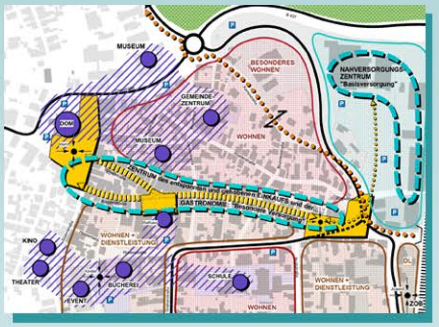


Stadt Meldorf

Städtebauförderungsprogramm
„Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“

Integriertes Entwicklungskonzept (IEK) „Östliche Innenstadt“ Meldorf

Endbericht

ARCHITEKTUR + STADTPLANUNG
Baum • Schwormstede GbR

in Arbeitsgemeinschaft mit
INSTITUT RAUM & ENERGIE

im Auftrag
der Gesellschaft für Ortsentwicklung
und Stadterneuerung mbH
als Treuhänderischer Sanierungsträger
der Stadt Meldorf

November 2015

Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“

Integriertes Entwicklungskonzept (IEK)

„Östliche Innenstadt Meldorf“

Endbericht

ARCHITEKTUR + STADTPLANUNG
HAMBURG OLDENBURG i.H. SCHWERIN

Baum • Schwormstede GbR
Graumannsweg 69 • 22087 Hamburg
Telefon 040 - 44 14 19 • hamburg@archi-stadt.de • www.archi-stadt.de

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Karsten Schwormstede
Dipl.-Ing Christiane Bergner
B.Sc. Beate Pasdzior

INSTITUT RAUM & ENERGIE

Institut für Planung, Kommunikation und Prozessmanagement GmbH
Hafenstrasse 39 • 22880 Wedel
Telefon 04103 – 16041 • institut@raum-energie.de • www.raum-energie.de

Bearbeitung:
M.A. Katrin Fahrenkrug
M.Sc. Teike Scheepmaker

im Auftrag der

GOS

Treuhänderischer Sanierungsträger der Stadt Meldorf

Lange Reihe 22-24
24103 Kiel

November 2015

Inhaltsverzeichnis

1 Aufgabe 1

2 Dokumentation des Beteiligungsprozesses 3

3 Analyse 6

3.1 Übergeordnete Rahmenbedingungen 6

3.2 Rahmenbedingungen Städtebau – Wohnen 9

3.3 Rahmenbedingungen Einzelhandel – Verwaltung – Dienstleistung – soziale Infrastruktur 11

3.4 Rahmenbedingungen Tourismus – Kultur – Freizeit 12

3.5 Rahmenbedingungen Verkehr – Umwelt 14

3.6 Bestandsanalyse 15

4 Konzeptionelle Strategie - das integrierte Entwicklungskonzept 20

4.1 Entwicklungsleitbild 20

4.2 Entwicklungsziele 21

4.2.1 Ziele Städtebau - Wohnen 21

4.2.2 Ziele Einzelhandel – Verwaltung – Dienstleistung – Soziale Infrastruktur 24

4.2.3 Ziele Tourismus – Kultur – Freizeit 27

4.2.4 Ziele Verkehr – Umwelt 30

4.3 Räumliches Rahmenkonzept 32

4.3.1 Maßnahmen Städtebau - Wohnen 34

4.3.2 Maßnahmen Einzelhandel – Verwaltung – Dienstleistung – Soziale Infrastruktur 37

4.3.3 Maßnahmen Tourismus – Kultur – Freizeit 43

4.3.4 Maßnahmen Verkehr – Umwelt 47

4.4 Darstellung investiver und nichtinvestiver Maßnahmen 51

Anhang 1: Stärken/Schwächen-Chancen/Risiken-Analyse 52

Anlagenverzeichnis

Anlage 1:
Protokolle

Protokoll 1: Auftaktwerkstatt (01.10.2013)

Protokoll 2: Gesprächsrunde mit dem Wirtschafts- und Verkehrsverein (11.11.2013)

Protokoll 3: Ideenbörse Jugendbeteiligung (11.11.2013)

Protokoll 4: Kinder- und Jugendwerkstatt (06.02.2014)

Protokoll 5: Planungswerkstatt Verkehr (26.02.2014)

Protokoll 6: Stadtspaziergang und 2. Planungswerkstatt (23.05.2014)

Anlage 2:
Planband

Plan 1: Analyseplan

Plan 2: Analyseplan für die Kinder- und Jugendwerkstatt

Plan 3: Leitbild

Plan 4: Rahmenkonzept

Anlage 3:
Maßnahmenblätter

Bauliche Maßnahmen B1 bis B8

Management M1 bis M4

Verkehrliche Maßnahmen V1 bis V7

Hinweis:
Zitate aus der Vorbereitenden Untersuchung (AC Planergruppe Rostock / Itzehoe),
die vollinhaltlich ihre Gültigkeit haben und daher übernommen wurden, sind grau dargestellt.

1 Aufgabe

Der zentrale Versorgungsbereich in der Meldorfer Innenstadt ist gegenwärtig gekennzeichnet durch einen Funktionsverlust, der sich u.a. in Geschäftsleerständen sowie mangelnder Wohnqualität manifestiert und langfristig die historischen Stadtstrukturen und das Leben in der Innenstadt gefährdet. Eine hohe Anzahl von Gebäuden mit gestalterischen und baulichen Mängeln stört das Stadtbild. Des Weiteren befinden sich innerhalb der östlichen Innenstadt in hohem Maße fehl- und/oder untergenutzte Grundstücke, die zu funktionalen Konflikten führen.

Im Fokus stehen dabei insbesondere die sogenannten Gehstraßen (Fußgängerzone) bestehend aus Roggenstraße, Spreetstraße sowie Zingelstraße, deren Neugestaltung als erste bauliche Maßnahme im Zuge der Sanierungsdurchführung 2013 abgeschlossen wurde. Das Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität wurden dadurch deutlich verbessert, jedoch wirken sich vielfach leer stehende Schaufenster und sanierungsbedürftige Fassaden negativ auf das Ambiente der Gehstraßen aus.

