005. Auszug aus: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Elmshorn. Zwischenbericht Dezember 2005.

BULWIENGESA AG (2010): Einzelhandelskonzept Stadt Elmshorn.

BULWIENGESA AG / Institut Raum und Energie (2005): Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Elmshorn. Zwischenbericht, Auszug.

BULWIENGESA AG / Institut Raum und Energie (2006): Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) für die Stadt Elmshorn im Programm Stadtumbau West. Endbericht 2006.

BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR) [Hrsg.] (2000): Europäische Metropolregionen. Kernaufgaben für die zukunftsorientierte Entwicklung. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 11/12, 2000. (www.bbr.bund.de).

BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR) [Hrsg.] (2004): Aktuelle Daten zur Entwicklung der Städte, Kreise und Gemeinden. Ausgabe 2003. Berichte, Band 17. Bonn.

BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR) [Hrsg.] (2005 a): Raumordnungsbericht 2005. Berichte, Bd. 21. Bonn

BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR) [Hrsg.] (2005b): Klein- und Mittelstädte in Stadtregionen. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 8.

BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR) [Hrsg.] (2005c): Urban Governance. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 9/10.

BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR) [Hrsg.] (2006): Perspektiven der Raumentwicklung in Deutschland. Bonn.

BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR) [Hrsg.] (2007 a): Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Stadtsuburbanisierung. Motive des Wegzugs – Einfluss der Verkehrsinfrastruktur auf Ansiedlungs- und Mobilitätsverhalten. BBR-Online-Publikation 21.

BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR) [Hrsg.] (2007 b): Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland. In: Werkstatt, Heft 52. Bonn.

BUNDESARBEITSGEMEINSCHAFT DER MITTEL- UND GROSSBETRIEBE DES EINZELHANDELS E. V. – BAG – (1995): Standortfragen des Handels. Köln.

BUNDESMINISTERIUM FÜR RAUMORDNUNG, BAUWESEN UND STÄDTEBAU [Hrsg.] (1995): Raumordnungspolitischer Handlungsrahmen – Beschluss der Ministerkonferenz für Raumordnung. Bonn.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS) [Hrsg.] (2006): Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland. Beschluss der 33. Ministerkonferenz für Raumordnung am 30. Juni 2006 in Bonn.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS) [Hrsg.] (2008): Statusbericht zum Programm Soziale Stadt. Kurzfassung. Berlin.

BURDACK, Joachim u. HESSE, Markus (2006): Reife, Stagnation oder Wende? Perspektiven zu Suburbanisierung, Post-Suburbia und Zwischenstadt: Ein Überblick zum Stand der Forschung. In: Berichte zur deutschen Landeskunde, Bd. 80, H. 4, S. 381-399.

BUTZIN, Bernhard (1996): Kreative Milieus als Elemente regionaler Entwicklungsstrategien? Eine kritische Wertung. In: Butzin, Bernhard et al.: Bedeutung kreativer Milieus für die Regional- und Landesentwicklung (= Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung 153), S. 9-38. Bayreuth.

CAMAGNI, Roberto (1991): Introduction: From the local 'milieu' to innovation through cooperation networks. In: Camagni, Roberto [Hrsg.]: Innovation Networks: spatial perspectives. Belhaven Press, S. 1-9. London,

CARTER, Harold (1995): The Study of Urban Geography. London.

CHILLA, Tobias (2005): "Stadt-Naturen" in der Diskursanalyse. Konzeptionelle Hintergründe und empirische Möglichkeiten. In: Geographische Zeitschrift, 93. Jg., H. 3, S. 183 – 196.

CHRISTALLER, Walter (1968): Die zentralen Orte in Süddeutschland. Darmstadt.

CLOKE, Paul et al. (2004): Practising Human Geography. London.

CZEMPER, Monika (2003): Die Zukunft von Hainholz. Das Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“. In: Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Band 16, S. 214-217.

DAHRENDORF, Ralf (1968): Bildung ist Bürgerrecht. Hamburg.

DAMELANG, Andreas, STEINHARDT, Max u. STILLER, Silvia (2008): Bunt in die Zukunft – Kulturelle Vielfalt als Standortfaktor deutscher Metropolen. Herausgeber: HypoVereinsbank. Hamburg.

DANIELCZYK, Rainer u. PRIEBES; Axel (2001): Suburbia und stadtreionale Kooperation. In: Brake, Klaus et al.: Suburbanisierung in Deutschland, S. 261 – 272. Opladen.

DANKER-CARSTENSEN, Peter (1987a): Die Grönlandfahrt des Fleckens Elmshorn in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. In der Reihe: Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Band 1, S. 21 – 58. Elmshorn.

DANKER-CARSTENSEN, Peter (1987b): „Industriöser Flecken“ oder „Freundlicher Ort“. Die Wirtschaftsstruktur Elmshorns 1835-1864. In der Reihe: Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Band 1, S. 77-93. Elmshorn.

DANKER-CARSTENSEN, Peter (1988): Die Entwicklung der Elmshorner Lederindustrie – Teil 1 – Vom Gerberhandwerk zur Lederfabrik. In der Reihe: Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Band 2, S. 97-113. Elmshorn.

DANKER-CARSTENSEN, Peter (1989a): Die Anfänge des Wohnungsbaus in Elmshorn 1945-1954. In der Reihe: Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Band 3, S. 85-89. Elmshorn.

DANKER-CARSTENSEN, Peter (1989b): Die Entwicklung der Elmshorner Lederindustrie – Teil 2 – Aufstieg und Ende einer Branche. In der Reihe: Beiträge zu Elmshorner Geschichte, Band 3, S. 189-205. Elmshorn.

DANKER-CARSTENSEN, Peter (1989c): Die Werften an der Krückau – über 200 Jahre Schiffbau in Elmshorn. In der Reihe: Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Band 3, S. 147-173. Elmshorn.

DANKER – CARSTENSEN, Peter (1991): 250 Jahre Wochenmärkte in Elmshorn. In der Reihe: Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Band 5, S. 27-56. Elmshorn.

DANKER-CARSTENSEN, Peter (1993): Eine fast unendliche Geschichte – die Bemühungen der Stadt Elmshorn um den Umbau des Bahnhofes. In der Reihe: Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Band 7, S. 107-124. Elmshorn.

DANKER - CARSTENSEN, Peter (1997): Ortsgeschichte Klein Nordende. Schleswig.

DANKER-CARSTENSEN, Peter (2002): Dorfgeschichte Seestermühe. Eine Gemeinde in der Elbmarsch. Husum.

DANKER-CARSTENSEN, Peter (2006):

Gewerbeentwicklung und Industrialisierung. In der Reihe: Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Band 19. Elmshorn.

DAVID, Friedhelm (2007): „Meine“ Wohnanlage in der Gerberstraße – Vergangenheit und Zukunft eines Elmshorner Wohnquartiers. In: Adlershorst, Mitgliederzeitung 2007, S. 13-14.

DEGN, Christian [Hrsg.] (1995): Schleswig-Holstein – eine Landesgeschichte. Historischer Atlas. 2. Auflage. Neumünster.

DEGN, Christian u. MUUß, Uwe (1965): Luftbildatlas Schleswig-Holstein. Neumünster.

DIEDERICHS, Urs J. [Hrsg.] (1986): Schleswig-Holsteins Weg ins Industriezeitalter. Hamburg.

DÖLL, Sebastian u. STILLER, Silvia (2010): Die 30 größten Städte Deutschlands im Vergleich: Hamburg. HWWI / Berenberg-Städteranking 2010. Hamburg.

DSN Projekte – Studien – Publikationen [Hrsg] (2005): Schleswig-Holstein 2020. Demographie-Report regional.

ECKERT, Markus (1992): Industrialisierung und Entindustrialisierung in Schleswig-Holstein. In der Reihe: Kieler Geographische Schriften, Band 83. Kiel.

EICH-BORN, Marion (2005): Deutschlands Regionen zwischen Strukturwandel und Strukturbruch. In: Praxis Geographie, Heft 2/2005, S. 4 – 11.

EICKELPASCH, Alexander u. FRITSCH, Michael (2005): Contests for Cooperation. A New Approach in German Innovation Policy. In der Reihe: Freiberg Working Papers Freiburger Arbeitspapiere Nr. 03. Freiberg. www.wiwi.tu-freiberg.de/index.html.

FASSMANN, Heinz (2004): Stadtgeographie I. Allgemeine Stadtgeographie. In der Reihe: Das Geographische Seminar. Braunschweig.

FISCHER, Norbert (2007): Regionale Identität im Hamburger Umland in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts – Eine Problemskizze. In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte, Band 93, S. 199 – 214.

FRANK, Jan-Holger (1987): Eisenbahn und Bahnhof 1840-1960. In der Reihe: Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Band 1, S. 95 – 107. Elmshorn.

FREIER, Albert (2004): Dynamik in Suburbia oder: Brauchen wir die Stadt noch? In: Praxis Geographie, 11/2004, S. 17-23.

FREY, René L. (2005): Von der Wirtschaft lernen? Governance als Managementaufgabe. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 9/10, S. 559 – 565.

FRIEDRICHS, Jürgen (1995): Stadtsoziologie. Opladen.

FRIEDRICHS, Jürgen u. v. ROHR, Hans-Gottfried (1975): Ein Konzept der Suburbanisierung. In: Beiträge zum Problem der Suburbanisierung. Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Forschungs- und Sitzungsberichte, Band 102, S. 25 – 37. Hannover.

FRIELING, Hans-Dieter (2005): Die gesellschaftstheoretischen Grundlagen der relationalen Wirtschaftsgeographie – soziale Kosmologie und naturalistische Metaphern. In: Geographische Zeitschrift, 93. Jg., H. 2, S. 82-99.

FRITSCH, Michael (2003): Zum Zusammenhang zwischen Gründungen und regionaler Entwicklung. In der Reihe: Freiberg Working Papers Freiburger Arbeitspapiere Nr. 04. Freiberg. www.wiwi.tu-freiberg.de/index.html.

FRITSCH, Michael et al. (2004): Gründungen in Städten. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, Jg. 48, H. 3-4, S. 182-195.

FRITSCH, Michael u. SLAVTCHEV, Viktor (2005): The Role of Regional Knowledge. Sources For Innovation – An Empirical Assessment. In der Reihe: Freiberg Working Papers Freiburger Arbeitspapiere Nr. 15. Freiberg. www.wiwi.tu-freiberg.de/index.html.

FRITSCH, Michael u. SLAVTCHEV, Viktor (2006): Universities and Innovation in Space. In der Reihe: Freiberg Working Papers Freiburger Arbeitspapiere Nr. 15. Freiberg. www.wiwi.tu-freiberg.de/index.html.

FROMHOLD-EISEBITH, Martina (1995): Das „kreative Milieu“ als Motor regionalwirtschaftlicher Entwicklung. Forschungstrends und Erfassungsmöglichkeiten. In: Geographische Zeitschrift, 83. Jg., H. 1, S. 30 – 47.

FROMHOLD-EISEBITH, Martina (1999): Das kreative Milieu – nur theoretisches Konzept oder Instrument der Regionalentwicklung? In: Raumforschung und Raumordnung, Bd. 2/3, S. 168-175.

FROMHOLD-EISEBITH, Martina u. EISEBITH, Günter (2008): Clusterförderung auf dem Prüfstand. Eine kritische Analyse. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, Jg. 52, H. 2-3, S. 79-94.

FUCHS, Martina (2003): Governance in transnationalen Unternehmen und Wertschöpfungsketten. Zur Annäherung an ein theoretisches Konzept. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, Jg. 47, H. 3-4, S. 177 – 187.

FÜRST, Dietrich u. SCHUBERT, Herbert (2001): Regionale Akteursnetzwerke zwischen Bindungen und Optionen. Über die informelle Infrastruktur des Handlungssystems bei der Selbstorganisation von Regionen. In: Geographische Zeitschrift, Jg. 89, H. 1, S. 32-51.

GAEBE, Wolf (1987): Verdichtungsräume. Strukturen und Prozesse in weltweiten Vergleichen. In der Reihe: Teubner Studienbücher der Geographie. Stuttgart.

GAEBE, Wolf [Hrsg.] (1988): Handbuch des Geographie-Unterrichts. Band 3. Industrie und Raum. Köln.

GAEBE, Wolf (2004): Urbane Räume. Stuttgart.

GANS, Paul et al. [Hrsg.] (2006): Kulturgeographie der Stadt. In der Reihe: Kieler Geographische Schriften, Band 111. Kiel.

GEBHARDT, Hans et al. [Hrsg.] (2007): Geographie. Physische Geographie und Humangeographie. Spektrum Akademischer Verlag. München.

GEIPEL, Robert (1965): Sozialräumliche Strukturen des Bildungswesens. Frankfurt/M.

GEIßLER, Helmut, JAKUBOWSKI, Peter u. NEUMANN, Uwe (2007): Stärkung der lokalen Wirtschaft – Ansätze für eine dritte Säule der Stadtentwicklungspolitik. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 6, S. 423-433.

GEMEINDE TORNESCH [Hrsg.] (1992): Landschaftsplan Tornesch. Erläuterungen zum Vorentwurf. Hamburg.

GEMEINSAME LANDESPLANUNG HAMBURG / NIEDERSACHSEN / SCHLESWIG-HOLSTEIN c/o STADTENTWICKLUNGSSBEHÖRDE HAMBURG (2000): Metropolregion Hamburg. – Regionales Entwicklungskonzept 2000. – Leitbild und Handlungsrahmen. Hamburg.

GESA (2002): Einzelhandelsgutachten Elmshorn. Hamburg.

GEWOS Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH (2005): Elmshorn 2015/2030. Wohnraumversorgungskonzept. Bericht. Hamburg.

GFK MARKTFORSCHUNG [Hrsg.] (1995): Markt- und Standortgutachten für die Stadt Elmshorn (maschr.). Nürnberg.

GFK Stadt- und Standortmarketing [Hrsg.] (1993): Wirtschafts- und Standortanalyse für die Stadt Elmshorn. Nürnberg.

GLÜCKLER, Johannes (2001): Zur Bedeutung von Embeddedness in der Wirtschaftsgeographie. In: Geographische Zeitschrift, 89. Jg., H. 4, S. 211-226.

GÖDDECKE-STELLMANN, Jürgen u. KOCKS, Martina (2007): Die Soziale Stadt – acht Jahre Städtebauförderung für eine sozial orientierte Stadtpolitik. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 6, S. 391-403.

GRÄF, Peter (2003): Dienstleistungen – Schlüsselfunktion der Wirtschaft und Triebfeder der Arbeitsmärkte. In: Geographie und Schule, 25. Jg., Heft 142, S. 3-8.

GÜBEFELDT, Jörg (2001): Zur Interdependenz von wirtschaftlicher Entwicklung und Städtesystem. In: Geographische Zeitschrift, 89. Jg., H. 4, S. 195 – 210.

GUTACHTERGRUPPE A 20 (1998): Verkehrswirtschaftliche Untersuchung A 20. Großräumige Umfahrung der Metropolregion Hamburg. – Kurzfassung – o. O.

HAACK, Silke (2005): Evaluierung des Programms „Soziale Stadt“ – Hintergründe, Vorgehensweise, Bausteine. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 2/3, S. 55-60.

HAAS, Hans-Dieter / NEUMAIR, Simon-Martin (2007): Wirtschaftsgeographie. In der Reihe: Geowissen Kompakt. WBG. Darmstadt.

HAHN, Roland (1990): USA. Neubearbeitung, 1. Auflage. Stuttgart.

HAHN, Roland (2002): USA. 2. überarbeitete und erweiterte Auflage. Gotha.

HALFPAP, Martin (1989): Siedlungen und Wirtschaft der holsteinischen Elbmarschen unterhalb Hamburgs unter historisch-genetischem Aspekt einschließlich der Betrachtung der heutigen Situation. Diss. In: Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg, Band 79. Hamburg.

HASSINK, Robert (1997): Die Bedeutung der Lernenden Region für die regionale Innovationsförderung. In: Geographische Zeitschrift, 85. Jg., H. 2+3, S. 159-173.

HATZFELD, Ulrich (2001): Freizeitsuburbanisierung – Löst sich die Freizeit aus der Stadt? In: Brake, Klaus et al.: Suburbanisierung in Deutschland, S. 81 – 96. Opladen.

HAVERSATH, Johann-Bernhard (1997): Deutschland – der Norden. In der Reihe: Das Geographische Seminar. Braunschweig.

HEEG, Susanne (2004): Mobiler Immobilienmarkt? Finanzmarkt und Immobilienökonomie. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, Jg. 48, H. 2, S. 124 – 137.

HEEG, Susanne (2006): Property-led development in Boston: Stadtentwicklung, Immobilienwirtschaft und lokale Politik. Habilitationsschrift. Universität Hamburg.

HEINEBERG, Heinz (1988): Stadtgeographie. Entwicklung und Forschungsschwerpunkte. In: Geographische Rundschau, H. 11, S. 6-12.

HEINEBERG, Heinz (2006): Stadtgeographie. 3. aktualisierte und erweiterte Auflage. UTB 2166. Paderborn.

HEINRITZ, Günter (2007): Geographische Handelsforschung. In: Gebhardt, Hans et al. [Hrsg.]: Geographie – Physische Geographie und Humangeographie, S. 699 – 707. Spektrum Akademischer Verlag. München.

HELLER, Wilfried (1973):

Zum Begriff der Urbanisierung. In: Neues Archiv für Niedersachsen (N. Arch. F. Nds.), Band 22, Heft 4, S. 374-382.

HERFERT, Günter (1997): Wohnsuburbanisierung in den neuen Ländern. In: Geographie und Schule, 19. Jg., Heft 109, S. 2 – 12.

HERFERT, Günter u. RÖHL, Dietmar (2001): Leipzig – Region zwischen Boom und Leerstand. In: Klaus Brake / Jens Dangschat / Günter Herfert [Hrsg.]: Suburbanisierung in Deutschland – Aktuelle Tendenzen, S. 151-162. Opladen.

HESSE, Markus (1999): Der Strukturwandel von Warenwirtschaft und Logistik und seine Bedeutung für die Stadtentwicklung. In: Geographische Zeitschrift, 87. Jg., H. 3+4, S. 223-237.

HESSE, Markus (2001): Mobilität und Verkehr im suburbanen Kontext. In: Brake, Klaus et al.: Suburbanisierung in Deutschland, S. 97 – 108. Opladen.

HESSE, Markus (2004):

Mitten am Rand. Vorstadt, Suburbia, Zwischenstadt. In: Kommune, Bd. 5, S. 70-74.

HILL, Hermann (2005): Urban Governance und Lokale Demokratie. In: Informationen zur Raumentwicklung, H.9/10, S. 567-577.

HOCKLING, Susanne (1984):

Die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Stadt Elmshorn in den Nachkriegsjahren 1945 bis 1949. Kiel.

HOFMEISTER, Burkhard (1988): Australia and its Urban Centres. Stuttgart.

HOFMEISTER, Burkhard (1993): Stadtgeographie. 6. neubearbeitete Auflage. In der Reihe: Das Geographische Seminar. Braunschweig.

HOFMEISTER, Burkhard u. VOSS, Frithjof [Hrsg.] (1996): Stadt und Wirtschaftsraum. In der Reihe: Berliner geographische Studien, Band 44. Berlin.

HOLZNER, Lutz (1990): Stadtland USA. In: Geographische Rundschau, 1990, H. 9, S. 468-475.

HOLZNER, Lutz (1992): Raumsystem Stadt. In: Köck, Helmuth [Hrsg.]: Handbuch des Geographieunterrichts. Band 4: Städte und Städtssysteme. Köln.

IMHOFF-DANIEL, Angela und PRIEBIS, Axel (2000): Die Region Hannover. Öffentliche Aufgaben und Verwaltungsreform in einem Verdichtungsraum. In: Geographische Rundschau, 52. Jg., Heft 5, S. 47 – 50.

INNENMINISTERIUM DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] (1998a): Amtsblatt für Schleswig-Holstein. Nr. 40, 5. Oktober 1998. Fortschreibung 1998 des Regionalplans für den Planungsraum I – Schleswig-Holstein Süd – Kreise Herzogtum Lauenburg, Pinneberg, Segeberg und Stormarn. Kiel.

INNENMINISTERIUM DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] (1998b): Amtsblatt für Schleswig-Holstein. Nr. 30, 27. Juli 1998. Landesraumordnungsplan Schleswig-Holstein 1998 (LROPI). Kiel.

INNENMINISTERIUM DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] (1998c): Amtsblatt für Schleswig-Holstein. Nr. 40, 5. Oktober 1998. Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum I – Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg. Kiel.

INNENMINISTERIUM DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] (1998d): Amtsblatt für Schleswig-Holstein. Nr. 34, 24. August 1998. Teilfortschreibung 1998 des Regionalplans für den Planungsraum I des Landes Schleswig-Holstein – Kreise Herzogtum Lauenburg, Pinneberg, Segeberg und Stormarn - hier: Festlegung von Eignungsräumen für die Windenergienutzung im Planungsraum I einschließlich Insel Helgoland. Kiel.

INNENMINISTERIUM DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] (2003a): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 29: Raumordnungsbericht. Kiel.

INNENMINISTERIUM DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] (2003b): Regionalplan für den Planungsraum IV – Schleswig-Holstein Süd-West – Kreise Dithmarschen und Steinburg. Kiel.

INNENMINISTERIUM DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] (2004): Stadt-Umland-Konzepte in Schleswig-Holstein. Empfehlungen für die kommunale Praxis. Kiel.

INNENMINISTERIUM DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] (2005): Regionalplan für den Planungsraum IV. – Schleswig-Holstein Süd-West. Kreise Dithmarschen und Steinburg. Kiel.

INSTITUT GEWERBEBETRIEBE IM STÄDTEBAU (Ingesta) [Hrsg.] (1971): Gutachten zur Gewerbeplanung für die Stadt Elmshorn – Kurzfassung -. Köln.

INSTITUT RAUM & ENERGIE [Hrsg.] (2008a): Stadt-Umland-Kooperation für die Stadtregion Elmshorn – Entwicklungsplan Wohn- und Mischbauflächen (Entwurf). Hamburg.

INSTITUT RAUM & ENERGIE [Hrsg.] (2008b): Stadt-Umland-Kooperation für die Stadtregion Elmshorn – Entwicklungsplan Gewerbliche Bauflächen (Entwurf). Hamburg.

JANSEN, Uwe (1979): Elmshorn 1972 – 1980. Eine sozialgeographische Untersuchung zur Stadt-Umland-Beziehung und City-Planung. In: Der Erdkundeunterricht: Unterrichtsmodelle zur Stadtgeographie – Sekundarstufe I. Sonderheft 2, 2. Auflage, S. 63 – 74. Stuttgart.

JANSEN, Uwe (1993): Sydney und Canberra: Strukturmerkmale der australischen Stadt. In: Praxis Geographie, Heft 11, S. 27-30.

JANSEN, Uwe (1994): Australien – Kontinent aus Kontrasten. In: Cornelsen Aktuelle Landkarte, 41. Jg., Heft 1.

JANSEN, Uwe (1996a): Die nordamerikanisch Stadt – Olympia '96 in Atlanta. In: Cornelsen Aktuelle Landkarte, 43. Jg., Heft 4.

JANSEN, Uwe (1996b): Elmshorn – Wirtschaftsstandort und Stadtlandschaft im Wandel. Handbuch zur Foliothek. Elmshorn.

JANSEN, Uwe (2000a): Geographische Methoden der Raumanalyse am Beispiel des Bahnhofsvorplatzviertels Elmshorn, (maschr.). Elmshorn.

JANSEN, Uwe (2000b): Geographische Methoden der Raumanalyse am Beispiel eines Quartiers östlich des Bahnhofs Elmshorn, (maschr.). Elmshorn.

JANSEN, Uwe (2004): Metropolstadt Istanbul im Wandel. In: Praxis Geographie, Heft 7/8, S. 44-47.

JASCHKE, Dieter (1977): Prozesse des Kulturlandschaftswandels in Randzonen von Verdichtungsräumen. In: Geographische Rundschau, Heft 9, S. 291 – 298.

JEBENS, Thomas (1935): Die wirtschaftliche und soziale Entwicklung und Verflechtung der Stadt Elmshorn. Diss. Jur. / rer. pol. Hamburg.

JEKEL, Thomas u. FROMHOLDT-EISEBITH, Martina (2003): Identität und regionalwirtschaftliche Innovativität. Diskussion eines hypothetischen Zusammenhangs. In: Geographische Zeitschrift, 91. Jg., H. 2, S. 115-129.

JOHN-GRIMM, Marina (2006): Tourismus-Destinationen zwischen Profilierung und Austauschbarkeit. Ein geographischer Diskurs zu den aktuellen Herausforderungen auf dem Tourismusmarkt am Beispiel der Destination Hamburg. In der Reihe: Hamburger Beiträge zur geographischen Forschung, Band 5, herausgegeben vom Institut für Geographie der Universität Hamburg.

JORZICK, Hans-Peter et al. (1989): Hamburg und sein Umland in Karte und Luftbild. Neumünster.

KALTENBRUNNER, Robert (2006): Der Unterschied zum Gleichen. Gleichwertige Lebensverhältnisse – nur ein Mythos deutscher Politik? In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 6/7, S. 393 – 395.

KAMINSKE, Volker (1999): Standortentscheidungen im Einzelhandel – Allokationsvorgänge am Beispiel von SB-, Super- und Fachmärkten. In: Geographie und Schule, 21. Jg., Heft 121, S. 30 –34.

KARSCH, Franziska, KRÖHNERT, Steffen, SIPPEL, Lilli, KLINGHOLZ, Reiner (2009): Ungenutzte Potentiale – Zur Lage der Integration in Deutschland. Hrsg.: Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung. Berlin.

KARSTEN, Martin u. USBECK, Hartmut (2001): Gewerbesuburbanisierung – Die Tertiärisierung der suburbanen Standorte. In: Brake, Klaus et al.[Hrsg.]: Suburbanisierung in Deutschland, S. 71 – 80. Opladen.

KAWKA, Rupert u. STURM, Gabriele (2006): Objektive regionale Lebensqualität und subjektives Wohlbefinden. Was macht Bürgerinnen und Bürger zufrieden? In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 6/7, S. 309-316.

KELLER, Dietmar et al. (2004): Die Position Norddeutschlands im internationalen Innovationswettbewerb. HWWA-Report 239. Hamburg.

KEMPF, Birgit u. LÄPPLE, Dieter (2001): Die Hamburger Arbeitslandschaft – Struktur und Entwicklungen im regionalen Vergleich. Hamburg.

KESSLER, Kai-Ove (2007): Flüchtlinge und Vertriebene. In der Reihe: Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Band 20. Elmshorn.

KIESE, Matthias (2008): Mind the Gap: Regionale Clusterpolitik im Spannungsfeld von Wissenschaft, Politik und Praxis aus der Perspektive der neuen Politischen Ökonomie. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, Jg. 52, H. 2-3, S. 129 – 145.

KIRCHHOFF, Hans-Peter (1981): Suburbanisierung im Raum Hamburg, dargestellt am Beispiel Jork. Hausarbeit zur Ersten Staatsprüfung für das Lehramt an Gymnasien im Fach Geographie. Universität Hamburg.

KÖCK, Helmuth [Hrsg.] (1992): Städte und Städtesysteme. In der Reihe: Handbuch des Geographieunterrichts, Band 4. Köln.

KÖHNKE, Hans Hinrich (1970): Elmshorn. Chronik einer Stadt. Elmshorn.

KÖPCKE, Uwe (1979): Industrialisierung und Stadtentwicklung in Schleswig-Holstein im Kaiserreich: Kiel, Neumünster, Elmshorn. Staatsexamensarbeit, (maschr.). Hamburg.

KÖPPEN, Bernhard (2005): Suburbanisierung zwischen städtischer Dynamik und Schrumpfung. Auswirkungen der Stadt-Umland-Wanderungen im Verdichtungsraum Chemnitz-Zwickau. – Dissertation – Technische Universität Chemnitz. – Der Andere Verlag. Tönning.

KONRAD-ADENAUER-STIFTUNG e.V. [Hrsg.] (2006): Europäische Metropolregionen in Deutschland – Perspektiven für das nächste Jahrzehnt (von Dr. Brigitte Adam). – In der Reihe: Kommunalpolitik, Ausgabe Nr. 34, www.politik-fuer-kommunen.de.

KORBY, Wilfried (1999): Von der „autogerechten Stadt“ zu einer „stadtverträglichen Verkehrspolitik“. In: Geographie und Schule, 21. Jg., Heft 118, S. 18 – 27.

KOSCHATZKY, Knut (1987): Trendwende im sozioökonomischen Entwicklungsprozess West Malaysias? Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft zu Hannover, Sonderheft 12. Hannover.

KOSCHATZKY, Knut (2002): Die „New Economic Geography“: Tatsächlich eine neue Wirtschaftsgeographie? In: Geographische Zeitschrift, 90. Jg., H. 1, S. 5-19.

KOWALEWSKI, Julia et al. (2009): Wohlstandsbasis oder Störfaktor? Der industrielle Sektor in Norddeutschland. Haspa Mittelstandsbarometer Verarbeitendes Gewerbe / HHHI. Hamburg.

KRÄTKE, Stefan (1996a): Regulationstheoretische Perspektiven in der Wirtschaftsgeographie. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, H. 1-2, S. 7-19.

KRÄTKE, Stefan (1996b): Stadt, Raum, Region – Einführung in aktuelle Problemfelder der Stadtökonomie und Wirtschaftsgeographie. Birkhäuser-Verlag. Basel, Boston, Berlin.

KREIS PINNEBERG [Hrsg.] (1998): Kreisentwicklungsplan Kreis Pinneberg 1996 – 2000. 6. Fortschreibung. Pinneberg.

KREIS PINNEBERG [Hrsg.] (2000): Sozialatlas Kreis Pinneberg 2000. Pinneberg.

KREIS PINNEBERG [Hrsg.] (2002): Geologische Streifzüge im Kreis Pinneberg. Hrsg.: Fachdienst Umwelt, Pinneberg. Pinneberg.

KREIS PINNEBERG [Hrsg.] (2007): KEK – Kreisentwicklungskonzept des Kreises Pinneberg. Pinneberg.

KRÖHNERT, Steffen et al. (2006): Die demografische Lage der Nation. Wie zukunftsfähig sind Deutschlands Regionen? Hrsg.: Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung. München.

KROLL, Katrin (2003a): Das Ende einer ehrgeizigen Planung. In: Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Band 16, S. 112-117, Hrsg.: Stadt Elmshorn. Elmshorn.

KROLL, Katrin (2003b): Ein Stadtteil entsteht auf dem Reißbrett. In: Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Band 16, S. 97- 105, Hrsg.: Stadt Elmshorn. Elmshorn.

KUCKUCK, TOBIAS (2005): Räumliche Dynamik und Berufsstruktur – Eine Analyse der Wachstumspole im Hamburger Umland. Diplomarbeit. Universität Hamburg, Institut für Geographie. Hamburg.

KUHLEMANN, Karl-Heinz (1987): Die Eingemeindungen von Hainholz, Langelohe und Teilen von Klein Nordende-Lieth am 1. 4. 1938. In: Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Band 1, S. 133- 145, Hrsg.: Stadt Elmshorn. Elmshorn.

KULKE, Elmar (1994): Auswirkungen des Standortwandels im Einzelhandel auf den Verkehr. In: Geographische Rundschau, S. 290-296.

KULKE, Elmar (1996): Räumliche Strukturen und Entwicklungen im deutschen Einzelhandel. In: Praxis Geographie, S. 4-11.

KULKE, Elmar [Hrsg.] (1998): Wirtschaftsgeographie Deutschlands. Gotha.

KULKE, Elmar (2001): Entwicklungstendenzen suburbaner Einzelhandelslandschaften. In: Brake, Klaus et al. [Hrsg.]: Suburbanisierung in Deutschland, S. 57 – 70. Opladen.

KULKE, Elmar (2004a): Ansätze wirtschaftsgeographischer Betrachtung von Dienstleistungen. In: Petermanns Geographische Mitteilungen, 148. Jg., 2004/4, S. 6 – 15.

KULKE, Elmar (2004b): Wirtschaftsgeographie. Schöningh UTB 2434. Paderborn.

KUHLKE, Elmar [Hrsg.] (2010): Wirtschaftsgeographie Deutschlands. 2. neu bearbeitete Auflage. Heidelberg.

LANDESVERMESSUNGSAMT SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] (1978): Kreis Dithmarschen. Kreiskarte. Kiel.

LANDESVERMESSUNGSAMT SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] (1979): Topographischer Atlas. Schleswig-Holstein und Hamburg. Vierte erweiterte und überarbeitete Auflage. Neumünster.

LANGE, Ulrich [Hrsg.] (1996): Geschichte Schleswig-Holsteins. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Neumünster.

LANGE, Ulrich et al. [Hrsg.] (1999): Historischer Atlas Schleswig-Holstein seit 1945. Neumünster.

LAUR, Wolfgang (1978): Die Ortsnamen im Kreis Pinneberg. In: Kieler Beiträge zur deutschen Sprachgeschichte, Band 2. Neumünster.

LENKUNGSGRUPPE REK [Hrsg.] (1994): REK Regionales Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg. Leitbild und Orientierungsrahmen. Hamburg, Hannover, Kiel.

LENKUNGSGRUPPE REK [Hrsg.] (1996): REK Regionales Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg. Handlungsrahmen. Hamburg, Hannover, Kiel.

LEUPOLT, Bärbel (1998): Berlin und Berliner Umland. In: Kulke, Elmar [Hrsg.] : Wirtschaftsgeographie Deutschlands. S. 345 – 379. Gotha.

LICHTENBERGER, Elisabeth (2002): Die Stadt. Von der Polis zur Metropolis. Darmstadt.

LORENZEN-SCHMIDT, Klaus-Joachim (1983): Frühe Industrialisierung im Unterelbe-Raum. Ein Überblick. In: Brockstedt, Jürgen [Hrsg.]: Frühindustrialisierung in Schleswig-Holstein, anderen norddeutschen Ländern und Dänemark. Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins, Band 5, S. 135- 152. Neumünster.

LORENZEN-SCHMIDT, Klaus-Joachim u. PELC, Ortwin [Hrsg.] (2000): Schleswig-Holstein. Lexikon. Neumünster.

LUBENOW, Ortwin O. (1959): Stadtgeographie von Elmshorn. Ein Beitrag zur Erforschung der Kulturlandschaft im südwestlichen Holstein. (Diss.) Hamburg.

LUBENOW, Ortwin O. (1989): Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsstruktur in Elmshorn 1945 – 1957. In der Reihe: Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Band 3, S. 101 - 110. Elmshorn.

MÄDING, Heinrich (2001): Suburbanisierung und kommunale Finanzen. In: Brake, Klaus et al. [Hrsg.]: Suburbanisierung in Deutschland. Opladen.

MAILLAT, Denis (1998): Vom „Industrial District“ zum kreativen Milieu. In: Geographische Zeitschrift, 86. Jg., H. 1, S. 1-15.

MANTELL, Jürgen u. STRAUF, Hans-Georg (1997): REK – Regionales Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg. In: Klaus Mensing u. Andreas Thaler [Hrsg.]: Stadt, Umland, Region. Entwicklungsdynamik und Handlungsstrategien: Hamburg, Bremen, Hannover. Berlin.

MATTISSEK, Annika u. REUBER, Paul (2004): Die Diskursanalyse als Methode in der Geographie – Ansätze und Potentiale. In: Geographische Zeitschrift, 92. Jg., H. 4, S. 227-242.

MATUSCHEWSKI, Anke (2004a): Regionale Verankerung der Informationswirtschaft in Deutschland. – Materielle und Immaterielle Beziehungen von Unternehmen der Informationswirtschaft in Dresden-Ostsachsen, Hamburg und der TechnologieRegion Karlsruhe. In der Reihe: Kieler Geographische Schriften, Band 110. Kiel.

MATUSCHEWSKI, Anke (2004b): Regionale Verankerung der Informationswirtschaft in Deutschland. Clusterbildende Faktoren in der Informationswirtschaft am Beispiel der Regionen Hamburg, Dresden-Oberes Elbtal, und TechnologieRegion Karlsruhe. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, Jg. 48, H. 1, S. 19-33.

MATUSCHEWSKI, Anke (2006): Kreative Milieus in der Stadt – Das Beispiel der Informationswirtschaft in Hamburg. In: Gans, P. et al.: Kulturgeographie der Stadt, Kieler Geographische Schriften, Band 111, S. 271- 282. Kiel.

MEIER KRUKER, Verena u. RAUH, Jürgen (2005): Arbeitsmethoden der Humangeographie. In der Reihe: Geowissen kompakt. WBG. Darmstadt.

MENSING, Klaus u. THALER, Andreas [Hrsg.] (1997): Stadt, Umland, Region. Entwicklungsdynamik und Handlungsstrategien: Hamburg, Bremen, Hannover. Berlin.

MESSERSCHMIDT, Hans-Uwe (1979): Entwicklung von Wirtschaft und Bevölkerung im Wirtschaftsraum Brunsbüttel. – Eine kleinräumliche Regionalanalyse und Prognose. Diss.. Kiel.

MINISTERIUM FÜR LÄNDLICHE RÄUME, LANDWIRTSCHAFT, ERNÄHRUNG UND TOURISMUS DES LANDES SCHLESWIG- HOLSTEIN [Hrsg.] (1999): Agrarreport Schleswig-Holstein 1999. Kiel.

MINISTER FÜR NATUR, UMWELT UND LANDESENTWICKLUNG – LANDESPLANUNGSBEHÖRDE [Hrsg.] (1988): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 22. Regionalplan für den Planungsraum I des Landes Schleswig-Holstein – Kreise Herzogtum Lauenburg, Pinneberg, Segeberg und Stormarn – Neufassung 1987 mit Erläuterungen. Kiel.