Nachteilig auf die Funktionsfähigkeit der Innenstadt wirken sich zudem die mangelnde Ordnung des ruhenden und fließenden Verkehrs und die fehlende Verknüpfung der Fußgängerzone mit den in den vergangenen Jahren entstandenen Einzelhandelsnutzungen nördlich der Kampstraße aus.

Als übergeordnete Zielsetzung des mit der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes „Östliche Innenstadt" eingeleiteten Stadtentwicklungsprozesses hat die Stadt Meldorf daher die **Funktionsstärkung der Meldorfer Innenstadt und des östlichen Innenstadtrandes** definiert. Damit soll die Bedeutung der zentralen Meldorfer Innenstadt als Versorgungs-, Ausbildungs-, Wohn-, Arbeits- und Kulturzentrum durch einen vorrangig auf die Revitalisierung und Attraktivitätssteigerung der Innenstadt ausgerichteten Stadtentwicklungsprozess gestärkt werden.

Die Stadt Meldorf führt im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet „Östliche Innenstadt" eine städtebauliche Erneuerungsmaßnahme nach § 136 ff BauGB durch. Die Sanierungssatzung ist seit dem 05.11.2012 rechtskräftig (vgl. Abbildung 1). Die Durchführung erfolgt im Programmbereich Aktive Stadt- und Ortsteilzentren. In diesem Zuge wurde 2012 eine Vorbereitende Untersuchung (nachfolgend VU) nach § 141 BauGB erstellt, in der im Rahmen der Umsetzungsphase der Sanierungsmaßnahme zu realisierende baulich-investive Projekte und Maßnahmen hergeleitet sind.

Ziel des Integrierten Entwicklungskonzeptes (nachfolgend IEK) ist die Erarbeitung eines **Handlungsrahmens** für die Durchführung des beschlossenen Sanierungskonzeptes bzw. die im Erneuerungskonzept der VU erarbeiteten baulich intensiven Maßnahmen. Hierbei geht es vor allem darum, die bereits definierten Maßnahmen in einem breiteren Akteurskreis zu kommunizieren und die betroffenen Eigentümer, Anwohner und Anlieger für eine positive Entwicklung des Sanierungsgebotes zu gewinnen. Außerdem geht es darum, zusätzlich ressortübergreifende, konzeptionelle („weiche“) Maßnahmen und Empfehlungen für eine zielgerichtete Umsetzung zu entwickeln sowie Prioritäten in einem Zeit-

Maßnahmen-Kosten-Finanzierungsplan zusammen mit dem Auftraggeber und den Beteiligten zu definieren.

Das IEK soll einen übergreifenden Handlungsrahmen für die weitere Durchführung der Sanierungsmaßnahmen darstellen: mit klaren Prioritäten insbesondere für sektorale Projekte und deren zeitliche Abfolge. Vor allem soll mit dem IEK eine Grundlage für die angestrebte Profilierung und Standortaufwertung der Meldorfer Innenstadt geschaffen werden durch einen ganzheitlichen, räumlich integrierten ressort- und akteursübergreifenden Betrachtungsansatz.

Dabei können und sollen insbesondere die sogenannten „weichen Maßnahmen“ über die Gebietsabgrenzung hinaus strahlen und der gesamten Innenstadt zugute kommen. Damit sind im Wesentlichen Maßnahmen bzgl. Stadtmarketing und –management gemeint. Gemeinsame Aktionen sollen die gesamte Innenstadt stärken und dazu führen, dass die Meldorfer Innenstadt insgesamt aufgewertet wird. Da es sich nicht um bauliche Maßnahmen handelt, wird eine Erweiterung der Gebietsabgrenzung hierfür nicht für erforderlich erachtet.