MINISTER FÜR WIRTSCHAFT, TECHNIK UND VERKEHR DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] (1990): Regierungsbericht zur Wirtschafts- und Verkehrspolitik nach Einführung der Wirtschafts- und Währungsunion mit der DDR und Öffnung der Grenzen nach Osteuropa. Kiel.

MINISTER FÜR WIRTSCHAFT, TECHNIK UND VERKEHR DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] (1994): Hafentwicklungs-konzeption für Schleswig-Holstein. Kiel.

MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, TECHNOLOGIE UND VERKEHR DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] (1998): Weichenstellung für das nächste Jahrtausend. Kiel.

MINISTERKONFERENZ FÜR RAUMORDNUNG (MKR0) (2006): Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland, verabschiedet am 30.06.2006. Bonn.

MINISTERPRÄSIDENT DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN – LANDESPLANUNGSBEHÖRDE [Hrsg.] (1984): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 19. Regionalplan Planungsraum IV. – Kreise Dithmarschen und Steinburg – Neufassung 1983. Kiel.

MINISTERPRÄSIDENT DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN – LANDESPLANUNGSBEHÖRDE [Hrsg.] (1985): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 20. Raumordnungsbericht 1985 der Landesregierung Schleswig-Holstein. Kiel.

MINISTERPRÄSIDENTIN DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] (1995): Regionalplan für den Planungsraum I. Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg. Entwurf / Fortschreibung. Kiel.

MINISTERPRÄSIDENTIN DES LANDES SCHLESWIG-HOLOLSTEIN [Hrsg.] (1998a): Landesraumordnungsplan Schleswig-Holstein 1998. Kiel.

MINISTERPRÄSIDENTIN DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] (1998b): Regionalplan für den Planungsraum I. Schleswig-Holstein Süd. Kreise Herzogtum Lauenburg, Pinneberg, Segeberg und Stormarn. Fortschreibung 1998. Kiel.

MÖLLER, Ilse (1999): Hamburg. -Perthes Länderprofile – Gotha.

MOMSEN, Ingwer E. [Hrsg.] (1988): Schleswig-Holsteins Weg in die Moderne. Neumünster.

MÜLLER, Manfred J. u. RIECKEN, Guntram [Hrsg.] (1990): Stadtlandschaften in Schleswig-Holstein. Neumünster.

MÜLLER, Wolfgang u. ROHR-ZÄNKER, Ruth (2001): Amerikanisierung der „Peripherie“ in Deutschland? In: Brake, Klaus et al.: Suburbanisierung in Deutschland, S. 27 – 42. Opladen.

NAUDIET, Rainer, et al. (1994): Atlas des Kreises Steinburg. Innenansichten einer Region. Leck.

NIEBUHR, Annekatriin u. STILLER, Silvia (2003): Norddeutschland im Standortwettbewerb. HWWA Report. Hamburg.

NIEBUHR, Annekatriin u. STILLER, Silvia (2004): Stirbt Norddeutschland aus? Konsequenzen des demografischen Wandels für den Wirtschaftsstandort. Hrsg.: Vereins- und Westbank / HypoVereinsbank. Hamburg.

NISSLER, Rudolf (2000): The Role of Metropolitan Regions in Europe. The Commission's Activities in the Field of Urban Development. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 11/12, S. 751 – 754.

NUHN, Helmut (1985): Industriegeographie. Neuere Entwicklungen und Perspektiven für die Zukunft. In: Geographische Rundschau, 37. Jg., H. 4, S. 187-193.

NUHN, Helmut (1989): Technologische Innovation und industrielle Entwicklung. Silicon Valley – Modell zukünftiger Regionalentwicklung? In: Geographische Rundschau, 41. Jg., H. 5, S. 258-265.

NUHN, Helmut (1994): Verkehrsgeographie. Neuere Entwicklungen und Perspektiven für die Zukunft. In: Geographische Rundschau, 46. Jg., S. 260-265.

OTTO, Alkis Henri u. STILLER, Silvia (2009): Demografischer Wandel und Arbeitskräfteangebot: Perspektiven und Handlungsoptionen für hamburgische Unternehmen. In der Reihe: HWWI Policy, Report Nr. 12.

OßENBRÜGGE, Jürgen (1999): Hamburg. Globalisierungsprozesse und soziale Integration in einer Metropolregion. In: Praxis Geographie, H. 10, S. 4 – 9.

OßENBRÜGGE, Jürgen (2003): Wirtschaftsgeographie und Governance. Die (regional-) politische Einbettung entgrenzter wirtschaftlicher Prozesse. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, Jg. 47, H. 3-4, S. 159-176.

OßENBRÜGGE, Jürgen, HEEG, Susanne u. KLAGGE, Britta (2002): Metropole Hamburg – Wachsende Stadt. Begleitgutachten im Auftrag der Senatskanzlei der Freien und Hansestadt Hamburg. Hamburg.

PAESLER, Reinhard (2008): Stadtgeographie. In der Reihe: Geowissen Kompakt. Darmstadt.

PASSLICK, Sandra u. PROSSEK, Achim (2010): Das Raumordnungskonzept der Europäischen Metropolregionen – Eine Erfolgsgeschichte mit ungewissem Ausgang. In: Geographische Rundschau, Jg. 62, H. 11, S. 14 – 21.

PETERS, Jan (2001): Möglichkeiten zur Förderung von kreativen Milieus in einer Kommune, gezeigt am Beispiel Erlangen – „Stadt der Medizin und Gesundheit“. [PDF-Version]. In der Reihe: Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung, Heft 206, Universität Bayreuth.

PETERSEN, Carsten (2005): Mit dem Holz verwachsen – 250 Jahre Holz Junge. In: Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Band 18, S. 7 – 18. Elmshorn.

PICHT, Georg (1965): Die deutsche Bildungskatastrophe. München.

PRIEBS; Axel (2000): Stadt – Stadtregion – Städtenetze. Ansätze zur kooperativen Zukunftsgestaltung. In: Geographische Rundschau, 52. Jg., Heft 7-8, S. 51 – 53.

PRIEBS; Axel (2002): Die Bildung der Region Hannover und ihre Bedeutung für die Zukunft stadtreionaler Organisationsstrukturen. In: Die Öffentliche Verwaltung, Heft 4, S. 144-151.

PRIES, Martin (2008): Waterfronts im Wandel - Baltimore und New York. In: Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg. Band 100. Hamburg.

PROGNOS [Hrsg.] (1976): Untersuchung der wirtschaftlichen und demographischen Entwicklung in Raum und Stadt Elmshorn zur Fundierung einer kommunalen Wirtschaftsentwicklungspolitik. Basel.

PROGNOS [Hrsg.] (1977): Die wirtschaftliche Entwicklung in Elmshorn – Struktur- und Standortanalyse -. Basel.

PSEPHOS [Hrsg.] (2005): Meinungen zu einem Zusammenschluss von Hamburg und Schleswig-Holstein zu einem gemeinsamen Bundesland. Ergebnisse repräsentativer Bevölkerungsbefragungen in Hamburg und Schleswig-Holstein (durchgeführt von Psephos, Institut für Markt-, Politik- und Sozialforschung GmbH). Hamburg/Berlin.

REICHART, Thomas (1999): Bausteine der Wirtschaftsgeographie. UTB 2067. Bern.

REK [Hrsg.] (1996): Regionales Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg. Handlungsrahmen. Hamburg, Hannover, Kiel.

RIECKHOFF, Carsten (1997): Gefahrenpotential des Schiffsverkehrs auf der Seewasserstraße Elbe. In: Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg, Band 86. Hamburg.

RÖSCH, Andreas (2000): Kreative Milieus als Faktoren der Regionalentwicklung. In: Raumforschung und Raumordnung, H. 2-3, S. 161-172.

ROMERO, ANDREAS [Hrsg.] (2005): Wissen und Kreativität – Zukunft München 2030. Schlussbericht des Teilprojekts „Wissen und Kreativität“ im Forschungsprojekt „Zukunft München 2030 – Visionen und Strategien für Stadt und Region“. Hrsg.: Institut für Städtebau und Wohnungswesen München (ISW) der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung München. office@isw.de – www.isw.de.

RUPPERT, Karl (1968): Die gruppentypische Reaktionsweite – Gedanken zu einer sozialgeographischen Arbeitshypothese. In: Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie, H. 4, S. 171-176.

RUPPERT, Karl u. SCHAFFER, Franz (1969): Zur Konzeption der Sozialgeographie. In: Geographische Rundschau, 21. Jahrgang, Heft 6, S. 205 – 214.

SALEHI, Manoutchehr (1991): Die städtebauliche Entwicklung des Stadtquartiers Hainholz. In: Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Band 5, S. 169-183. Elmshorn.

SARTOWSKI, Roman (1990): Organisation und Praxis kommunaler Wirtschaftsförderung dargestellt am Beispiel der Kommunen Schleswig-Holsteins. Diss. . Düsseldorf.

- SCHÄFERS, Bernhard (1988): Stadtsoziologie in der Bundesrepublik Deutschland. In: Geographische Rundschau, 1988, H. 11, S.14-17.
- SCHÄTZL, Ludwig (1994): Wirtschaftsgeographie 3. Politik. 3. Auflage. Paderborn.
- SCHÄTZL, Ludwig (1998): Wirtschaftsgeographie 1. Theorie. 7. Auflage. Paderborn.
- SCHÄTZL, Ludwig (2000): Wirtschaftsgeographie 2. Empirie. 3. Auflage. Paderborn.
- SCHAMP, Eike W. (1984): Industrielle Konzentration und wirtschaftsräumliche Entwicklung. In: Geographie und Schule, 6. Jg., H 27, S. 1-11.
- SCHAMP, Eike W. (1988): Innovationen in der Industriewirtschaft. In: Gaebe, W. [Hrsg]: Industrie und Raum. – Handbuch des Geographie-Unterrichts, S. 78-85 u. S. 189-198. Köln.
- SCHAMP, Eike W. (2000): Vernetzte Produktion. Industriegeographie aus institutioneller Perspektive. Darmstadt.
- SCHARPF, Christiane (1999): Die Problematik der zentralen Orte und Einzelhandelsstandorte im Verflechtungsbereich von Stadtregionen. Verdeutlicht am Beispiel der Metropolregion Hamburg. - Diplomarbeit im Fach Geographie. Institut für Geographie. Universität Hamburg.
- SCHEINER, Joachim (2006): Wohnen und Aktionsraum: Welche Rolle spielen Lebensstil, Lebenslage und Raumstruktur? In: Geographische Zeitschrift, 94. Jg., H. 1, S. 43 – 62.
- SCHIPULL, Klaus [Hrsg.] (1999): Hamburg Stadt und Hafen – Umland und Küste. – 37 Geographische Exkursionen. In: Hamburger Geographische Studien, Heft 48. Hamburg.
- SCHLAPKOHL, Anette (2004): Tornesch. Die Geschichte der Ortsteile Ahrenlohe, Esingen und Tornesch von den Anfängen bis heute. Husum.
- SCHLENGER, H. et al. (1969): Schleswig-Holstein. Ein geographisch-landeskundlicher Exkursionsführer. Kiel.
- SCHLÜTER, Cordula (1990): Elmshorn – städtische Entwicklung, regionale Umweltprobleme und kommunale Handlungsansätze. Diplomarbeit. Universität Hamburg. Institut für Geographie und Wirtschaftsgeographie. Hamburg.
- SCHMIDTKE, Kurt-Dietmar (1993): Die Entstehung Schleswig-Holsteins. 2. Auflage. Neumünster.

SCHMITZ, Stefan (2001): Nachhaltige Stadtentwicklung – Herausforderungen, Leitbilder, Strategien und Umsetzungsprobleme. In: Petermanns Geographische Mitteilungen, Jg. 145, H. 2001/5, S. 6-15.

SCHUBERT, Hellmut (1974): Generalverkehrsplan Elmshorn – 1. Fortschreibung. Elmshorn.

SCHWARTING, Gunnar (1999): Den kommunalen Haushaltsplan richtig lesen und verstehen – Leitfaden für Rat und Verwaltung. Berlin.

SCHWARZ, Gabriele (1961): Allgemeine Siedlungsgeographie. Berlin.

SCHUMPETER, J. A. (1939): Business Cycles. 2 Bde. . New York. London.

SCHUMPETER, J. A. (1994): Theorie der wirtschaftlichen Entwicklung. 6. Auflage. Berlin.

SCOTT, Lynn u. LAWS, Kevin (1991): Mapping and statistical skill. Milton-Sydney-Melbourne.

SEDLACEK, Peter [Hrsg.] (1982): Kultur-/Sozialgeographie. Beiträge zu ihrer wissenschaftstheoretischen Grundlegung. Paderborn

SEDLACEK, Peter (2007): Wirtschaftsgeographie. In: Gebhard, Hans et al. [Hrsg.], Geographie. Physische Geographie und Humangeographie, S. 661 – 685. Spektrum Akademischer Verlag. München.

SENAT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG [Hrsg.] (1980): Stadtentwicklungskonzept. Hamburg.

SIEVERT, Stephan u. KLINGHOLZ, Reiner (2009): Ungleiche Nachbarn. Die demographische Entwicklung in Deutschland und Frankreich verläuft gegensätzlich – mit enormen Langzeitfolgen. In der Reihe Discussion Paper, Nr. 2, Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung. Berlin.

SIEVERTS, Thomas (2001): Jenseits von Zwischenstadt: Die Regionale als Mobile. Ein Beitrag zu einer gestaltenden Regionalplanung. In: Brake, Klaus et al.: Suburbanisierung in Deutschland, S. 235 – 246, Opladen.

SIEVERTS, Thomas (2005): Zwischenstadt – zwischen – Ort und Welt – Raum und Zeit – Stadt und Land. 3., verbesserte und um ein Nachwort ergänzte Auflage. Basel.

SINNING, Heidi (2005): Partizipation – neue Anforderungen an eine bewährte Governanceform. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 9/10, S. 579 – 588.

SINZ, Manfred (2005): Metropolregionen. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 7.

SINZ, Manfred (2006): Die neuen Leitbilder der Raumentwicklung - Anmerkungen zu einem politischen Diskurs. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 11/12, S. 605-612.

SPROTT, Kirsten (1999): Downtown Seattle – Entwicklung und Planung (maschr.), Hausarbeit, 1. Staatsexamen im Fach Geographie an der Universität Hamburg. Hamburg.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (1947): Erläuterungsbericht zum Wirtschaftsplan der Stadt Elmshorn. Elmshorn.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (1960): Aufbauplan – Flächennutzungsplan 1960. Elmshorn.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (1965a): Elmshorn. Endpunkt einer Aufbauachse. Elmshorn.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (1965b): Generalverkehrsplan der Stadt Elmshorn, aufgestellt vom Büro Dr. Ing. Hellmut Schubert, Hannover, 1964/65, Teil 1. Elmshorn.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (1969): Flächennutzungsplan der Stadt Elmshorn (Entwurf 1969) Erläuterungsbericht. Elmshorn.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (1973a): Elmshorn – Gegenwart und Zukunft. Elmshorn.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (1973b): Generalverkehrsplan der Stadt Elmshorn, 1. Fortschreibung von Dr.-Ing. Hellmut Schubert, Hannover, 1972/73. Elmshorn.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (1979): Flächennutzungsplan der Stadt Elmshorn (Entwurf 1979) Erläuterungsbericht. Elmshorn.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (1979): Generalverkehrsplan der Stadt Elmshorn, aufgestellt vom Büro Dr.-Ing. Hellmut Schubert, Hannover, Erste Änderung 1978/79, Elmshorn.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (1981): Flächennutzungsplan der Stadt Elmshorn – Erläuterungsbericht – 1981. Elmshorn.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (1987): Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Band 1. Elmshorn.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (1991): Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Band 5. Elmshorn.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (1993): Statistische Informationen 1993. Elmshorn.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (1994): Statistische Informationen 1994. Elmshorn.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (1995a): Gebietsentwicklungsplanung für den Siedlungsraum Elmshorn. – Vorentwurf -. Elmshorn.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (1995b): Statistische Informationen 1995. Elmshorn.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (1998a): Flächennutzungsplan 2010 der Stadt Elmshorn – Erläuterungsbericht – (Entwurf). Bauamt/Planung, bearbeitet von M. Salehi. Elmshorn.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (1998b): Schulentwicklungsplan 1997–2002 der Stadt Elmshorn, (maschr.). Elmshorn.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (1998c): Stadt Elmshorn. Landschaftsplan. – Entwurf. Elmshorn.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (2000): Flächennutzungsplan 2010 der Stadt Elmshorn. – Erläuterungsbericht – Elmshorn.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (2003): Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Band 16. Elmshorn.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (2005): Ergänzende Begründung zum Flächennutzungsplan 2010 – Fortschreibung 2015. Elmshorn.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (2006): Kooperationsvereinbarung zur Aufstellung eines Stadt-Umland-Konzeptes (SUK) für die „Stadtregion Elmshorn“. Unveröffentlichtes Manuskript. Elmshorn.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (2007): Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Band 20. Elmshorn.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (2007): Elmshorn – Erweiterte Innenstadt
Vorbereitende Untersuchungen. Elmshorn.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (2009): Beschlüsse des Stadtverordneten-Kollegiums vom 12.07.2007.(www.stadtumbau.west-e.lmshorn.de ISEK Elmshorn, S. 42-44).

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (2010): Monitoringbericht Wohnen 2009 für die Stadt Elmshorn. Elmshorn.

STADT ELMSHORN [Hrsg.] (o. J.): Verwaltungsbericht der Stadt Elmshorn - 1945 bis 1979. Elmshorn.

STADT GLÜCKSTADT [Hrsg.] (1984): Rahmenplan der Stadt Glückstadt. Bereich der historischen Innenstadt. Glückstadt.

STADT GLÜCKSTADT [Hrsg.] (1987): Satzung der Stadt Glückstadt über die Gestaltung baulicher Anlagen im Bereich der historischen Altstadt. Glückstadt.

STADT ITZEHOE [Hrsg.] (1990): Die Sanierung der Itzehoer Innenstadt. Dokumentation. Kiel/Itzehoe.

STADT ITZEHOE [Hrsg.] (1996): Stadt Itzehoe. Flächennutzungsplan. Erläuterungsbericht. – Entwurf –. Hamburg/Itzehoe.

STATISTISCHES AMT FÜR HAMBURG UND SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] (2007): Statistisches Jahrbuch Schleswig-Holstein 2007/2008. Hamburg.

STATISTISCHES AMT FÜR HAMBURG UND SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] (2008): Statistisches Jahrbuch Schleswig-Holstein 2008/2009. Hamburg.

STATISTISCHES AMT FÜR HAMBURG UND SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] (2008): Statistisches Jahrbuch Hamburg 2008/2009. Hamburg.

STATISTISCHES BUNDESAMT [Hrsg.] (2004): Statistisches Jahrbuch 2004. Für die Bundesrepublik Deutschland. Für das Ausland. Wiesbaden.

STATISTISCHES LANDESAMT SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] (1996): Statistisches Jahrbuch Schleswig-Holstein 1996. Kiel.

STATISTISCHES LANDESAMT SCHLESWIG-HOLSTEIN [Hrsg.] (2003): Statistisches Jahrbuch Schleswig-Holstein 2003. Kiel.

STERNBERG, Rolf (1995): Wie entstehen High-Tech-Regionen? Theoretische Erklärungen und empirische Befunde aus fünf Industriestaaten. In: Geographische Zeitschrift, 83. Jg., H. 1, S. 48- 63.

STERNBERG, Rolf, KIESE, Matthias, SCHÄTZL, Ludwig (2004): Clusteransätze in der regionalen Wirtschaftsförderung. Theoretische Überlegungen und empirische Beispiele aus Wolfsburg und Hannover. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, Jg. 48, Heft 3-4, S. 164-181.

STEWIG, Reinhard (1964): Verkehrs- und Stadtentwicklung in Schleswig-Holstein. In: Die Heimat, 71. Jg., Heft 5, S. 138-147.

STEWIG, Reinhard (1965): Die Entwicklung eines Stadtviertels von Elmshorn. Ein Beispiel für die Innenstadterneuerung schleswig-holsteinischer Mittelstädte. In: Die Heimat, 72. Jg., 1965, S. 164-171.

STEWIG, Reinhard (1978): Landeskunde von Schleswig-Holstein. Kiel.

STEWIG, Reinhard (1983): Die Stadt in Industrie- und Entwicklungsländern. Paderborn.

STEWIG, Reinhard [Hrsg.] (1987): Untersuchungen über die Kleinstadt in Schleswig-Holstein. In der Reihe: Kieler Geographische Schriften, Band 66. Kiel.

STORKEBAUM, Werner [Hrsg.] (1969): Sozialgeographie. In: Wege der Forschung, Band 59. Darmstadt.

THALER, Andreas u. KURT, Florian (1997): Räumlicher Strukturwandel im Hamburger Umland – Vom Umgang mit Entwicklungsdruck. In: Klaus Mensing u. Andreas Thaler [Hrsg.]: Stadt, Umland, Region. Entwicklungsdynamik und Handlungsstrategien: Hamburg, Bremen, Hannover. Berlin.

THOMI, Walter u. STERNBERG, Rolf (2008): Cluster – zur Dynamik von Begrifflichkeiten und Konzeptionen. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, Jg. 52, H. 2-3, S. 73-77.

TETZLAFF, Wilhelm (1950): Die Flüchtlinge in Schleswig-Holstein. Die Ergebnisse der Flüchtlingssondererhebung des Landessozialministers Schleswig-Holstein. Kiel.

UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG e. V. [Hrsg.] (2004): Die Elbe – Lebensader der Region. Zum Bedarf des Ausbaus von Unter- und Außenelbe. Hamburg.

VOLMERIG, Rolf-Dieter (1991): Kommunalen Finanzausgleich und zentrale Orte in Schleswig-Holstein. In: Berliner geographische Studien, Band 32. Berlin.

WAGNER, Horst-Günter (1998): Wirtschaftsgeographie. In der Reihe: Das Geographische Seminar, 3. ergänzte Auflage. Braunschweig.

WEICHHART, Peter (2007): Humanökologie. In: Gebhardt, Hans et al. [Hrsg.]: Geographie – Physische Geographie und Humangeographie, S. 941 – 949. Spektrum Akademischer Verlag. München.

WERLEN, Benno (2000): Sozialgeographie. UTB 1911. Bern.

WESSEL, Karin (1996): Empirisches Arbeiten in der Wirtschafts- und Sozialgeographie. Stuttgart.

WIBERRA (WIRTSCHAFTSBERATUNG AG) [Hrsg.] (1971): Gutachten Flughafen und Raumordnung. Sonderstudie Elmshorn im Rahmen der Gesamtuntersuchungen Flughafen Hamburg-Kaltenkirchen. Entwicklungsstudie für die Umlandgemeinden. Düsseldorf.

WULF, Reimer (2003): Über den Dächern von Elmshorn. Neumünster.

ZEHNER, Klaus (2001): Stadtgeographie. Gotha.

ZIERHOFER, Wolfgang (2007): Natur und Kultur als Konstruktionen. In: Gebhardt, Hans et al. [Hrsg.]: Geographie – Physische Geographie und Humangeographie, S. 934 – 941. Spektrum Akademischer Verlag. München.

Berichte / Informationsmaterial:

NORDAKADEMIE (2007a):

Nordakademie – Hochschule der Wirtschaft

NORDAKADEMIE (2007b):

Nordakademie – Hochschule der Wirtschaft

Jahresbericht 2006

Zeitungsberichte:

Elmshorner Nachrichten vom 24.12.1946

Elmshorner Nachrichten vom 20.01.1996: „Hahn: SPD war kleinmütig“
Baumarkt: Christdemokrat kritisierte Sozialdemokraten im Kollegium.

Elmshorner Nachrichten vom 14.11.2009: „Endlich wieder Eiszeit in Elmshorn“
Stadtwerke Eisvergnügen startet am 20. November / Kostenloses Schlittschuhlaufen am
Eröffnungstag / Show-Training der Freezers.

Elmshorner Nachrichten vom 19.11.2009: „Ab heute werden Elmshorner Bürger befragt“
Stadt erstellt ein neues Einzelhandels- und Parkraumkonzept.

Elmshorner Nachrichten vom 20.11.2009: „Elmshorner Hafencity: Bürger sollen mitplanen“
Projekt wird bei Einwohnerversammlung vorgestellt.

Elmshorner Nachrichten vom 20.11.2009: „Heute: Hinein ins große Eisvergnügen“

Elmshorner Nachrichten vom 21.11.2009: „Das Eisvergnügen ist eröffnet – Viele Besucher bei
Eröffnungsgala“

Elmshorner Nachrichten vom 12.12.2009: „Elmshorns neues „Haus der Bildung“
Der Rohbau der Leibniz-Privatschule steht / 17-Millionen-Euro-Projekt soll im Sommer 2010
fertig sein.

Elmshorner Nachrichten vom 31.12.2009: „Talkline: 200 Mitarbeiter bleiben“
IT-Abteilung arbeitet bis Ende 2010 weiter am Grauen Esel.

Elmshorner Nachrichten vom 31.12.2009: „200 Ex-Talkliner sind noch immer ohne Job“
Agentur für Arbeit bot zahlreiche Maßnahmen an, um die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen zu
vermitteln – Haus 4 steht leer.

Elmshorner Nachrichten vom 23.01.2010: „An der Hertie-Nachfolge hängt Elmshorns
Innenstadt-Entwicklung“
Nichts geht ohne einen Kunden-Magneten / Im Gespräch ist eine Dreier-Lösung mit Mode-
Ketten und Elektronik-Riese.

Elmshorner Nachrichten vom 23.01.2010: „Hertie: Es begann mit 330 Mitarbeitern und endet
mit 64“

Elmshorner Nachrichten vom 26.01.2010: „Gläserner Bahnhof mit Schwung“
Europasiegerentwurf trifft auf breite Zustimmung im Rathaus – Rahmenplan könnte bereits
im Sommer in Auftrag gegeben werden.

Elmshorner Nachrichten vom 26.01.2010: „So sieht der neue Bahnhof aus“
Gespräche mit der Bahn sollen demnächst beginnen – Ausstellung mit allen Entwürfen im
Rathaus vorgesehen.

Elmshorner Nachrichten vom 30.01.2010: „Neuer Bahnhof ist eine Chance für die Stadt“

Elmshorner Nachrichten vom 13.02.2010: „Seglerverein Elmshorn“

Elmshorner Nachrichten vom 30.03.2010: „Es wird massive Zersiedelungen geben“
Bürgermeisterin Brigitte Fronzek gegen Änderung der Landesplanung / Umland-
Bürgermeister sprechen sich dafür aus.

Elmshorner Nachrichten vom 30.03.2010: „Elmshorns neuer Bahnhof: Planung rollt an“
Öffentliche Präsentation der Siegerentwürfe am Mittwoch im Kollegiensaal – Bürger können
mit Architekten diskutieren – Ausstellung noch bis zum 16. April.

Elmshorner Nachrichten vom 03.04.2010: „Elmshorner Café mit Seeblick“
Richtfestfeier für 680 000-Euro-Projekt im Steindampark / Vorhaben wird teurer als
erwartet.

Elmshorner Nachrichten vom 03.04.2010: „Horst stellt Weichen für die Zukunft“
1,15 Millionen Euro für den Bau der Sportplätze investiert.

Elmshorner Nachrichten vom 03.04.2010: „Sicher: Kreishaus darf nach Elmshorn“
Oberlandesgericht Schleswig schmettert die Klage der Firma Impala ab.

Elmshorner Nachrichten vom 07.04.2010: „Europas: So visionär kann Planung sein“
Noch bis zum 16. April sind die Architekten-Entwürfe zur Umgestaltung des Elmshorner
Bahnhofs zu sehen.

Elmshorner Nachrichten vom 07.04.2010: „WEP organisiert Millionen für die Wirtschaft“
Seit 2007 wurden 17 Projekte mit Gesamtinvestitionen von 9,5 Millionen Euro gefördert.

Elmshorner Nachrichten vom 17.04.2010: „Schleusenpark ausgebucht“
Neues Stadtquartier am Rande der City sehr beliebt – mehr als 180 neue Wohnungen im Nu
vermietet.

Elmshorner Nachrichten vom 17.04.2010: „Neues Leben im alten Stadtteil“
In vier Jahren hat sich das Gesicht des Quartiers enorm verändert – und die Umgestaltung
zwischen Jahnstraße und Flamweg geht weiter.

Elmshorner Nachrichten vom 17.04.2010: „60 Jahre wohnen am Fuße des Wasserturms“

Elmshorner Nachrichten vom 11.05.2010: „Häuser in Elmshorn erschwinglich“
Grundstücksmarktbericht für 2009 / Am teuersten ist Eigentum nach wie vor in
Hamburgnähe.

Elmshorner Nachrichten vom 18.05.2010: „Bau der Hafenspangenkreuzung“
Jetzt beginnen die Arbeiten.

Elmshorner Nachrichten vom 19.05.2010: „Gute Lage mit Aussicht auf Ruin“
Leerstand in der Elmshorner Innenstadt weitet sich aus / Traditionsgeschäfte schließen / Nur
Discounter und Filialisten drängen in die City.

Elmshorner Nachrichten vom 29.05.2010: „Hertie weiter leer“ Die Wut wächst.

Elmshorner Nachrichten vom 09.06.2010: „Schafft die A 20 Arbeitsplätze?“

Elmshorner Nachrichten vom 23.06.2010: „Nordakademie: Investiert wird nur in Elmshorn“

Elmshorner Nachrichten vom 02.07.2010: „Einzelhandel: Neue Magneten geplant“
Gutachten: Berliner Straße ideal für Elektronik-Riese.

Elmshorner Nachrichten vom 24.07.2010: „Elmshorn: Angst vor dem Hochwasser“
Neue Studie: Komplette Krückauregion.

Elmshorner Nachrichten vom 27.08.2010: „Unternehmensverband: A 20-Tunnel nötiger denn je“

Elmshorner Nachrichten vom 02.09.2010: „Ganz im Zeichen der Müslis“
Köllnflockenwerke nehmen neue Backstraße für 1,6 Millionen Euro in Betrieb / Fast 300 Mitarbeiter.

Elmshorner Nachrichten vom 11.09.2010: „Einkaufszone wird zur Brötchenmeile“
Gutachter sprechen von verheerender Entwicklung.

Elmshorner Nachrichten vom 13.09.2010: „Freiflächen in Hainholz: Umgestaltung nahezu abgeschlossen“

Elmshorner Nachrichten vom 13.09.2010: „Mieten: Elmshorn und Kölln-Reisiek im Mittelfeld“
Spiegel für den Kreis Pinneberg: Je näher am Hamburger Stadtrand, desto mehr muss bezahlt werden.

Elmshorner Nachrichten vom 15.09.2010: „Futterhaus-Zentrale bleibt in Elmshorn“
Im Juni 2011 wird der Neubau am Ramskamp bezogen / Eggert-Gruppe baut und vermietet den Bürotrakt.

Elmshorner Nachrichten vom 22.09.2010: „In der Kö: Ramelow will kräftig bauen“
Neues Gebäude neben Stammhaus geplant / Doch noch gibt's eine Hürde.

Elmshorner Nachrichten vom 24.09.2010: „Noch mehr Lichterglanz im Advent“
Dieses Jahr sollen auch alle Bäume in der Marktstraße und Am Damm mit Lichterketten versehen werden.

Elmshorner Nachrichten vom 09.11.2010: „Media-Markt will nach Elmshorn“
Standortfrage offen / In der Diskussion sind Franzosenhof und Vormstegen.

Elmshorner Nachrichten vom 12.11.2010: „Nur an der A 23“
Media-Markt informierte Politiker.

Elmshorner Nachrichten vom 18.12.2010: „Media-Markt darf nicht an den Grauen Esel“

Elmshorner Nachrichten vom 20.12.2010: „Mittelständler für Media-Markt-Ansiedlung“

Elmshorner Nachrichten vom 07.02.2011: „Anerkennung für Schulen ist selten“
Innovationspreis 2010: Die Bismarckschule Elmshorn belegt den zweiten Platz.

Elmshorner Nachrichten vom 12.02.2011: „Grauer Esel: Elmshorns zweite City“

Elmshorner Nachrichten vom 12.02.2011: „FDP: Schutzidee für die Innenstadt gescheitert“

Elmshorner Nachrichten vom 12.02.2011: „1996: Baumarkt statt Biotop genehmigt“
Praktiker gab Anstoß für Subzentrumsbeschluss / SPD, CDU, FDP und WGE/Die Grünen stimmten dafür.

Elmshorner Nachrichten vom 14.02.2011: „Klimaschutz: Elmshorn startet durch“
Mit Konzept und Manager ins Jahr 2020.

Elmshorner Nachrichten vom 14.02.2011: „CDU-Chef Abercron will Gutachtenflut bekämpfen“

Elmshorner Nachrichten vom 23.02.2011: „Schnelle „Minis“ aus Elmshorn“
Mini-PC-Pionier „Shuttle“ stellt auf der Computermesse CeBIT in Hannover aus.

Elmshorner Nachrichten vom 26.02.2011: „Media-Markt: Start noch in diesem Jahr“
Bauantrag gestellt / Verhandlung über Kibek-Haus.

Elmshorner Nachrichten vom 04.03.2011: „Ein Bonbon zum Geburtstag“
20 Jahre Schleswig-Holstein Musik Festival in Elmshorn: Zusätzlich zu den drei Klassikabenden gibt es ein Familienkonzert.

Elmshorner Nachrichten vom 04.03.2011: „Viel Geld für Hainholz-Projekte“
EU und Bundesministerium fördern Stadtteilarbeit mit Programm „Stärken vor Ort“.

Elmshorner Nachrichten vom 08.03.2011: „Elmshorner schonen die Umwelt“
CO₂-Ausstoß liegt weit unter dem Bundesdurchschnitt / Klimamanager soll 168-Seiten-Konzept umsetzen.

Elmshorner Nachrichten vom 15.03.2011: „Schaffhausen kann vorerst aufatmen“
Immobilien-Versteigerung abgewendet.

Elmshorner Nachrichten vom 18.03.2011: „Krebs-Alarm im Rathaus: Jetzt droht der Abriss“
Formaldehyd im gesamten Gebäude in Wänden, Schränken, Türen / Mitarbeiter bereits informiert.

Elmshorner Nachrichten vom 18.03.2011: „Hertie-Haus wird zum Schandfleck“
Gebäude am Alten Markt verkommt immer mehr / Müll im Eingangsbereich und im Hinterhof.

Elmshorner Nachrichten vom 18.03.2011: „Der Bund gibt ganze Flüsse auf“
IHK-Hauptgeschäftsführer kritisiert zunehmende Verschlickung von Krückau und Pinnau / A-20-Planung dauert zu lange.

Elmshorner Nachrichten vom 25.03.2011: „Ab sofort: Busse halten auf Kibek-Parkplatz“

Elmshorner Nachrichten vom 26.03.2011: „Tamoil: Kein Geld für Gaddafi“
Elmshorner Mineralölkonzern distanziert sich von Vorwürfen, libysches Staatsunternehmen finanziell und wirtschaftlich zu unterstützen.

Elmshorner Nachrichten vom 28.03.2011: „Elmshorns größte Firma rüstet auf“

Autoliv baut Entwicklungszentrum aus / Frei Stellen für Ingenieure.

Elmshorner Nachrichten vom 28.03.2011: „Der Highteck-Standort von Autoliv“
Elmshorner Entwicklungsabteilung ist ein Herzstück der Unternehmens-Gruppe / Enger Kontakt zu Hochschulen.

Elmshorner Nachrichten vom 29.03.2011: „KGSE: Startschuss für den Neubau“
Bürgermeisterin Brigitte Fronzek (SPD) und Innenminister Klaus Schlie (CDU) legten Grundstein.

Elmshorner Nachrichten vom 29.03.2011: „Grauer Esel im 15-Minuten Takt erreichen“

Elmshorner Nachrichten vom 30.03.2011: „Hamburg ist attraktiv als Arbeits- und Wohnstandort“

Elmshorner Nachrichten vom 02.04.2011: „Stadtmarketing mit neuem Namen“
Verein setzt verstärkt auf Internet-Präsenz.

Elmshorner Nachrichten vom 04.04.2011: „Immer mehr Menschen im Kreisgebiet“
Bis 2025 steigt die Einwohnerzahl stetig weiter an.

Die Welt vom 24.09.2010: „Bezahlbare Wohnungen bleiben in Hamburg Mangelware“
Neubau reicht nicht – Leerstand spektakulär niedrig – Bevölkerungswachstum erhöht den Druck – Hafencity mit zusätzlichem Wohnraum.

Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 29.04.2010: „Was ist eigentlich Reformpädagogik?“

Hamburger Abendblatt vom 13.02.2008: „Die Geschichte des Unternehmens „Pott-Carstens““

Hamburger Abendblatt vom 10.12.2009: „Klimawandel: Veränderung in der Region“
Elmshorner „Klimagipfel“: Menschen im Kreis müssen sich rechtzeitig auf die Folgen einstellen.

Hamburger Abendblatt vom 19.02.2010: „Busse sollen unter Glasdach an die Bahngleise fahren“
Elmshorner Politiker nahmen das Konzept positiv auf. Realisierung kann aber noch Jahre dauern.

Behörden- und Verwaltungsberichte:

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg:
Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft – Leitbild Hamburg: Wachsen und Weitsicht, Drucksache 19/5474. Hamburg, 2010.

Kreisarchiv Pinneberg, H. 240-5, S.792: Lagebericht der Stadt Elmshorn vom 15. und 22.11.1945.

Stadtbücherei Elmshorn: Jahresbericht (maschr.) 2009.

Stadt Elmshorn, Amt für Finanzen: Gewerbesteueraufkommen der Stadt Elmshorn.
Schriftliche Mitteilung (per Fax) vom 15.04.2008.

Stadt Elmshorn, Verwaltungsbericht für die Stadt Elmshorn, fortlaufend für die Jahre 1945 -
1979.