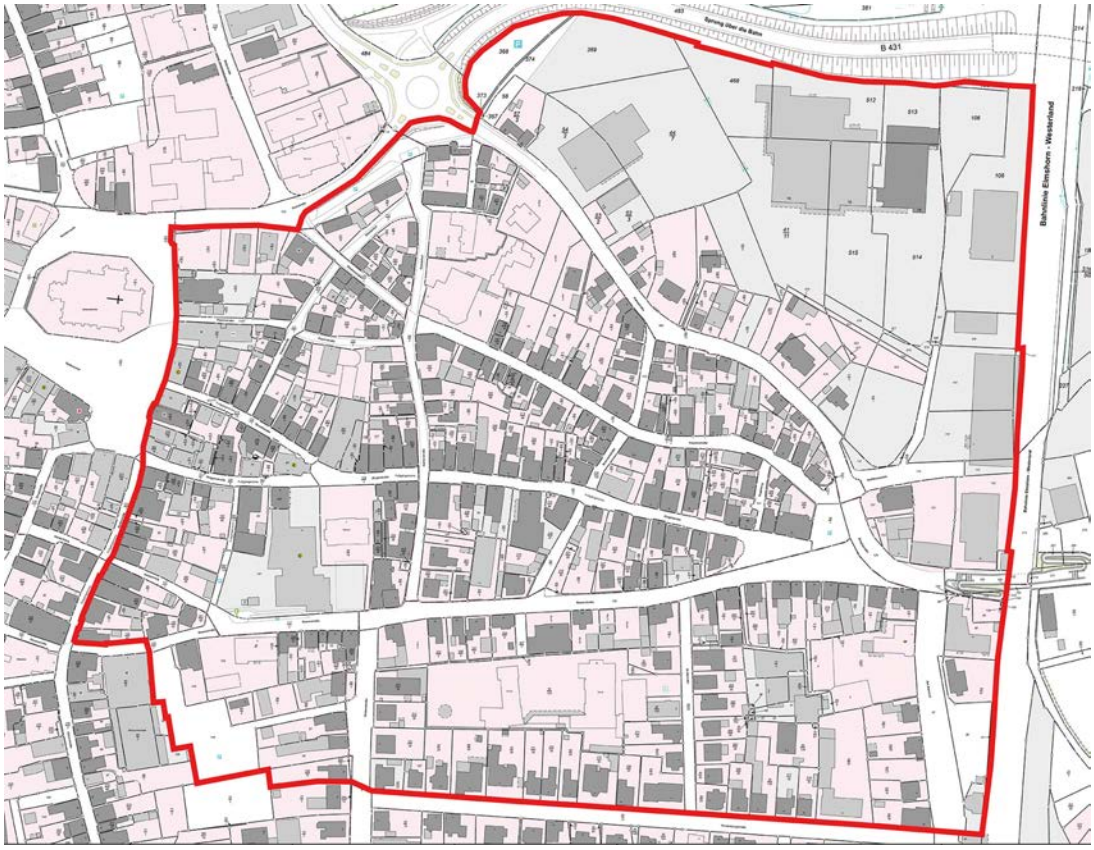


Abbildung 1: Gebietsabgrenzung gem. Sanierungssatzung vom 05.11.2012

2 Dokumentation des Beteiligungsprozesses

Für die Erarbeitung des IEK „Östliche Innenstadt“ Meldorf wurde auf die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchung und die dort bereits aufgezeigten baulich-investiven Maßnahmen zurückgegriffen. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang die beabsichtigte Einrichtung eines Verfügungsfonds als ergänzendes/förderndes Angebot einer kooperativen Entwicklung und Gestaltung des Meldorfer Innenstadtbereiches. Das Anliegen des Förderprogramms ist mit seiner funktionalen und baulichen Ausrichtung einerseits und seiner sozialorientierten vitalisierenden Ausrichtung andererseits sehr komplex und erfordert ein leistungsfähiges Umsetzungsmanagement.

Zentrale Bedeutung im Erarbeitungsprozess kommt der aktiven **Akteursbeteiligung** zu. Hierbei geht es nicht nur darum, Transparenz und Akzeptanz herzustellen. Vielmehr gilt es hier Ideen zu generieren und zu motivieren, Projekte und Maßnahmen durch Aktivitäten und Investitionen umzusetzen. Im Erarbeitungsprozess können die lokalen Akteure zur aktiven Beteiligung eingeladen und vielfach weitergehend als Partner für die Umsetzung von Maßnahmen und für die Verstetigung des Prozesses gewonnen werden. Dies ist umso wichtiger, als es nicht nur um funktionale und bauliche Maßnahmen für die östliche Innenstadt von Meldorf geht, sondern gerade auch um Maßnahmen, die die soziale Vitalität und das kulturelle Leben in Meldorf stärken sollen. Dieser Stadtentwicklungsprozess, der auf die Revitalisierung und Attraktivitätssteigerung der Innenstadt als Versorgungs-, Kultur-, Ausbildungs-, Wohn- und Arbeitszentrum abzielt, braucht motivierte Akteure aus Einzelhandel und Gewerbe, aus Kultur und sozialen Einrichtungen ebenso wie Eigentümer und Bewohner, Politik und Verwaltung.

Für den Erarbeitungsprozess des Integrierten Entwicklungskonzeptes sowie dem begleitenden Bürgerbeteiligungsverfahren wurde zunächst ein Zeitraum von neun Monaten angesetzt (vgl. Abbildung 2).