**Vorträge (Manuskripte / Protokolle) / Informationsschriften (Verzeichnisse) / Gutachten
/ Pläne:**

AB. ARCHIV DES BADEWESENS: Entwicklung des Badewesens in der Stadt Elmshorn –
Von der Flussbadeanstalt zum Badepark. In: AB. Archiv des Badewesens, 9/95, S. 407 – 410.

ARCHITEKTENGEMEINSCHAFT SWW ARCHITEKTEN BRAUNSCHWEIG – GTL -
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN, KASSEL: Rahmenplan Krückau-Vormstegen.
Elmshorn. Entwurf – Stand 09.09.2010.

BERATUNGS- UND SERVICEGESELLSCHAFT UMWELT MBH:
Stadt Elmshorn – Integriertes Kommunales Klimaschutzkonzept. Präsentation ASU,
November 2010.

BERNAT (MR, NDS. MINISTERIUM FÜR DEN LÄNDLICHEN RAUM, ERNÄHRUNG,
LANDWIRTSCHAFT UND VERBRAUCHERSCHUTZ):
Grundsätze und Ziele zur Landesentwicklung.
Beitrag zur Sitzung „Leitlinien niedersächsischer Landesentwicklungspolitik“ –
Neuausrichtung des Landes-Raumordnungsprogramms. Hannover, 24.11.2005.

BLOTEVOGEL, Hans-Heinrich:
Die Bedeutung der Metropolregionen in Europa.
Beitrag zur Fachkonferenz „Berlin-Brandenburg in Europa“.
Berlin, 02./03. März 2006.

BLOTEVOGEL, Hans-Heinrich:
Metropolräume und ländliche Räume – Eine Solidargemeinschaft?
Beitrag zum 3. Fachkongress „Leitlinien der niedersächsischen Landesentwicklungspolitik“.
Hannover, 24. November 2005.

BRAATZ, Hanna:
Die Familienbildungsstätte in Elmshorn (E-Mail-Bericht vom 01.02.2010).

BULWIENGESA AG:
Präsentation Einzelhandelskonzept Stadt Elmshorn.
Hamburg, den 30.06.2010.

ELMSHORNER RUDERCLUB [HRSG.]:
100 Jahre Elmshorner Ruder-Club von 1909 e. V. (Jubiläumsschrift), 2009.

FAHRENKRUG, Katrin (INSTITUT RAUM & ENERGIE):

Einführung in die Bedeutung der Innenentwicklung aus Sicht des REFINA-Forschungsansatzes (s. www.raum-energie.de, 2008).

HAMBURG NEWS:

Hamburg verabschiedet neues Leitbild – Nachhaltigkeit und Talente stärker im Fokus.
In: Hamburg News, 04 / 2010.

HSH NORDBANK AG:

Die 100 größten Unternehmen in Schleswig-Holstein - 2009.
Hamburg, 2010.

HWWI [HRSG.]:

Entwicklungsperspektiven für die Stadt Hamburg: Migration, Pendeln und Spezialisierung.
In der Reihe HWWI Policy, Hamburgisches Weltwirtschaftsinstitut (HWWI), 2010.

HWWI / BERENBERG-STÄDTERANKING 2010 [HRSG.]:

Die 30 größten Städte Deutschlands im Vergleich: Hamburg. Hamburg, 2010.

INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU KIEL [HRSG.]:

Umfrage zur Standortattraktivität im Bezirk der Industrie- und Handelskammer zu Kiel 2009.
Kiel, 2009.

KINDER, Sebastian:

Technologischer und gesellschaftlicher Wandel.
Modul GEO 202. Einführung in die Humangeographie II. Wirtschaftsgeographie.

KLIMACAMPUS:

Klimabericht für die Metropolregion Hamburg. Ein Auszug.
KlimaCampus, Universität Hamburg. Exzellenzcluster CliSAP. Hamburg, 2010.

KOSCHATZKY, Knut (Universität Hannover, Geographisches Institut, Abteilung.
Wirtschaftsgeographie):

Netzwerke und systemische Innovation: das Konzept der regionalen Innovationssysteme.
Theoretische Grundlagen und Fallbeispiele. WS 2003/2004.

KRÜGER, Thomas (HafenCity Universität Hamburg):

„Kostentransparenz“ als Beitrag zur Verminderung der Flächeninanspruchnahme -
Akteursorientierte Ansätze in der Metropolregion Hamburg. Fachgespräch am 21.05.2008.

LBS BAUSPARKASSE SCHLESWIG-HOLSTEIN-HAMBURG:

Wohnen wird teurer. Immobilienpreise in Hamburg und dessen Umland weiter gestiegen.
(s. www.lbs-shh.de, Kiel 2010).

MELZER, Michael (Institut Raum & Energie):

Einführung in die Bedeutung von Infrastrukturfolgekosten aus Sicht des REFINA -
Forschungsansatzes (s. www.raum-energie.de, 2008).

MELZER, Michael (Institut Raum & Energie):

Interessenausgleich und Strukturfonds: Individuelle und flexible Ansätze für die Stadtregionen im Stadt-Umland-Modellkonzept Elmshorn-Pinneberg (s. www.raum-energie.de, 2008).

MÜLLER, Carolin:

Die 100 größten Unternehmen in Schleswig-Holstein - 2009. In der Reihe Studien der HSH Nordbank. Hamburg/Kiel, 2009.

PASCHKE, Erik u. NEHLSSEN, Edgar (Klimzug-Nord):

Regenwassermanagement und Hochwasserschutz im Zeichen des Klimawandels. Vortrag in Elmshorn am 08.12.2009.

REFINA-VERBUNDPARTNER (Veranstalter):

Potentiale und Instrumente der Innenentwicklung. Fachvortrag in Schenefeld am 19.03.2008, (s. www.refina-info.de).

REGIONALRAT DER METROPOLREGION HAMBURG:

Strategischer Handlungsrahmen der Metropolregion Hamburg 2011 – 2013 (www.metropolregion.hamburg.de).

SCHMIDT, Tom, Büro für Standortplanung, Hamburg):

Das Thema „Innenentwicklung“ als Herausforderung für die Stadtregionen Pinneberg und Elmshorn. Fachvortrag, am 19.03.2008, (s. www.raum-energie.de u. www.refina-info.de).

SINZ, Manfred (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung):

Die neuen Leitbilder für die Raumentwicklung in Deutschland. Beitrag zur Sitzung des Planungsausschusses Regionaler Planungsverband München, 27. Februar 2007.

SINZ, Manfred (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung):

Neue Leitbilder für die Raumentwicklung in Deutschland und Europa. Beitrag zum Fachkongress „Leitlinien der niedersächsischen Landesentwicklungspolitik“. Hannover, 23. November 2006.

SOZIALAMT ELMSHORN: Einwohner – Bestandsstatistik, August 2010.

STADT ELMSHORN: Schulentwicklungsplan 2009 (maschr.).

STADT ELMSHORN: Monitoringbericht Wohnen 2009 für die Stadt Elmshorn. August, 2010.

STADT ELMSHORN: elmshorn* tourismus-information, Elmshorn 2010.

STADTMARKETINGVEREIN ELMSHORN: Stadtwerke Eisvergnügen in Elmshorn auf dem Holstenplatz am Bahnhof, 2009.

STADTWERKE ELMSHORN: Unternehmensvorstellung der Stadtwerke Elmshorn, Februar 2010.

Vorträge/Podium/Aussprache (Manuskript):

Raumordnung für die Entwicklung von Stadt und Region:
Bedeutung und Beitrag der Raumordnung zur Stärkung nationaler und europäischer Netze.
Podium mit Prof. Dr. Jens-Uwe Fischer, Dr. Hans-Jürgen Seimetz und Manfred Sinz -
Moderation: Prof. Dr. Hans H. Blotevogel.
In: Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung: Stadt und Bahn. Almanach
2006/2007, S. 217-237.

Wulf, Dierk: Gedanken zur Theatergemeinschaft Elmshorn, als E-Mail, 28.01.2010.

Workshop (Manuskript):

Neue Wohnformen. Refina-Vorhaben. Integriertes Stadt-Umland-Modellkonzept zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme. Stadt-Umland-Modellkonzept Elmshorn / Pinneberg. Schenefeld, 30.09.2008.

Internet:

http://www.hafencity.com/upload/files/files/METROPOLREGION_HAMBURG.jpg

<http://home.arcor.de/c-protze/tabelle.html>

<http://www.suk-elmshorn.de/>

www.bbr.bund.de

www.badepark-elmshorn.de

www.berlin-institut.org

www.bs-elmshorn.de

www.bundeslaenderranking-de

www.dittchenbuehne.de

www.elmshorn.cylex.de

www.elmshorn-hainholz.de

www.elmshorner-wanderpaddler.de

www.emtv.de

www.erc09.de

www.fbs-elmshorn.de

www.forum-schiff.de

www.hamburg.de/leitbild

www.haus13.de

www.industriemuseum-elmshorn.de

www.initiative-elmshorn.de

www.isnm-regionalranking.de

www.isw.de

www.klimabericht-hamburg.de

www.kreis-pinneberg.de

www.ku-gesundheitsmanagement.de

www.kunstverein-elmshorn.de

www.leibniz-privatschule.de

www.ltc-elmshorn.de

www.metropolregion.hamburg.de

www.norddeutscher-klimaatlas.de

www.politik-fuer-kommunen.de

www.raum-energie.de

www.refina-info.de
www-regiokliniken.de/elmshorn)
www.reit-und-fahrverein-elmshorn.de
www.schaltraum.net
www.schleswig-holstein.de
www.segler-verein-elmshorn.de
www.shuttle.eu
www.stadt-elmshorn.de
www.stadtmarketing-elmshorn.de
www.stadttheater-elmshorn.de
www.stadtumbau-west-elmshorn.de
www.stadtwerke-elmshorn.de
www.suk-elmshorn.de
www.vhs-elmshorn.de
www.wak-sh.de
www.waldorf-elmshorn.de
www.wiwi.tu-freiberg.de/index.html.
www.1ter-yachthafen-krueckau-muendung.de

Anhang

Anhang 1:

Herausragende Wirtschaftsbetriebe am Wirtschaftsstandort „Region Elmshorn“ Erkundung der Betriebsstrukturen mittels Fragebogen

Primärer Sektor – Land- und Forstwirtschaft:		
Betrieb / Adresse	Branche	F I F II Exp
Heydorn & Söhne GmbH u. Co. KG Sandweg 86 – 25336 Klein Nordende	Baumschule	F I v. 19 09 07

Sekundärer Sektor – gewerblich-industrielle Produktion:		
Betrieb / Adresse	Branche	F I F II Exp
Innenstadt / Hafengebiete / Klostersande:		
Peter Kölln KgaA Westerstraße 22-24 – 25336 Elmshorn Prof. Dr. H. H. Driftmann	Haferflockenprodukte	F I v. 190807 FII ü 120707 FII v Expü 120707
Gebrüder Asmussen GmbH & Co KG Klostersande 7 25336 Elmshorn Frau Annette Becker	Hefefabrik	FI ü 080807 FIIü 080807
Außenbereich der Stadt Elmshorn NORD:		
Döllinghareico GmbH & Co. KG Fuchsberger Damm 2 – 25335 Elmshorn Frau Pfeifer	Wurstwaren	F I v. 190807 F II ü 090807 Exp ü 090807
Außenbereich der Stadt Elmshorn SÜD:		
Autoliv Inc. Otto-Hahn-Str. 4 – 25337 Elmshorn Herr Thieme	Automobilausstattung: Sicherheitsgurte	F I v. 190807 F II ü 230807 Exp ü 230807 F II z 240807
Steier Max GmbH & Co. KG Steindamm 77-85 – 25337 Elmshorn Frau Dormann	Kunststoffverarbeitungswerk	F I v. 190807
Wiebold Confiserie Ernst-Abbé-Str. 2 – 25337 Elmshorn	Pralinenherstellung	F I ü.
Nordakademie Elmshorn Köllner Chaussee 25337 Herr Prof. Dr. G. Plate	Fachhochschule	F I ü 240807 F II ü 240807 FII v Expgü240807 Exp g v
Klein Offenseth-Sparrieshoop:		
Salvana Tiernahrung GmbH Rosenstraße 9 25365 Klein Offenseth-Sparrieshoop	Tiernahrung	F I v 080807 F I v FII ü70707 Exp ü70707

Tertiärer Sektor – Dienstleistungsunternehmen:		
Betrieb / Adresse	Branche	F I F II Exp
Innenstadt Wedenkamp / Marktstraße / Alter Markt / Königstraße / Holstenplatz:		
Hayunga´s E Center Wedenkamp 25335 Elmshorn Herr Hayunga	Einzelhandel /Großmarkt	FI ü 100807 FII ü 100807 Exp ü 100807 FI z. 010907 FII z. 010907
Otto Hell Marktstraße 1	Uhrenfachgeschäft, Juwelier	F I ü. 070907 V 29.10.07

25335 Elmshorn Herr Hell		FII ü.070907 V 29.10.07 Exp ü 070907 V 29.10.07
Hanssen for men KG Marktstraße 10 25335 Elmshorn Herr Büntjen	Herrenausstatter	FI ü 090807 V 26.10.07 FIIü 090807 V 26.10.07 Expü 090807
Karstadt Warenhaus AG Alter Markt 1 – 25335 Elmshorn Herr Tovenrath	Warenhaus	F I v 190807
Ramelow Königstraße 35 – 25335 Elmshorn Herr Marc Ramelow	Textilfachgeschäft	F I v 190807 FII Exp ü 150807
Sparkasse Elmshorn Königstraße 21 – 25335 Elmshorn Herr Boll	Geld- und Kreditinstitut	F I v 190807 F II ü 230807 Exp ü 230807 FII z 310807 Exp z 310807
Stadtmarketing Elmshorn e.V. Königstraße 17 25335 Elmshorn Frau Siegel Tel.: 266074	Stadtmarketing	F I ü 080807 FII ü 080807 Expü 080807 Alle z 280807
Schuhhaus Schlüter Königstr. 10 25335 Herr Stefan Schlüter	Schuhhaus Schlüter	F I ü 100907 V 29.10.07 FII ü 100907 V 29.10.07
Herren Mode Reinhard Moehlke Holstenplatz 2 25335 Elmshorn Herr Moehlke	Herrenmoden	FI ü 090807 V 29.10.07 FIIü090807 V 29.10.07
Innenstadt / Holstenstraße:		
Sievers Strickmoden und City Offensive Elmshorn Holstenstraße 9 25335 Elmshorn Herr Sievers	Modegeschäft City-Offensive / Planung, priv.	F I ü 080807 FII ü 080807 Expü 080807
Innenstadt / Mühlenstraße:		
Junge Holzfachmarkt Mühlenstraße 28 – 25337 Elmshorn	Holzfachmarkt	F I v 190807
Innenstadt / Schulstraße:		
Rathaus Elmshorn Amt für Wirtschaftsförderung Schulstraße 15-17 25335 Elmshorn Herr Becken	Amt für Wirtschaftsförderung	FI ü 080807 FIIü 080807 Expü080807 Expz100907
Rathaus Elmshorn Amt für Stadtentwicklung Schulstraße 15-17 25335 Elmshorn Herr Steinke	Am für Stadtentwicklung	FI ü 160807 FII ü 160807 Expü 160807
Rathaus Elmshorn SPD Fraktion Lenk, Ulli, Bauausschuss	SPD Fraktion Bauausschuss	F I ü 100907 F II ü 100907 Expü ü 100907 Expz z 110907
C & A Schulstraße 22 – 25335 Elmshorn	Moden	F I v 190807

Flora Gesundheitszentrum c/o Flora Apotheke Schulstraße - 25335 Elmshorn Herr S. Kehrhahn	Gesundheits-Service	FI v 190807 FII v 210808 Expv 210807 FII z 210807 Expgz210807
Kerkamm GmbH & Co. KG Schulstraße 16-18 - 25335 Elmshorn	Hausrat / Eisenwaren u. a.	FI
Innenstadt / östlicher Rand:		
Industrie- und Handelskammer zu Kiel Zweigstelle Elmshorn Kaltenweide 6 25337 Elmshorn Herr Grobe	IHK / Service / Verwaltung	FI u 030807 FIIü 030807 Expü030807 FI z 010907 FII z 010907
Nordakademie Köllner Chaussee 11 25337 Elmshorn Prof. Dr. Georg Plate	FH	FI ü 240807 FII ü 240807 Expü 240807 Expü z.110907
Innenstadt Nähe / Vormstegen:		
Kremer Elmshorn Vormstegen 21 – 25336 Elmshorn Herr Ulf Kremer	Stahl- und Eisenhandel	FI
Außenbereich der Stadt Elmshorn SÜD		
Deutsche Post AG Briefzentrum 25 Kurt-Wagener-Straße 15 – 25337 Elmshorn	Postverteilungszentrale	FI
EMV Ramskamp 71-75 – 25337 Elmshorn	Immobilienmanagement	FI v 190807 FII ü 190707 V 29.10.07 Expü190707 V 29.10.07
Komet Ramskamp 103 – 25337 Elmshorn	Fachmarkt	FI
Kremer Ramskamp 66 25337 Elmshorn Herr Ulf Kremer	Stahl- und Eisenhandel	FI ü240707 FII ü240707 Exp ü240707
Marktkauf Handelsgesellschaft mbH & Co.OHG Ramskamp 102 25337 Elmshorn Herr Jaster	Einzelhandel Großmarktanlage	FI v 090807 Exp ?
Oberhellmann Kurt-Wagener-Str. 2 – 25337 Elmshorn Herr Oberhellmann	TV-HIFI-VIDEO-ELEKTRO- TELEFONE	FI
Orlen Deutschland AG Ramskamp 71-75 – 25337 Elmshorn Frau Terbeck	Mineralölhandel	FI v 190707 FII ü200707 V 29.10.07 Exp ü200707
Schaffhausen Advertising GmbH Daimlerstr. 17 – 25337 Elmshorn Herr Mike Schultz	Werbung, Kommunikation, Marketing	FI v 190807 FII ü 060807 Exp ü060807
Shuttle Computer Fritz-Straßmann-.Str. 5 25337 Elmshorn Herr Christian Fiskas	Computer Handel, u. a.	FI negative Rückantwort (31.05.07)
Talkline GmbH & Co. KG Talkline Platz 1 – 25337 Elmshorn	Elektronische Kommunikation	FI v 190807 FII ü 280807 Exp ü 280807

Teppich Kibek GmbH Ramskamp 100 – 25337 Elmshorn	Teppiche und Einrichtungen	F I
Volksbank Elmshorn Ramskamp 71-75 – 25337 Elmshorn Herr Scheinert	Geld- und Kreditinstitut	F I v 190807 FII ü 170707 Exp ü170707 FII z 060907 Exp z 060907

Abkürzungen:

F I Fragebogen I
F II Fragebogen II
Exp Fragen zu den Expertengesprächen

ü überreicht
v vorhanden
z zurück

U. J. 08.11.2007

Anhang 2:

UWE JANSEN

25336 KLEIN NORDEDE
LIETHER RING 26
TEL. 04121 – 93633
FAX 04121 – 92169

01.03.2006
15.08.2007

**Firma Gustav Ramelow
Königstraße 35
25335 Elmshorn**

z. H. Herrn Marc Ramelow

Betr.:

DISSERTATION

BEHAUPTUNG UND ENTFALTUNG DER REGION ELSHORN IM
SUBURBANEN HAMBURGER RAUM. PHÄNOMENE VON PERSISTENZ UND
INNOVATIONEN

Sehr geehrter Herr Ramelow

unter der Betreuung von Frau Prof. Dr. Leupolt, Institut für Geographie der Universität Hamburg, führe ich eine Dissertation mit dem oben aufgeführten Titel durch. Es handelt sich um eine wirtschafts- und sozialgeographisch angelegte Analyse der „Region Elmshorn“.

Im Rahmen der Darstellung und Evaluation der drei Sektoren der Wirtschaft stellt in der bisherigen Entwicklung, in der Gegenwart und auch in der Zukunft der **tertiäre Sektor** einen prägenden Faktor der Wirtschaftsstruktur der Stadt Elmshorn in ihrer Region dar.

Ein Schwerpunkt der Untersuchungen dieser Dissertation beschäftigt sich mit dem Wandel und der Entwicklung bzw. Entfaltung der Dienstleistungsunternehmen. In diesem Zusammenhang ist vorgesehen, die herausragenden Leitbetriebe der Stadt Elmshorn genauer zu erfassen. Dazu dient die hier vorgelegte Fragebogenaktion als ein „Forschungsansatz“.

Ich bitte Sie, die folgenden Fragen in Ihrem Hause beantworten zu lassen. Sehr gern bin ich bereit, bei Präzisierungen oder Ergänzungen bezüglich der Fragen- und Problemkreise hinzugezogen zu werden, falls es von Ihrer Seite gewünscht wird. In dem Falle bitte ich darum, mit mir (telefonisch) Verbindung aufzunehmen.

Ich hoffe auf Ihre Unterstützung dieser wissenschaftlichen Arbeit. – Für die Beantwortung der vorgelegten Fragen in den nächsten Wochen wäre ich Ihnen sehr verbunden.

Mit freundlichen Grüßen

(Uwe Jansen)

Uwe Jansen

Fragen zur Dissertation „REGION ELMSHORN“

Betriebe des tertiären Sektors der Wirtschaft:

- 01 Firmenbezeichnung / Einbindung in das Gesamtunternehmen
- 02 Gründungsjahr am Ort
- 03 Ursache der Standortwahl / Bewertung (aus heutiger und vorheriger Sicht)
- 04 Wesentliche Daten zur Firmengeschichte
- 05 Firmenleitung heute
- 06 Zu vermarktende Produkte
- 07 Mitarbeiter/-innen 2005 und 2006 (Stichtag nennen, z. B. jeweils 31.12.)
 - 0701 Anzahl, m/w, Auszubildende
 - 0702 Qualifikation der Mitarbeiter/-innen (Merkmale, ggf. nach „Clustern“ bündeln)
 - 0703 Funktionsbesetzungen (ggf. im Fließdiagramm oder tabellarisch)
 - 0704 Wie viele Mitarbeiter/-innen sind zurzeit de facto in der Produktion tätig, im eigentlichen sekundären Sektor? Welche betriebstechnische Strukturierung / Hierarchisierung gibt es?
 - 0705 Wie viele Mitarbeiter/-innen sind zurzeit de facto nicht in der Produktion tätig, sondern im tertiären Sektor? Welche betriebstechnische Strukturierung / Hierarchisierung gibt es?
 - 0706 Wohnort der Mitarbeiter /-innen (jeweils Anzahl, oder in v. H.):
 - A) Elmshorn
 - B) unmittelbare Anrainergemeinden
 - C) jenseits der unmittelbaren Anrainergemeinden
- 08 Bezug der Rohstoffe/Waren (*möglichst an einigen Beispielen spezifizieren*):
überwiegend aus (*Angaben bitte in gerundeten prozentualen Schätzwerten*)
 - A) Elmshorn
 - B) Schleswig-Holstein
 - C) Agglomeration Hamburg / Metropolregion Hamburg
 - D) Deutschland
 - E) Europa
 - F) Übersee

-
- 09 Absatz/Verkauf der Produkte/Waren (*ggf. an einigen Beispielen spezifizieren*)
an Kunden in/aus (*Angaben bitte in gerundeten prozentualen Schätzwerten*)
A) Elmshorn
B) Schleswig-Holstein
C) Agglomeration Hamburg / Metropolregion Hamburg
D) Deutschland
E) Europa
F) Übersee
- 10 Welche Faktoren des Wirtschaftsstandorts Elmshorn haben bisher die Markt- und Gewinnchancen Ihres Unternehmens begünstigt/beeinträchtigt?
- 11 Welche imminenden Faktoren der Wirtschaft und Politik könnten in naher Zukunft die Markt- und Gewinnchancen Ihres Unternehmens begünstigen/beeinträchtigen?
- 12 Inwiefern sprechen Sie in der Werbung ggf. gezielt Sozialgruppen an?
A) Vorschulalter
B) Schüler/innen + Student(inn)en
C) Berufstätige (Männer/Frauen)
D) Rentner/Pensionäre
- 13 Inwiefern wären Änderungen der Ladenschlusszeiten für Ihr Unternehmen förderlich?
- 14 Inwiefern wären Änderungen der Ladenschlusszeiten für die Belebung der Innenstadt Elmshorns förderlich?
- 15 Welche Maßnahmen insgesamt wären - koordiniert - zu treffen, um die Innenstadt Elmshorns zu beleben?
- 16 Welche Einflüsse auf die Stadt und Region Elmshorn gehen von dem weiteren Ausbau des Industrie- / Gewerbe- / Technologie- / Dienstleistungs- / Einzelhandelsparcs in Elmshorn-Süd aus?
- 17 Welche Einflüsse und Maßnahmen sind für die „Behauptung und Entfaltung“ der Stadt und Region Elmshorn im Rahmen der Metropolregion förderlich / hinderlich?
- 18 Welche Einflüsse und Maßnahmen sind bei der „Behauptung und Entfaltung“ der Stadt und Region Elmshorn – in naher Zukunft – für Ihr Unternehmen förderlich / hinderlich?

*Uwe Jansen
Studiendirektor a. D.
E-Mail: Geo.Jansen@t-online.de*

Anhang 3:

Exemplarische Firmenporträts / Fragebogenaktion I

Es werden – beispielhaft – im Folgenden einige Firmen porträtiert, die für die Behauptung und Entfaltung der Stadt Elmshorn in ihrer Region eine (z. T. herausragende, prägende) Rolle gespielt haben. Die Abfolge der Darstellung der Unternehmen geht sowohl vom Mikrostandort als auch davon aus, zu welchem Sektor der Wirtschaft das jeweilige Unternehmen (nach traditioneller Zuordnung) zu zählen ist. Weit überwiegend gehen die hier einzubringenden Informationen, Kennzeichnungen und Wertungen auf eine Fragebogenaktion zurück, die im Jahr 2006 (vom Autor direkt) durchgeführt bzw. eingeleitet wurde.

Mikrostandort der Unternehmen: Innenstadt:

Sekundärer Wirtschaftssektor:

Peter Kölln KgaA:

Der Standort befindet sich entlang des Südufers des Elmshorner Hafens (seinerzeit kommerziell schiffbarer Teil), die Fabrikgebäude erstrecken sich hier von der Straße Vormstegen und der Vormstegen-Brücke rund 250 m westwärts, bis zur Hafenstraße. – Das Unternehmen wurde 1820 gegründet. – Ursachen der Standortwahl und die Bewertung (aus heutiger Sicht): Bei der Firmengründung war hier der (Wohn-) Sitz der Familie Kölln, zudem befand sich die neu gegründete Firma im Bereich einer Agrarregion (vornehmlich die westlich dem Geestrand (bei Elmshorn) vorgelagerte südwestholsteinische Elbmarsch); ferner spielte für die ursprüngliche Standortwahl die unmittelbare Hafenlage an der bis zum Geestrand schiffbaren Krückau eine logistisch entscheidende Rolle; die Standortgunst heute ist in der Lage zentral in Europa zu sehen, das Werk befindet sich in der Nähe zu Hauptanbaugebieten der Rohstoffe (Norddeutschland, Skandinavien); schließlich wird die Konzentration der Produktion auf einen Standort als günstig angesehen.

Wesentliche Daten der Firmengeschichte:

1795	Hans Hinrich Kölln erwirbt eine pferdegetriebene Grützmühle
1820	Gründung des Unternehmens „Peter Kölln“
1899	Errichtung des Mühlengebäudes Werk 1
1937	„Blütenzarte Köllnflocken“
1958	Erwerb von Werk 2
1962	Errichtung des neuen Kontorgebäudes
1965	Bau von Silo 3
1994	Erstzertifizierung nach DIN EN ISO 9 001:1994
1998	Umwandlung in eine KgaA
1999	Inbetriebnahme von Werk 4
2001	Rezertifizierung nach DIN EN ISO 9 001:2000 Erstzertifizierung nach DIN EN ISO 14 001:1996
2004	Q+S Zertifizierung
2004	Erwerb von Marken der Unilever Bestfoods Deutschland GmbH
2005	Beginn des Neubaus Werk 5

Die Firmenleitung heute liegt in den Händen von Professor Dr. Hans-Heinrich Driftmann als persönlich haftender Geschäftsführer, zugleich Mitglied der Familie Kölln; der „Senior“ des Unternehmens ist Ernsthermann Kölln, als Vorsitzender des Aufsichtsrats fungierend.

Die zu vermarktenden Produkte sind: Frühstückscerealien (Haferflocken, Müslis, traditionelle Cerealien); Schmelzflocken, Haferkleie, Bio-Mehrkorn-Flocken; Speiseöle, Speisefette; Milchzucker, Kindergriß; Heimtierkost.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter:

Das Unternehmen beschäftigt in Elmshorn 290 Mitarbeiter/-innen (Stichtag 31.12.2005), davon sieben Auszubildende. Die Mitarbeiter weisen folgende schulische Qualifikation auf: Fachhochschule 14, Gymnasium 55, Handelsschule 7, Hauptschule 132, Realschule 69, unbekannt 25; nach Ausbildungsart: angelernt 24, Lehre 245, Studium 29, unbekannt 4.

Funktionsbesetzung:

Aufsichtsrat 3 Personen
Persönlich haftender Gesellschafter
6 Prokuristen (Geschäftsleitung)
Abteilungsleiter
Mitarbeiter

Wohnort der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter:

Elmshorn	60%
Unmittelbare Anrainergemeinden	30%
Rest:	10%

Bezug der Rohstoffe/Waren:

A) 07 % Elmshorn:	Instandhaltungsmaterial, Büromaterial
B) 65 % Schleswig-Holstein:	Getreide, Komponenten
C) 05 % (Agglomeration/Metropolregion) Hamburg	Instandhaltungsmaterial, Packstoffe
D) 07 % Deutschland	Packstoffe, Rohwaren
E) 15 % Europa	Getreide
F) 01 % Übersee	Computer, Drucker, Server

Absatz/Verkauf der Waren/Produkte:

D) 93 % als Markenartikelhersteller Distribution in ganz Deutschland
E) 05 % Europa
F) 02 % Übersee

Auf die Frage, welche Faktoren des Wirtschaftsstandortes Elmshorn bisher die Markt- und Gewinnchancen begünstigt haben, wurde folgendermaßen geantwortet: a) die Nähe zu Rohstoffanbietern (Getreide) und b) problemlose Erweiterung von Produktionskapazitäten.

Die Frage, welche imminenden Faktoren der Wirtschaft und Politik bisher die Markt- und Gewinnchancen begünstigt/beeinträchtigt haben, wurde differenzierend folgendermaßen beantwortet:

- negativ:
- weitere Konzentration des Handels
 - Steuerbelastung der Arbeitnehmer
 - Verteuerung der Rohstoffe und der Energie
- positiv:
- Steuerentlastung der Unternehmen
 - geringe Bürokratie

Zur Belebung der Innenstadt Elmshorns halten die Kölln-Werke eine Änderung/Ausdehnung der Ladenschlusszeiten für förderlich, dabei seien folgende Maßnahmen sinnvoll: a) einheitliche Ladenöffnungszeiten, morgens früher, abends später sowie die Erweiterung der kostenfreien Parkmöglichkeiten.

Die Frage, welche Einflüsse auf die Stadt und die Region Elmshorn ausgehen von dem weiteren Ausbau des Industrie-, Gewerbe-, Technologie- und Dienstleistungsparks (u. a. Einzelhandel) in Elmshorn-Süd, wurde folgendermaßen beantwortet:

- a) mehr Kaufkraft in Elmshorn
- b) mehr Gewerbesteuerereinnahmen
- c) mehr Arbeitsplätze
- d) möglicherweise Schwächung der Innenstadt

Die Frage, welche Einflüsse und Maßnahmen für die „Behauptung und Entfaltung“ der Stadt und Region Elmshorn im Rahmen der Metropolregion förderlich/hinderlich sind, wurde folgendermaßen beantwortet:

- a) Standortbehauptung durch stetige Vergrößerung der Gewerbegebiete
- b) mehr Gewerbesteuerereinnahmen
- c) Standortfestigung
- d) günstig wäre: Gewerbesteuer senken, führt zur Ansiedlung von mehr Unternehmen
- e) mehr Kinderfreundlichkeit, vor allem im Innenstadtbereich
- f) S-Bahnanbindung (elektrifiziert)

Die Frage, welche Einflüsse und Maßnahmen bei dem Ziel der „Behauptung und Entfaltung“ der Stadt und Region Elmshorn – in naher Zukunft – für die Kölln-Werke förderlich/hinderlich sind, wurde folgendermaßen beantwortet:

- a) hinderlich: weitere Erhöhung der Gewerbesteuer
- b) förderlich: Verbesserung der Infrastruktur (A 20)

Tertiärer Wirtschaftssektor:

Karstadt Elmshorn:

(seit dem Jahr 2007 Weiterführung am gleichen Standort – wieder - als „Hertie“ Elmshorn, diese Warenhauskette ist dann aber seit dem Jahr 2009 insolvent mit Schließung des Hauses auch in Elmshorn).

Der Standort des Karstadt-Warenhauses (Einzelhandel) befindet sich im Zentrum der fußläufigen Elmshorner Innenstadt am „Alten Markt“ in 1-A Lage, gegenüber der Nikolaikirche.

Das Unternehmen befindet sich in einem betriebswirtschaftlichen und wirtschaftsrechtlichen Umstrukturierungsprozess: Das Unternehmen wird unter dem Firmennamen „Karstadt Kompakt GmbH“ geführt; im September 2005 wurde das Unternehmen von Dawnay Day und Hilco mit 74 anderen Filialen im Paket gekauft.

Das Gründungsdatum des Warenhauses am Standort Elmshorn ist der 04. März 1976, Firmierung unter „Hertie“.

Zur Standortwahl:

vorherige Sicht: 1 A Lage in der Innenstadt, ausreichend Kaufkraft vorhanden (vgl. JANSEN 1976), schwache Wettbewerbsintensität.

Heutige Sicht: weiterhin 1 A Lage in der Innenstadt, Kaufkraft wird zunehmend durch verstärkte Wettbewerbsintensität (Flächenexpansion außerhalb der Innenstadt) absorbiert. Der Vertriebstyp Warenhaus verliert kontinuierlich Marktanteile, der Standort Elmshorn und die Voraussetzungen für erfolgreichen Handel haben sich in den letzten Jahren verschlechtert.

Zur Firmengeschichte:

Durch den Verkauf der Filialen gehört die Firmengeschichte Karstadt der Vergangenheit an. Geschichte der Filiale Elmshorn: Gründung unter Hertie am 04.03.1976, Übernahme und Umfirmierung der Filiale von Hertie zu Karstadt im Jahr 1996, Verkauf der Filiale an Dawnay Day und Hilco im September 2005.

Die Geschäftsführung besteht aus drei Personen: Ralf Dettmer, Harald Fölkel, Dr. Klaus Rattig.

Die zu vermarktenden Waren gehören folgenden Bereichen an: Bekleidung, Haushaltswaren, Elektro, Multimedia, Sport, Spielwaren, Uhren, Schmuck, Lederwaren, Bücher, Schreibwaren, Parfümerie, Foto und Süßwaren.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter:

Am 31.12.2005 waren 92 Personen in der Filiale Elmshorn beschäftigt inklusive drei männliche und weibliche Auszubildende. – Zur Qualifikation: Der Geschäftsführer hatte ein akademisches Studium sowie ein internes Traineeprogramm absolviert. – Die Abteilungsleiter haben eine Ausbildung zum Einzelhandelskaufmann aufzuweisen, anschließend Weiterbildung mit Filialwechsel über Substitut zum Abteilungsleiter. – Die Ersten Kräfte haben eine Ausbildung zum Einzelhandelskaufmann aufzuweisen, interne Weiterbildung ohne Filialwechsel zur Ersten Kraft. – Die regulären Mitarbeiter haben eine Ausbildung zum Einzelhandelskaufmann aufzuweisen. – Die Funktionsgliederung ist – hierarchisch – folgendermaßen: Geschäftsführer – Abteilungsleiter – Erste Kraft – Mitarbeiter. – Es befindet sich kein Mitarbeiter in der Produktion, betriebstechnisch gibt es Mitarbeiter in der Haustechnik, ferner bedient man sich externer Dienstleister. – Alle Mitarbeiter von Karstadt Elmshorn sind im tertiären Sektor tätig.

Zum Wohnort der Mitarbeiter: 60% wohnen in Elmshorn, 38% in den unmittelbaren Anrainergemeinden und 2% jenseits der Anrainergemeinden.

Bezug der Waren:

- A) 0,5% Elmshorn
- B) 1,5% Schleswig-Holstein
- C) 3,0% (Agglomeration/Metropolregion) Hamburg (z.B. Pflegeprodukte, Nivea)
- D) 10,0% Deutschland
- E) 20,0% Europa (z.B. Bekleidung)

F) 65,0% Übersee (z.B. Bekleidung, Haushaltswaren, Multimedia: China, Indien)

Absatz/Verkauf der Waren an Kundinnen/Kunden aus/in:

- A) 60% Elmshorn
- B) 30% Schleswig-Holstein
- C) 8% (Agglomeration/Metropolregion) Hamburg
- D) 2% Deutschland
- E) 0% Europa
- F) 0% Übersee

Die Frage, welche Faktoren des Wirtschaftsstandortes Elmshorn die Markt- und Gewinnchancen des Unternehmens (in Elmshorn) begünstigt oder beeinträchtigt haben, wurde folgendermaßen beantwortet:

Begünstigt: Zunehmende Einwohnerentwicklung, Verbesserung von Bus- und Bahnanbindung.

Beeinträchtigt: Flächenexpansion von Discountern, Fachmärkten (am „Grauen Esel“ in Elmshorn-Süd) und um das neue Kibek-Areal, unübersichtliche Verkehrsführung, insbesondere in der Innenstadt selbst.

Die Frage, welchen imminenden Faktoren der Wirtschaft und Politik in naher Zukunft die Markt- und Gewinnchancen Karstadt-Elmshorn begünstigen oder beeinträchtigen könnten, wurde folgendermaßen beantwortet:

Begünstigen: Ansiedlung von Unternehmen im produzierenden oder Dienstleistungsgewerbe (Erhöhung der Kaufkraft), Verbesserung der Verkehrsführung, insbesondere zu vorhandenen Parkflächen.

Beeinträchtigen: Weitere Flächenexpansion außerhalb der Innenstadt im engeren Sinne; auch großflächige Anbieter in räumlicher Nähe zur Innenstadt können großen Schaden anrichten, wenn die unmittelbare Anbindung zu Karstadt nicht gegeben ist. Ferner: Erhöhung der Parkgebühren und Verringerung des Parkangebots.

Die Fragen, inwiefern Änderungen der Ladenschlusszeiten für die Belegung von Karstadt-Elmshorn und der Innenstadt Elmshorns förderlich wären, wurden gleichermaßen wie folgt beantwortet:

Die Vereinheitlichung der Ladenöffnungszeiten mit festen und verlässlichen Öffnungszeiten wäre sowohl für die Filiale Karstadt als auch für die Innenstadt insgesamt sehr förderlich (eine Ausweitung scheint nur im Rahmen einheitlicher Öffnungszeiten sinnvoll zu sein).

Die Frage, welche Maßnahme insgesamt – koordiniert – zu treffen wäre, um die Innenstadt Elmshorns zu beleben, wurde folgendermaßen beantwortet:

Erforderlich wäre eine systematische Akquirierung von Unternehmen, die den Branchenmix stärken. Dazu zählt auch: die Schaffung von Ansiedlungsmöglichkeiten für großflächige Anbieter in der direkten Innenstadt (Königstraße, Alter Markt, Marktstraße); bessere Ausschilderung der Parkplätze, vereinfachte Verkehrsführung; Intensivierung von innerstädtischen Aktionen; Vereinheitlichung und Kommunizierung von Öffnungszeiten; Angebot einer durchgängigen Kinderbetreuung.

Die Frage, welche Einflüsse auf die Stadt und Region Elmshorn von dem weiteren Ausbau des Industrie-, Gewerbe- Technologie-, Dienstleistungs- und Einzelhandels in Elmshorn-Süd ausgehen, wurde folgendermaßen beantwortet:

Es sollten Beschränkungen eingeführt werden bzgl. einer weiteren Entfaltung des Einzelhandels in Elmshorn-Süd (am „Grauen Esel“). Einflüsse auf die Stadt: Es kommt zum

Frequenzverlust in der Innenstadt, auch zu Substituierung von Einkäufen, es kommt in diesem Zusammenhang zum Abbau von weiteren Arbeitsplätzen, da die Vertriebstypen, die am „Grauen Esel“ angesiedelt sind, überwiegend eine niedrigere Personalquote aufweisen.

Die Frage, welche Einflüsse und Maßnahmen für die „Behauptung und Entfaltung“ der Stadt und Region Elmshorn im Rahmen der Metropolregion förderlich / hinderlich sind, wurde folgendermaßen beantwortet:

Förderlich: Eine Autobahn-Elbquerung ca. 30 km westlich des Elbtunnels würde der gesamten Region deutliche Attraktivität verleihen.

Die Frage, welche Einflüsse und Maßnahmen bei der „Behauptung und Entfaltung“ der Stadt und Region Elmshorn – in naher Zukunft – für Karstadt-Elmshorn förderlich / hinderlich sind, wurde folgendermaßen beantwortet:

Die wesentlichen, beeinflussenden Faktoren sind bereits in vorhergehenden Antworten vorhanden.

Textilkaufhaus Ramelow:

Der Standort des Unternehmens befindet sich im Zentrum der Elmshorner Innenstadt, an der fußläufigen Haupteinkaufsstraße, der Königstraße, in 1-A Lage.

Die Firmenbezeichnung lautet „Gustav Ramelow KG“ – Elmshorn.

Das Stammhaus befindet sich in Klütz, Mecklenburg-Vorpommern, wo es 1872 eröffnet wurde. In Elmshorn besteht Ramelow seit 1928.

Standort, einschließlich Bewertung, ist die Mittelstadt Elmshorn mit einem Einzugsgebiet von 120 000 Einwohnern.

Wesentliche Daten zur Firmengeschichte:

Gründung

bis 1945: 34 Filialen mit Unternehmenszentrale in Berlin, durch Krieg gehen 31 Filialen in Ostdeutschland verloren, es verbleiben Filialen in Elmshorn, Uelzen und Bremerhaven.

1991: Wiedereröffnung des Hauses in Stendal, Sachsen-Anhalt.

2000: Erwerb des Kaufhauses Böttcher in Heide, Dithmarschen, als größtes Kaufhaus der Gruppe.

Aktuell (2006) werden vier Modehäuser (Elmshorn, Uelzen, Stendal, Heide) mit Verkaufsflächen zwischen 1 600 qm und 5 500 qm betrieben.

Weiterhin werden zwei Franchisestores an den Standorten Elmshorn und Uelzen betrieben.

Firmenleitung:

Christoph Ramelow, Senior-Gesellschafter; Marc Ramelow (Sohn).

Zu vermarktende Waren:

Vertrieb von modischer Bekleidung im mittleren und gehobenen Markengenre sowie Sportartikel, in Heide zusätzlich Spielwaren und ein eigenes Cafe/Restaurant.

Mitarbeiter:

205 insgesamt, in den vier Filialen, davon 16 Auszubildende;

Qualifikation: Verkaufsmitarbeiter haben in der Regel Hauptschul- oder Realschulabschluss, Einkäufer bzw. Geschäftsleiter haben Realschulabschluss oder Abitur, zum Teil auch ein Hochschulstudium absolviert; die Funktionsbesetzungen sind: Verkaufsberater, Teamleiter, Einkäufer/Abteilungsleiter, Geschäftsleiter/Einkaufsleitung, Unternehmensleitung; als Stabsabteilung: Verwaltung/Organisation/EDV/Controlling.

Alle Mitarbeiter arbeiten im tertiären Bereich.

Wohnort der Mitarbeiter:

- A) 85% Elmshorn
- B) 15% außerhalb, davon ca. 5% im weiteren Umland (z.B. Hamburg)

Bezug der Waren:

- A) 0% Elmshorn
- B) 0% Schleswig-Holstein
- C) 0% (Agglomeration Hamburg/Metropolregion) Hamburg
- D) 0% Deutschland
- E) 10% Europa (Portugal, Italien)
- F) 90% „Übersee“, inkl. Türkei und Osteuropa

Absatz der Waren:

rund 70% an Kunden aus Elmshorn

B/C) rund 30% an Kunden aus dem Umland (Anrainer Elmshorns, und weiter entfernt)

Die Frage, welche Faktoren des Wirtschaftsstandortes Elmshorn bisher die Markt- und Gewinnchancen des Modehauses Ramelow begünstigt oder beeinträchtigt haben, wurde folgendermaßen beantwortet:

positiv: Elmshorn als wachsende Stadt, damit stabile wirtschaftliche Entwicklung wegen des entsprechenden Einwohnerwachstums; gute Entwicklung des Elmshorner Umlandes (Nachbargemeinden); stabile Kaufkraftentwicklung und Zentralität; relativ intakte Angebotsstruktur in der Elmshorner Innenstadt;

negativ: verfehlte Ansiedlungspolitik, d. h. Elmshorn schwächt die Innenstadt und verringert die Besucherfrequenz (z. B. wegen des zunehmenden Einzelhandels am „Grauen Esel“ in Elmshorn-Süd, entsprechend auch das Multiplex-Kino am Stadtrand); zu wenig interessante Verkaufsfläche in der Innenstadt, dadurch zu wenig interessante Wettbewerber und dadurch abnehmende Attraktivität der Stadt für auswärtige Kunden.

Die Frage, welche imminenden Faktoren der Wirtschaft und Politik in naher Zukunft die Markt- und Gewinnchancen das Modehaus Ramelow begünstigen oder beeinträchtigen könnten, wurde folgendermaßen beantwortet:

Es fehlt ein Gesamtkonzept für die Innenstadtentwicklung Elmshorns, was die Position der Stadt auch weiterhin schwächt; es gibt keine Perspektiven für neuen Einzelhandel in der Innenstadt, stattdessen herrscht ein unkoordiniertes Eingehen auf Einzelinvestoren vor (z. B. Teppich Kibek); Elmshorn ist sich seiner relativen Stärke im Vergleich zu den Nachbarzentren (Pinneberg, Itzehoe) nicht ausreichend bewusst – man kann diese Schwächen der anderen nicht ausreichend nutzen.

Die Fragen, inwiefern Änderungen der Ladenschlusszeiten für das Modehaus Ramelow und für die Belebung der Innenstadt Elmshorns förderlich wären, wurden folgendermaßen beantwortet:

Eine gemeinsame Erweiterung der Ladenschlusszeiten ist sehr wichtig (wochentags 19.00 Uhr – Samstag 18.00 Uhr), um im Wettbewerb mit Nachbarzentren und Hamburger Einkaufszentren zu bestehen.

Die Frage, welche Maßnahmen insgesamt – koordiniert – zu treffen sind, um die Innenstadt Elmshorns zu beleben, wurde folgendermaßen beantwortet:

Es sind einheitliche Ladenschlusszeiten zu schaffen (Öffnungszeiten morgens sind dabei weniger wichtig); es ist eine bessere und verstärkte Vermarktung der Angebote der Innenstadt in den Nachbarstädten erforderlich (gemeinsame Werbung der Elmshorner Händler); es ist mehr Sauberkeit in der Stadt zu schaffen (Reinigung der Wege, Grünzonen, Graffiti); es sind mehr zeitgemäße Wettbewerber, d. h. Anbieter in neuen Verkaufsflächen zu gewinnen: der Kunde erwartet Auswahl.

Die Frage, welche Einflüsse auf die Stadt und Region Elmshorn von dem weiteren Ausbau des Industrie-, Gewerbe-, Technologie-, Dienstleistungs- und Einzelhandelsparcs in Elmshorn-Süd ausgehen, wurde folgendermaßen beantwortet:

Die Entwicklung des Gebiets Elmshorn-Süd ist insgesamt sehr positiv – hier zeigt sich, dass Elmshorn sich entwickelt und nicht stagniert. An dieser Stelle sollten aber nur „passende“ Dienstleistungsangebote stattfinden, die Politik sollte die Ansiedlung neuer Anbieter daher besser steuern, z. B. sinnvolle Zusammenführung aller relevanten Autoanbieter in einer Automeile bzw. Gewerbebetriebe in einer verkehrsmäßig guten Anbindung im Industriegebiet Süd schaffen. – Kritisch ist die Ansiedlung reiner innenstadtrelevanter Bereiche – neben Einzelhandel auch Kino, Gastronomie etc., da dadurch die damit verbundene Frequenz aus der Innenstadt abgezogen wird. Sinnvoll wäre eine, wo möglich, machbare Korrektur der Fehlentscheidungen der Vergangenheit z. B.: Kibek an diesem Standort ist sehr sinnvoll, jedoch keine Fachmarkttagglomeration mit innenstadtrelevanten Sortimenten – hier fehlt als Gegengewicht ein Fachmarktgelände in der Nähe zur Innenstadt. Weiter problematisch sind die schwierige und aus Kundensicht schlechte Verkehrsführung der Innenstadt und die als nicht ausreichend empfundenen Parkplätze der Innenstadt. Dies ist ein wesentlicher Standortnachteil der Innenstadt, der durch Stellplatzablösegebühren für Innenstadthändler zusätzlich verschlechtert wird.

Die Fragen, welche Einflüsse und Maßnahmen für die „Behauptung und Entfaltung“ der Stadt und Region – auch in naher Zukunft für das Modehaus Ramelow – im Rahmen der Metropolregion förderlich oder hinderlich sind, wurden folgendermaßen beantwortet:

Elmshorn braucht ein klares Profil innerhalb der Metropolregion – es bedarf eines klaren Schwerpunktes, der Elmshorn auch von seinen Nachbarn unterscheidet. Dieses „Motto“ müsste kräftig sein und auch nachhaltig entwickelt und gelebt werden. – Weiterhin bedarf es neuer Anstrengungen, die Bevölkerungszahl durch neue Wohnangebote weiter zu entwickeln und ausreichend Arbeitsplätze durch Neuansiedlungen und Wachstum sicherzustellen. Hier ist auf einen ausgewogenen Mix der Gewerbebetriebe zu achten.

Elmshorn könnte eine „Perspektive 2020“ entwickeln: „Wir sind das Zentrum im Norden von Hamburg – besser als unsere Nachbarn“, dies als klare Alternative zu einem Hamburger Stadtteil und als wirtschaftliches und kulturelles Zentrum in Südholstein – eine Entwicklung in Richtung der Städte Kiel, Lübeck, Flensburg.

Sparkasse Elmshorn:

Die Hauptstelle des Unternehmens befindet sich an der fußläufigen Königstraße im Zentrum der Elmshorner Innenstadt, in 1-A Lage.

Die Firmenbezeichnung lautet „Sparkasse Elmshorn“; sie ist eine Anstalt des öffentlichen Rechts.

Das Gründungsjahr am Ort ist das Jahr 1834.

Die Ursachen der Standortwahl sind für diese Hauptstelle und die Stadtfiliale im CCE die Innenstadtlage. – Die übrigen Filialen übernehmen die Versorgung der jeweiligen Stadtteile mit Allfinanzprodukten.

Wesentliche Daten zur Firmengeschichte:

- 1834 Gründung: Geschäftslokal in der Apotheke von Georg Mahn
- 1873 Aufnahme von Verhandlungen mit dem Ziel, die Sparkasse auf die Stadt überzuleiten
- 1877 Beschluss zur Überleitung auf die Stadt: Spar- und Leihkasse der Stadt Elmshorn
- 1972 Durch Änderung des Sparkassengesetzes wird die Sparkasse rechtlich selbständig; Stadt Elmshorn ist damit „nur“ Gewährsträger
- 1962 – 1973 Aufbau des Zweigstellennetzes
- 1995 Übernahme der Landesbankfiliale (im CCE, „City Center Elmshorn“ am Damm, nahe der Nikolaikirche)

Firmenleitung heute (31.12.2005):

Vorstand Reinhard Boll (Vorsitzender) und Thomas Welling

Zu vermarktende Produkte:

Allfinanzprodukte (Geldanlage, Kredite, Verbundprodukte)

Anzahl der Mitarbeiter/-innen:

Stichtag 31.12.2005

Anzahl der Mitarbeiter	206
- davon nicht bankspezifisch (z.B. Raumpfleger)	10
- davon Auszubildende (Stichtag 31.05.2005)	22
- hiervon männlich	12
- hiervon weiblich	10
Bankspezifisch Beschäftigte	174

Qualifikation:

Stichtag 31.05.2005

Lehrabschluss	73
Sparkassen-Betriebswirt	29
Fachlehrgang-Betriebswirt	36
Hochschule – Fachhochschulreife	9
Lehrinstitut	4
Sonstiger kfm. Abschluss	16
Nicht kfm. Abschluss	3
Sonstige	4

Funktionsbesetzung:

Stichtag 31.12.2005

Vorstandsmitglieder	2
Abteilungsleiter	9
Teamleiter	20
Angestellte/r im Sparkassendienst	50

Berater	61
Spezialist	7
Terminkassierer/-in	3
Kreditsachbearbeiter	12
Ruhende Arbeitsverhältnisse	10

Wohnort der Mitarbeiter/-innen:

A) Elmshorn	98	(= 48%)
B) unmittelbare Anrainergemeinden	36	(=17%)
C) jenseits der unmittelbaren Anrainergemeinden	72	(=35%)

Absatz/Verkauf der Produkte an Kunden in / aus:

A) Elmshorn	66%
B) Schleswig-Holstein	21%
C) (Agglomeration/Metropolregion) Hamburg	7%
D) Deutschland	5%
E/F) Europa/Übersee	1%

Die Frage, welche imminenten Faktoren der Wirtschaft und Politik in naher Zukunft die Markt- und Gewinnchancen der Sparkasse Elmshorn begünstigen / beeinträchtigen könnten, wurde folgendermaßen beantwortet:

Begünstigen:	Bau der A 20
	Ausbau der Region Elmshorn-Süd
	Entwicklung Innenstadt
Beeinträchtigen:	Wenn die begünstigenden Faktoren nicht eintreten

Die Frage, inwiefern Änderungen der Ladenschlusszeiten für die Sparkasse Elmshorn förderlich wären, wurde folgendermaßen beantwortet:

Eine Änderung der Ladenschlusszeiten nach 18 Uhr wäre nicht unbedingt förderlich für die Sparkasse. – Die Sparkasse Elmshorn hat bereits sehr kundenfreundliche Öffnungszeiten: Di, Mi und Fr von 8 bis 16 Uhr und Mo und Do von 8 bis 18 Uhr; die Stadtfiliale im CCE hat jeden Tag von 8.30 bis 18.00 Uhr und Sa. von 8.30 bis 12.30 Uhr geöffnet. Auch außerhalb der Öffnungszeiten sind nach Terminvereinbarungen Beratungsgespräche möglich. Zusätzlich sind sämtliche SB-Komponenten bis Mitternacht zugänglich.

Die Frage, inwiefern Änderungen der Ladenschlusszeiten für die Belebung der Innenstadt förderlich wären, wurde folgendermaßen beantwortet:

Viele Elmshorner wünschen sich einheitliche Öffnungszeiten in der Innenstadt. Dies muss gar nicht bis 20 Uhr sein. Hauptsache man kann sich darauf verlassen, dass die Geschäfte noch geöffnet sind. Bisher hat die Unsicherheit zur Folge, dass die Kunden zu späterer Stunde gar nicht erst kommen, um sich nicht umsonst auf den Weg zu machen. Durch einheitliche Öffnungszeiten könnte man vermutlich auch zu späterer Stunde mit mehr Kunden und Umsatz rechnen.

Die Frage, welche Maßnahmen insgesamt – koordiniert – zu treffen wären, um die Innenstadt Elmshorns zu beleben, wurde folgendermaßen beantwortet:

Bereits umgesetzte bzw. geplante Maßnahmen:

- Bau der Hafenspange, um den Verkehr in der Innenstadt zu entlasten
- Bau eines Elektronikmarktes am Hafen
- Gründung IG Innenstadt als loser Zusammenschluss von:

- Karstadt Kompakt, Modehaus Ramelow, Big Deal, Sister m, Marktpassage, Famila, Edeka, Hanssen for Men

Ferner mit Ideen wie: Übertragung des Eröffnungsspiels der Fußball-WM auf dem Buttermarkt und anschließendem verkaufsoffenen Sonntag, Kids-Day. – Publikumsmagneten wie z.B. H&M in die Marktpassage bringen – überall in der Innenstadt einheitliche Öffnungszeiten.

Weitere mögliche Maßnahmen:

Parkplatzsituation:

- Gebührenerstattung durch Kaufleute
- Erste ½ Stunde kostenfrei
- Parkplatz Nordufer gebührenfrei
-

Die Frage, welche Einflüsse auf die Stadt und Region Elmshorn von dem weiteren Ausbau des Industrie-, Gewerbe-, Technologie-, Dienstleistungs- und Einzelhandelsparks in Elmshorn-Süd ausgehen, wurde folgendermaßen beantwortet:

Das Einzugsgebiet für den Bereich Elmshorn-Süd wird erweitert. Vermutlich werden dort auch Kunden aus dem Hamburger Umland und aus dem Norden zu finden sein. Die Konzentration auf Elmshorn-Süd wirkt sich allerdings negativ auf die Innenstadt aus.

Die Frage, welche Einflüsse und Maßnahmen für die „Behauptung und Entfaltung“ der Stadt und Region Elmshorn im Rahmen der Metropolregion förderlich/hinderlich sind, wurde folgendermaßen beantwortet:

Förderlich: Die Anbindung zur A 23, die Nähe zu Hamburg und die jetzt immer konkreter werdenden Pläne für den Bau der A 20 mit einer festen Elbquerung sind für Elmshorn wichtig.

Hinderlich: Konkurrenz / Mitbewerber.

Flora Gesundheits-Zentrum / Flora Apotheke Elmshorn:

Der Standort des Unternehmens befindet sich am nördlichen Rande der Innenstadt, an der Schulstraße 25 – 27, damit in 1-B Lage.

Die Firmenbezeichnung lautet Flora Apotheke Sönke Kehrhahn e. KG, Keimzelle des „Flora Gesundheits-Zentrums“.

1970 war das Gründungsjahr der Apotheke, 1979 wurde das komplexe Flora Gesundheits-Zentrum gegründet.

Die Standortwahl leitet sich von der Funktion ab, im Jahr 1970 eine der ersten Ärztehausapotheken Deutschlands einzurichten, heute das herausragende medizinische Versorgungszentrum der Stadt Elmshorn.

Wesentliche Daten der Firmengeschichte:

- 1970 Gründung der Apotheke Helmut Kehrhahn
- 1979 Gründung des 1. Abschnitts des Flora Gesundheits-Zentrums gegenüber der Apotheke
- 1995 Eintritt des Betriebswirts Dirk Kehrhahn in das Unternehmen, Gründung der KIG (Kehrhahn Immobilien Gesellschaft für die betriebsnotwendigen Immobilien)
- 1996 Eintritt des Apothekers Sönke Kehrhahn in das Unternehmen
- 1999/

- 2000 Geschäftsführung als oHG, Erstellung des zweiten Abschnitts des Flora Gesundheits-Zentrums
- 2002 Neubau Kirchenstraße 12 als Reformhaus mit Verwaltung
- 2006 alleinige Geschäftsführung durch Sönke und Dirk Kehrhahn

Firmenleitung heute:

Leitung Apotheke: Sönke Kehrhahn

Leitung Flora Gesundheits-Zentrum: Dirk Kehrhahn

Zu vermarktende Produkte:

Arzneimittel, Medizinprodukte, Dienstleistungen im Gesundheitswesen, Reha-Bedarf, Verbandsstoffe, Nahrungsergänzungsmittel, Reformhausprodukte

Mitarbeiter:

Stichtag 31.12.2005

64, davon 5 männliche und 59 weibliche, 5 Auszubildende

Qualifikation der Mitarbeiter:

5 Apotheker, 10 PTA, 6 PKA und knapp 20 weitere Berufe

Bezug der Waren:

A	2%	Elmshorn
B	6%	Schleswig-Holstein
C	61%	(Agglomeration/Metropolregion) Hamburg (Hauptgroßhändler)
D	35%	Deutschland
E	1%	Europa
F	0%	Übersee

Absatz / Verkauf der Produkte/Waren:

A	60%	Elmshorn
B	25%	Schleswig-Holstein
C	10%	(Agglomeration/Metropolregion) Hamburg
D	5%	Deutschland
E	0%	Europa
F	0%	Übersee

Die Frage, welche Faktoren des Wirtschaftsstandorts Elmshorn bisher die Markt- und Gewinnchancen des Unternehmens begünstigt / beeinträchtigt haben, wurde folgendermaßen beantwortet:

Begünstigt: Ärztehauslage, medizinisches Mittelzentrum.

Die Frage, welche imminenden Faktoren der Wirtschaft und Politik in naher Zukunft die Markt- und Gewinnchancen des Unternehmens begünstigen oder beeinträchtigen könnten, wurde folgendermaßen beantwortet:

Gesundheitspolitik, Ärztehauslage, Versandhandel, Zuweisung durch Krankenkassen.

Die Frage, inwiefern Änderungen der Ladenschlusszeiten für das Unternehmen förderlich wären, wurde folgendermaßen beantwortet:

Gar nicht.

Die Frage, inwiefern Änderungen der Ladenschlusszeiten für die Belebung der Innenstadt Elmshorns förderlich wären, wurde folgendermaßen beantwortet:

Ein „langer Donnerstag“ wäre gut, ansonsten sind Öffnungszeiten in der Innenstadt bis 18.00 Uhr, am Sonnabend bis 13.00 Uhr ausreichend.

Die Frage, welche Maßnahmen insgesamt – koordiniert – zu treffen wären, um die Innenstadt Elmshorns zu beleben, wurde folgendermaßen beantwortet:

Die Belebung der Marktpassage ist dringend erforderlich. Ein attraktiver Geschäftemix sollte sich entwickeln, ein bis zwei zusätzliche Restaurants wären wünschenswert. Eine Belebung des CCE (City Center Elmshorn an der Nikolaikirche) wäre wünschenswert.

Die Frage, welche Einflüsse auf die Stadt und Region Elmshorn von dem weiteren Ausbau des Industrie-, Gewerbe-, Technologie-, Dienstleistungs- und Einzelhandelszentrums in Elmshorn-Süd ausgehen, wurde folgendermaßen beantwortet:

Eine gewisse Abwanderung aus der Innenstadt ist zu erwarten. Es kommt zur Anziehung von außerstädtischen Käufern, die aber dann nicht in die Innenstadt kommen.

Die Frage, welche Einflüsse und Maßnahmen für die „Behauptung und Entfaltung“ der Stadt und Region Elmshorn im Rahmen der Metropolregion förderlich / hinderlich sind, wurde folgendermaßen beantwortet:

Die Belebung des Hafens ist erforderlich. Es darf kein neues Subzentrum auf dem ehemaligen Gelände von Kibek/Krämer im innenstadtnahen Bereich „Vormstegen“ entstehen. Die Schaffung der „Hafenspange“ (innenstadtnahe Klappbrücke über die Krückau westlich des Hafens) als Verkehrsentlastung im Inneren ist dringend nötig.

Die Frage, welche Einflüsse und Maßnahmen bei der „Behauptung und Entfaltung“ der Stadt und Region Elmshorn – in naher Zukunft – für das Unternehmen (Flora Gesundheits-Zentrum) förderlich oder hinderlich sind, wurde folgendermaßen beantwortet:

Es sind mehr innenstadtnahe Parkplätze zu schaffen. Die Hafenspange ist baulich zu realisieren. Es darf kein neues Subzentrum im Bereich Kibek/Krämer (im Bezirk Vormstegen) entstehen. Die Belebung der Marktpassage ist erforderlich.

C & A

Der Standort des Unternehmens befindet sich in der Schulstraße in I-B-Lage, am nördlichen Rand der Innenstadt, ca. 100 m westlich der Bahn und damit in Bahnhofsnähe.

Der Firmenname lautet „C & A“.

Das Gründungsjahr am Ort ist (ungefähr) das Jahr 1985.

Die Ursache der Standortwahl ist die Lage am Rande der Innenstadt und in unmittelbarer Nähe des fußläufigen Bahnhofsvorplatzes sowie des ZOB.

Die Firma wird am Ort von einem Filialleiter geführt, eingebunden in die Strukturen der C&A-Kette.

Die zu vermarktenden Produkte sind moderne Bekleidung für Damen und Herren.

In der Elmshorner Filiale sind 29 Personen beschäftigt sowie eine Person in Ausbildung.

90% der Mitarbeiter/innen haben eine abgeschlossene kaufmännische Ausbildung.

In der Elmshorner Filiale gibt es drei Führungskräfte.

Alle Mitarbeiter/innen sind im tertiären Sektor beschäftigt: sie sind mit allen Dingen des Verkaufs einschließlich des Warenaufbaus und der Dekoration be- und vertraut.

Wohnort der Mitarbeiter/innen:

A)	Elmshorn	11
B)	unmittelbare Anrainergemeinden	06
C)	jenseits der unmittelbaren Anrainergemeinden	12

Bezug der Waren:

Aus Deutschland, Europa und Übersee.

Verkauf der Waren:

Elmshorn, Schleswig-Holstein, (Agglomeration) Hamburg.

Mit der Werbung werden alle Altersgruppen angesprochen.

Eine Verlängerung und Vereinheitlichung der Ladenöffnungszeiten sind für Elmshorn und für C & A förderlich und würden die Innenstadt beleben.

Der Ausbau des Gewerbegebiets Elmshorn-Süd führt zur Schwächung der Elmshorner Innenstadt.

Holzfachmarkt Junge:

Der Standort des Unternehmens befindet sich am östlichen Rand der Innenstadt, östlich der Bahn, unmittelbar am südlichen Ufer der Krückau und nördlich der „Steindammwiesen“.

Der Firmenname lautet „Holz Junge – Holzland“.

Das Gründungsjahr am Ort ist das Jahr 1753.

Die Ursache der Standortwahl ist die Lage am Fluss, damit die (ursprüngliche) Lagegunst bezüglich Transport und Lagerung.

Die Firmenleitung liegt heute in den Händen der Brüder Carsten und Jens Junge.

Wesentliche Daten zur Firmengeschichte:

Das Unternehmen wurde von Hans Rave als „Sägemühle bey Elmshorn“ am 25.01.1753 gegründet. – Seit 1826 ist die Firma im Besitz der Familie Junge. – Ab 01.01.1905 wird die Firma als offene Handelsgesellschaft geführt. Ab dem 01.01.1983 wird die Handelsgesellschaft als „Holz-Junge GmbH“ geführt. Ab 01.01.1998 tritt die 7. Generation der Familie Junge in die Gesellschaft ein: Carsten Junge, Sohn von Michel Junge, sowie Jens Junge, Sohn von Eduard C. P. Junge. – Im Jahr 2006 wird die Gesellschaft von vier Geschäftsführern aus zwei Generationen geführt.

Holz-Junge GmbH trat 1986 der HolzLand-Kooperation von ca. 100 Holzhändlern in Deutschland bei.

HolzLand Junge ist heute einer der modernsten Holzmärkte im Bereich Großhandel und Einzelhandel. – Angeschlossen ist der Bereich Holzbearbeitung und Plattenzuschnitt. – Das Unternehmen besitzt zwei Betriebsgrundstücke von zusammen ca. 27 000 m², davon sind ca. 6 900 m² überdacht.

Zu vermarktende Produkte:
Holz- und Baustoffe.

Mitarbeiter/-innen:
45, davon sind 6 in der Produktion tätig d. h. im sekundären Sektor, 39 im tertiären Sektor.

Wohnort der Mitarbeiter/-innen:

A)	Elmshorn	25
B)	unmittelbare Anrainergemeinden	20

Bezug der Rohstoffe / Waren:

A)	Elmshorn	0%
B)	Schleswig-Holstein	5%
C)	(Agglomeration / Metropolregion) Hamburg	2%
D)	Deutschland	60%
E)	Europa	13%
F)	Übersee	20%

Absatz / Verkauf der Produkte / Waren:

A)	Elmshorn	15%
B)	Schleswig-Holstein	40%
C)	(Agglomeration/Metropolregion) Hamburg	35%
D)	Deutschland	9%
E)	Europa	1%
F)	Übersee	0%

Die Frage, welche Faktoren des Wirtschaftsstandorts Elmshorn bisher die Markt- und Gewinnchancen des Unternehmens Holz-Junge begünstigt haben, wurde folgendermaßen beantwortet:

Die Verbundenheit mit der Metropolregion Hamburg.

Die Frage, inwiefern Änderungen der Ladenschlusszeiten für das Unternehmen Holz-Junge förderlich wären, wurde folgendermaßen beantwortet:

Gar nicht.

Die Frage, welche Maßnahmen insgesamt – koordiniert – zu treffen wären, um die Innenstadt Elmshorns zu beleben, wurde folgendermaßen beantwortet:

Schaffung einheitlicher Öffnungszeiten.

Mikrostandort des Unternehmens: Außenbereich – Elmshorn–Nord:

Sekundärer Wirtschaftssektor:

Döllinghareico:

Der Standort des Unternehmens befindet sich im nördlichen Außenbereich der Stadt Elmshorn, am Fuchsberger Damm 2, Zubringerstraße zum nahe gelegenen „Industriegebiet-Nord“.

Der Firmenname lautet Dölling*haraico* GmbH & Co. KG.

Das Gründungsjahr am Ort ist das Jahr 1907.

Die Ursache der Standortwahl ist der Lebensmittelpunkt der Unternehmerfamilie.

Wesentliche Daten zur Firmengeschichte:

- 1907 Gründung der Firma durch den Bauernsohn Claus Dölling aus Raa-Besenbek. Basis: eine Kuh als Erbteil.
- 1909 Beginn des Versandhandels mit Holsteiner Mettwurst, Speck und Schinken nach Hamburg und vereinzelt nach Berlin und weiteren Regionen in Deutschland.
- 1952 Ausbau des Versands von Konserven nach England und Amerika.
- 1957 50jähriges Jubiläum: auch Venezuela, Argentinien und Singapur sind auf der Kundenliste.
- 1975 Ausweitung der Produktionsfläche um 800 m², Produkte versehen mit „Hergestellt und geprüft in Schleswig-Holstein“ als Qualitätskennzeichen.
- 1977 Das Sortiment wird auf 43 Artikel gestrafft.
- 1981 Nach siebenmaliger Erweiterung der Wurstwarenfabrik am alten Standort nahe dem Nordufer der Krückau wird 1981 nahe dem nördlichen Stadtrand von Elmshorn der neue Standort der Wurstfabrik Dölling errichtet:
13 000 m² überbaute Fläche mit
10 000 m² Produktionsfläche
Die Rauchkapazität: 105 Tonnen/Woche
- 1994 Als erste Wurstwarenfabrik Norddeutschlands wird Dölling nach der international gültigen DIN ISO 9 001 zertifiziert.
- 1999 Dölling übernimmt die Fleischwarenfabrik „*hareico*“ an den Standorten Halstenbek in Schleswig-Holstein und in Lübz in Mecklenburg-Vorpommern. Die Produktion aus Halstenbek wird nach Elmshorn verlagert. Der Standort Elmshorn bietet jetzt eine Produktionsfläche von 15 000 m². Die Rauchkapazität steigt auf 400 Tonnen/Woche. Die Mitarbeiterzahl steigt auf 530, der addierte Umsatz auf 165 Mio. DM. Die Unternehmensgruppe heißt jetzt „Dölling*haraico*“.
- 2004 Die Produktionsstätten in Elmshorn und Lübz werden nach dem „International Food Standard (IFS) higher level“ zertifiziert.

Firmenleitung heute: Claus Dölling (Gesellschafter), Heinrich Ritscher.

Zu vermarktende Produkte: Rohwurst, Brühwurst, Kochwurst.

Mitarbeiter: 320, davon 12 Auszubildende.

In der Produktion (sekundärer Sektor) sind 150 Personen beschäftigt, im tertiären Sektor 170.

Wohnort der Mitarbeiter/-innen:

- | | | |
|----|--|-----|
| A) | Elmshorn | 135 |
| B) | unmittelbare Anrainergemeinden | 45 |
| C) | jenseits der unmittelbaren Anrainergemeinden | 140 |

Bezug der Rohstoffe/Waren:

A)	Elmshorn	0 %
B)	Schleswig-Holstein	2 %
C)	(Agglomeration / Metropolregion) Hamburg	0 %
D)	Deutschland	60%
E)	Europa	38%
F)	Übersee	0 %

Absatz/Verkauf der Produkte/Waren:

A)	Elmshorn	4 %
B)	Schleswig-Holstein	36%
C)	(Agglomeration/Metropolregion) Hamburg	12
D)	Deutschland	98% (insgesamt)
E/F	Europa/Übersee	2 %

Die Frage, welche Faktoren des Wirtschaftsstandorts Elmshorn bisher die Markt- und Gewinnchancen der Firma Dölling bzw. Dölling*hareico* begünstigt oder beeinträchtigt haben, wurde folgendermaßen beantwortet:

Positiv: gutes Angebot am Arbeitsmarkt, Logistik (Anbindung an Metropole Hamburg), Attraktivität des Wohnraums Hamburg (Freizeit und Wohnwert für zuziehende Führungskräfte).

Negativ: Verkehrslage Richtung Hamburg, Elbtunnel; Anbindung nach Osten; relativ hohe Grundstückspreise und geringes Mietangebot für Niedrigverdiener in Elmshorn; Image der hässlichen Stadt.

Die Frage, welche imminenden Faktoren der Wirtschaft und Politik in naher Zukunft die Markt- und Gewinnchancen der Firma Dölling*hareico* begünstigen/beeinträchtigen könnten, wurde folgendermaßen beantwortet:

Eine Begünstigung wäre eine generelle Entbürokratisierung und der Bau der A 20.

Die Frage, welche Änderungen der Ladenschlusszeiten für die Firma Dölling*hareico* förderlich wäre, wurde folgendermaßen beantwortet:

Kein Einfluss.

Die Frage, welche Änderungen der Ladenschlusszeiten für die Belebung der Innenstadt Elmshorns förderlich wären, wurde folgendermaßen beantwortet:

Vor allem einheitliche Öffnungszeiten.

Die Frage, welche Maßnahmen insgesamt – koordiniert – zu treffen wären, um die Innenstadt Elmshorns zu beleben, wurde folgendermaßen beantwortet:

s. Wohnraumkonzept Elmshorn: z. B. mehr Grünanlagen, weniger Lärmbelästigung durch Verkehr/Gewerbe, teilweise Sanierung von Gebäuden, identitätsstiftende Stadtgestalt (Bahnhofsbereich), mehr gastronomische und kulturelle Angebote, teilweise Stellplatzmangel für Anwohner.

Die Frage, welche Einflüsse auf die Stadt und Region Elmshorn von dem weiteren Ausbau des Industrie-, Gewerbe-, Technologie-, Dienstleistungs- und Einzelhandelsparks in Elmshorn-Süd ausgehen, wurde folgendermaßen beantwortet:

Angespannte Verkehrslage, Prosperität insgesamt, problematische Entwicklung für Nahversorgungsbereiche und geringe Attraktivität der Innenstadt.

Die Frage, welche Einflüsse und Maßnahmen für die „Behauptung und Entfaltung“ der Stadt und Region Elmshorn im Rahmen der Metropolregion förderlich / hinderlich sind, wurde folgendermaßen beantwortet:

Positives Image als Einkaufszentrum, kein einheitliches, identitätsstiftendes Stadtbild („hässlich“), Optik im Bereich des Hafens sehr negativ (Fa. Kölln).