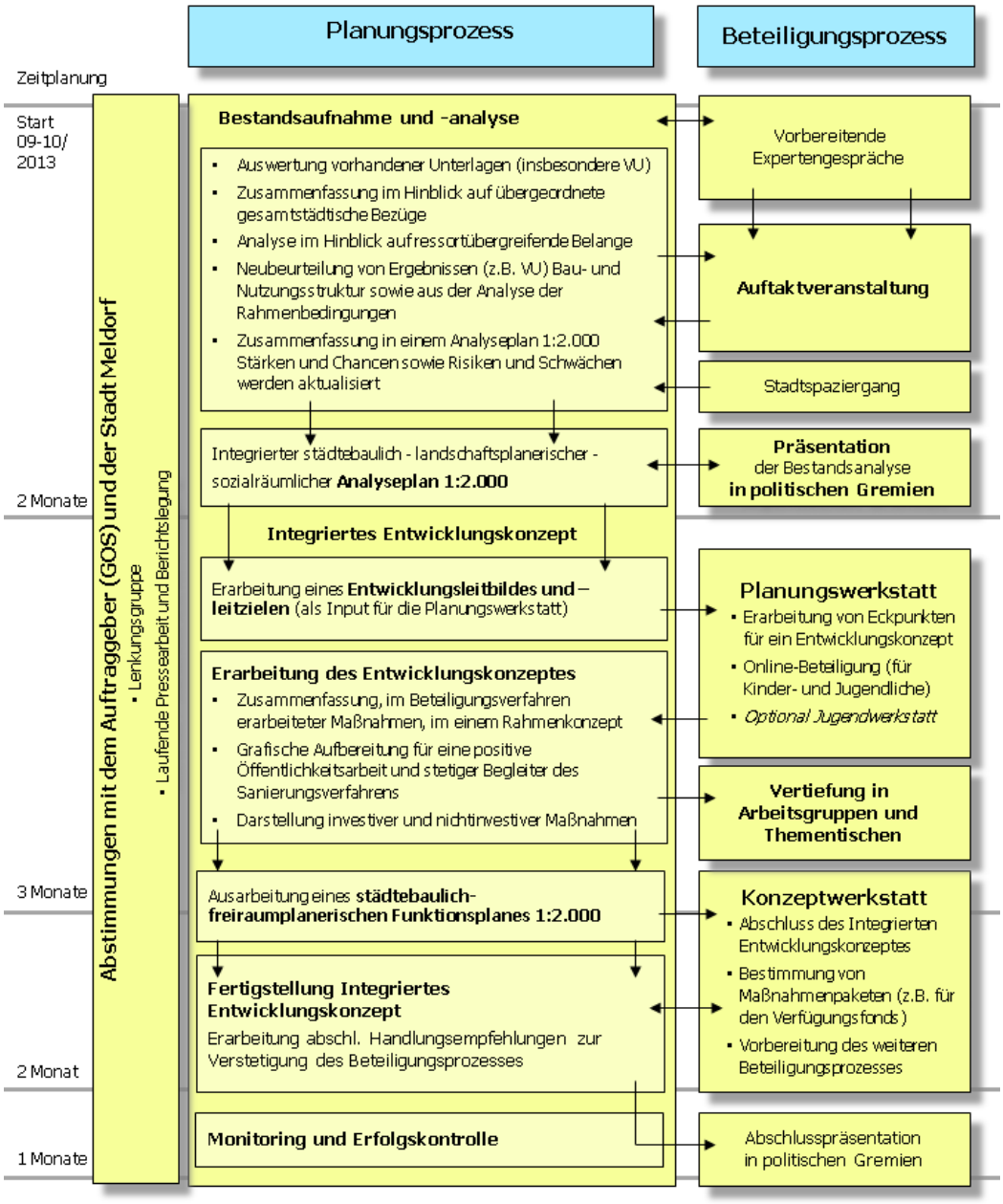


Abbildung 2: Ablauf- und Zeitplan, entsprechend Angebot von Juni 2013

Im Zuge des Beteiligungsverfahrens ergab sich jedoch durch das große Interesse und die Mitwirkungsbereitschaft der Meldorfer sowie aufgrund der Komplexität der Themen der Wunsch nach einer weiteren Werkstatt. Diesem Wunsch wurde nachgekommen, so dass sich der Ablauf- und Zeitplan dementsprechend verändert hat.

Auftaktwerkstatt

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse aus der vorbereitenden Untersuchung heraus wurden im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung in der Ditmarsia im Oktober 2013 vor ca. 60 Teilnehmern vorgestellt. Im Anschluss wurden an Thementischen die folgenden Themenfelder diskutiert und weiter ausgearbeitet: Stadtgestaltung, Einzelhandel/Gastronomie, Tourismus sowie Angebote für Kinder und Jugendliche. Die Auftaktwerkstatt stellte den Startpunkt für die Ziel- und Leitbilddiskussion dar.

Gesprächsrunde mit dem Wirtschafts- und Verkehrsausschuss

Zusätzlich wurde im November 2013 in einer Gesprächsrunde mit dem Wirtschafts- und Verkehrsverein über Missstände und Wünsche insbesondere zu den Themenschwerpunkten Einzelhandel und Tourismus diskutiert.

Planungswerkstatt mit Schwerpunkt Verkehr

Die Planungswerkstatt im Februar 2014 mit ca. 85 Teilnehmerinnen und Teilnehmern bildete einen weiteren zentralen Baustein des Beteiligungsprozesses. Hier wurden die inzwischen vorliegenden Erkenntnisse bezüglich des Verkehrskonzeptes vorgestellt und diskutiert. Des Weiteren wurden das Leitbild und die Ziele der zukünftigen Stadtentwicklung erörtert.

Im Anschluss daran wurden an Thementischen die folgenden Themenfelder diskutiert und weitere Ziele und Wünsche formuliert: Planung des Zingel, Verkehr (mit Schwerpunkt Kampstraße), Innenstadt/attraktives Zentrum.

Im Zuge dieser Planungswerkstatt wurde deutlich, dass die Themen zu komplex sind, um eindeutige Ergebnisse zu erzielen. Es bestand der Wunsch, die Themen in einer weiteren Werkstatt noch vor den Sommerferien 2014 weiter zu vertiefen.

Kinder- und Jugendbeteiligung

Innerhalb des Beteiligungsprozesses wurde besonders großer Wert auf die Einbindung und Mitwirkung von Kindern und Jugendlichen gelegt, um die Identifikation der Kinder und Jugendlichen mit ihrer Stadt zu fördern.

Als erster Schritt wurde eine **Online-Beteiligung** und Ankündigung derselben über Schulen, Vereine, Jugendtreffs und auch Printinfos sowie v.a. auch das Posten über soziale Netzwerke wie *Facebook* durchgeführt. Die Befragung zur Innenstadt und Pflege des Blogs über einen Zeitraum von drei Wochen stieß auf große Resonanz und lieferte wertvolle Hinweise. Des Weiteren hatten die Kinder und Jugendlichen die Gelegenheit, ihre Vorstellungen für Meldorf im Zuge einer moderierten **Ideenbörse** zu äußern und zu diskutieren.

Im Blog und in der Ideenbörse wurden zunächst allgemeine Missstände und Wünsche formuliert. In einer **Jugendwerkstatt,** die am 06. Februar 2014 durchgeführt wurde, wurden die bisherigen Ergebnisse verortet und weiter konkretisiert. Die Ergebnisse wurden in der Planungswerkstatt im Februar 2014 präsentiert.

2. Planungswerkstatt mit Stadtspaziergang

Die Durchführung der 2. Planungswerkstatt fand im Mai 2014 statt. Zunächst wurde mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern ein eineinhalbstündiger Stadtspaziergang unternommen, wo an verschiedenen Haltepunkten Eindrücke und Erfahrungen ausgetauscht wurden. Im Anschluss wurde an Planungstischen über Konzeptideen und Maßnahmen diskutiert:

Planungstisch Verkehr

- Verkehr: Zukunft der Kampstraße, Meldorf Fahrradstadt, Mobilität für alle
- Gestaltung des Zingel / Entree: Nutzungen, Parkplätze / Fahrradständer, Gestaltungselemente

Planungstisch Entwicklung der Innenstadt

- Zentrumsentwicklung rund um die Gehstraßen: Einzelhandel, Tourismus, Rathaus
- Zentrumsentwicklung – erweiterte Innenstadt: kulturelle Infrastruktur, Kinder + Jugend / Senioren, Wohnformen für alle Generationen

Die Protokolle zu den bisher durchgeführten Beteiligungswerkstätten werden diesem Bericht als Anlage beigefügt.

Die vielfältigen Hinweise, Wünsche und Arbeitsergebnisse aus der Akteursbeteiligung sind in die folgenden Analyseergebnisse, insbesondere die Stärken/Schwächen-Chancen/Risiken-Analyse, eingeflossen und wirken sich auf die erarbeiteten Handlungserfordernisse aus.

3 Analyse

Die vorhandenen Unterlagen, insbesondere aus den vorbereitenden Untersuchungen wurden ausgewertet, zusammengefasst und vor allem im Hinblick auf die übergeordneten, gesamtstädtischen Bezüge sowie auf die ressortübergreifenden Belange analysiert und insbesondere durch die Ergebnisse der Werkstätten laufend aktualisiert. Die Ergebnisse dienten als Input für die Auftaktveranstaltung und die Beteiligungswerkstätten.