Die Frage, welche Einflüsse und Maßnahmen bei der „Behauptung und Entfaltung“ der Stadt und Region Elmshorn – in naher Zukunft – für das Unternehmen *Döllinghareico* förderlich / hinderlich sind, wurde folgendermaßen beantwortet:

Relativ neutrale Beziehung. Metropolregion Hamburg insgesamt positiv (s. o.).

Mikrostandort der Unternehmen: Außenbereich – Elmshorn-Süd:

Sekundärer Wirtschaftssektor:

Max Steier GmbH & Co. KG

Der Standort des Unternehmens befindet sich am Steindamm 77-85, einer Zubringerstraße zur Hamburger Straße, dem „Grauen Esel“ und dem Industrie-, Gewerbe- und Technologiepark in Elmshorn-Süd.

Die Firmenbezeichnung lautet „Max Steier GmbH & Co. KG“.

Das Gründungsjahr am Ort ist 1945, Erstgründung in Berlin im Jahr 1936.

Die Ursache der Standortwahl ist der Zweite Weltkrieg: das Unternehmen ist in die Nähe von Kunden gezogen.

Wesentliche Daten zur Firmengeschichte:

s.o.

Firmenleitung heute:

Michael Dormann ist Geschäftsführer

Zu vermarktende Produkte:

Büroorganisationsmittel und Selbstklebetechnik

Mitarbeiter/-innen:

180, davon 6 Auszubildende

Qualifikation der Mitarbeiter/innen:

Ungelernte, Techniker und kfm. Angestellte

Wohnort der Mitarbeiter/-innen:

A/B) Elmshorn und unmittelbare Anrainergemeinden 90%

C) jenseits der unmittelbaren Anrainergemeinden 10%

Bezug der Rohstoffe/Waren:

ca. 70% Inland

ca. 30% Ausland

Absatz/Verkauf der Produkte/Waren:

Ca. 85% Inland
Ca. 15% Ausland

Die Frage, ob Änderungen der Ladenschlusszeiten für die Firma Steier förderlich wären, wurde folgendermaßen beantwortet:

Nein.

Die Frage, ob Änderungen der Ladenschlusszeiten für die Belebung der Innenstadt förderlich wären, wurde folgendermaßen beantwortet:

Ja.

Die Frage, welche Maßnahmen insgesamt – koordiniert – zu treffen wären, um die Innenstadt zu beleben, wurde folgendermaßen beantwortet:

Einrichtung einheitlicher Öffnungszeiten und besserer Branchenmix.

Die Frage, welche Einflüsse auf die Stadt und die Region Elmshorn von dem weiteren Ausbau des Industrie-, Gewerbe-, Technologie-, Dienstleistungs- und Einzelhandelsparks in Elmshorn-Süd ausgehen, wurde folgendermaßen beantwortet:

Mehr Zuzug von Arbeitskräften und Sinken der Arbeitslosenzahl.

Autoliv

Der Standort des Unternehmens befindet sich in der Otto-Hahn-Straße 4, etwa in der Mitte des ausgedehnten Elmshorner „Industrie-, Gewerbe und Technologieparks – Elmshorn Süd“.

Die Firmenbezeichnung lautet:

Autoliv B.V. & Co. KG.

Head Office for Seat Belt Europe.

Gründungsjahr am Ort: (?)

Ursache der Standortwahl:

Übernahme einer Firma.

Wesentliche Daten zur Firmengeschichte:

(?)

Firmenleitung heute:

GF Rolf Henke, auch Country Manager und Europäischer Vice Senior President.

Zu vermarktende Produkte:

Sicherheitsgurte (für Automobile), Gurtsysteme, Airbags, Lenkräder, Elektronik, Nachtsichtgeräte, Lenkradsteuereinheiten.

Mitarbeiter/-innen:

(Stand 31.12.2005)

ca. 1 150, davon 10 Auszubildende.

Qualifikation der Mitarbeiter/innen:

Unterschiedlich, ca. 50% Ingenieure, ferner Wirtschaftswissenschaftler, etc., in der Produktion z. T. Ungelernte.

In der Produktion (sekundärer Sektor) sind ca. 50% aller Mitarbeiter/innen beschäftigt, entsprechend die anderen 50% im tertiären Sektor.

Wohnort der Mitarbeiter/-innen:

A)	Elmshorn	ca. 30%
B)	unmittelbare Anrainergemeinden	ca. 50%
C)	jenseits der unmittelbaren Anrainergemeinden	ca. 20%

Bezug der Rohstoffe/Waren:

A)	Elmshorn	0%
B)	Schleswig-Holstein	0%
C)	(Agglomeration/Metropolregion) Hamburg	0%
D)	Deutschland	ca. 30%
E)	Europa	ca. 50%
F)	Übersee	ca. 20%

Absatz/Verkauf der Produkte/Waren:

A)	Elmshorn	0%
B)	Schleswig-Holstein	0%
C)	(Agglomeration/Metropolregion) Hamburg	0%
D E F)	Deutschland Europa Übersee	100%

Die Frage, welche Faktoren des Wirtschaftsstandorts Elmshorn bisher die Markt- und Gewinnchancen des Unternehmens Autoliv begünstigt oder beeinträchtigt haben, wurde folgendermaßen beantwortet:

Gar nicht, denn in Elmshorn gibt es keine Kunden oder Zulieferer.

Die Frage, ob Änderungen der Ladenschlusszeiten für das Unternehmen Autoliv förderlich wären, wurde folgendermaßen beantwortet:

Nein.

Die Frage, ob Änderungen der Ladenschlusszeiten für die Belebung der Innenstadt Elmshorns förderlich wären, wurde folgendermaßen beantwortet:

Nein.

Die Frage, welche Maßnahmen insgesamt – koordiniert – zu treffen wären, um die Innenstadt Elmshorns zu beleben, wurde folgendermaßen beantwortet:

Die Innenstadt braucht bessere und abwechslungsreichere Geschäfte.

Die Frage, welche Einflüsse auf die Stadt und Region Elmshorn von dem weiteren Ausbau des Industrie-, Gewerbe-, Technologie-, Dienstleistungs- und Einzelhandelsparks in Elmshorn-Süd ausgehen, wurde folgendermaßen beantwortet:

Es kommt zu einer besseren Preisgestaltung bei Waren, es kommen mehr Kunden, es kommen andere Kundengruppen, Elmshorn gerät in einen „Focus“.

Tertiärer Wirtschaftssektor:

Orlen

Der Standort des Unternehmens befindet sich am Ramskamp 71-75, etwa in der Mitte des ausgedehnten Elmshorner „Industrie-, Gewerbe- und Technologieparks“, in Elmshorn-Süd.

Die Firmenbezeichnung lautet:

Orlen Deutschland AG

Das Gründungsjahr am Ort:

März 2003

Ursache der Standortwahl:

Das vorhandene Bürogebäude wurde aufgrund von Langzeitmietverträgen weitergenutzt.

Wesentliche Daten zur Firmengeschichte:

Die ORLEN Deutschland Immobilien GmbH, Elmshorn, und ihre Schwestergesellschaft ORLEN Deutschland GmbH, Elmshorn, haben mit Wirkung zum 1. März 2003 die Anteile an den in den Proforma-Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen im Zusammenhang mit kartellrechtlichen Auflagen des Zusammenschlusses der Deutschen BP-Gruppe und der VEBA-OEL/Aral-Gruppe im Rahmen eines Gesamtpakets erworben.

Die Orlen Deutschland AG ist aus der Verschmelzung der AMF Service GmbH, der Orlen Tankstellen AG, der Jewel Tankstellen Nord GmbH, der NTG Norddeutschen Tankstellen AG, der Orlen Deutschland GmbH, und der Orlen Deutschland Immobilien GmbH entstanden. Im Wege einer Kettenverschmelzung der Orlen Gesellschaften in Deutschland hat das Registergericht in Elmshorn am 11. Mai 2004 die Orlen Gesellschaft in Deutschland und die Orlen Deutschland Immobilien GmbH als einzige Gesellschaft der Orlen Gruppe in Deutschland eingetragen. Am 27. Mai 2004 wurde die Umwandlung der Orlen Deutschland GmbH in die Orlen Deutschland AG in das Handelsregister eingetragen. Damit war der Verschmelzungsprozess vollendet.

Darüber hinaus wurde die nicht mehr operativ tätige Tankstellenbetriebsgesellschaft Afrade 26 GmbH, Elmshorn, auf die Berichtsgesellschaft verschmolzen.

Die ORLEN Deutschland AG ist eine 100%-ige Tochtergesellschaft der Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A., Plock, Polen, (PKN Orlen S.A.).

Die ORLEN Deutschland AG besitzt im norddeutschen Raum ca. 500 Tankstellen, die unter den Namen ORLEN und STAR betrieben werden. Das Netz stellt einen knapp dreiprozentigen Anteil am gesamtdeutschen Markt und acht Prozent am lokalen Kraftstoffmarkt (Nord- und Ostdeutschland) dar.

Die ORLEN Deutschland AG ist ein hundertprozentiges Tochterunternehmen des polnischen Mineralölkonzerns PKN ORLEN SA, der mit einem Jahresumsatz (2004) von 30,5 Milliarden € und rund 6 500 Mitarbeiter(inne)n als einer der bedeutendsten polnischen Konzerne gilt. Das in Warschau und London börsennotierte Unternehmen umfasst rund 200 Gesellschaften, die alle Geschäftsfelder der modernen Mineralölherstellung für Kunden in der Industrie und im Endverbraucherbereich umfassen. Besonders stark vertreten ist ORLEN in Polen im Tankstellensegment, wo das Unternehmen mit 1 900 Tankstellen Marktführer ist.

Im Jahr 2003, in dem die PKN ORLEN SA in Deutschland für 140 Millionen € insgesamt 494 Tankstellen der Marken Aral, BP und Eggert Mineraloel übernahm, wurden 130 Tankstellen auf die Premiummarke ORLEN umgerüstet. Die anderen Stationen siedeln sich im Rahmen einer 2-Marken-Strategie im unterpreisigen Segment an und erscheinen unter dem Namen STAR.

Der Hauptsitz des Unternehmens liegt in Elmshorn, wo derzeit 115 Mitarbeiter beschäftigt sind. In Schleswig-Holstein finden sich insgesamt 80 Tankstellen der Marken ORLEN und STAR. Eine ORLEN Tankstelle befindet sich in der Köllner Chaussee 98 in Elmshorn.

Firmenleitung heute:

Kzysztof Zak (Vorsitzender), Oliver Michels, Dr. Josef Niedworok und Renata Rot-Barska.

Zu vermarktende Produkte:

Kraftstoffe – Vergaserkraftstoffe und Mitteldestillate (Diesel und Heizöl).

Mitarbeiter/innen am 31.12.2005:

113 Mitarbeiter und 3 Auszubildende, davon zwei weibliche mit Ausbildung zur Bürokauffrau und ein männlicher zum Informatikkaufmann (Anzahl nach Mitarbeitern, nicht Stellen).

Qualifikation der Mitarbeiter/-innen:

110 kfm. Angestellte, 6 gewerbliche Angestellte (Tankwagenfahrer).

Alle Mitarbeiter/innen sind im Dienstleistungssektor (tertiären Sektor) tätig.

Wohnort:

Ca. 50% im Raum Elmshorn und ca. 50% im Hamburger Raum.

Bezug der Rohstoffe/Waren:

D) 100% Deutschland, d.h. von diversen Raffinerien.

Absatz/Verkauf der Produkte:

100% Deutschland, d. h. 476 Tankstellen im norddeutschen Raum.

Die Frage, inwiefern Änderungen der Ladenschlusszeiten für die Firma ORLEN förderlich wären, wurde folgendermaßen beantwortet:

Änderungen der Ladenschlusszeiten für Tankstellen vor Ort wären eher hinderlich als geschäftsfördernd. Tankstellen leben davon, gerade nach Ladenschluss und am Wochenende Hauptanlaufstelle für Kleinigkeiten im Shopbereich zu sein.

Schaffhausen Communication Group

Der Standort des Unternehmens befindet sich in der Daimlerstraße 17, etwa im Zentrum des Industrie-, Gewerbe- und Technologieparks in Elmshorn-Süd.

Firmenbezeichnung:

Die Schaffhausen Communication Group umfasst im Jahr 2006 die drei Gesellschaften Schaffhausen Advertising, Schaffhausen Marketing Service und Schaffhausen ITC Solutions. Diese gehören genau wie ihre Schwestergesellschaften BASIS AudioNet, Centercall, ed-lab

und CAMPS zur avantaxx Innovation Beteiligung Verwaltung GmbH & Co. KG, die wiederum zu 100% im Besitz von Lutz Schaffhausen ist.

- *Schaffhausen Advertising GmbH:*
- Werbung
- Verkaufsförderung
- Direktmarketing
- Fotografie
- Media

Schaffhausen Marketing Service GmbH:

- Produktion
- Adressenmanagement
- Lettershop / Fulfillment
- Warenhandels-Service
- Werbemittellogistik

Schaffhausen ITC Solutions GmbH

- Internet
- Mobile Marketing
- Multimedia
- Softwareentwicklung
- Banner-Kampagnen

Subsidiaries:

- BASIS AudioNet GmbH
- CenterCall Inc. (USA)
- ed-lab GmbH
- CAMPS GmbH

Gründungsjahr am Ort:

Die Schaffhausen Communication Group geht zurück auf die 1978 gegründete Lutz Schaffhausen Werbeagentur.

Ursache der Standortwahl:

Die Standortwahl erfolgte seinerzeit aus persönlichen Gründen des Inhabers Lutz Schaffhausen, der in Elmshorn aufgewachsen ist und hier seine Familie gegründet hat. Der Standort Elmshorn ist aus Sicht des Unternehmens nach wie vor positiv zu bewerten.

Wesentliche Daten zur Firmengeschichte:

- 1978 Gründung der Lutz Schaffhausen Werbeagentur
- 1982 Gründung der Anke Schaffhausen Werbeservice GmbH in Elmshorn
Gründung der ProMarket GmbH in Elmshorn
(Dienstleister für die Bereiche Druckvorstufe und Produktion, ab 1989 auch mit eigenem Fotostudio)
- 1989 Umzug der Firmen in der Holunderstraße 1 in den Neubau Daimlerstraße 17
- 1993 Einweihung des neu errichteten Anbaus in der Daimlerstraße
- 1994 Übernahme der Halbfas Werbeagentur GmbH in Hamburg
- 1995 Gründung der Claudia Schaffhausen Kultur, Kommunikation & Werbung in Gremmelin
- 1996 Übernahme der GASIS Werbeagentur GmbH in Hamburg

- Übernahme des Jugendreiseveranstalters CAMPS GmbH und Verlagerung des Firmensitzes von Wedel nach Elmshorn
- 1999 Gründung der Interactive-Unit für Internet- und Multimedia-Dienstleistungen in Elmshorn
 Gründung der avantaxx Innovation Beteiligung Verwaltung GmbH & Co. KG als Finanzholding aller zur Firmengruppe gehörenden Gesellschaften
 Übernahme der Meyer Direkt GmbH in Hamburg
 (Dienstleister im Bereich Direktmarketing und Warenhandels-Service)
 Gründung der ed-lab GmbH in Gremmelin (Dienstleister im Bereich e-Learning) und Umbau des dort erworbenen Gutshauses zum Seminar- und Trainingszentrum Gut Gremmelin
- 2000 Übernahme des in Horsham (USA) ansässigen Technologie-Anbieters Centercall, der auf die Entwicklung und Erstellung von Hard- und Softwarelösungen für Telekommunikationsunternehmen spezialisiert ist
- 2001 Umfirmierung der BASIS Werbeagentur GmbH in BASIS AudioNet GmbH und Wandel der Gesellschaft von einer Werbeagentur und einem international tätigen Dienstleister im Bereich Telekommunikationstechnologie mit eigenem Callcenter
- 2002 Übernahme der Hohenhorst Werbeagentur GmbH in Hamburg und Umwandlung in die Hohenhorst Visions GmbH
- 2003 Eröffnung der Niederlassung der Schaffhausen Werbeagentur in Gremmelin
 Gründung der BASIS NetService GmbH in Hamburg
 Gründung der Schaffhausen Communication Group GmbH
 Umfirmierung der Schaffhausen Werbeagentur GmbH in Schaffhausen Advertising GmbH
 Verschmelzung der Halbfas Werbeagentur GmbH und der Hohenhorst Visions GmbH auf die Schaffhausen Advertising GmbH
 Umfirmierung der ProMarket GmbH in Schaffhausen Marketing Service GmbH
 Verschmelzung der Meyer Direkt GmbH auf die Schaffhausen Marketing Service GmbH
 Umfirmierung der BASIS NetService GmbH in Schaffhausen ITC Solutions GmbH
- 2005 Positionierung der bisher zu Schaffhausen Advertising GmbH gehörenden Interactive-Unit als eigene Gesellschaft Schaffhausen ITC Solutions GmbH

Firmenleitung heute:

Die Leitung der Schaffhausen Communication Group übernimmt das Group Management, bestehend aus Lutz Schaffhausen (Inhaber und Geschäftsführer) Outikaarina Suikki (Geschäftsführerin) und Rüdiger Kaun (Geschäftsführer).

Jede GmbH hat darüber hinaus einen verantwortlichen Geschäftsführer.

Zu vermarktende Produkte:

Schaffhausen Advertising: Werbung, Verkaufsförderung, Direktmarketing, Fotografie, Media.
 Schaffhausen Marketing Service: Werbemittelproduktion, Adressmanagement, Lettershop/Fulfillment, Warenhandels-Service.

Schaffhausen ITC Solutions: Internet, Mobile Marketing, Softwareentwicklung, Banner-Kampagnen.

Mitarbeiter/-innen:

Mitarbeiter/-innen am Standort Elmshorn am 31.12.2005: 78, davon eine Auszubildende.

Qualifikation der Mitarbeiter/innen:

Kaufleute: Diplom-, Werbe-, Groß- und Außenhandels-, Industrie- und Bürokaufleute, Controller, Buchhalter.

Kreative: Diplom-Designer, Mediengestalter, Grafiker, Reinzeichner, Werbetexter.

Informatiker: Diplom-Informatiker, Programmierer, Softwareentwickler, Webdesigner, EDV-Administratoren.

Juristen und Rechtsanwaltsfachangestellte.

Funktionsbesetzungen:

Geschäftsführer

Prokuristen

Mitglieder der Geschäftsleitung

Team-Leiter

Team-Mitglieder

Alle Mitarbeiter sind im tertiären Sektor beschäftigt.

Wohnort der Mitarbeiter/innen:

A)	Elmshorn	20	25%
B)	unmittelbare Anrainergemeinden	10	13,5%
C)	jenseits der unmittelbaren Anrainergemeinden	48	61,5%

Bezug der Rohstoffe/Waren:

A)	Elmshorn	15%
B)	Schleswig-Holstein	15%
C)	(Agglomeration/Metropolregion) Hamburg	15%
D)	Deutschland	30%
E)	Europa	5%
F)	Übersee	20%

Absatz/Verkauf der Produkte/Waren:

A)	Elmshorn	16%
B)	Schleswig-Holstein	22%
C)	(Agglomeration/Metropolregion) Hamburg	12%
D)	Deutschland	50%
E/F)	Europa/Übersee	0%

Die Frage, welche Faktoren des Wirtschaftsstandorts Elmshorn bisher die Markt- und Gewinnchancen des Unternehmens Schaffhausen begünstigt oder beeinträchtigt haben, wurde folgendermaßen beantwortet:

Begünstigende Faktoren:

- Im Vergleich zu Hamburg eher niedriger Gewerbesteuersatz.
- Großzügiges Firmengelände mit Grünflächen und Expansionsmöglichkeiten.
- Ruhiges und angenehmes Arbeitsumfeld für die Mitarbeiter/-innen.
- Trotz enormen Wachstums Erhalt der „Bodenständigkeit“, die gerade im Umgang mit mittelständischen Unternehmen eine sehr positive Wirkung hat.

Beeinträchtigenden Faktoren:

- Einige Kunden – vor allem große Markenartikelhersteller und Unternehmen der Modebranche – schmücken sich gern mit einer Werbeagentur, die chic und trendy ist. Dieses Gefühl wird natürlich durch einen Firmensitz in einem historischen Gebäude mit Elbblick in der Werbemetropole Hamburg eher

vermittelt als durch ein Firmengebäude im Industriegebiet einer Mittelstadt wie Elmshorn.

- Teilweise leichte Nachteile im Vergleich zu großen Hamburger Agenturen bei der Beschaffung von hoch qualifiziertem Fachpersonal (Gründe: Image, Anfahrtsweg, etc.).
- Etwas weitere Wege zu Verkehrsknotenpunkten wie dem Flughafen/Hauptbahnhof Hamburg.

Die Frage, welche imminenden Faktoren der Wirtschaft und Politik in naher Zukunft die Markt- und Gewinnchancen des Unternehmens Schaffhausen begünstigen oder beeinträchtigen könnten, wurde folgendermaßen beantwortet:

Wir sehen derzeit kaum grundlegende wirtschaftliche und politische Faktoren, die speziell unser Unternehmen besonders begünstigen oder beeinträchtigen würden. Was uns allerdings im Einzelfall direkt betreffen könnte, wären weit reichende Werberestriktionen und –verbote für bestimmte Produkte und Branchen, wie sie zurzeit beispielsweise für den Bereich Sportwetten und Lotterien diskutiert werden.

Die Frage, inwieweit Änderungen der Ladenschlusszeiten für das Unternehmen Schaffhausen förderlich wären, wurde folgendermaßen beantwortet:

Für unser Geschäft nicht relevant.

Die Frage, inwieweit Änderungen der Ladenschlusszeiten für die Belebung der Innenstadt Elmshorns förderlich wären, wurde folgendermaßen beantwortet:

Bei längeren Öffnungszeiten könnten Berufstätige nach Feierabend auch in der Innenstadt einkaufen und müssten nicht auf Geschäfte am „Grauen Esel“ (Elmshorn-Süd) ausweichen oder – wenn es sich um Pendler handelt – ihre Einkäufe auf dem Heimweg in Hamburg erledigen.

Von Vorteil wäre darüber hinaus auch eine Angleichung der Öffnungszeiten im Bereich der Innenstadt. Am Samstag schwankt der Ladenschluss hier zum Beispiel zwischen 12.30 Uhr und 20.00 Uhr, was auf Seiten der Kunden immer wieder zu Irritationen führt und eine regelrechte „Einkaufsplanung“ voraussetzt.

Die Frage, welche Maßnahmen insgesamt – koordiniert – zu treffen wären, um die Innenstadt Elmshorns zu beleben, wurde folgendermaßen beantwortet:

- Angleichung der Öffnungszeiten
- Ansiedlung von großen Filialisten für Mode, Unterhaltungselektronik etc.
- (z. B. H&B, MediMax u. ä.), die als Magneten fungieren
- Attraktive Gestaltung des Hafenbereiches
- Verbesserung des Gastronomie-Angebotes
- Verstärkung der Stadtmarketing-Aktivitäten

Die Frage, welche Einflüsse auf die Stadt und Region Elmshorn von dem weiteren Ausbau des Industrie-, Gewerbe-, Technologie-, Dienstleistungs- und Einzelhandelsparks in Elmshorn-Süd ausgehen, wurde folgendermaßen beantwortet:

Aus unserer Sicht haben die Ansiedlungen im Industrie-, Gewerbe-, Technologie-, Dienstleistungs- und Einzelhandelspark Elmshorn-Süd einen positiven Effekt für die Stadt und Region Elmshorn. Sie führen zu einer Anreicherung des Angebotes, sorgen für zusätzliche Arbeitsplätze und machen Elmshorn insgesamt attraktiver für die Bewohner der Stadt Elmshorn und der umliegenden Gemeinden. Gleichzeitig hat unter anderem der durch

die Ansiedlungen verstärkte Wettbewerbsdruck in den letzten Jahren zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung im Bereich der Innenstadt geführt. – Nach unserem Wissensstand wurden jedoch jetzt durch eine Änderung des Bebauungsplanes für die Zukunft Ansiedlungen bestimmter Branchen ausgeschlossen. Ob diese Branchen allerdings wirklich eine Gefahr für Elmshorns Wirtschaft darstellen, bleibt uns fraglich.

Die Frage, welche Einflüsse und Maßnahmen für die „Behauptung und Entfaltung“ der Stadt und Region Elmshorn im Rahmen der Metropolregion förderlich / hinderlich sind, wurde folgendermaßen beantwortet:

Das Wachstum Hamburgs wirkt als Motor für die gesamte Metropolregion und bringt aus unserer Sicht große Chancen für Elmshorn mit sich. Viele Unternehmen werden sich unter anderem aufgrund der hohen Kosten und der begrenzten Verfügbarkeit der Hamburger Gewerbeflächen die Frage stellen, ob nicht eine Ansiedlung etwas außerhalb der Stadt Hamburg die sinnvollere Wahl ist. Ähnlich sieht es wahrscheinlich auch bei den Mitarbeitern aus. Insofern wird Elmshorn direkt von der Entwicklung Hamburgs profitieren, solange es der Stadt Elmshorn gelingt, sich durch eine hohe Attraktivität für Unternehmen und Einwohner auszuzeichnen. Ziel muss es dabei sein, sich positiv von anderen Städten innerhalb der Metropolregion – wie zum Beispiel Pinneberg, Quickborn, Norderstedt etc. – abzuheben.

Die Frage, welche Einflüsse und Maßnahmen bei der „Behauptung und Entfaltung“ der Stadt und Region Elmshorn – in naher Zukunft – für das Unternehmen Schaffhausen förderlich / hinderlich sind, wurde folgendermaßen beantwortet:

Auch wenn unser Geschäft als national tätiges Unternehmen nur bedingt von der Entwicklung Elmshorns abhängig ist, profitieren natürlich auch wir von einer positiven Entwicklung der Stadt Elmshorn. – Wenn sich das Image der Stadt verbessert, haben auch wir eine bessere Position im Vergleich zu Hamburger Agenturen. Wenn die Stadt sich durch eine hohe Attraktivität auszeichnet, hilft uns das bei der Gewinnung qualifizierter Mitarbeiter. Und wenn sich in Elmshorn interessante neue Unternehmen ansiedeln, sind dies gleichzeitig auch potenzielle Kunden für uns.

Talkline – gemäß Erhebung vom ersten Halbjahr 2007:

Die Firma wurde im zweiten Halbjahr 2007 von Debitel / Stuttgart übernommen. Im darauffolgenden Jahr wurde die Firma Debitel vom Mobilfunkunternehmen Freenet / Hamburg/Büdelndorf übernommen. Damit ist Freenet das drittgrößte Mobilfunkunternehmen (Provider) – nach T-mobile und Vodafone – einschließlich Debitel und Talkline in Deutschland nach den jeweiligen Fusionen. Mit diesem Prozess sind erhebliche organisatorische, serviceorientierte und personelle Umstellungen verbunden, die auch Talkline in Elmshorn betreffen. 2009/2010: Auflösung von Firma und Standort Elmshorn..

Der Standort des Unternehmens befindet sich am Talkline-Platz 1, im Industrie- Gewerbe- und Technologiepark in Elmshorn-Süd.

Firmenbezeichnung:

Talkline GmbH & Co. KG

Gründungsjahr am Ort:

1991

Ursache der Standortwahl / wesentliche Daten zur Firmengeschichte:

Im Jahr 1990 schuf Ernst Friedrich Baumer mit der Gründung eines Telekommunikations-Unternehmens in Westerhorn (bei Elmshorn) die Wurzeln der heutigen TALKLINE-GmbH & Co. KG.

Der Keller eines Einfamilienhauses diente damals noch der Verwaltung, doch schon bald reichte der Platz nicht mehr aus. Aus Baumer wurde AssCarfi und mit der neuen Firma kam ein neues Gebäude. Ein Bauernhof wurde gekauft, in dessen Garten ein großer Apfelbaum stand. Dieser Garten war bei schönem Wetter der kommunikative Treffpunkt, wo viele Entscheidungen und Ideen ausdiskutiert, organisiert und umgehend umgesetzt wurden. Der Erfolg des Unternehmens konnte schon zu diesem Zeitpunkt am explosionsartigen Wachstum gemessen werden.

Zum Jahreswechsel 1991/92 war es dann so weit, aus AssCarfi Mobile Kommunikation wuchs die Talkline Verwaltungs GmbH.

Wieder einmal war es notwendig, einen neuen Unternehmenssitz zu finden, denn auch der Bauernhof bot nicht mehr genug Platz. Der Einzug in Elmshorn begann und das ansehnliche Gebäude am Adenauerdamm 1 diente nun als Arbeitsplatz für die Talkliner. Wenig später kamen die Otto-Hahn-Straße 9 und 20 (das Service Center) hinzu.

Von nun an begleitete die Preussag Mobilfunk den Weg der Talkline Gruppe, deren Marktpräsenz durch weitere Unternehmensgründungen gestärkt wurde. Im Oktober 1994 wurde Talkline durch RWE Telligence übernommen und 100-prozentige Tochtergesellschaft.

Talkline ist seit dem 1. Juli 1997 eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der TDC Mobile International. Diese gehört zu dem dänischen Telekommunikations-Konzern TDC, der in vielen nord- und zentraleuropäischen Märkten präsent ist. Das Geschäft von TDC steht auf sechs unterschiedlichen Säulen: TDC Solutions, TDC Mobile International, TDC Switzerland, TDC Cable TV, TDC Directories und TDC Services.

Firmenleitung:

Christian Winther, CEO
Mogens Soegaard Hansen, CFO

Zu vermarktende Produkte:

Mobilfunk-Service-Provider, damit Dienstleistungsunternehmen

Mitarbeiter/-innen:
Stichtag 31.12.2005

Ca. 850 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen

Anzahl der Auszubildenden:

7 Auszubildende
7 Studenten der Nordakademie
2 Graduates

Qualifikation der Mitarbeiter/-innen:

Sachbearbeitung (klassische kaufmännische Ausbildung bis zu Führungskräften (Akademiker, promovierte Mitarbeiter).

Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren:

Da Talkline im tertiären Sektor tätig ist, sind keine Mitarbeiter in der Produktion beschäftigt, d. h. alle sind im tertiären Sektor tätig.

Wohnort der Mitarbeiter/-innen:

- | | | |
|----|--|---------|
| A) | Elmshorn | ca. 250 |
| B) | unmittelbare Anrainergemeinden | ca. 450 |
| C) | jenseits der unmittelbaren Anrainergemeinden | ca. 150 |

Bezug der Rohstoffe/Waren:

Kein Bezug von Rohstoffen, da keine Produktion.

Absatz/Verkauf der Produkte/Waren:

Deutschland.

Die Frage, inwiefern Talkline in der Werbung gezielt Sozialgruppen anspricht, wurde folgendermaßen beantwortet:

Schüler/-innen, Student(inn)en, Berufstätige, Rentner/Pensionäre werden angesprochen.

Die Frage, inwiefern Änderungen der Ladenschlusszeiten für Talkline förderlich wären, wurde folgendermaßen beantwortet:

Flexibilisierung wäre positiv.

Volksbank Elmshorn (zentrale Verwaltungsstelle)

Der Standort der Zentrale des Unternehmens Volksbank Elmshorn befindet sich im Gebäude „Elmshorner Dienstleistungszentrum“ (EDZ) am Ramskamp 71-75, etwa im Zentrum des Elmshorner Industriegebiets-Süd.

Firmenbezeichnung:

Volksbank eG mit Sitz in Elmshorn

und einer in Norderstedt eingetragenen Niederlassung: Volksbank Norderstedt.

Gründungsjahr am Ort:

19.05. 1869

Ursache der Standortwahl (Bewertung aus heutiger und vorheriger Sicht):

Gründung durch lokale Kaufleute als Unternehmen mit „Regionalprinzip“; bis heute ist die regionale Verbundenheit eine der Kernkompetenzen der Bank.

Wesentliche Daten zur Firmengeschichte:

19. 05.1869	Aufnahme des Geschäftsbetriebes der Volksbank als „Kredit-Verein Elmshorn eingetragene Genossenschaft“.
1870	Kauf eines Bankgebäudes.
23.09.1889	Umfirmierung in „Kredit-Verein zu Elmshorn eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht“ nach Inkrafttreten des neuen Genossenschaftsgesetzes.
1890	Erwerb des so genannten „Präbendengrundstücks“ , dem Standort der Hauptstelle der Volksbank Elmshorn in der Elmshorner Innenstadt, Königstraße 17.
19. 02.1921	Umbenennung der Bank in „Elmshorner Kreditbank e.G.m.b.H.“.
27.03.1941	Umbenennung der Bank in „Volksbank Elmshorn e.G.m.b.H.“ (Entsprechend der einheitlichen Firmierung im Genossenschaftsverband).
2./3.08.1943	Völlige Zerstörung des Gebäudes durch Bombenangriff. Anschließend Geschäftsbetrieb in wechselnden Notquartieren. Wiederaufbau des zerstörten Gebäudes.
31.03.1951	Bezug der mit modernem Inventar ausgestatteten Räumlichkeiten.
	In der folgenden Zeit vor allem Ausweitung des Dienstleistungsgeschäftes: Die Volksbank wird in Zusammenarbeit mit der Zentralkasse nordwestdeutscher Volksbanken e.G.m.b.H Hamburg zur Universalbank.
16./17.02.1962	Die große Sturmflut mit der Überschwemmung der Elmshorner Innenstadt beeinträchtigt tagelang den Geschäftsbetrieb. Das Gebäude steht unter Wasser, Unterlagen und Formulare werden vernichtet.
1957 – 1970	Aufbau eines umfangreichen Zweigstellennetzes durch Eröffnung von Geschäftsstellen in Barmstedt, Friedrichsgabe, Quickborn und Harksheide. Darüber hinaus werden vier Stadtfilialen in Elmshorn eingerichtet.
1. Januar 1972	Übernahme der Glückstädter Volksbank e.G.m.b.H. .
1. Juli 1983	Übernahme der Volksbank Wilster eG von 1869.
1. November 1985	Übernahme der Raiffeisenbank eG in Horst.
1988 – 1990	Übertragung diverser Filialen in Dithmarschen auf benachbarte Raiffeisenbanken. Konzentration der geschäftspolitischen Aktivitäten auf die Kreise Pinneberg und Steinburg sowie auf die Stadt Norderstedt.
1998	Neubau und Bezug der Firmenverwaltung im Elmshorner Dienstleistungszentrum am Ramskamp.

Firmenleitung heute

Christian Kähler, Dipl.Kfm. Christian Scheinert.

Zu vermarktende Produkte:

Die gesamte Palette der Bank- und Finanzdienstleistungen als Eigen- oder Vermittlungsgeschäfte (Bausparen, Versicherungen, Leasing, Wertpapier- und Fondsgeschäfte).

Mitarbeiter/-innen:
(am Stichtag 31.12.2006)
168 (inkl. Auszubildende).
61 männliche, 89 weiblicher Mitarbeiter, 18 Auszubildende.

Qualifikation der Mitarbeiter/-innen:
Bankkaufleute, mit z. T. weiteren Qualifikationsmerkmalen bis zum Universitätsstudium;
ferner eine unbedeutende Zahl anderer Ausbildungen für einfache bzw. gewerbliche Arbeiten.

Alle Mitarbeiter/-innen sind im tertiären Sektor beschäftigt.

Wohnort der Mitarbeiter/-innen:

A)	Elmshorn	ca. 40%
B)	Hamburg	ca. 5%
C)	übriges Schleswig-Holstein	ca. 55%

Absatz/Verkauf der Produkte/Waren:

96% des Geschäftsumfangs im regionalen Geschäftsgebiet:
40% in Elmshorn, 5% in Hamburg, Rest in Schleswig-Holstein.

Die Frage, welche Faktoren des Wirtschaftsstandorts Elmshorn die Markt- und Gewinnchancen des Unternehmens Volksbank Elmshorn begünstigt haben, wurde folgendermaßen beantwortet:

Die mittelständische gewerbliche Firmenstruktur, die in großem Umfang eigentümergeführt ist. Die relative Unabhängigkeit Elmshorns von Hamburg (Elmshorn ist keine „Schlafstadt“ von Hamburg). Die Funktion Elmshorns als „Mittelzentrum“.

Die Frage, welche imminenden Faktoren der Wirtschaft und Politik in naher Zukunft die Markt- und Gewinnchance des Unternehmens Volksbank Elmshorn begünstigen könnten, wurde folgendermaßen beantwortet:

Verschlinkung von kommunalen Genehmigungsprozessen: Entbürokratisierung in Finanz- und gewerblicher Wirtschaft. – Gleichstellung der steuerlichen Belastung der nicht kapitalgesellschaftlich geführten Wirtschaft (derzeit Mehrbelastungen gegenüber Kapitalgesellschaften).

Die Frage, ob das Unternehmen Volksbank Elmshorn in der Werbung gezielt Sozialgruppen anspricht, wurde folgendermaßen beantwortet:

Werbe- und Beratungskonzept nach dem Lebensphasenmodell. Deutlicher Schwerpunkt bei Berufstätigen (Männern/Frauen) und Rentnern/Pensionären (macht 95% des Engagements aus), Rest betr. Menschen im Vorschulalter und Schüler/innen.

Die Frage, inwiefern Änderungen der Ladenschlusszeiten für das Unternehmen Volksbank Elmshorn förderlich wären, wurde folgendermaßen beantwortet:
Entfällt.

Die Frage, inwiefern Änderungen der Ladenschlusszeiten für die Belebung der Innenstadt Elmshorns förderlich wären, wurde folgendermaßen beantwortet:
Neben der Ausdehnung der Öffnungszeiten auf 20.00 Uhr ist eine durchgängige Einheitlichkeit dieser Öffnungszeiten von gleicher Bedeutung.