3.1 Übergeordnete Rahmenbedingungen

Übergeordnete Planungen

Landesentwicklungsplan 2010: Meldorf ist im Landesentwicklungsplan als Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums dargestellt. Meldorf liegt außerhalb des 10-km-Umkreises des Mittelzentrums Heide. Dargestellt sind außerdem die Bahnlinie Hamburg-Westerland, die B 5 und B 431.

Regionalplan: Meldorf ist im Regionalplan als Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums dargestellt. Darüber hinaus ist die östliche Innenstadt Teil des baulich zusammenhängenden Siedlungsgebietes eines zentralen Ortes. Dargestellt sind außerdem die Bahnstrecke und die überörtlichen Verkehrsverbindungen (B 431, B 5, L 147 und L 183).

Flächennutzungsplan: Die östliche Innenstadt ist im gültigen Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Meldorf als gemischte Baufläche dargestellt. In der **1. Änderung des FNP** wurde die Änderung eines Teils der rückwärtigen Flächen der Kampstraße in ein Sondergebiet „Großflächiger Einzelhandel“ vorgenommen. Nördlich angrenzend befinden sich der als überörtliche Straßenverbindung dargestellte Sprung über die Bahn und der als öffentliche Grünfläche dargestellte Friedhof. Südlich und westlich schließt sich

der als gemischte Baufläche dargestellte Innenstadtbereich Meldorfs an und östlich der Bahnstrecke Westerland – Hamburg sowie daran anschließend gewerbliche Bauflächen.

Bebauungspläne: Die Bebauungspläne 57.1 (rechtskräftig) und 57.2 (Vorentwurf) befinden sich im Nordosten des Geltungsbereichs. Sie wurden aufgestellt, um die Ansiedlung von großflächigem, nicht zentrenrelevantem Einzelhandel zu ermöglichen und die Bebauung / Nutzungen nördlich der Kampstraße neu zu ordnen. Das weitere Verfahren des B-Plan Nr. 57.2 sollte erst nach Konkretisierung des IEK für diesen Bereich nördlich der Kampstraße fortgesetzt werden.

Rahmenplanung Innenstadt – Vorbereitende Untersuchungen nach § 141 BauGB: Die Ergebnisse der VU werden dem IEK zugrunde gelegt, überprüft und aktualisiert und ggf. ergänzt. Die Umgestaltung der Gehstraßen ist mittlerweile umgesetzt. Das Umgestaltungskonzept für den Zingel wird derzeit bearbeitet. Andere im Zuge der VU ermittelte Missstände (funktionale, verkehrliche und baulich-gestalterische Missstände, Leerstände und Nachnutzungsbedarfe) und Handlungsbedarfe haben weiterhin ihre Gültigkeit.

Gestaltungssatzung

Für Teile des Sanierungsgebietes gilt die Gestaltungssatzung (vgl. Geltungsbereich Abbildung 3), die zum Schutz und zur künftigen Gestaltung des Stadtbilds der historischen Innenstadt Meldorfs im Juni 2000 erlassen worden ist.

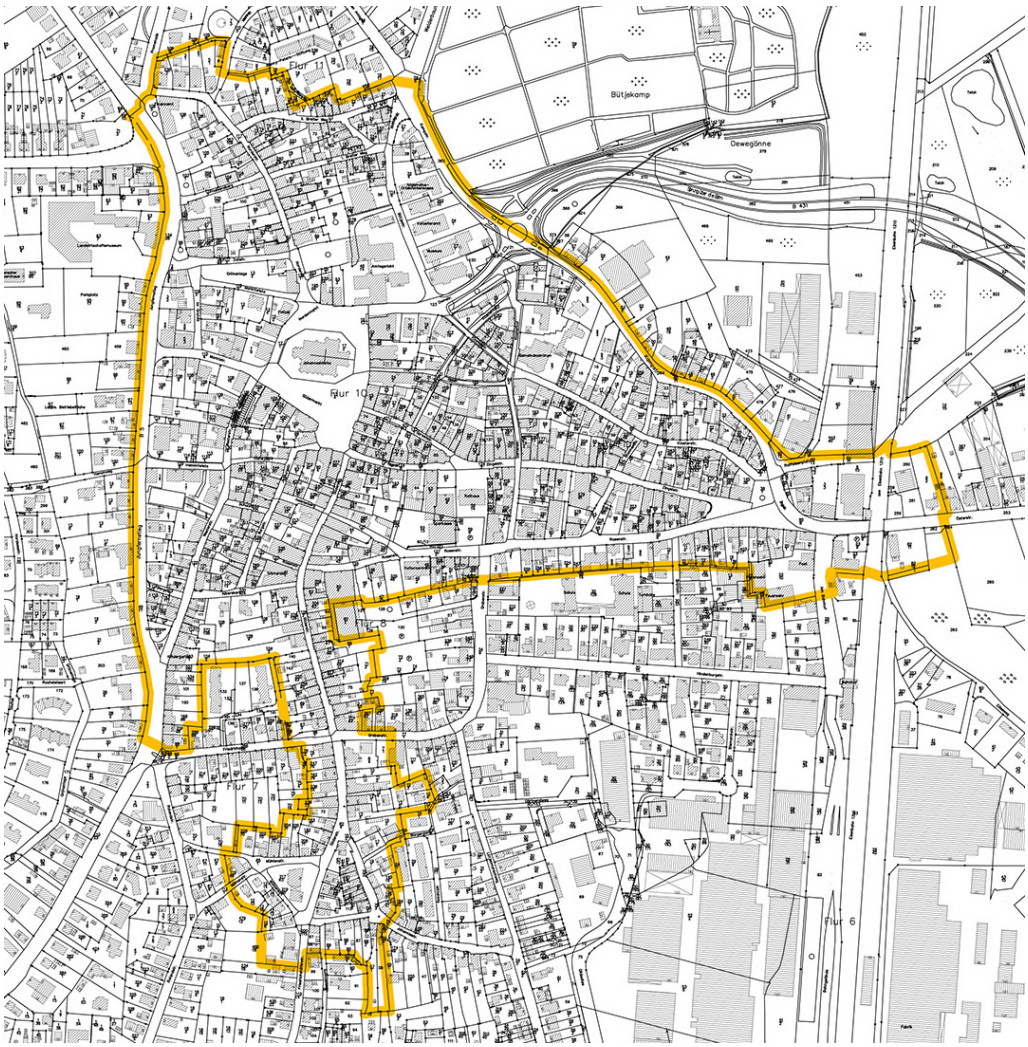


Abbildung 3: Geltungsbereich der Gestaltungssatzung, rechtskräftig seit 29.06.2000

Erhaltungssatzung

Für Teile des Sanierungsgebietes gilt die Erhaltungssatzung (vgl. Geltungsbereich Abbildung 4), die am 30.10.1987 wirksam wurde. Im Gebiet einer Erhaltungssatzung werden zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart und der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung Abbruch, Änderung, Nutzungsänderung und Errichtung von baulichen Anlagen unter einen grundsätzlichen Genehmigungsvorbehalt der Stadt gestellt.

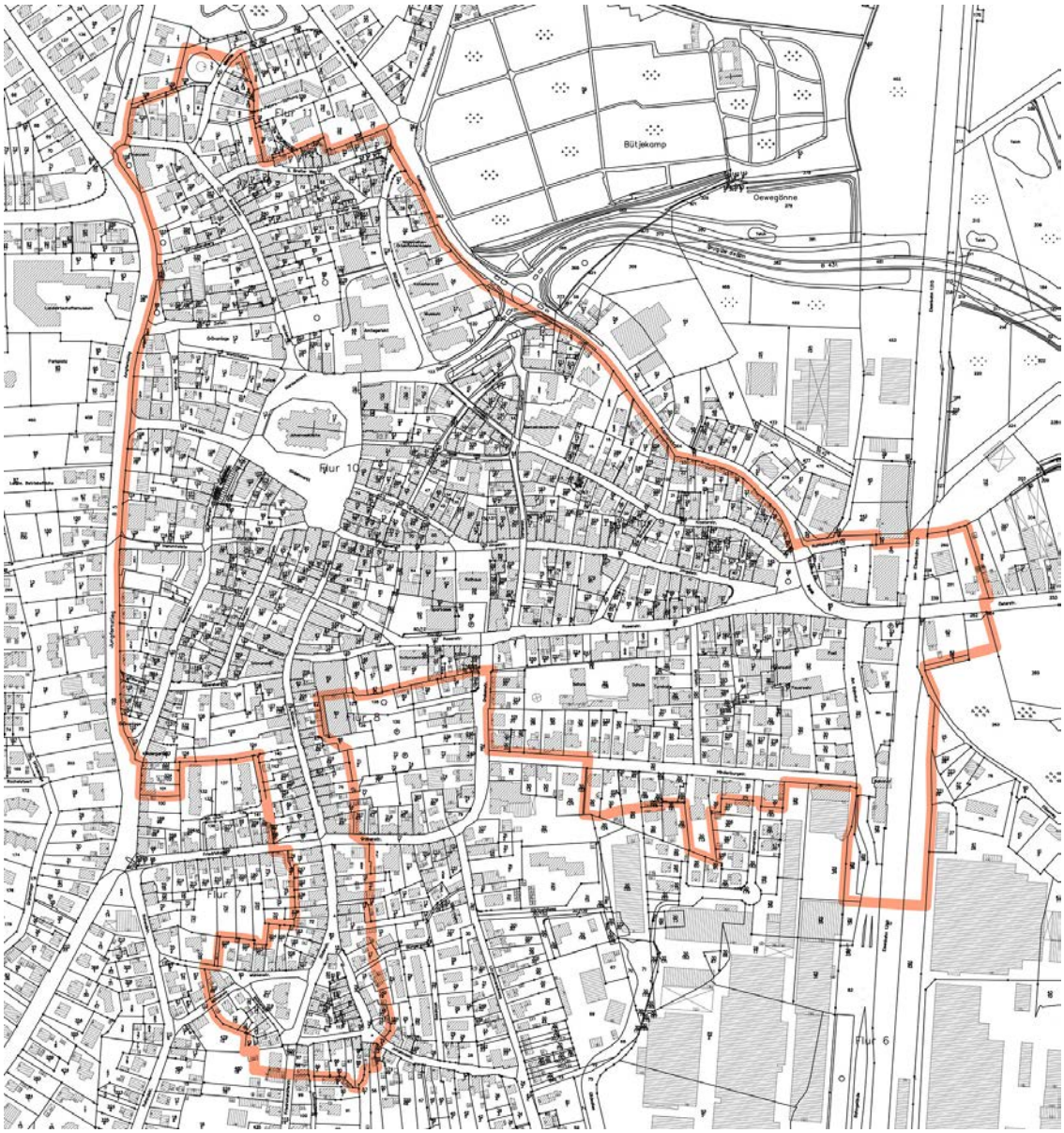


Abbildung 4: Geltungsbereich der Erhaltungssatzung, rechtskräftig seit dem 30.10.1987

3.2 Rahmenbedingungen Städtebau – Wohnen

Potenziale und allgemeine Ziele der Stadtentwicklung

Die Historie der Stadt zeichnet sich deutlich im Untersuchungsgebiet ab. Zentraler Punkt der Innenstadt ist der Dom mit dem Südermarkt und den umliegenden repräsentativen Wohn- und Geschäftshäusern, die die Westgrenze des Untersuchungsgebietes bilden. Die besondere Qualität des Ortes macht der historische Stadtgrundriss mit dem Dom, dem Südermarkt und der zentralen Gehstraßen (Spreet-, Roggen- und Zingelstraße) mit seinen Quergassen aus. Spreet-, Roggen- und Zingelstraße sind gekennzeichnet durch ihre Bebauung aus überwiegend ein- und zweigeschossigen Wohn- und Geschäftshäusern, trauf- und giebelständig, zum großen Teil geschlossene Baukanten, historische und neue Gebäude. Besondere Prägung erhält das Untersuchungsgebiet durch die denkmalgeschützten und städtebaulich bedeutsamen Gebäude.