Die Frage, welche Maßnahmen insgesamt – koordiniert – zu treffen wären, um die Innenstadt Elmshorns zu beleben, wurde folgendermaßen beantwortet:

Branchenmix und Vervollständigung der innenstadtrelevanten Branchen. – Bessere Anbindung des ÖPNV inkl. Bahnhof an die „fußläufige“ Innenstadt. – Profilierung der Innenstadt auf ein Spezialangebot. – Ausgewogener Mix an Filialisten und eigentümergeführten Handelsgesellschaften. – Ansiedlung eines kulturellen „Zugpferdes“ in der Innenstadt.

Die Frage, welche Einflüsse auf die Stadt und Region Elmshorn von dem weiteren Ausbau des Industrie-, Gewerbe-, Technologie-, Dienstleistungs- und Einzelhandelsparks in Elmshorn-Süd ausgehen, wurde folgendermaßen beantwortet:

Sinnvolle Ergänzung des Gesamtangebots der Elmshorner Wirtschaft:

- + zusätzliche Schaffung von Arbeitsplätzen
- + Erhöhung der Zahl der „Einpendler“ für Elmshorn
- + Verstärkung der Funktion als „Mittelzentrum“
- + Modell „Wachsende Stadt“
- + Ohne Koordination mögliche Konkurrenz zur Innenstadt

Die Frage, welche Einflüsse und Maßnahmen für die „Behauptung und Entfaltung“ der Stadt und Region Elmshorn im Rahmen der Metropolregion förderlich/hinderlich sind, wurde folgendermaßen beantwortet:

Förderlich:

- bessere Anbindung an den Fernverkehr
- Ausbau des kulturellen und touristischen Angebots
- Weitere Profilierung als „Bildungsstadt“
- Auf- bzw. Ausbau eines „Publikumsangebots“ rund um das „Holsteinische Pferd“
- Funktion als Kreisstadt eines neuen „Kreises Westholstein“, mindestens aber Ansiedlung mehrerer Kreisfunktionen für Privatpersonen und Gewerbe

Hinderlich:

- „Konzernisierung“ des Handels
- Verlegung der Kreisstadt nach Itzehoe (Westholstein)
- „Kirchtumpolitik“ an den einzelnen Standorten

Die Frage, welche Einflüsse und Maßnahmen bei der „Behauptung und Entfaltung“ der Stadt und Region Elmshorn – in naher Zukunft – für das Unternehmen Volksbank Elmshorn förderlich bzw. hinderlich sind, wurde folgendermaßen beantwortet:

Förderlich:

- s. vorherige Frage
- eine Ansiedlungspolitik, die die mittelständische Wirtschaftsstruktur der Region stärkt

Hinderlich:

- s. vorherige Frage
- Ansiedlungspolitik der großen/internationalen Firmen

EMV Immobilienmanagement

Der Standort des Unternehmens befindet sich im Gebäude des „Elmshorner Dienstleistungszentrums“ (EDZ) am Ramskamp 71 – 75, etwa im Zentrum des Industrie-, Gewerbe-, Technologie- und Dienstleistungsparks in Elmshorn-Süd.

Firmenbezeichnung:
EMV Immobilienmanagement GmbH

Gründungsjahr am Ort:
1994

Firmenleitung heute:
Dipl.Kfm. Christian Mahler

Zu vermarktende Produkte:
EMV ist ein Dienstleistungsunternehmen. Als solches werden Projekte (Wohn- und Industriegebiete, u. ä.) geplant, entwickelt und während des Baus begleitet bis zur Abrechnung. Verwaltung von Gewerbeimmobilien u. a. mit Gestellung von Dienstleistungen (z. B. Telefonservice), Wohnungsverwaltung, Wohnungsverkauf und -vermietung.

Mitarbeiter/-innen:
11 – keine Auszubildende.

Qualifikation der Mitarbeiter/-innen:
Kaufmännische Ausbildung, teilweise speziell in der Immobilienwirtschaft, BWL-/Ing.-Studium.

Beschäftigung nach Sektoren der Wirtschaft:
Alle Mitarbeiter sind im tertiären Wirtschaftssektor beschäftigt.

Wohnort:

A)	Elmshorn	9
B)	Unmittelbare Anrainergemeinden	2
C)	Jenseits der unmittelbaren Anrainergemeinden	0

Absatz/Verkauf der Produkte/Dienstleistungen:

Elmshorn.

Die Frage, welche Faktoren des Wirtschaftsstandortes Elmshorn bisher die Markt- und Gewinnchancen des Unternehmens EMV Immobilienmanagement begünstigt/beeinträchtigt haben, wurde folgendermaßen beantwortet:
Unsere Tätigkeit betrifft größtenteils Liegenschaften in Elmshorn.

Die Frage, welche imminenden Faktoren der Wirtschaft und Politik in naher Zukunft die Markt- und Gewinnchancen des Unternehmens EMV Immobilienmanagement begünstigen / beeinträchtigen könnten, wurde folgendermaßen beantwortet:
Stadtplanung / Stadtentwicklung.

Die Frage, inwiefern das Unternehmen EMV Immobilienmanagement in der Werbung gezielt Sozialgruppen anspricht, wurde folgendermaßen beantwortet:

A)	Vorschulalter	0
B)	Schüler/innen und Student(inn)en	0
C)	Berufstätige (Männer / Frauen)	Mieter / Käufer von Wohnungen / Häusern

D) Rentner / Pensionäre X

Die Frage, welche Maßnahmen insgesamt – koordiniert – zu treffen wären, um die Innenstadt Elmshorns zu beleben, wurde folgendermaßen beantwortet:

Gute Infrastrukturanbindungen, Offenheit der Politik und Zusammenarbeit mit Verwaltung und Wirtschaft.

Die Frage, welche Einflüsse auf die Stadt und Region von dem weiteren Ausbau des Industrie-, Gewerbe-, Technologie-, Dienstleistungs- und Einzelhandelsparcs in Elmshorn-Süd ausgehen, wurde folgendermaßen beantwortet:

Weiterer Aufbau zieht Wachstum Elmshorns nach sich.

Die Frage, welche Einflüsse und Maßnahmen für die „Behauptung und Entfaltung“ der Stadt und Region Elmshorn im Rahmen der Metropolregion förderlich / hinderlich sind, wurde folgendermaßen beantwortet:

Marketing der „Stadt Elmshorn“ wäre förderlich, Stärkung der Wirtschaftsförderung.

Die Frage, welche Einflüsse und Maßnahmen bei der „Behauptung und Entfaltung“ der Stadt und Region Elmshorn – in der nahen Zukunft – für das Unternehmen EMV

Immobilienmanagement förderlich / hinderlich sind, wurde folgendermaßen beantwortet:

Marketing der „Stadt Elmshorn“, wäre förderlich, Stärkung der Wirtschaftsförderung (s.

Beantwortung der vorhergehenden Frage).

Mikrostandort des Unternehmens: Klein Nordende – südliche Anrainergemeinde Elmshorns:

Primärer Wirtschaftssektor:

Baumschule Heydorn

Die Baumschule befindet sich mit ihrem Stammbetrieb in Klein Nordende, an der Bundesstraße 431 (B 431), Sandweg 86

Firmenbezeichnung:

Hans-Heinrich Heydorn jun. & Söhne GbR
Heydorn & Söhne GmbH & Co. KG
Pflanzehandel und Vertrieb

Gründungsjahr:

Seit 1966 in Klein Nordende

Ursache der Standortwahl:

Vergrößerung / mehr Flächen für eine rationelle Anzucht

- gute Bodenbeschaffenheit
- gute Anbindung an die A 23

Wesentliche Daten der Firmengeschichte:

1956 in Elmshorn gegründet durch Hans-Heinrich Heydorn.
1966 Kauf eines Bauernhofes in Klein Nordende mit einer Fläche von 40 ha.
1985 Kauf eines Bauernhofes in Alveslohe, um die Produktion zu erweitern.

Zusammen mit dem Zweigbetrieb in Alveslohe bewirtschaftet die Baumschule heute über 80 ha.

Geschäftsleitung und Mitinhaber:

Hans-Heinrich Heydorn
Niels Heydorn
Jens-Carsten Heydorn

Zu vermarktende Produkte:

Containergehölze, Freilandrosen, Zier- und Wildsträucher,
Bodendecker, Heckenpflanzen, Solitäranzucht, Alleebäume,
und Koniferen.

Mitarbeiter im Jahr 2006:
30

Auszubildende:
7 (männlich)

Qualifikation der Mitarbeiter/innen:

5 Baumschulmeister
5 Baumschulgehilfen
2 Maschinisten
2 Lkw-Fahrer
7 Büroangestellte
und angelernte Arbeitskräfte

In den Saisonzeiten wird der Betrieb zusätzlich von polnischen Arbeitskräften unterstützt.

Im primären Sektor, in der Produktion tätig:

20 Mitarbeiter für die Anzucht von Sträuchern und Bodendeckern.

Im tertiären Sektor tätig:

10 Angestellte

Wohnort der Mitarbeiter/-innen:

Die Wohnorte sind Elmshorn und die unmittelbaren Anrainergemeinden.

Bezug der Rohstoffe/Waren:

Zukauf von Anpflanzware (Jungpflanzen) in Schleswig-Holstein,

Dänemark, Frankreich und Holland.

Zukauf von Pflanzen vor Ort (Kreis Pinneberg) um Aufträge zu komplettieren.

Absatz/Verkauf der Produkte/Waren:

Der Absatz der Produktion erfolgt zu 30% an andere Baumschulen,
zu 40% an den Garten- und Landschaftsbau,
zu 30% an Gemeinden und Städte.

Die gewerbliche Kundschaft der Baumschule ist zur Hälfte in Schleswig-Holstein ansässig
und in ganz Deutschland, sowie ein geringer Teil (etwa 10%) im Ausland.

Die Frage, welche Faktoren des Wirtschaftsstandorts Elmshorn bisher die Markt- und
Gewinnchancen des Unternehmens Heydorn begünstigt/beeinträchtigt haben, wurde
folgendermaßen beantwortet:

Defizit: Wassereinzugsgebiet (nahe Wasserwerk in Zone 2 – 3):

Klein Nordende liegt im Wassereinzugsgebiet, daher Verwendung von Pflanzenschutzmitteln
kaum möglich.

Die Frage, inwiefern Änderungen der Ladenschlusszeiten für die Belebung der Innenstadt
Elmshorns förderlich wären, wurde folgendermaßen beantwortet:

Einheitliche Ladenöffnungszeiten wären förderlich.

Die Frage, welche Maßnahmen insgesamt – koordiniert – zu treffen wären, um die Innenstadt
Elmshorns zu beleben, wurde folgendermaßen beantwortet:

- mehr Parkmöglichkeiten
- bessere Verkehrsplanung
- kulturell mehr Angebote
- mehr Cafés
- Sauberkeit der Innenstadt
- mehr Grün

Die Frage, welche Einflüsse und Maßnahmen für die „Behauptung und Entfaltung“ der Stadt
und Region Elmshorn im Rahmen der Metropolregion förderlich/hinderlich sind, wurde
folgendermaßen beantwortet:

Die Schaffung von kostenlosen Parkplätzen wäre dringend erforderlich.

Anhang 4:

Exemplarische Firmenporträts / Fragebogenaktion II

Zur Lage der Unternehmen des Wirtschaftsstandorts Elmshorn, der Stadt in ihrer Region:

1. Nennen Sie bitte den Namen Ihres Unternehmens:

- 01 Peter Kölln KG a A
- 02 Autoliv B. V. & Co. KG
- 03 Hayunga´s E Center GmbH
- 04 Otto Hell Uhren Schmuck
- 05 Hanssen for Men KG
- 06 Sparkasse Elmshorn
- 07 Schuhhaus Schlüter e. K.
- 08 Herren-Mode-Moehlke GmbH
- 09 Flora Apotheke / Gesundheitszentrum Elmshorn
- 10 EMV Immobiliengesellschaft GmbH
- 11 Orlen Deutschland AG
- 12 Schaffhausen Communication Group
- 13 Talkline GmbH & Co. KG
- 14 Volksbank Elmshorn

2. Nennen Sie bitte Ihre Haupttätigkeitsfelder bzw. Produktgruppen:

- 1 Schälmlühle, Heimtierkost, Futtermittel, Nahrungsmittel, Cerealien, Speiseöle und -fette, Laktose, Kindergries.
- 2 Insassenschutzsysteme (Airbags / Sicherheitsgurte).
- 3 Einzelhandel, überwiegend Lebensmittel.
- 4 Verkauf von Uhren, Schmuck, Bestecken. Reparatur von historischen Uhren und Schmuck, Anfertigung von Schmuck.
- 5 Verkauf von hochwertiger Herrenbekleidung (von der Socke bis zum Mantel) in Elmshorn. Zielgruppen sind die Haushalte mit höherem Einkommen, die bereit sind, überdurchschnittlich mehr für Bekleidung auszugeben als der Durchschnitt.
- 6 Kreditvergabe an Mittelstand und Privatkunden. Vermögensanlagen für Privatkunden. Zahlungsverkehr.
- 7 Einzelhandel mit Schuhen und Nebenartikeln.
- 8 Klassische Herrenkonfektion und kleine Damenkollektion.
- 9 Abgabe von Arzneimitteln. Beratung zu Arzneimittelfragen und Selbstmedikation.
- 10 Immobilienunternehmung mit den Tätigkeitsfeldern Projektentwicklung, Vermarktung, Management.
- 11 Mineralöle, Kraftstoffe.
- 12 Schaffhausen Advertising:
Werbung, Verkaufsförderung, Direktmarketing, Fotografie, Media.
Schaffhausen Marketing Service:
Produktion. Adressmanagement. Lettershop/Fulfillment. Warenhandels-Service. Werbemittellogistik.
Schaffhausen ITC Solutions:

Internet. Online-Marketing. Multimedia. Softwareentwicklung.
E-Business-Services.

13 Seviceprovider für Mobilfunk.

14 Finanzierung und Förderung der Wirtschaft.

Versorgung der Privatkunden mit finanziellen Dienstleistungen.

3. Worin liegt für Sie die besondere Bedeutung von Elmshorn für Ihren Standort?
(Mehrfachantworten möglich, bitte nicht mehr als 6 Nennungen)

Wichtig für unseren Betrieb ist ...

04 05 06 07 08 09 10 12 14 Die räumliche Nähe zu Kunden.

03 Die räumliche Nähe zu anderen Unternehmen der eigenen Branche.

05 06 07 12 14 Die räumliche Nähe zu sonstigen Unternehmen, das schulische Angebot (Sekundarstufe I u. II, allgemein- und berufsbildend), die räumliche Nähe zur Wirtschaftsakademie Elmshorn die räumliche Nähe zur „Nordakademie“ / Fachhochschule Elmshorn, die räumliche Nähe zur Universität Hamburg, die räumliche Nähe zu außeruniversitären Forschungseinrichtungen.

03 08 10 12 14 Die räumliche Nähe zu Hamburg.

03 04 10 12 14 Die Lage im Hamburger Randgebiet (im suburbanen Hamburger Raum).

03 05 07 09 10 12 Die gute Infrastruktur der Stadt Elmshorn (in ihrer Region).

03 04 05 07 10 12 13 die gute Verkehrsstruktur (insbesondere im suburbanen Hamburger Umland).

05 Das Angebot an qualifizierten Arbeitskräften.

03 05 08 10 Das Image der Stadt Elmshorn.

05 08 Das kulturelle Angebot der Stadt Elmshorn.

05 Der hohe Freizeitwert der Stadt Elmshorn in ihrer Region.

Sonstiges:

01 Traditioneller Sitz des Unternehmens.

02 Standort ist historisch gewachsen, ohne Präferenz für o. g. Faktoren.

09 Der große Einzugsbereich für ärztliche Versorgung.

11 Der Standort war Sitz von EMV, daher pragmatische Gründe zum Verbleib in Elmshorn. Darüber hinaus ist Elmshorn nicht von Bedeutung.

13 Der Standort für unser Unternehmen hat sich aus der Historie ergeben.

14 Mittelstandsgeprägte Unternehmensstruktur der Region (hoher Anteil eigentümergeführter Unternehmen).

4. Welche Maßnahmen der Stadt Elmshorn sind Ihnen im Verlauf der vergangenen Jahre besonders positiv aufgefallen?

1 Ausweisung von Flächen für (Industrie-) Unternehmen,

- Kulturelles Engagement („Schleswig-Holstein Musik Festival“, SHMF),
Ansiedlung der FH „Nordakademie“.
- 02 Ansiedlung von Autoliv.
- 03 Krückauüberquerung: Planung und Entwicklung der „Hafenspange“.
- 04 Die Schaffung des „Stadtmarketing“.
- 05 Stadtmarketing,
„Integriertes Stadtentwicklungskonzept“, ISEK,
Schaffung des Amtes des Wirtschaftsförderers durch die Stadt Elmshorn.
Aktion Weihnachtsbeleuchtung der Innenstadt (PACT),
Bemühen um einheitliche Öffnungszeiten der Innenstadt Elmshorns.
- 6 Planung und Entwicklung von ISEK,
Gründung „Stadtmarketing“,
Ausweisung von diversen Gewerbegebieten.
- 07 Neugestaltung der Innenstadt (Königstraße, Marktstraße).
- 08 Polizeipräsenz (in der Innenstadt) stärker geworden.
- 09 Umgestaltungen in der Innenstadt (Königstraße und Marktstraße).
- 10 Positiver Wille, weiterhin Stadtentwicklung zu betreiben.
- 11 -
- 12 Die Ansiedlung zahlreicher neuer Unternehmen im Industrie-, Gewerbe-,
Technologie- Dienstleistungs- und Einzelhandelspark Elmshorn-Süd, die zu
einem verbesserten Angebot und einer höheren Attraktivität der Stadt
beigetragen hat,
die Verschönerung der Innenstadt durch umfangreiche Baumaßnahmen im
Bereich der Königstraße,
die Realisierung des „Public Viewing“ anlässlich der Fußball WM 2006 in
Zusammenarbeit mit der „Initiative“ Elmshorn.
- 13 Stadt Elmshorn macht die Region als Wirtschaftsstandpunkt zunehmend
attraktiver aufgrund der Ansiedlung neuer Unternehmen (s. Industriegebiet Süd
und „Grauer Esel“). Die Innenstadt wird aufgrund von Modernisierungen
(Fußgängerzone, neuer Weihnachtsmarkt und Weihnachtsbeleuchtung)
verschönert. Für unser Unternehmen speziell ist die ausgezeichnete
Zusammenarbeit mit der Stadt Elmshorn sehr positiv aufgefallen,
Welcome-Package für Neubürger.
- 14 ISEK,
Widmung von Flächen für Produktion, Gewerbe, Dienstleistungen,
Pact.
5. Welche Maßnahmen der Stadt Elmshorn sind Ihnen im Verlauf der vergangenen Jahre
besonders negativ aufgefallen?
- 1 -
- 2 -
- 3 Schaffung von Subzentren, z. B. Mc Donald außerhalb,
keine „braunen“ und „weißen“ (neuen) Geschäfte in nennenswertem Umfang
in der (Innen)Stadt (Radio- und Fernsehen, etc).
- 4 Die Bedeutung des kundenfreundlichen Parkens wird leider nicht erkannt,
Parkplätze sollten wie am „Grauen Esel“ in Elmshorn-Süd kostenlos sein, um
die Innenstadt zu stärken.
- 05 Gutachterergebnisse (bzgl. Kibek-Ansiedlung) sind nicht ausreichend
gewürdigt worden,
Fußgängerzone in der Innenstadt (Fehlplanungen trotz sehr guter Vorsätze),

- Parkplatzsituation.
- 06 Verkehrsplanung.
- 07 Die geschmackliche Neugestaltung der Straßenzüge (der Innenstadt) an den Wünschen der Anlieger vorbei,
Wegfall etlicher Parkmöglichkeiten im Innenstadtbereich.
- 08 Umbau der Königstraße,
Situation und Planungen bzgl. Bahnhofsbereich,
Weihnachtsmarkt unattraktiv.
- 09 Einbahnstraßenregelung (in der Innenstadt),
Hafenfest,
Weihnachtsmarkt.
- 10 Unprofessionelles Verhalten der Kommunalpolitik bei der Stadtverwaltung.
- 11 -
- 12 Die teilweise etwas restriktive Haltung in Fragen der Neuansiedlung bestimmter Branchen und Unternehmen.
- 13 Wegfall der Geburts-Station im Krankenhaus Elmshorn (evtl. zu spätes Eingreifen der Stadt Elmshorn),
die z. T. unattraktive Straßenführung in Elmshorn,
das Gebiet „Hainholz“.
- 14 Regulativer Eingriff der Verwaltung/Politik in der Region Industriegebiet Süd („Grauer Esel“),
„Sonderbehandlung“ einzelner Unternehmen.
6. Haben Sie Anregungen und Vorschläge für das weitere zukünftige Handeln der Stadt Elmshorn?
- 01 Stärkung des Wirtschaftsstandortes Elmshorn,
Service der Bildungs- und Studienangebote.
- 02 -
- 03 Durch den Mittelstand unterscheiden sich die Städte, nicht durch die Filialisten.
- 04 Politik und Verwaltung sollten vor umfassenden Änderungen Gespräche mit den Betroffenen führen, denn der Händler hat das Ohr am Kunden.
- 05 Stärkung der Innenstadt,
Aufbau des Areals Kremergelände bis zum Hafen,
neues Einkaufscenter,
Mehrzweckhalle,
Förderung des Tourismus, u. a. Radwege, Flyer, Bereich Liether Wald eignet sich hervorragend als Erholungspark.
- 06 Möglichst strikte Umsetzung vom ISEK.
- 07 Eine Innenstadt ist das „Wohnzimmer“ einer Stadt und sollte stets sauber und gemütlich sein. Daran kann man arbeiten.
- 08 Entwicklung citynaher kostenloser Parkplätze.
- 09 Mit dem Wirtschaftskoordinator, Herrn Becken, ist Elmshorn auf dem richtigen Weg. Zusätzlich kommen Maßnahmen, wie PACT und ISEK zum Tragen (z. B. Weihnachtsbeleuchtung).
- 10 Engere Zusammenarbeit mit Unternehmen bzw. Nutzung von deren Fachwissen zu Verbesserung der Stadtentwicklung.
- 11 -
- 12 Die Stadt hat in Sachen Steigerung der Attraktivität in den letzten Jahren viel bewegt. Und diese Entwicklung sollte konsequent weiter vorangetrieben

werden. Die Themen reichen hier von der Angleichung der Ladenöffnungszeiten über Erhöhung des „Wohlfühl-Faktors“ im Umfeld des Elmshorner Bahnhofs bis hin zu realisierbaren Nutzungskonzepten des Hafengebietes für Freizeit und Tourismus.

- 13 Es sind weiterhin Arbeitsplätze in Elmshorn zu schaffen und zu erhalten.
 14 Konsequente Umsetzung von ISEK, Einsatz von PACT für die Innenstadt.

7. Wie wichtig sind die Kontakte zu folgenden Einrichtungen für Ihr Unternehmen?

	Wichtig	notwendig	nicht wichtig
IHK	01 05 08 13 14	02 04 07 09 10 11 12	03 06
Unternehmervereinigungen	01 03 05 06 07 10	11 14	04 09 12
- welche: „Nord“(01), Einzel- - handelsverband (03 05), - „Untereibe“(6 14), brancheninterne - Vereinigungen (11), Universität	01 02	12	03 04 05 06 07 09 10 13 14
außeruniversitäre Forschungseinrichtg.	01 02	08	03 04 05 06 07 09 10 12 14
Nordakademie Elmshorn	01 02 13	08 09 10 12 14	03 04 05 06 07
Wirtschaftsakademie Elmshorn	01 13	02 08 10 14	03 04 05 06 07 09
Schulen (allgemein-/berufsbildend)	01 03 08 13	02 05 06 09	04 07 12
Sparkasse Elmshorn	01 03 04 05 08 10 12 14	10 14	02 07 09 13
andere Elmshorner Banken	04 06 07 08 10 12	01 03 09	02 13 14
Kommunalverwaltung	01 03	05 06 07	

	04 05	08 09	
	10 14	12 13	
Parteien/Lokalpolitiker	03 04	01 06	02 09
	05 07	08	12 13
	10		14
Arbeitsagentur/Arbeitsamt	03 08	01 02	04 05
	13	09 10	06 07
		12 14	
Gewerkschaften		01 02	04 05
		03 08	06 07
			09 10
			12 14
Kommunale/regionale Initiativen	04 05	09	02 07
	06 08		13
	10 12		
	14		
- welche: „Initiative“ (04 06 14),			
- „Stadtmarketing“ (05 08 14)			
-			
Sonstiges:			
bitte angeben: „City Offensive Elmshorn“ 08			

8. Wie beurteilen Sie das Verhalten der Stadt Elmshorn gegenüber Ihrem Unternehmen in folgenden Bereichen?

	Gut / engagiert	gleichgültig	schlecht / unmotiviert
Grundstückssuche/-angelegenheiten	01 06 13	07 08 14 09 10	
Suche nach Büro-/Produktionsflächen	01 06 13	08 09 10 14	
Angebote von geeigneten Flächen in von der Stadt erschlossenem Gewerbegebiet (z. B. Elmshorn Süd)	06 13	08 09	
Informationen über Förderprogramme,	06 08	02 07 10 14	09
u. a. Risikokapitalgeber etc.			

Sonstiges

bitte angeben:

- 02 Autoliv hat diesbezüglich wenig Erfahrungen / Kontakte zur Stadt.
- 10 Unsere Unternehmung zeichnet sich dadurch aus, bei den obigen Aspekten mit der Stadt eng zusammenzuarbeiten, um anderen Unternehmen engagiert zur Seite zu stehen.

9. Wie beurteilen Sie die Kooperations- und Unterstützungsbereitschaft der folgenden örtlichen Akteure gegenüber Ihrem Unternehmen?

	Gut / engagiert	gleichgültig	schlecht / unmotiviert
IHK	01 02 04 05	03 07 08 09 14	
Unternehmensvereinigungen	06 07 01 05 06 14	10 12 03 10	09
- welche:			
- 01 Unternehmensverband Nord			
- 03 Stadtmarketing			
- 05 07 Einzelhandelsverband			
- 14 Unternehmensverband o Unterelbe			
Universität	01 02	05 10 14	09
außeruniversitäre Forschungseinrichtg.	01 02	05 12 14	09
Nordakademie Elmshorn	01 02 08 12 13 14	05 06 10	09
Wirtschaftsakademie Elmshorn	01 02 08 13	05 06 10 12 14	09
Sparkasse Elmshorn	01 03 04 05 08 10 12 14		09
andere Elmshorner Banken	01 03 07 08 10 12 13	04 05 06 09 14	
Kommunalverwaltung	01 03 05 06 10 12 13	02 07 08 09 14	
Parteien / Lokalpolitiker	01 03 05 06 10 13	02 07 08 09 12	14
Arbeitsagentur / Arbeitsamt	01 02 03 12 14	05 06 07 08 09 10 13	
Gewerkschaften	01 13	05 07 08 10 14	03 09
Kommunale / regionale Initiativen	05 06 12 14	02 09 10	
- welche:			
- 05 06 14 Stadtmarketing			

10. Befasst sich Ihr Betrieb mit Forschung und Entwicklung (FuE)?

03 04 06 07 08 09 10 13 14	nein
11	ja, aber nicht in Elmshorn (im „Mutterkonzern“)
01 02 05 12	ja, in Elmshorn

11. Wie viele Beschäftigte in Ihrem Betrieb betätigen sich ausschließlich oder zeitweise mit Forschung und Entwicklung (FuE)?

Beschäftigte insgesamt (= 100 %):

01	320	100%
02	1100	100%
12		

Beschäftigte sind ausschließlich mit FuE befasst, absolut und prozentual:

01	7	2,4%
02	315	28%
12	15	

Beschäftigte sind zeitweise mit FuE befasst, absolut und prozentual:

01	5	1,6%
02	0	0,0%
12	15	

12. Forschung und Entwicklung wird häufig in Kooperation mit anderen durchgeführt. Wie ist das bei Ihnen: Mit welchen der folgenden externen Partner arbeiten Sie zusammen?

01 02 12	Kunden
01 02	Lieferanten/Zulieferer
02	Wettbewerber
01 02	Universitäten
01	Fachhochschulen (u. a. ggf. Nordakademie Elmshorn)
01 02	außeruniversitäre Forschungsinstitute
02	Dienstleister (Unternehmensberatung, Ingenieurbüros)
	andere Partner
	wir kooperieren bei FuE nicht mit anderen Partnern

Falls Sie mit anderen kooperieren: Was war der Ausgangspunkt für die Kooperation, wie kam der Kontakt zustande?

13. Wo befinden sich die externen Partner?

In der	in	im
Agglomeration	Deutschland	Ausland
Hamburg		

Kunden		01 02 12	02
Lieferanten	01	01 02	02
Wettbewerber		02	02
Universitäten / FHs	02	01 02	
außerunivers. Forschungsinstitute	01 02	01 02	
Dienstleister (Unternehmens- beratung, Ingenieurbüros)	02	02	
andere Partner			

14. Woher beziehen Sie Informationen über Produkt- und Produktionsneuerungen sowie über neue Märkte?

01 02 03 04 05 07 08 09	Zulieferer
01 02 05 08 09 10 14	Kunden
02 03 04 05 07 08 09 10 11 12 14	Messen, Kongresse
02 03 05 07 08 09 08 10 11 14	Kontakte zu anderen (branchengleichen) Unternehmen IHK (Kammern)
01 02 03 04 05 07 08 09 10 11 12	Fachpresse
01 02	Universität / Fachhochschulen
01.02	außeruniversitäre Forschungseinrichtungen
01 05 07 09 11	Internet, externe Datenbanken
02 05 14	Dienstleister (Unternehmensberatungen, Ingenieurbüros)
01 05 09 12	unternehmensintern (z. B. durch Mitarbeiter)
01 04 05 07 09 10 12	soziale und persönliche Kontakte

Sonstiges: 06 Sparkassenverband

15. Wie wichtig sind persönliche Kontakte zu den Inhabern, Entscheidungsträgern oder auch Mitarbeitern der Partnerunternehmen und FuE-Einrichtungen?

01 02 03 05 10 12 14	sehr wichtig
11	wichtig
04	weniger wichtig
08 09	unwichtig

Anhang 5:

Uwe Jansen

Experten-Interviews - Verzeichnis -

Bezug: Fragen für die Expertengespräche

Institution	Interview-Partner	Datum
IHK Industrie- und Handelskammer zu Kiel, Zweigstelle Elmshorn	Herr Grobe	03.08.07
Unternehmervereinigung	Prof. Dr. Driftmann	12.07.07
Unternehmensverband Westküste SH	Herr Döring, s. Salvana	17.07.07
Universität		
Außerunivers. Forschungseinrichtung		
Nordakademie Elmshorn	Prof. Dr. Plate	24.08.07
Sparkasse Elmshorn	Herr Boll, Frau Schöning	23.08.07
Volksbank Elmshorn	Herr Scheinert, Frau Wagner	17.07.07
andere Banken		
Salvana Sparrieshoop	Herr Döring, Frau Überhorst	17.07.07
Kommunalverwaltung	Frau Bgm. Dr. Fronzek Herr Lützen Herr Becken Herr Steinke Frau Bühse	08.08.07 16.08.07
Parteien / Lokalpolitiker	CDU SPD, Herr Lenk FDP Frau Schrammeck Grüne	11.09.07
Arbeitsagentur / Arbeitsamt	Herr Kentemich	
Gewerkschaften		
Kommunale / regionale Initiativen: Initiative Elmshorn SUK	Herr Scheinert, Frau Wagner Frau Bgm. Dr. Fronzek, Elmshorn Herr Janssen, Amt Elmshorn Land HerrBgm.Schinckel, Kl. Nordende Frau Bgm. Röder, Kölln-Reisiek Frau Siegel	17.07.07 11.09.07 11.10.07 08.08.07
Stadtmarketing Elmshorn		
City Offensive Elmshorn, Holstenstr. 9	Herr Egon Sievers	10.08.07
Interessengruppe Marktstraße, Hanssen for Men	Herr Frank Büntjen	09.08.07
EMV	Herr Mahler	19.07.07
Orlen	Frau Terbeck	20.07.07
Schaffhausen Communication	Mike Schultz	06.08.07
Döllinghareico	Herr Ritscher, Frau Pfeifer,	09.08.07
Hayunga´s E Center, Wedenkamp	Herr Hayunga	11.08.07
Ramelow	Marc Ramelow	15.08.07
Hanssen Herrenausstatter	Herr Büntjen	10.08.07
Flora Apotheke	Herr Kehrhahn	16.08.07
Uhren-Hell Uhrenfachgeschäft	Walter Hell	29.10.07
Talkline	Frau Hertzner	28.10.07
Autoliv	Herr Thieme, Frau Rohde	23.08.07 am 24.08.07 Absage, <u>FII ja</u>

Jansen (29.10.2007)

Anhang 6:

**Behauptung und Entfaltung der Region Elmshorn
im suburbanen Hamburger Raum**

Phänomene von Persistenz und Innovationen

Fragen für die Expertengespräche:
(Gesprächspartner)

1. Was sind Besonderheiten Elmshorns in der Region für den Themenkomplex „Behauptung und Entfaltung“ der Stadt Elmshorn in ihrer Region – sowohl mit Bezug auf den Nahraum Elmshorns als auch in Bezug auf den suburbanen Hamburger Raum insgesamt? Was stellt Elmshorn in dieser Hinsicht über andere Städte heraus?
2. Wer sind Ihrer Meinung nach die entscheidenden Akteure oder Organisationen für Innovationen im Bereich der Wirtschaft? Sind hier ggf. Unterschiede zu machen im den Bereichen des primären, sekundären und tertiären Sektors?
3. Inwieweit bestehen Ihres Wissens im Bereich der Wirtschaft in der Region Elmshorn Kontakte, Kooperationen? Wie sehen diese aus, wie stark sind sie formalisiert? Wie sind sie entstanden? Wie erfolgreich sind sie? Wie weit werden sie „von außen“ wahrgenommen?
4. Welche Möglichkeiten sehen Sie für eine Kommune/für Elmshorn, lokale bzw. regionale Innovationsnetze zu fördern? Welche Möglichkeiten wurden in Elmshorn bisher bereits ergriffen?
5. Welche Teile der Stadtverwaltung Elmshorns sind in Kooperationen, Kontaktkreisen etc. eingebunden, welche Rolle spielen Sie in diesen? Inwieweit sind die Verwaltungen der Umlandgemeinden kooperativ eingebunden?
6. Welche Teile der Stadtverwaltung Elmshorns führen Kooperationen auf Kreisebene durch? Inwiefern fördern diese die Behauptung und Entfaltung der Region Elmshorn (Stadt und Anrainergemeinden)?
7. In welchem Umfang arbeiten Personen bzw. Organisationen der Stadtverwaltung und der Wirtschaft der Region Elmshorn mit Personen bzw. Organisationen in Hamburg zusammen? Inwiefern fördern diese Kontakte und Kooperationen die Behauptung und Entfaltung der Region Elmshorn (Stadt und Anrainergemeinden)?
8. Welche Rolle spielen zwischen den Akteuren und/oder Unternehmen persönliche und soziale Kontakte und wie bedeutsam sind diese? Welchen Einfluss hat das soziokulturelle Umfeld (Stammtisch, Vereine, Clubs, Kirche etc.)?
9. Gehören Sie selbst diesen Kontaktkreisen an?
10. Besteht in Elmshorn so etwas wie eine lokale Identität? Was (und von wem) wird etwas unternommen, um dies zu fördern? Welchen Stellenwert haben Ihrer Meinung nach „wirtschaftsexterne“ Kreise, insbesondere die Bevölkerung bei der Erreichung

des Ziels, die Region Elmshorn zu behaupten und weiter positiv zu entwickeln? Spielt dies überhaupt eine Rolle für den Wirtschaftsstandort Elmshorn? Wie kann dies überhaupt am besten erreicht werden?

11. Was für Maßnahmen in diesem Bereich haben die Stadt Elmshorn (und ihre Anrainergemeinden) der Region Elmshorn sowie Vereine, Organisationen, Gruppierungen etc. bisher schon durchgeführt, was ist noch geplant?

12. Welche Unternehmen sind Ihrer Meinung in der Region/Stadt Elmshorn „Leuchttürme“? Zählen Sie sich mit Ihrem Unternehmen selbst dazu? Inwieweit tragen diese Unternehmen zur wirtschaftlichen Persistenz, inwieweit zu Innovationen in der Region/Stadt Elmshorn bei?