Besondere Platzräume im Verlauf der Zingelstraße entstehen im Bereich der Zusammenführung der Spreet- und Roggenstraße und der Aufweitung vor dem Rathaus sowie am östlichen Ende der Zingelstraße (Zingel). Die Bebauungsdichte ist hoch, auch durch die fast durchgängig gewerblich genutzten Erdgeschosszonen.

Einen besonderen Bereich stellt der Klosterhof mit seiner wertvollen Bebauung dar. Die Bebauung an der Klosterstraße ist gekennzeichnet durch eine vorwiegend eingeschossige, wechselnd trauf- und giebelständige Wohnbebauung mit Gärten. Die Bebauungsdichte nimmt aufgrund der zum Zingel spitzwinklig zulaufenden Straßen nach Osten zu.

Innerhalb der östlichen Innenstadt sind einige Einrichtungen mit gesamtstädtischer Bedeutung angesiedelt. Neben drei Finanzinstituten befinden sich hier kirchliche, kulturelle, Verwaltungs- und Bildungseinrichtungen. Zur Stärkung des Bildungs- und Verwaltungsstandortes Meldorf wird es erforderlich, die Funktionen des Rathauses und der Schule durch umfassende Modernisierungen und ggf. Erweiterungen zu sichern. Gleiches gilt für die am Rande des Gebietes liegende Stadtbücherei, die eine wichtige Funktion für die Innen- und Gesamtstadt hat.

Ziel der Stadtentwicklung ist die Stärkung und Belebung des Zentrums. Die vorhandenen Qualitäten sollen stärker heraus gearbeitet und gestärkt werden. Darüber hinaus sollen funktionale Probleme gelöst und Belastungen durch Nutzungskonflikte gemindert werden.

Stand der städtebaulichen Entwicklung / Probleme

Gebäude mit baulichen Mängeln stören das Stadtbild, insbesondere im Bereich der östlichen Zingelstraße, der Gartenstraße und der Kampstraße. Darunter befinden sich städtebaulich bedeutsame Häuser, wie große Wohn- und Geschäftshäuser und Eckgebäude.

Fast einem Drittel aller Gebäude innerhalb des Untersuchungsbereiches kann kein guter Bauzustand bescheinigt werden. Rund 16 % der Gebäude haben Modernisierungsbedarf, ca. 12 % weisen deutliche Schäden und dringenden Modernisierungsbedarf auf und 3 Gebäude an der Kampstraße sind vom Verfall bedroht. Damit ist der Anteil von Gebäuden mit Sanierungs- und Modernisierungsbedarf in der östlichen Innenstadt sehr hoch. Der schlechte Bauzustand vieler Gebäude hat nicht nur unmittelbar negative Auswirkungen für Eigentümer und Nutzer, er wirkt sich auch auf die direkte Umgebung und das Stadtbild aus.

Ein großer Teil der Gebäude weist Ortsbildmängel auf – Unmaßstäblichkeit, untypische Materialien, ortsbilduntypische Formate (Fenster, Dachaufbauten), Anbauten, „aufgerissene“ Erdgeschosszonen. Zudem bedrohen Leerstände den Gebäudebestand und wirken negativ auf das Stadtbild.

Unbebaute Grundstücke, durch Stellplätze oder Garagen genutzt, zerstören den Stadtgrundriss und sind ortsbildstörend. Dicht überbaute hintere Grundstücksbereiche (vor allem im Bereich der gewerblichen Nutzungen) schränken die Wohnqualität ein. Straßen, Wege und Plätze mit baulichen Mängeln in der Oberfläche, ungestaltet, dicht beparkt, ohne Aufenthaltsqualitäten belasten das Stadtbild.

Eine besondere Bedeutung hat in diesem Gefüge die Fußgängerzone als Einzelhandelsschwerpunkt. Die Umsetzung der Freiflächengestaltung der Gehstraßen wurde im Herbst 2012 begonnen und ist 2013 fertig gestellt worden. Die Oberflächengestaltung wurde komplett erneuert. Neben der neuen Pflasterung wurde ein modernes Beleuchtungskonzept umgesetzt. Darüber hinaus verbessern Ausstattungselemente wie Sitzmöglichkeiten, Spielgeräte und Fahrradständer die Benutzbarkeit und Aufenthaltsqualität.

Zur Komplettierung der Sanierung der Gehstraßen wird als nächste große Maßnahme die Umgestaltung des Zingel angestrebt. Diesem Platz wird als historischem Stadteingang von Osten eine große Bedeutung beigemessen. Darüber hinaus hat er verbindende Funktion zwischen den Gehstraßen und dem Nahversorgungszentrum im Nordosten des Geltungsbereiches. Zur Gestaltung des Zingel wurden bereits verschiedene Varianten im Bauausschuss diskutiert. Die Diskussion der Zingel-Planung wurde in den Beteiligungsprozess zum IEK eingebunden und im Zuge der 2. Planungswerkstatt am Planungstisch Verkehr großes Gewicht eingeräumt.

Dringender Handlungsbedarf besteht kurzfristig ebenfalls im Bereich Kampstraße, die durch die Erschließungsfunktion für die neuen Einzelhandelseinrichtungen (hohes Verkehrsaufkommen), sowie ihre Verknüpfungsfunktion bedeutsam ist. Die Kampstraße wird ihrer Funktion sowohl gestalterisch als auch funktional nicht gerecht. Durch die Einrichtung des Nahversorgungszentrums hat sich das Verkehrsaufkommen auf der Kampstraße erhöht. Konflikte zwischen den unterschiedlichen Nutzergruppen sowie die Lärmemissionen, die im Widerspruch zur anliegenden Wohnnutzung stehen, erfordern eine verkehrliche Neuordnung und Umgestaltung.

Wohnen

Im Amt Mitteldithmarschen hat sich der Wohnungsbestand gegenüber dem Jahr 2004 um 194 Wohnungen erhöht und lag Ende 2010 bei 10.885 Wohneinheiten. Signifikant ist der hohe Anteil an Einfamilienhäusern, der in der Stadt Meldorf bei rd. 83% liegt. Der Anteil von Wohnungen in Mehrfamilienhäusern ist als gering einzustufen.