13. Wie lange ist Ihr Unternehmen bereits „vor Ort“, planen Sie „vor Ort“, d. h. am Standort Elmshorn zu bleiben, unter welchen fördernden bzw. einschränkenden Bedingungen? - *Hierbei geht es um die Einstellung bzw. Bewertung, wie sehr der Standortfaktor zugunsten oder zuungunsten der Stadt/Region Elmshorn besonders entscheidend ist.*

(U. J. 09.08.2007)

Uwe Jansen
Pfalzgrafenstraße 4
52072 Aachen
Tel.: 0241-18906416
FAX: 0241-44521350
E-Mail: Geo.Jansen@t-online.de

Anhang 7:

Fragebogen Elmshorn Schulen:

Abiturientinnen und Abiturienten der Jahrgänge 1961 bis 1965 und deren Wohnort z. Z. des Abiturs

Schule: **Bismarck-Gymnasium**

Wohnort	1961		1962		1963		1964		1965		1961 bis 1965		
	m	w	m	w	m	w	m	w	m	w	m	w	Sa
Elmshorn	31		33		25		25		16		130		130
Anrainer-GEP- Gemeinden:													
Kl. Nordende							1				1		1
Kl. Offenseth-Sparrieshoop			1				1				2		2
Kölln-Reisiek							1				1		1
Raa-Besenbek	1						1				2		2
Seester													
Seeth-Ekholt					1						1		1
Bokholt-Hanredder	1						1				2		2
Horst			3		1		2				6		6
Altenmoor													
Kiebitzreihe							1				1		1
Gesamt (GEP):	33		37		27		33		16				146
Städte im weiteren Umland:													
Barmstedt			4		2		3		1				10
Itzehoe													
Glückstadt							2				2		2
Uetersen													
(Tornesch)			1		1		1				3		3
Pinneberg	8		10		5		2				25		25
Hamburg													
Andere	4		6		6		9		2		27		27
(z. B.):													
Insgesamt:	45		58		41		50		19		213		213

16.01.07

Anhang 8:

Kooperationsvereinbarung zu Aufstellung eines Stadt-Umland-Konzeptes (SUK) für die „Stadtregion Elmshorn“ (Karte „Stadtregion Elmshorn“)

Zwischen
der **Stadt Elmshorn**
und den **Gemeinden Altenmoor, Bokholt-Hanredder, Horst (Holstein),
Kiebitzreihe, Klein Nordende, Klein Offenseth-Sparrieshoop, Kölln-Reisiek,
Raa-Besenbek, Seester, Seeth-Ekholt und Seestermühe**
jeweils vertreten durch die Bürgermeister/innen

wird folgende **Vereinbarung** geschlossen:

§ 1 Zusammenarbeit in der Stadtregion Elmshorn

Das Mittelzentrum **Stadt Elmshorn**, der **ländliche Zentralort Gemeinde Horst (Holstein)** sowie die **Gemeinden Altenmoor, Bokholt-Hanredder, Kiebitzreihe, Klein Nordende, Klein Offenseth-Sparrieshoop, Kölln-Reisiek, Raa-Besenbek, Seester, Seeth-Ekholt und Seestermühe** bilden im Sinne der Raumordnung und Landesplanung einen Lebens- und Wirtschaftsraum, dessen Entwicklung in erheblichem Maße von einer guten Zusammenarbeit der Verantwortlichen in den beteiligten Kommunen abhängt.

Vor diesem Hintergrund vereinbaren die Kommunen Altenmoor, Bokholt-Hanredder, Elmshorn, Horst (Holstein), Kiebitzreihe, Klein Nordende, Klein Offenseth-Sparrieshoop, Kölln-Reisiek, Raa-Besenbek, Seester, Seeth-Ekholt und Seestermühe die Weiterentwicklung der Gebietsentwicklungsplanung zu einem Stadt-Umland-Konzept (SUK) für die „Stadtregion Elmshorn“. Die Kreise Pinneberg und Steinburg sowie die Landesplanungsbehörde werden als Partner einbezogen.

Für die Aufstellung und Entwicklung des Stadt-Umland-Konzeptes „Stadtregion Elmshorn“ gelten die **Prinzipien der Freiwilligkeit und der Gleichberechtigung**. Jede Kommune bzw. Körperschaft ist, unabhängig von ihrer Größe/Einwohnerzahl, unterschiedslos mit einer Stimme am Prozess beteiligt. Die kommunale Planungshoheit und die Zustimmungsvorbehalte der kommunalen Gremien bleiben unberührt.

Die Kooperationspartner vereinbaren, sich über die im SUK-Prozess relevanten Themen und Entwicklungen gegenseitig stets aktuell und umfassend zu informieren und **Interessentransparenz** herzustellen.

Die Aufstellung und Entwicklung des Stadt-Umland-Konzeptes wird als **fortlaufender Prozess** angelegt (Stadt-Umland-Kooperation). Themenschwerpunkte und auch die Organisation des Bearbeitungsprozesses werden bei Bedarf angepasst.

Es besteht Einvernehmen, dass diese Vereinbarung sinngemäß für die Teilnahme am Forschungsprojekt REFINA gilt, sobald die für dieses Projekt beantragten Mittel bewilligt sind.

§ 2 Themenschwerpunkte

Schwerpunktthemen sind u. a.:

- Siedlungsentwicklung/Flächenmanagement, Freiraumplanung,
- Verkehr,
- Schulen und Kindergärten, Sportstätten, Senioreneinrichtungen,
- Verwaltungszusammenarbeit,
- Wirtschaftsstandortentwicklung,
- regional bedeutender Einzelhandel.

Der demographische Wandel, der alle Schwerpunktthemen gleichermaßen beeinflusst, wird als Querschnittsaufgabe behandelt.

§ 3 Organisation des Beteiligungsprozesses

1. Der Arbeitsprozess soll wie folgt organisiert werden:

Regionalkonferenz	Ausschuss der Bürgermeister	Arbeitsausschuss
Strategie, Programmatik & Außenvertretung	Leitung & Koordination	Fachliche Begleitung & Kooperation
Vertreter/innen der Selbstverwaltungsgremien	Vor- und Nachbereitung der Regionalkonferenz Bürgermeister/innen	leitende/fachlich zuständige Verwaltungsmitarbeiter/innen

Als politisches Gremium soll eine Regionalkonferenz konstituiert werden. Sie soll die strategische und programmatische Ebene bilden. Als Mitglieder werden ihr die Bürgermeister/innen und die von den Stadt- und Gemeindevertretungen bestellten Vertreter der beteiligten Kommunen (je ein/e Vertreter/in der in der Stadt/Gemeindevertretung vertretenen Fraktionen) angehören. Das Stimmrecht für die Kommunen (eine Stimme je Gemeinde) wird durch die Bürgermeister/innen ausgeübt.

Der Ausschuss der Bürgermeister nimmt Koordinierungs-, Lenkungs- und Kontrollaufgaben wahr und stellt darüber hinaus die Verbindung zu den politischen Gremien der beteiligten Kommunen sicher. Dem Ausschuss gehören die Bürgermeister/innen aller Gemeinden an.

Ein Arbeitsausschuss wird für die organisatorische Steuerung und inhaltliche Bearbeitung / Erarbeitung des Stadt-Umland-Konzeptes „Stadtregion Elmshorn“ eingerichtet. Diesem Ausschuss gehören je 1 Bürgermeister/1 Bürgermeisterin aus den Ämtern Horst und Elmshorn-Land, die lfd. Verwaltungsbeamten der Ämter Horst und Elmshorn-Land sowie ein von der Bürgermeisterin zu benennender Vertreter der Stadt Elmshorn an. Der Arbeitsausschuss kann im Bedarfsfall auf eine fachliche Zuarbeit aus den beteiligten Verwaltungen zurückgreifen.

2. Der Vorsitz des Ausschusses der Bürgermeister wechselt im regelmäßigen Turnus. Über die jeweilige Vorsitzdauer und die Reihenfolge entscheiden die Bürgermeister.
3. Den Vorsitz im Arbeitsausschuss der Bürgermeister und die laufende Geschäftsführung regelt dieser Ausschuss in eigener Verantwortung. Die Geschäftsführung wird von der Stadt Elmshorn wahrgenommen.

4. Die Prozessmoderation wird extern vergeben. Fachplaner und weitere externe Gutachter werden nach Bedarf in den Prozess eingebunden. Entscheidungen darüber trifft der Arbeitsausschuss.
5. Der Ausschuss der Bürgermeister/innen beschließt die Geschäftsordnung.

§ 4 Kooperationsraum, Geltungsbereich des Stadt-Umland-Konzeptes „Stadtregion Elmshorn“

1. Die unter § 1 genannten Kommunen bilden die „Stadtregion Elmshorn“.
2. Der räumliche Zuschnitt der „Stadtregion“ entspricht zunächst der Gebietskulisse der GEP, erweitert um das Gebiet Seestermühe und kann im Bedarfsfall den aktuellen Erfordernissen entsprechend modifiziert werden.

§ 5 Kosten

1. Die Kostenverteilung auf die beteiligten Kommunen erfolgt auf Grundlage der Einwohnerzahl (Stand 2004) gem. ANLAGE 1.
2. Die Kosten werden von der geschäftsführenden Stelle direkt mit dem Zuwendungsgeber, den beteiligten Kommunen und den Auftragnehmern abgerechnet.
3. Die Kommunen stellen ihre Eigenanteile zeitgerecht bereit.

§ 6 Anpassung und Kündigung des Vertrages

1. Für eine Anpassung bzw. Kündigung des Vertrages gelten die Vorschriften des § 127 LVwG.
2. Es besteht kein Anspruch auf Erstattung eingebrachter Leistungen.

Elmshorn, den 6. September 2006

*(Unterschriften der Vertreter der 12 beteiligten Gemeinden
sowie Siegel der Stadt Elmshorn)*

ANLAGE 1
Kostenverteilung der SUK Elmshorn

		Einwohner 31.12.2004	Verteilungsschlüssel (Eigenanteil 36.000 € nach Einwohnern 2004)
Stadt	Elmshorn	48 379	25 299
Gemeinden	Horst	5 155	2 696
	Kiebitzreihe	2 305	1 205
	Altenmoor	281	147
	Bokholt-Hanredder	1 234	645
	Klein Nordende	2 994	1 566
	Klein Offenseth-Sparrieshoop	2 683	1 403
	Kölln-Reisiek	2 545	1 331
	Raa-Besenbek	521	272
	Seester	977	511
	Seeth-Ekholt	845	442
	Seestermühe	923	483
Summe		68 841	36 000

Anhang 9:

Karte der Metropolregion Hamburg



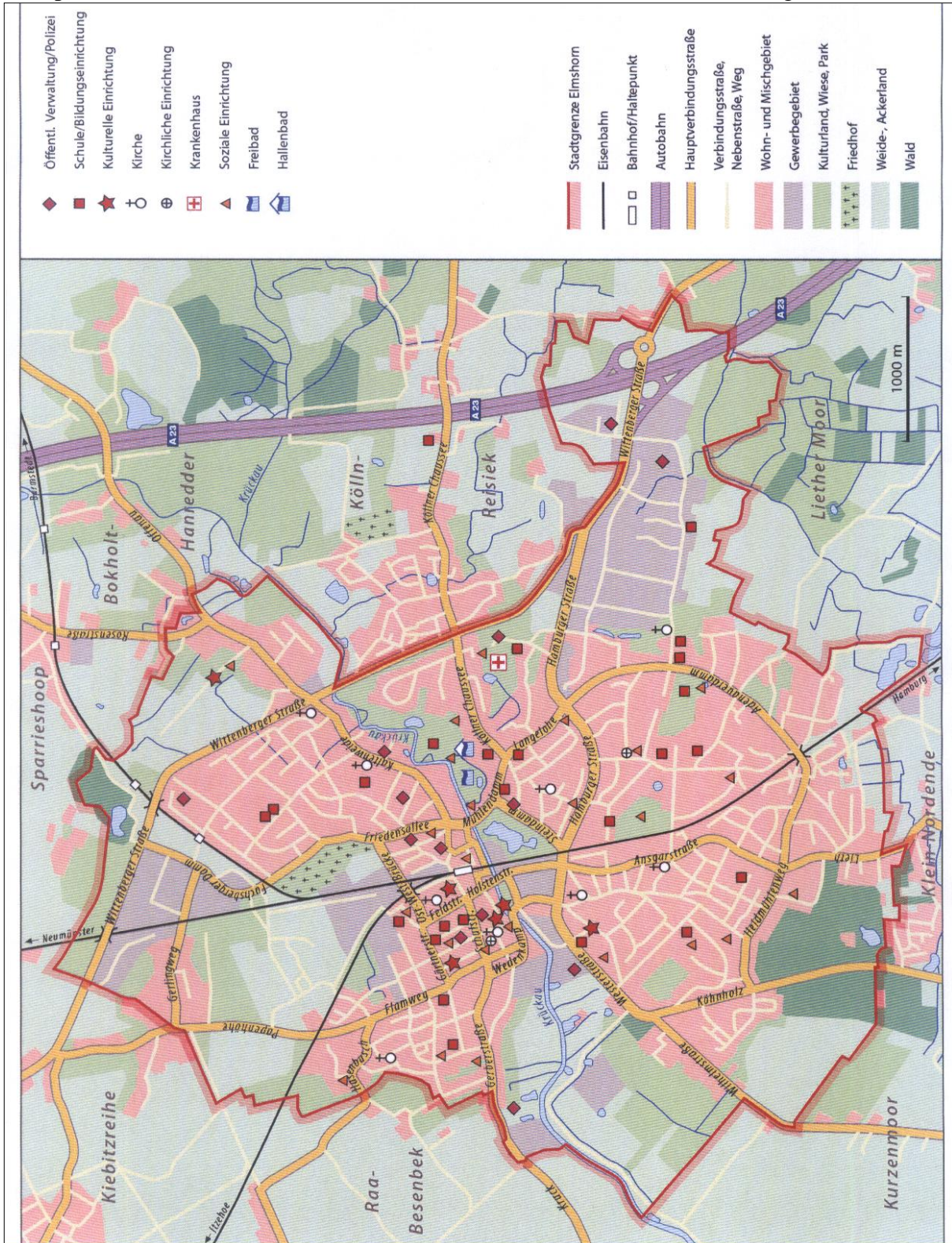
Quelle: Übernommen von
http://www.hafencity.com/upload/files/files/METROPOLREGION_HAMBURG.jpg

Kartographische Bearbeitung von Dipl.-Ing. Claus Carstens, Institut für Geographie der
Universität Hamburg

Entwurf und inhaltliche Bearbeitung: Uwe Jansen

Anhang 10:

Stadtplan Elmshorn: Gesamtübersicht – Flächenfunktionen und Dienstleistungen



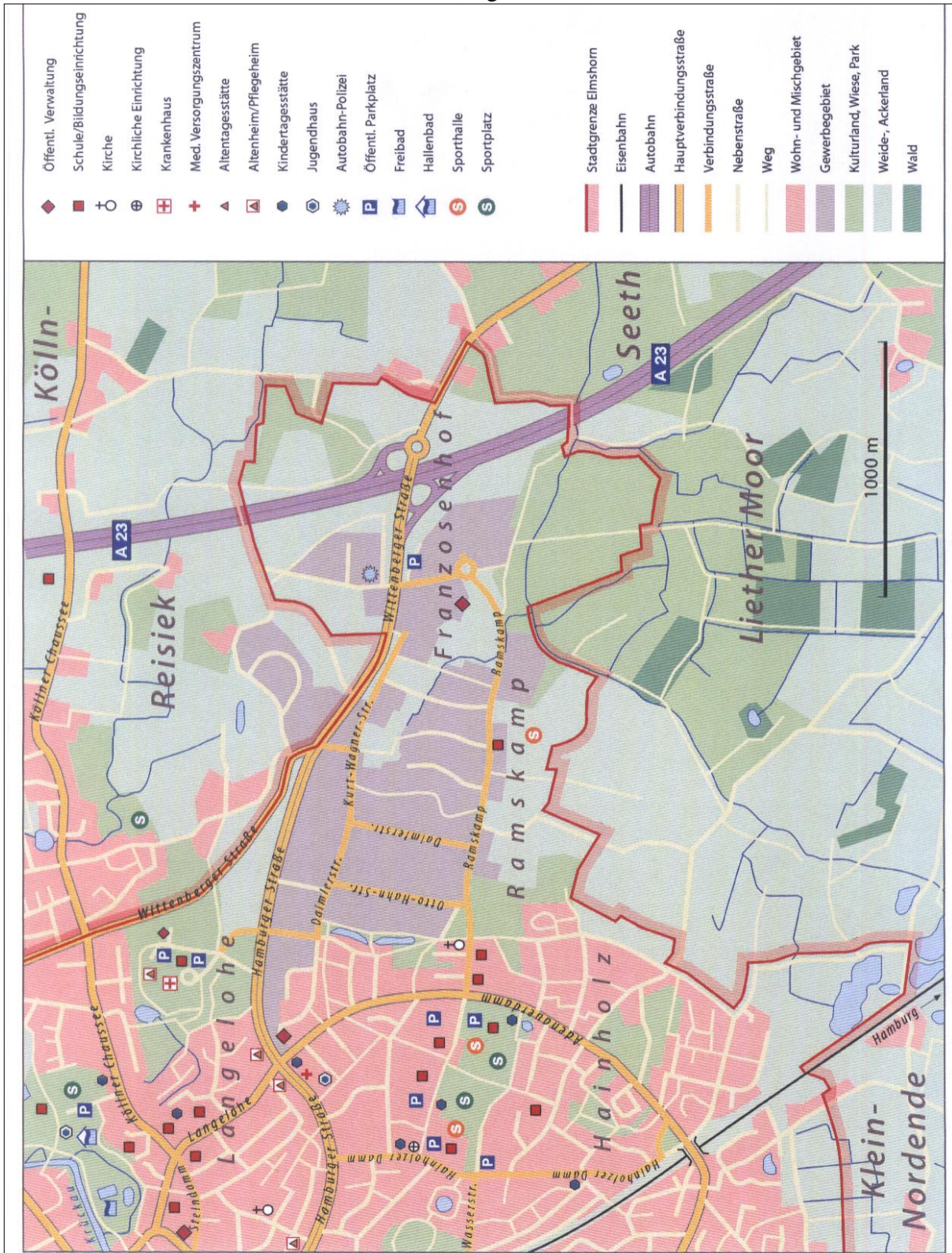
Quelle: Übernommen von Stadt Elmshorn - Amt für Stadtentwicklung: Stadtplan Elmshorn, CAD-Pool – Stand März 2010

Kartographische Bearbeitung von Dipl.-Ing. Claus Carstens, Institut für Geographie der Universität Hamburg

Entwurf und inhaltliche Bearbeitung: Uwe Jansen

Anhang 11:

Elmshorn: Flächenfunktionen und Dienstleistungen im Südosten der Stadt



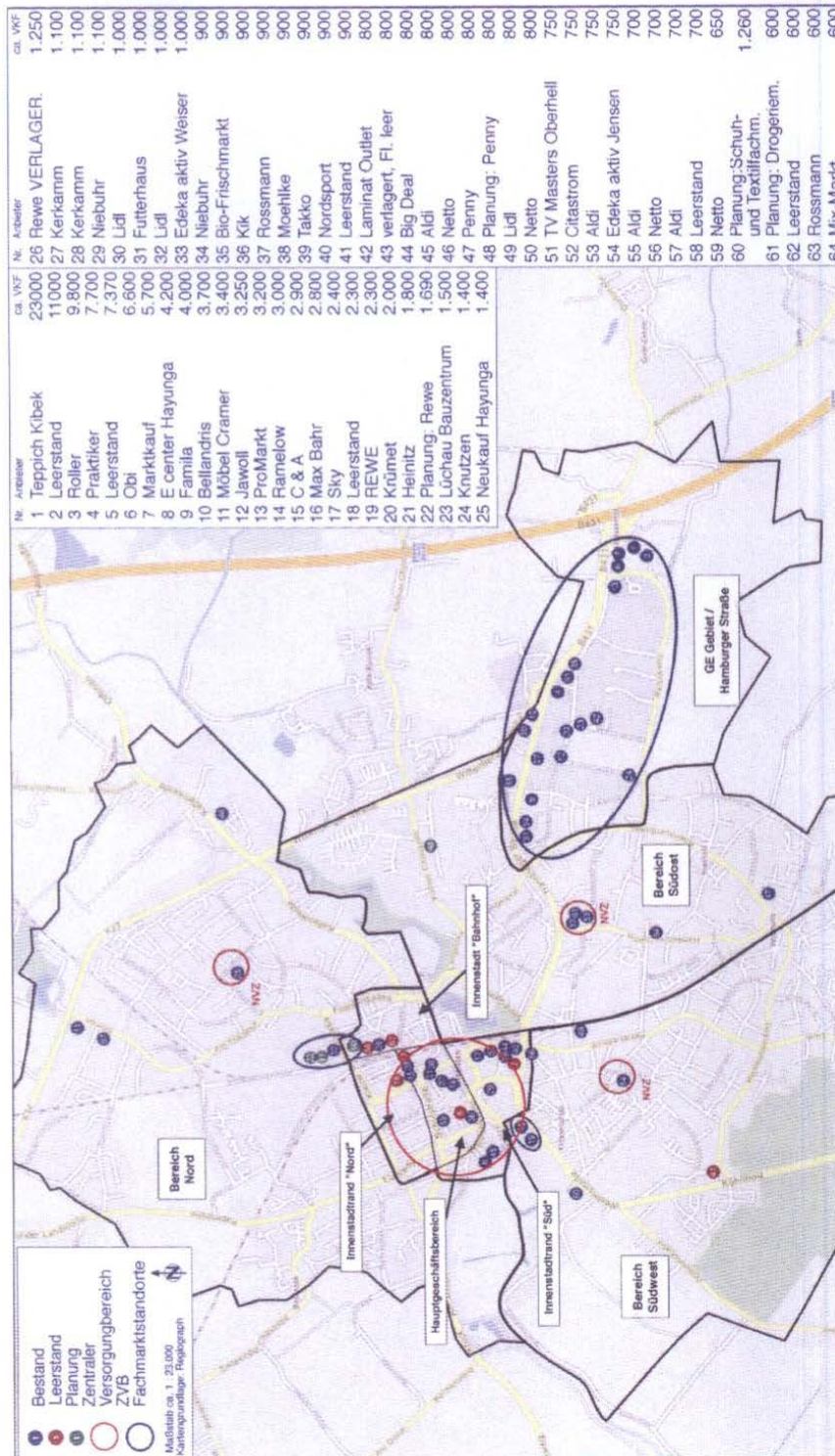
Quelle: Übernommen von Stadt Elmshorn - Amt für Stadtentwicklung: Stadtplan Elmshorn, CAD-Pool – Stand März 2010

Kartographische Bearbeitung von Dipl.-Ing. Claus Carstens, Institut für Geographie der Universität Hamburg

Entwurf und inhaltliche Bearbeitung: Uwe Jansen

Anhang 12:

Elmshorn: Großflächiger Einzelhandel, Nahversorger und Innenstadtabgrenzung

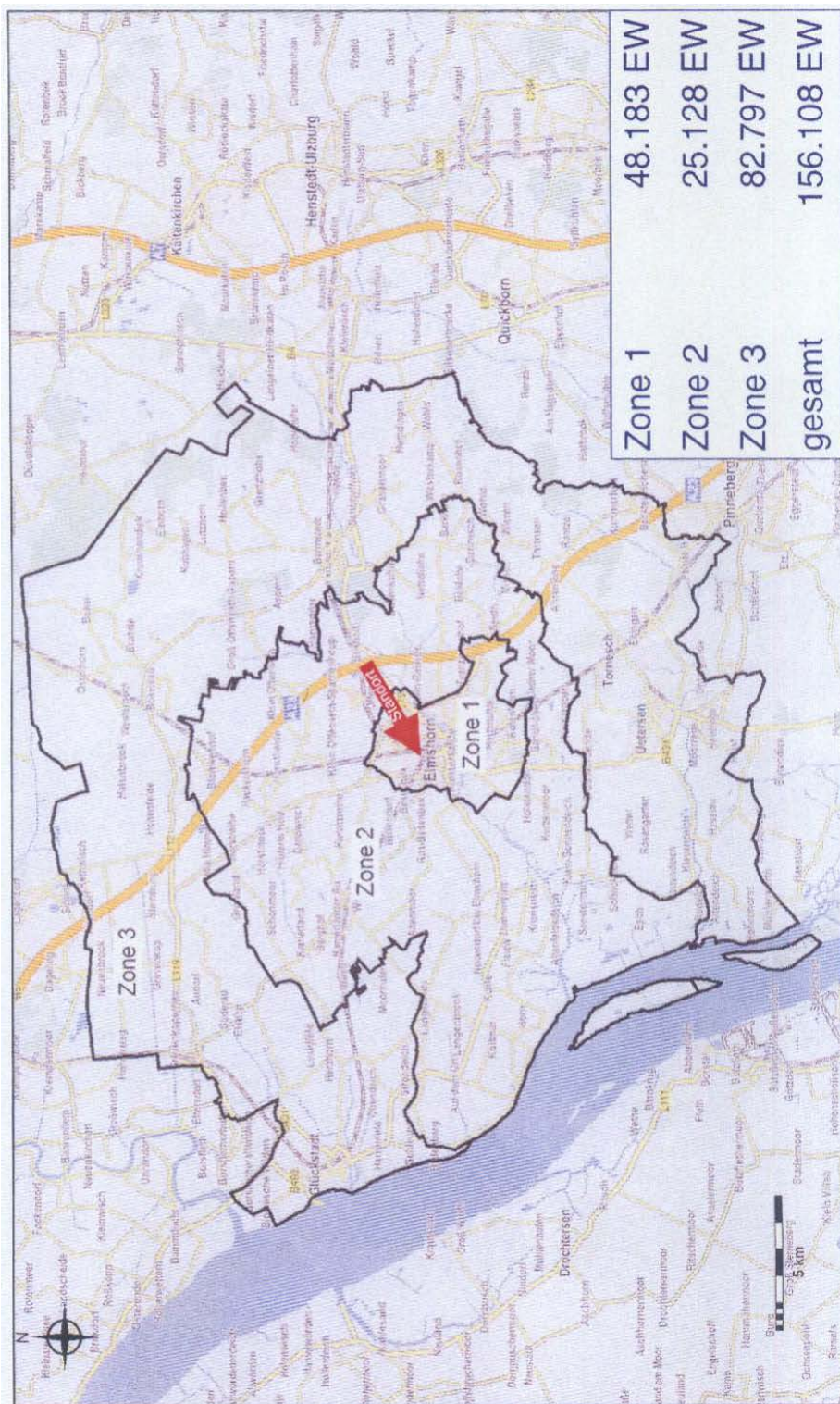


Quelle: BulwienGesa: Präsentation Einzelhandelskonzept Stadt Elmshorn, 30.06.2010

Übernommen von www.stadt-elmshorn.de/files/asu_protokoll_2010-06-30_an14_rahmenplan_praesentation_einzelhandelskonzept.pdf

Anhang 13:

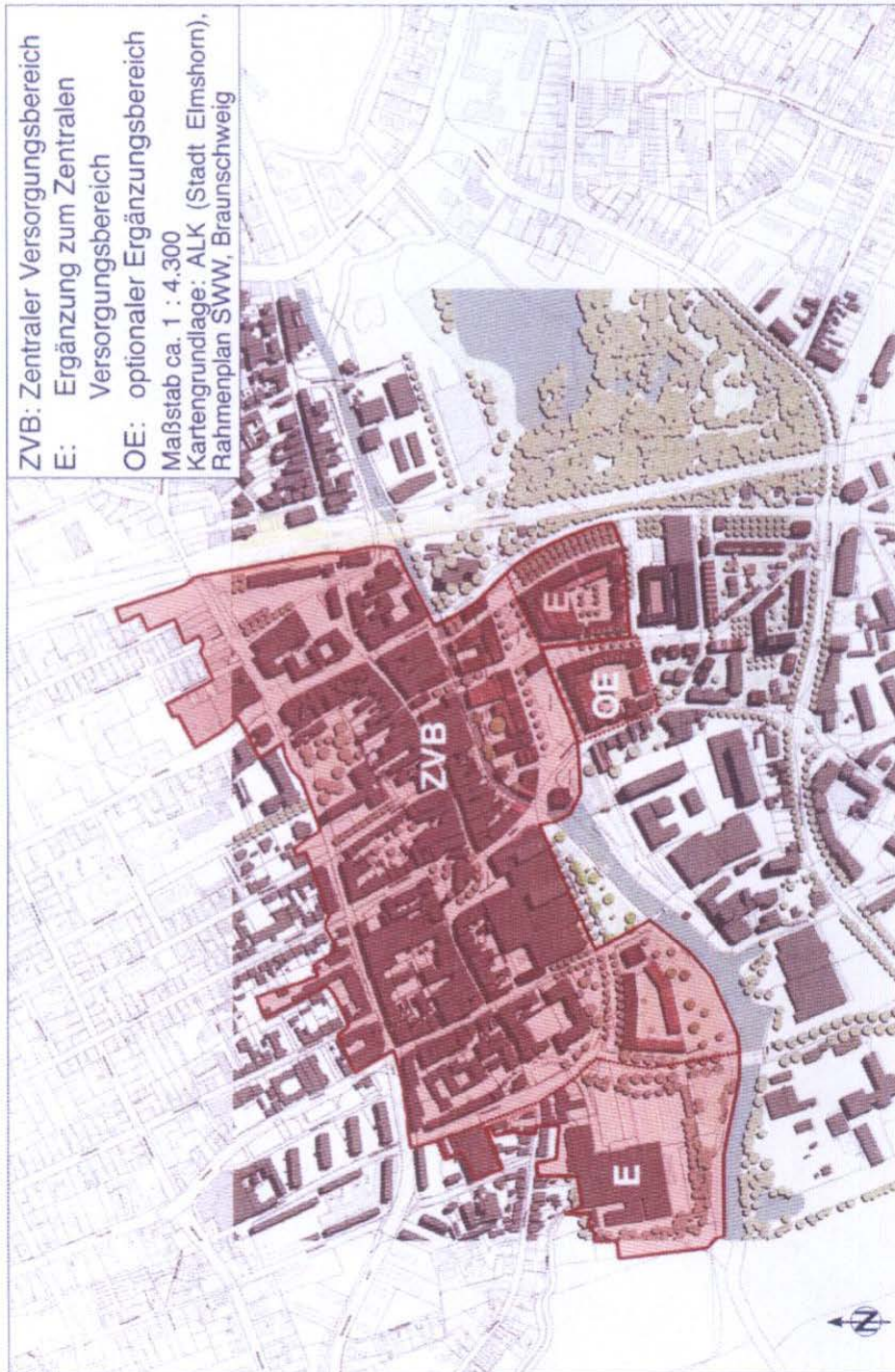
Elmshorn: Einzugsgebiet gemäß Einzelhandelskonzept



Quelle: BulwienGesa: Präsentation Einzelhandelskonzept Stadt Elmshorn, 30.06.2010
Übernommen von: www.stadt-elmshorn.de/files/asu_protokoll_2010-06-30_anl4_rahmenplan_praesentation_einzelhandelskonzept.pdf

Anhang 14:

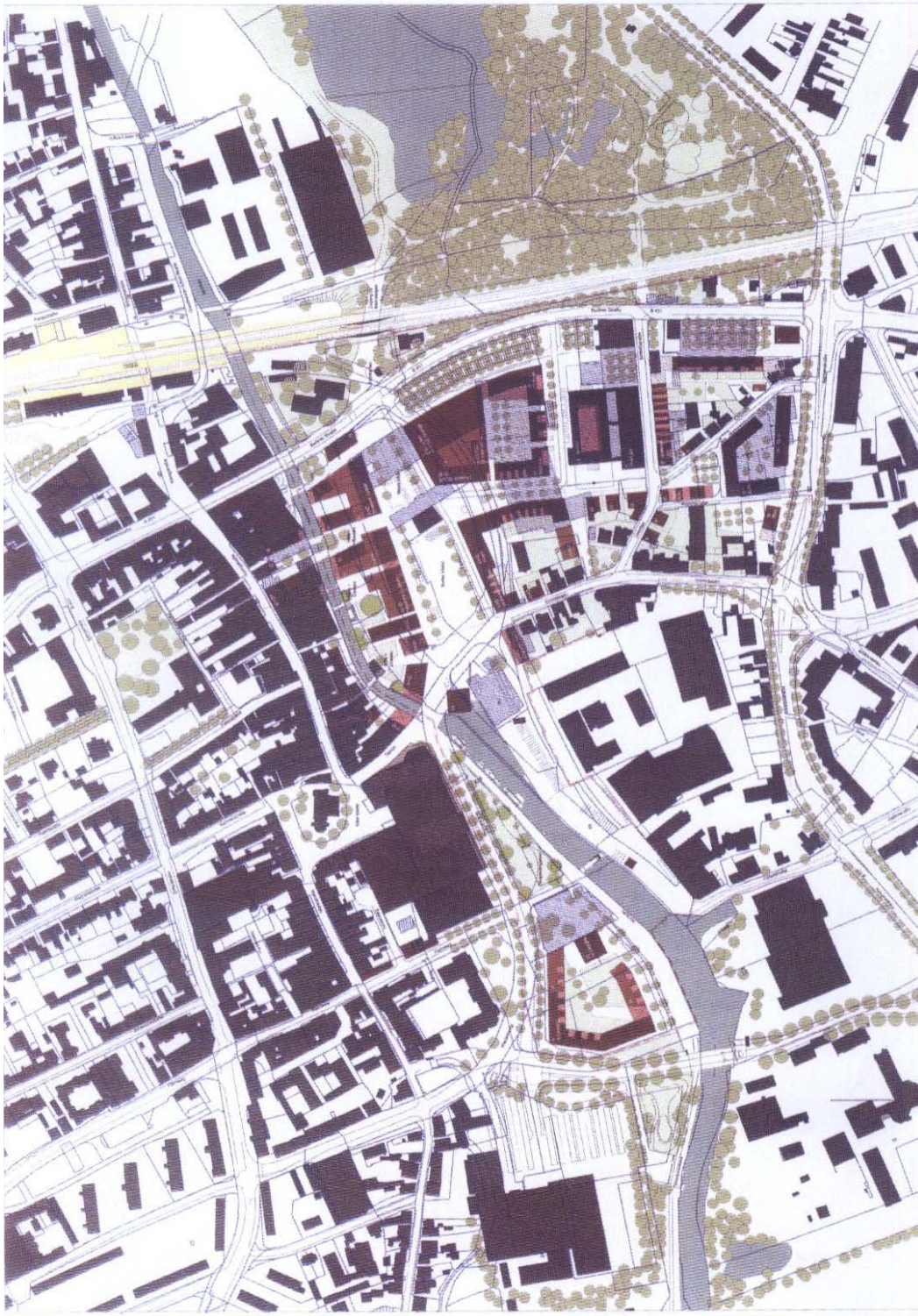
Elmshorn: Abgrenzung Zentraler Versorgungsbereich



Quelle: BulwienGesa Präsentation Einzelhandelskonzept Stadt Elmshorn, 30.06.2010
Übernommen von: www.stadt-elmshorn.de/files/asu_protokoll2010-06-30_an14_rahmenplan_praesentation_einzelhandelskonzept.pdf

Anhang 15

Elmshorn: Rahmenplan Krückau – Vormstegen

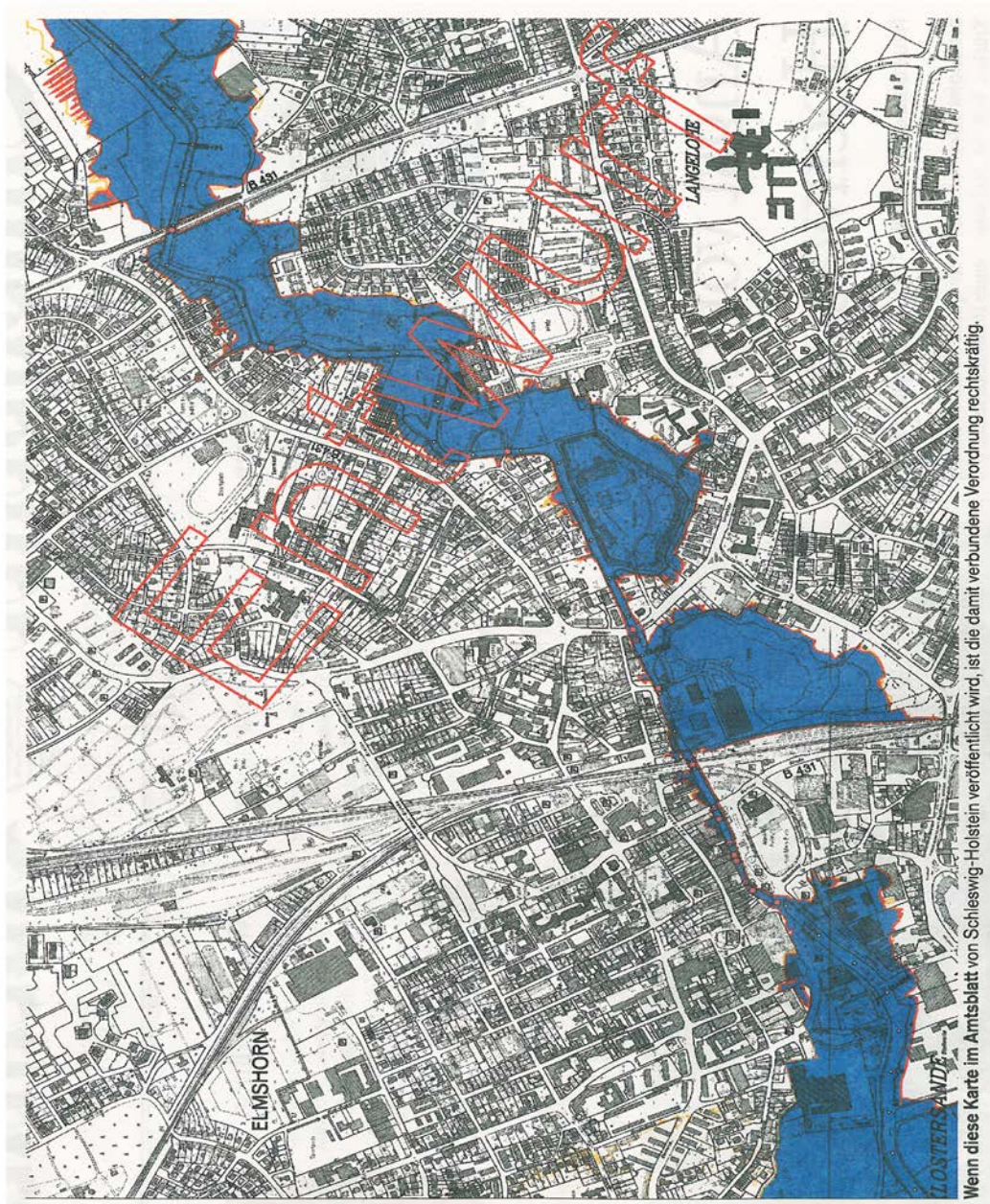


Quelle: Stadt Elmshorn 2010 /

Übernommen von: www.stadt-elmshorn.de Rahmenplan Krückau-Vormstegen

Anhang 16:

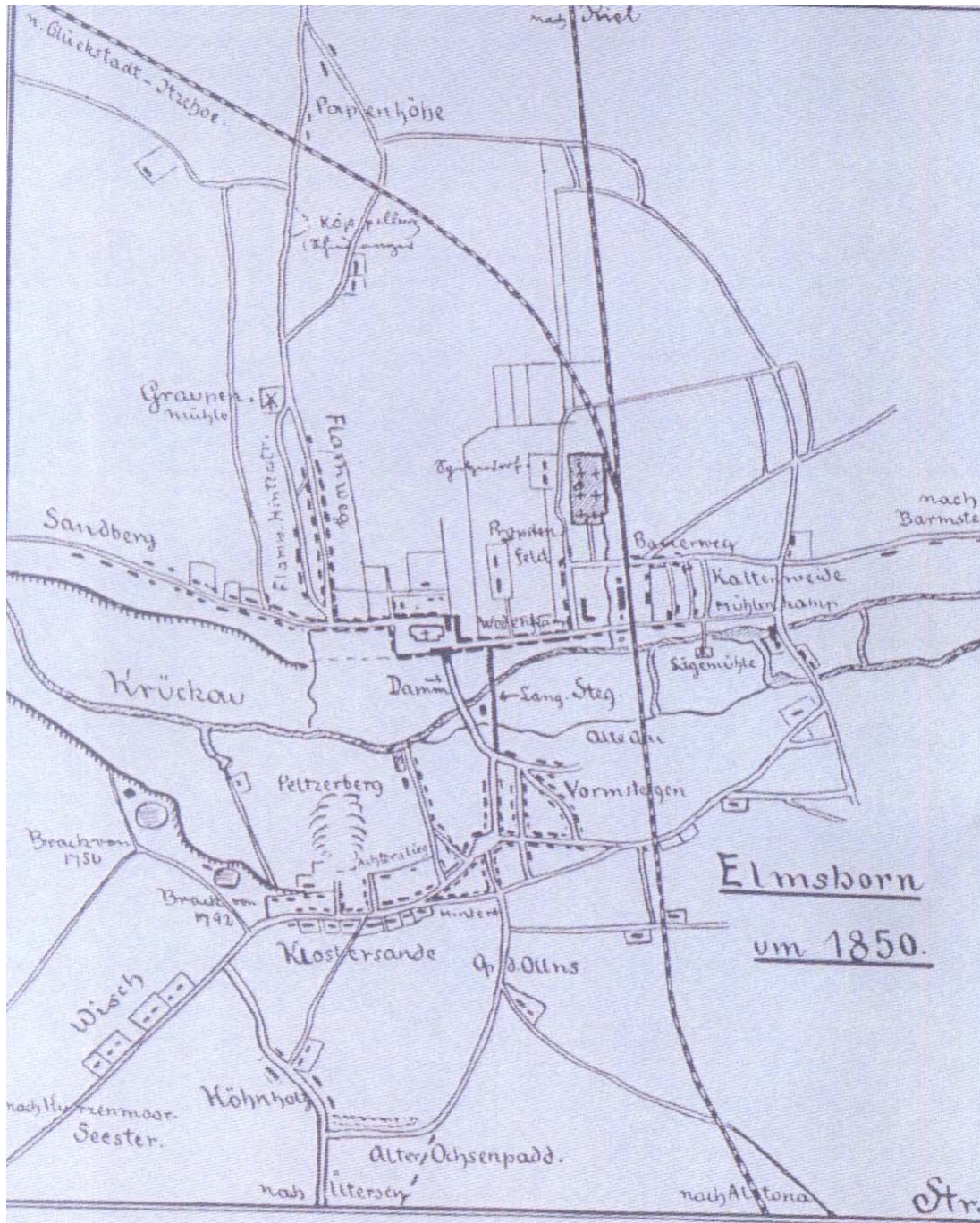
Elmshorn: Überschwemmungsgebiete an der Krückau



Quelle: Elmshorner Nachrichten vom 24.07.2010 / Bezug: Land Schleswig-Holstein, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländl. Räume, Entwurf/vorläufiger Stand aus dem Jahr 2010

Anhang 17:

Elmshorn um 1850, handgezeichneter Stadtplan von Konrad Struve

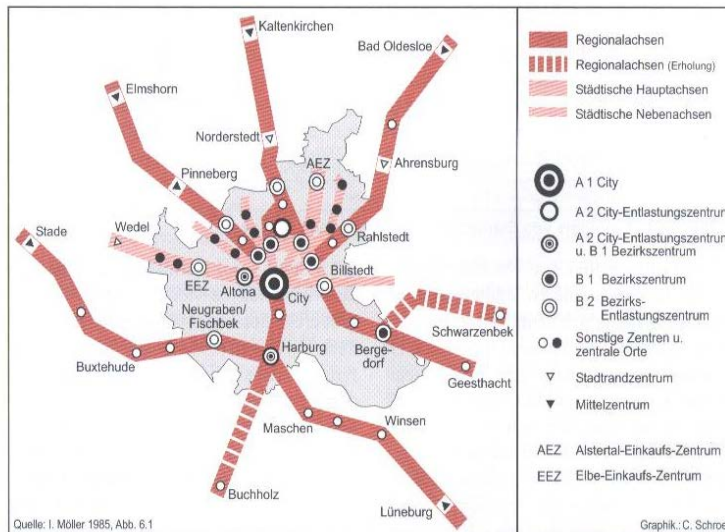


Quelle: Stadtarchiv Elmshorn

Übernommen von DANKER-CARSTENSEN 1987b, S. 81

Anhang 18:

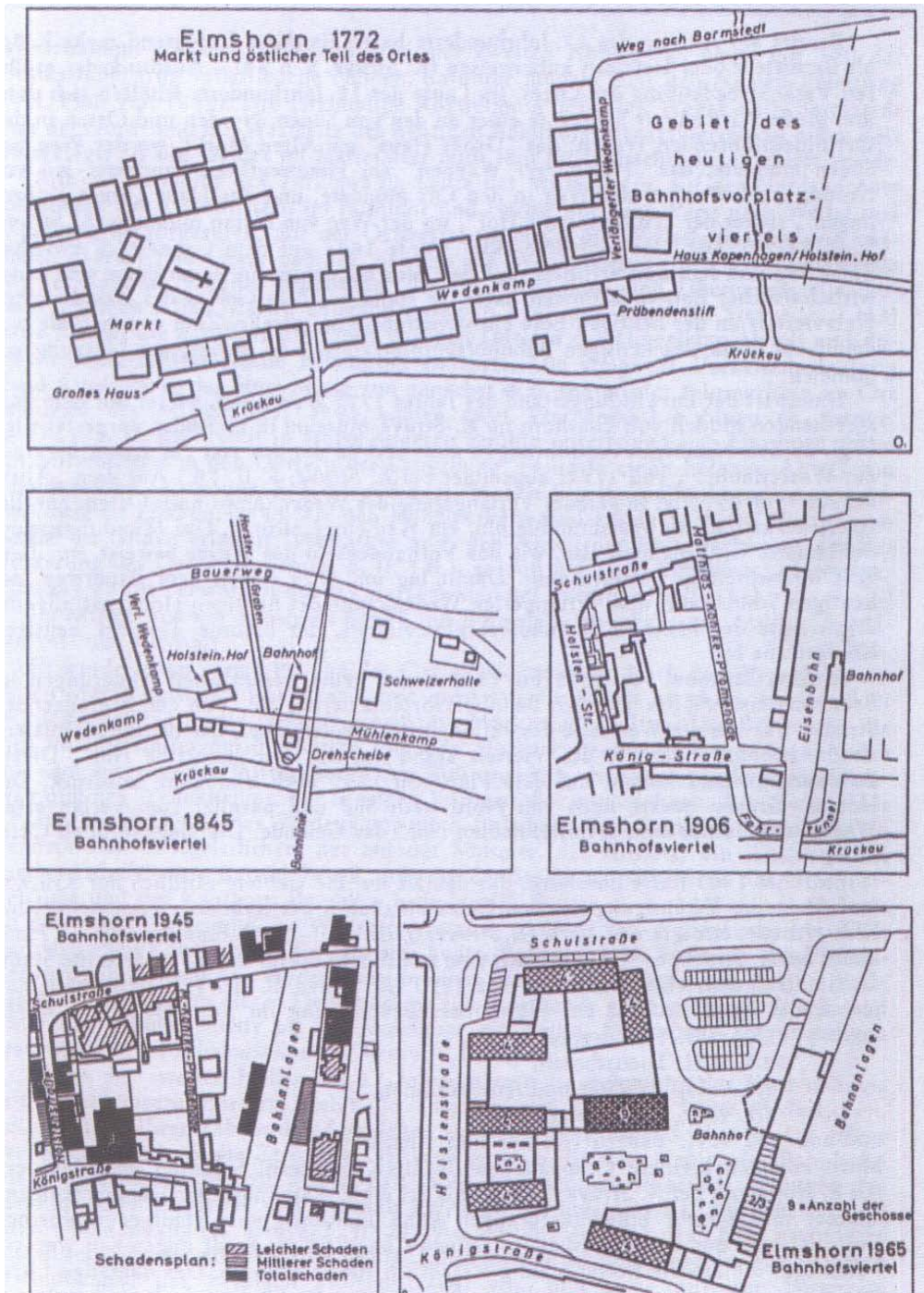
Entwicklungachsen Zentrale Standorte in Hamburg und zentrale Orte im Umland
(Entwicklungsmodell 1969)



Quelle: Übernommen von Heineberg: Stadtgeographie. 3. Auflage 2006, S. 128
u. Möller: Hamburg. 2. Auflage 1999, S. 238

Anhang 19:

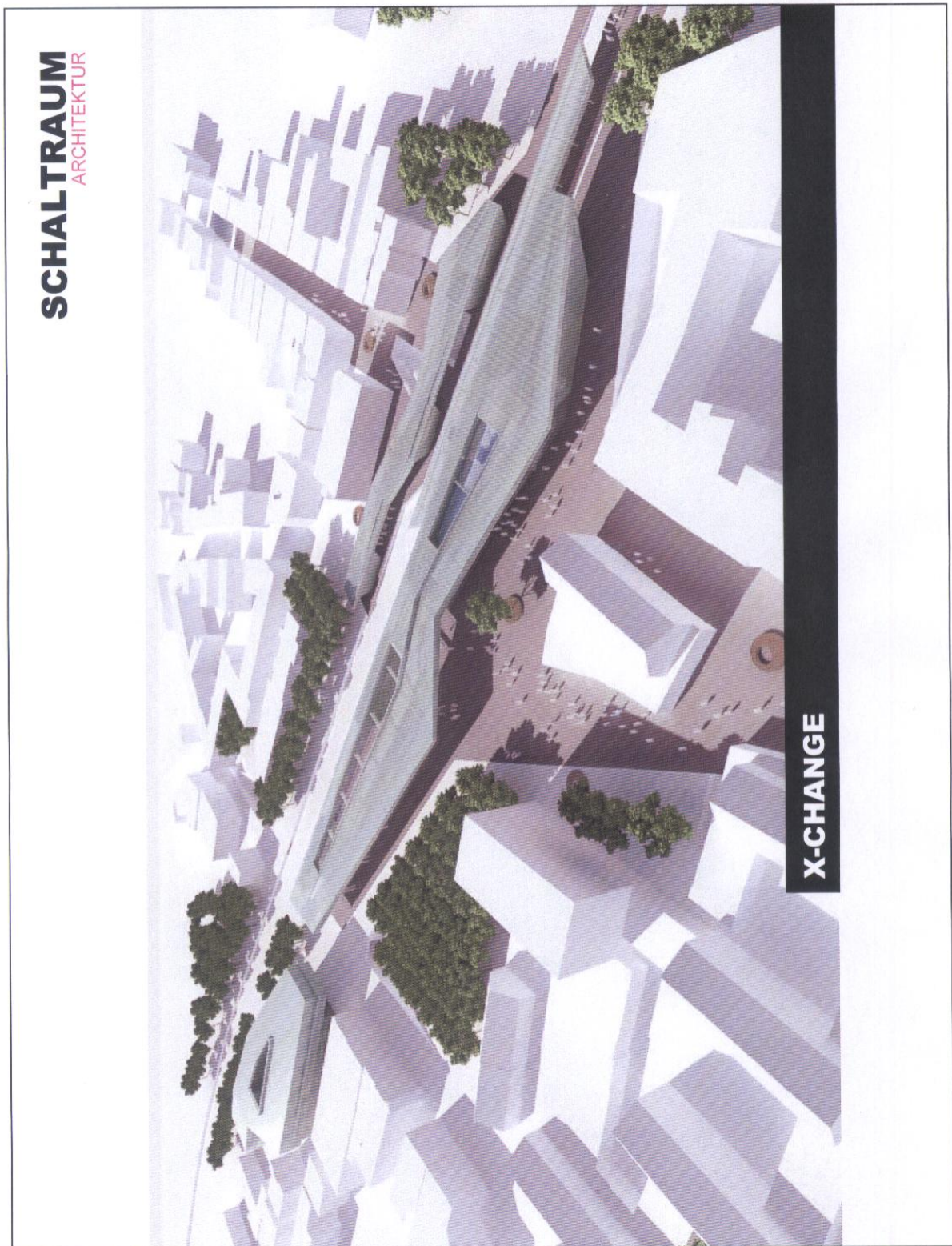
Die Entwicklung eines Stadtviertels von Elmshorn



Quelle: Übernommen von Stewig 1965, S. 167

Anhang 20:

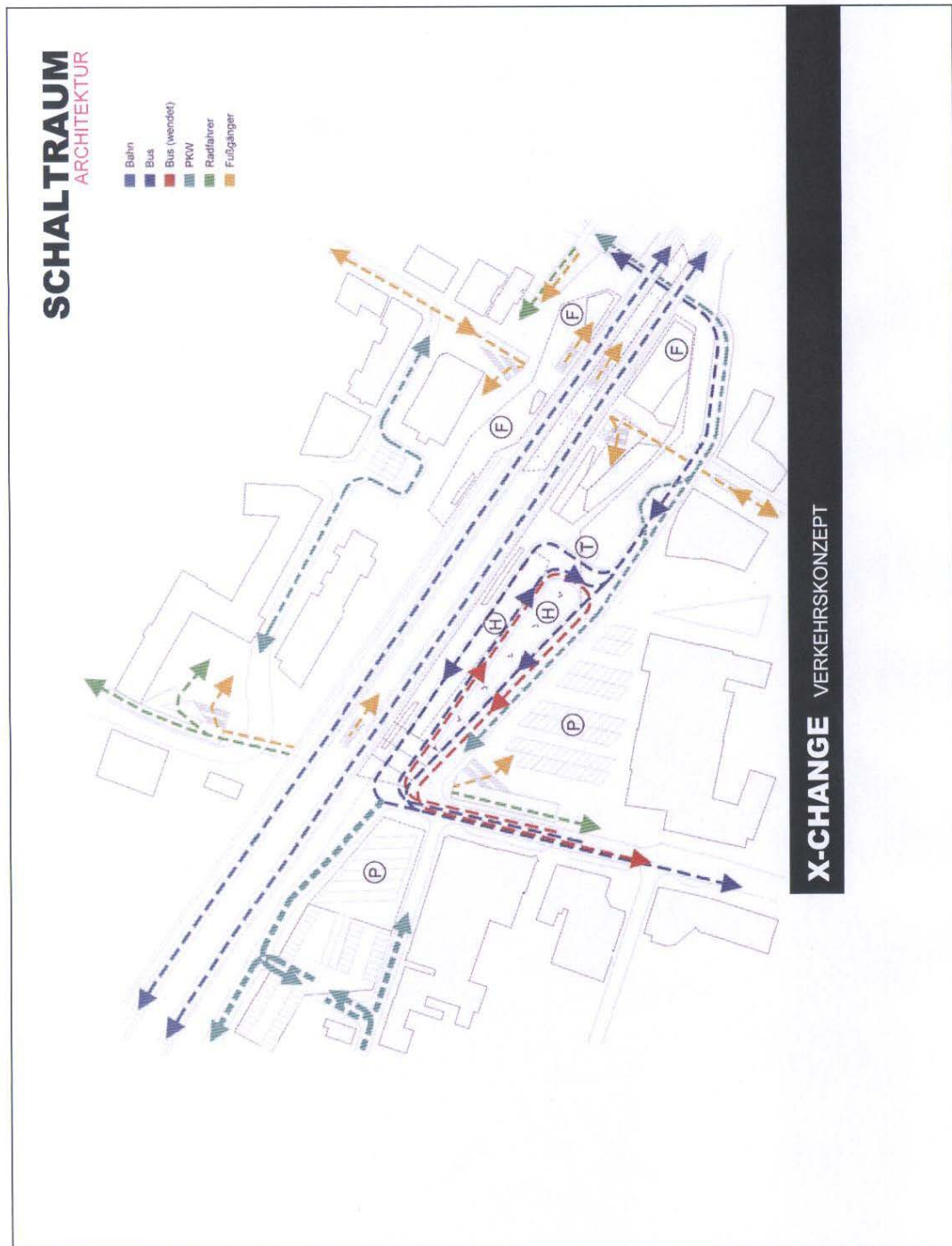
Elmshorn: Neuer Bahnhof - Planung 2010



Quelle: Übernommen von Stadt Elmshorn – www.stadt-elmshorn.de
SCHALTRAUM Architektur, X-CHANGE, 1. Preis im Ausschreibungswettbewerb 2010

Anhang 21:

Elmshorn: Neuer Bahnhofsvorplatz/Verkehrskonzept - Planung 2010

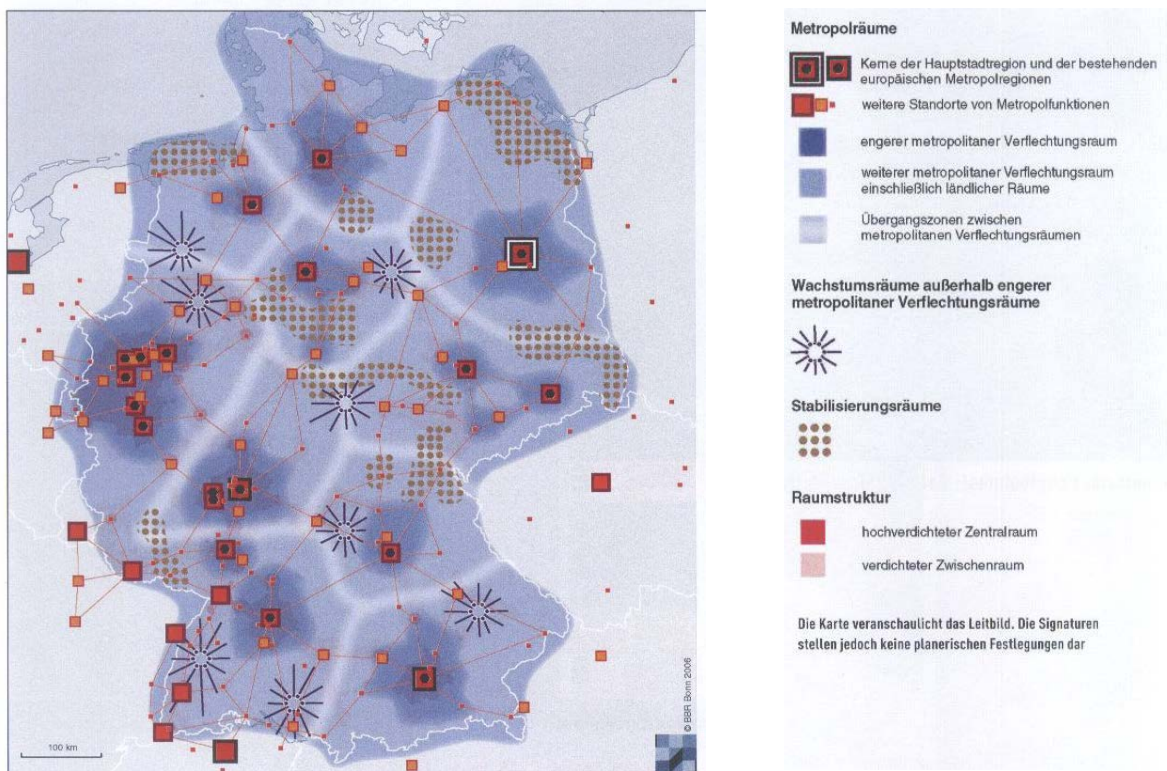


Quelle: Übernommen von Stadt Elmshorn - www.stadt-elmshorn.de
SCHALTRAUM Architektur, X-CHANGE, 1. Preis im Ausschreibungswettbewerb 2010

Anhang 22:

Metropolregionen in Deutschland

Leitbild „Wachstum und Innovation“ der Bundesraumordnung

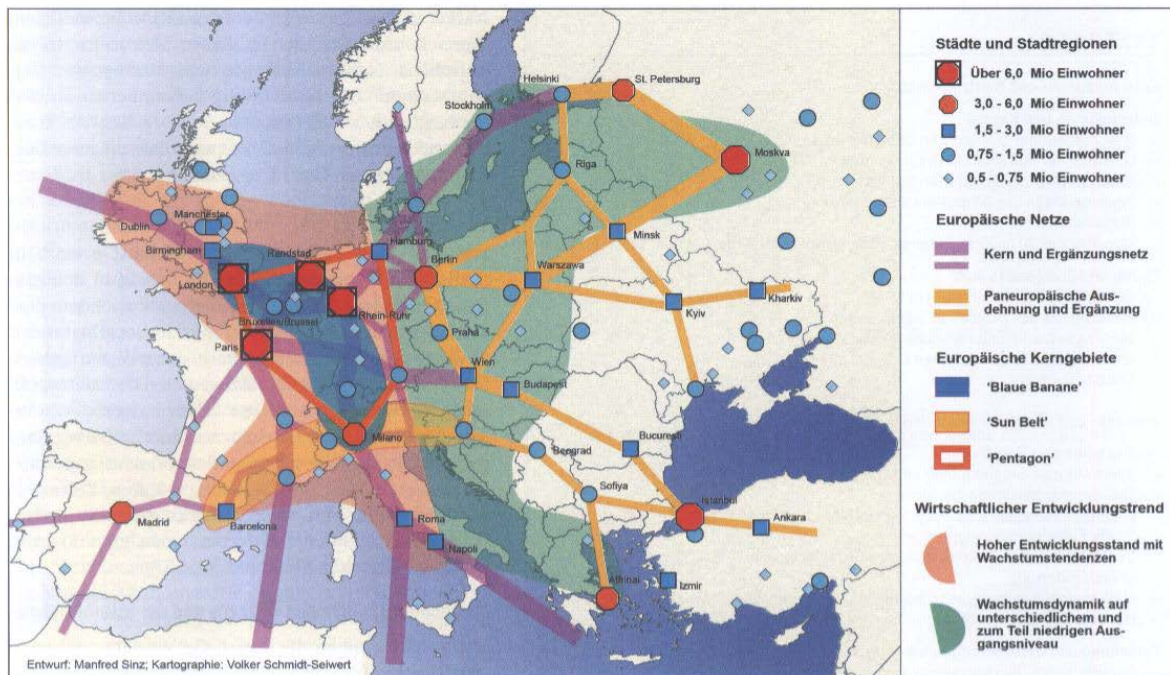


Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bauwesen und Städtebau 2006

Übernommen von BLOTEVOGEL 2010, S. 4

Anhang 23:

Europa als System von Netzen und Knoten



Quelle: Übernommen von Blotvogel 2010, S 7 / M. Sinz (persönliche Mitteilung)

Anhang 24:

Stadt – Umland - Konzept (SUK) für die Stadtregion Elmshorn
- beteiligte Gemeinden -



Quelle: Stadt Elmshorn –
Übernommen von <http://www.suk-elmshorn.de/>
Kartographische Bearbeitung von Dipl.-Ing. Claus Carstens, Institut für Geographie der
Universität Hamburg
Inhaltliche Bearbeitung: Uwe Jansen

Anhang 25:

Elmshorn: Eingemeindungen mit Flächen- und Jahresangaben – Tabelle

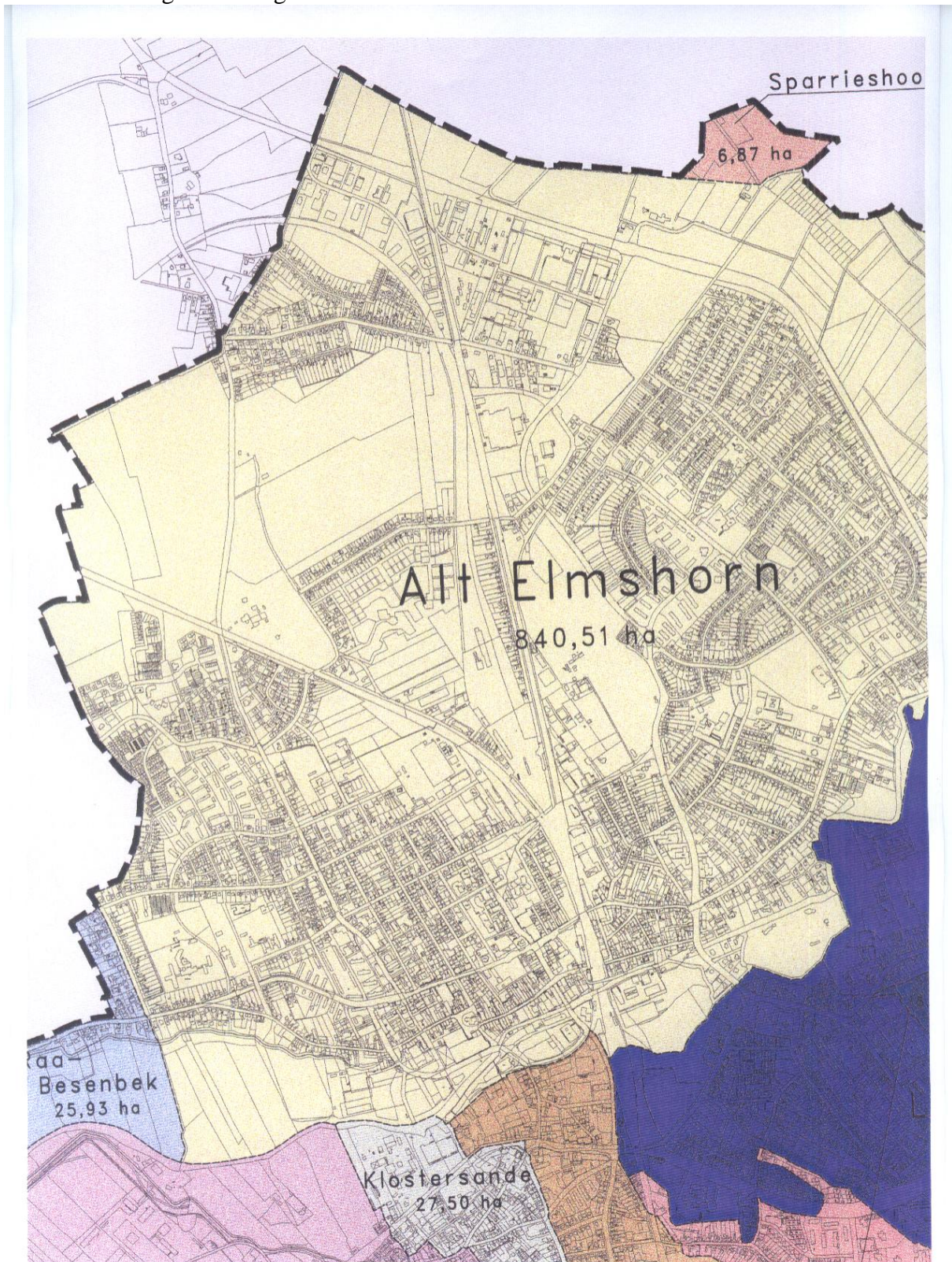
<u>EINGEMEINDUNGEN MIT JAHRESANGABEN</u>		
	Alt Elmshorn	840,51 ha
	Vormstegen 1878	91,18 ha
	Klostersande 1878	27,50 ha
	Gemeinde Kurzenmoor 1894	298,49 ha
	Lieth 1911	21,00 ha
	Langelohe 1938	257,47 ha
	Hainholz 1938	179,52 ha
	Lieth/Klein Nordende 1938	39,05 ha
	Raa-Besenbek 1938	25,93 ha
	Kölln-Reisiek 1938	4,58 ha
	Sparrieshoop 1938	6,87 ha
	Klein Nordende 1974	60,47 ha
	Klein Nordende 1982	23,44 ha
	Klein Nordende 1985	62,15 ha
	Kölln-Reisiek 1988	9,43 ha
	Kölln-Reisiek 1991	18,16 ha
	Seeth-Ekholt 1994	109,86 ha
	Kölln-Reisiek 1997	13,90 ha
	Seester 1999	33,29 ha
	Klein Nordende 1999	15,02 ha
		<hr/> <hr/> 2137,82 ha

Quelle: Übernommen von Stadtarchiv Elmshorn - Abteilung Karten – Unterabteilung Elmshorn

(noch nicht EDV-mäßig erfasst und noch nicht signiert – nach Auskunft von K.-H. Kuhleemann, Stadtarchiv Elmshorn)

Anhang 26:

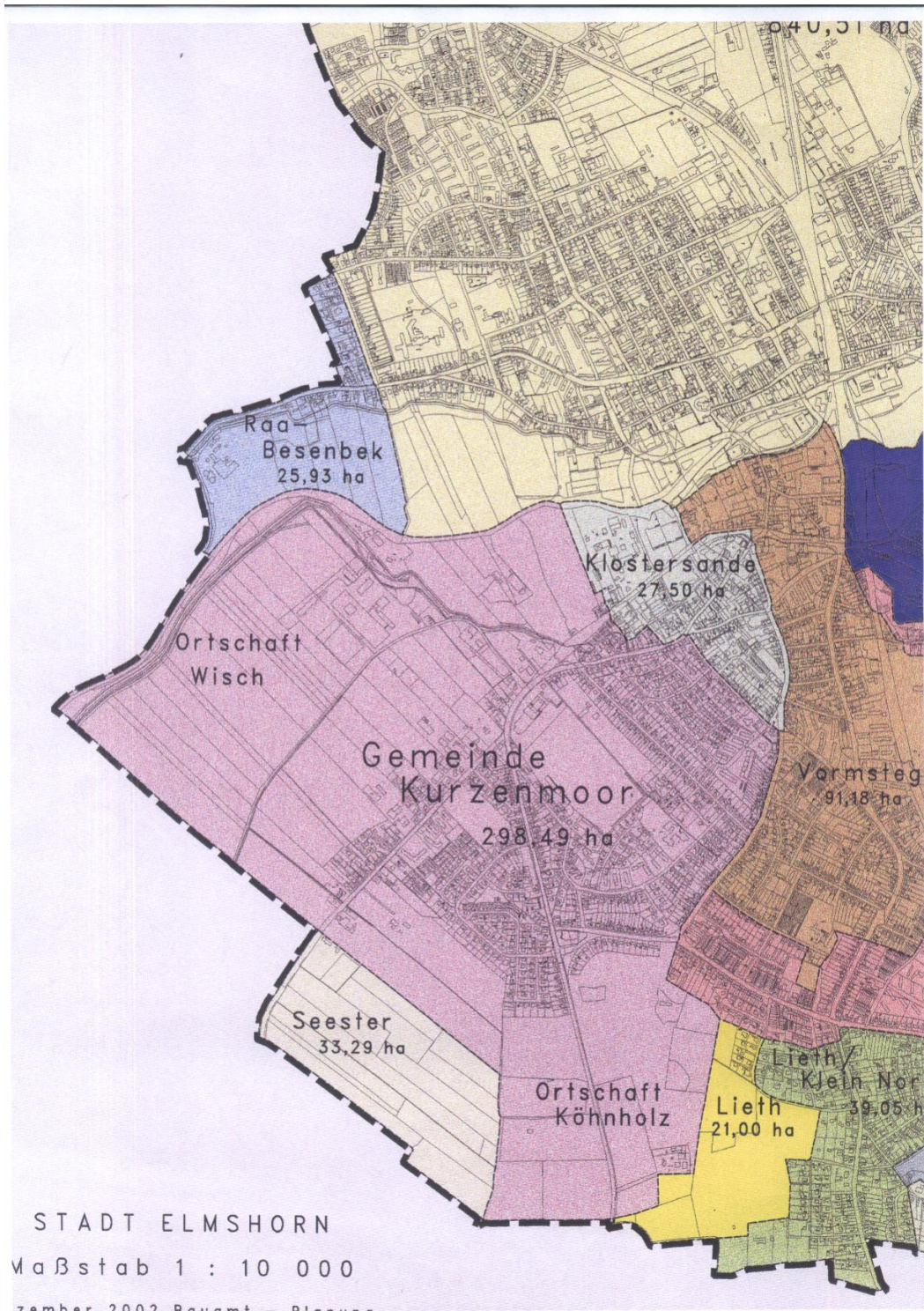
Elmshorn : Eingemeindung - Alt Elmshorn



Quelle: Übernommen von Stadtarchiv Elmshorn – Abteilung Karten – Unterabteilung Elmshorn
(noch nicht EDV-mäßig erfasst und noch nicht signiert)

Anhang 27:

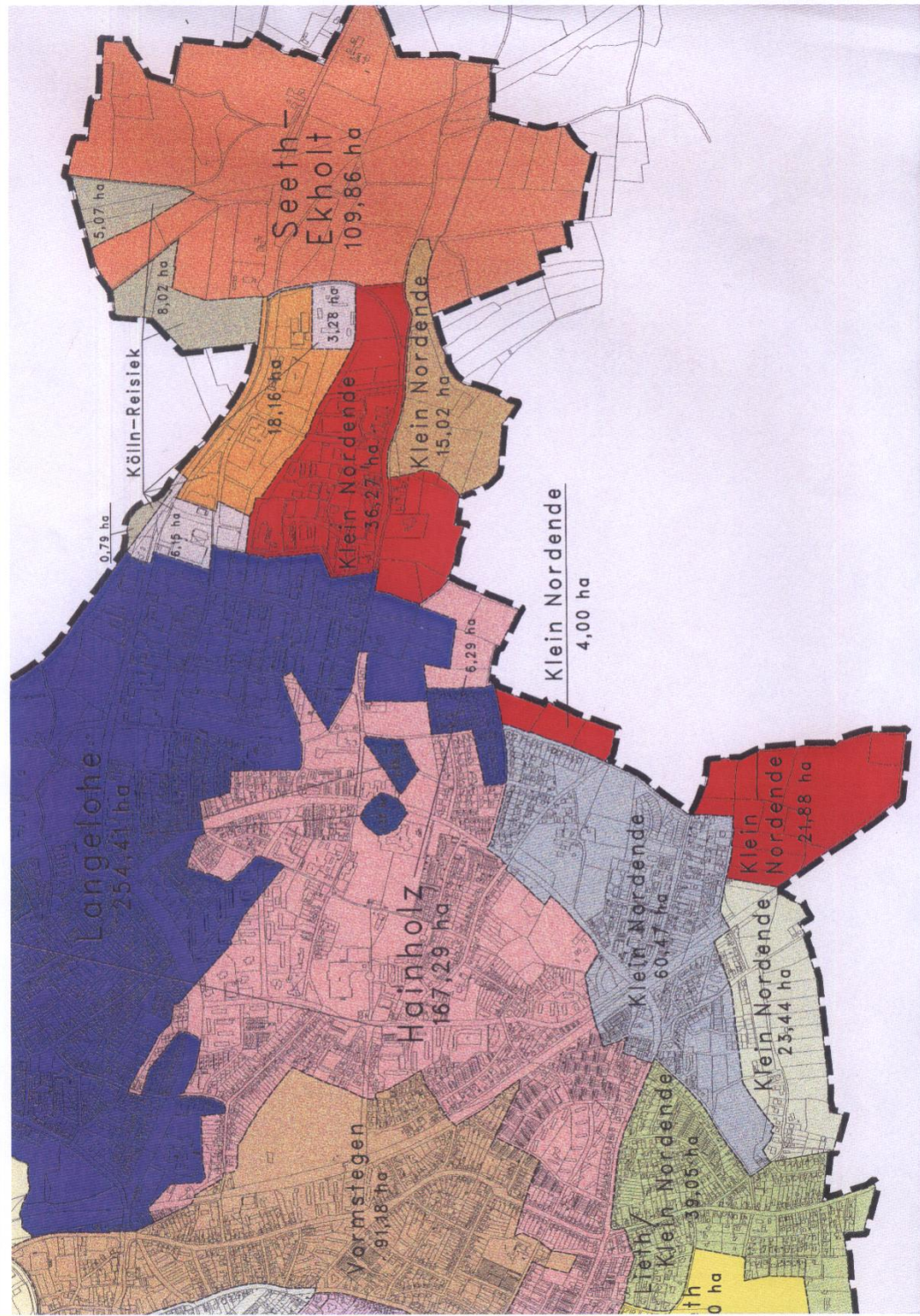
Elmshorn: Eingemeindungen – Westliche Stadtteile



Quelle: Übernommen von Stadtarchiv Elmshorn – Abteilung Karten – Unterabteilung Elmshorn
(noch nicht EDV-mäßig erfasst und noch nicht signiert)

Anhang 28:

Elmshorn: Eingemeindungen – Südliche und südöstliche Stadtteile



Quelle: Übernommen von Stadtarchiv Elmshorn - Abteilung Karten – Unterabteilung Elmshorn
(noch nicht EDV-mäßig erfasst und noch nicht signiert)

Anhang 29:

Orthogonales Luftbild der Stadt Elmshorn (2006)



Quelle: Übernommen von Stadt Elmshorn
Publikation - per Brief an Uwe Jansen - amtlich genehmigt durch das Landesamt für
Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein, Kiel, 2011

Ich versichere, die Dissertation selbst verfasst und keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel benutzt zu haben.

Uwe Jansen