Im Untersuchungsgebiet „Östliche Innenstadt“ befinden sich 273 Gebäude mit 366 Wohneinheiten, das sind rund 36 % aller Gebäude / Wohnungen in der Innenstadt Meldorfs. In der Innenstadt gesamt befinden sich 27 % aller Wohnungen Meldorfs (1.022 WE von 3.774 WE).

Im Zuge der vorbereitenden Untersuchung wurde prognostiziert, dass die Zahl der Haushalte in Meldorf bis zum Jahr 2025 zunehmen wird. Somit ist Wohnungsneubau zur Deckung der Nachfrage erforderlich.

Ein Wohnungsneubau von 30 WE bis 2015, weiteren 30 WE bis 2020 und danach 20 WE bis 2025 in der Stadt Meldorf wäre aus heutiger Sicht realistisch.

Zukünftig ist vor dem Hintergrund des Demografischen Wandels von einer erhöhten Nachfrage nach seniorengerechten / barrierefreien Wohnungen als auch Wohnraum für Familien bzw. Alleinerziehende mit Kindern in der Innenstadt auszugehen.

3.3 Rahmenbedingungen
Einzelhandel – Verwaltung – Dienstleistung – soziale Infrastruktur

Bewohner- und soziale Infrastruktur

Die Einwohnerentwicklung ist im Zuge der VU betrachtet worden. Für das Amt Mitteldithmarschen war im Zeitraum von 2004 bis 2010 ein Bevölkerungsrückgang von 3,6% zu verzeichnen. Für die Stadt Meldorf macht der Bevölkerungsrückgang einen Anteil von 5,4 % aus, das entspricht 420 Einwohnern.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der demografische Wandel die Einwohnerentwicklung bestimmt. So sind ein Rückgang in der Gruppe der Kinder bis 6 Jahre (relevante Gruppe für z.B. Kindertagesstätten und Spielplätze) sowie ein leichter Rückgang unter den Kindern von 6 bis 15 Jahren (Einfluss auf Kapazitäten der Schulversorgung sowie auf Sport-, Spiel- und Freizeitflächen) zu verzeichnen. Dagegen ergibt sich in der Gruppe der Senioren ab 65 Jahren ein Zuwachs.

Die demografische Entwicklung wird künftig für die Innenstadt Meldorfs relevant. Besonders ältere Bewohner sind auf die Nähe zu gesundheitlichen Einrichtungen und Nahversorgern angewiesen und bilden somit eine wichtige Zielgruppe zur Ansiedlung in der Innenstadt.

Die Betrachtungen in der VU haben ergeben, dass das **Angebot an Kindertagesstätten und Schulen** im Amt Mitteldithmarschen ausreichend bis sehr gut ist. Dahingegen wird das **Angebot an Pflegeeinrichtungen und betreutem Wohnen** nicht gerecht. Bei einem rechnerischen Bedarf von 20% der Altersgruppe ab 75 Jahren wären 450 Plätze für das Amt Mitteldithmarschen notwendig, insgesamt können derzeit jedoch nur 235 Plätze (Stand VU 2012) angeboten werden. Hier ergibt sich ein deutlicher Handlungsbedarf.

Wirtschaft und Einzelhandel

Als Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums übernimmt Meldorf die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs. Im Jahr 2007 wurde eine „Machbarkeitsstudie[1] zur Belebung der Innenstadt“ entwickelt, die im Ergebnis festgestellt hat, dass das Angebot an Verkaufsflächen oberhalb des durchschnittlichen Niveaus von Unterzentren mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums liegt. Aus der Einwohner- und Kaufkraftentwicklung der vergangenen Jahre lassen sich keine Impulse auf die Einzelhandelsentwicklung ableiten.

Ein großes Problem stellt die geringe Lebendigkeit der Innenstadt dar. Insbesondere Jugendliche und junge Erwachsene fühlen sich vom Angebot der Innenstadt nicht angesprochen.

[1] Dr. Lademann & Partner, Gesellschaft für Unternehmens- und Kommunalberatung mbH, Hamburg
Entwicklungskonzeption Speicherkoog Dithmarschen, Januar 2013

Ein Ausbau der Nachfragebindung und -abschöpfung durch Attraktivitätssteigerung der Innenstadt erscheint gem. Gutachten möglich, jedoch nur in begrenztem Maße. Zur Belebung der Innenstadt sollten weitere Maßnahmen wie Erweiterung der zentrenrelevanten Sortimente, Attraktivitätssteigerungen des Angebotes und Ausrichtung auf den Tourismus angestrebt werden. Weitere Entwicklungschancen werden aus dem Ausbau der Versorgungsfunktion für das Umland gesehen.

Sowohl im Zuge der Werkstätten als auch bei der Diskussionsrunde mit dem Wirtschafts- und Verkehrsverein wurde deutlich, dass es an einem einheitlichen Auftritt der Meldorfer Kaufmannschaft fehlt. Grundsätzlich fehlt es am "Einkaufserlebnis", es gibt keine klare Profilierung in der zentralen Innenstadt.

Verwaltung und Dienstleistung

Meldorf ist zentraler Verwaltungs- und Dienstleistungsstandort für das Umland. Seit Mai 2008 ist das Amt Mitteldithmarschen für 24 Gemeinden mit ca. 23.000 Einwohnerinnen und Einwohnern Verwaltungsträger. In der Gemeinde Albersdorf und in der Stadt Meldorf sind Bürgerbüros eingerichtet, die annähernd alle gängigen Dienstleistungen einer Kommunalverwaltung für Bürgerinnen und Bürger anbieten.

Im Untersuchungsbereich "Östliche Innenstadt" befinden sich mit dem zentral gelegenen Rathaus und dem Sitz des Amtes Mitteldithmarschen in der Hindenburgstraße zwei Verwaltungsstandorte. Hier besteht im Sinne der Optimierung der Arbeitsabläufe und Bündelung der Ressourcen der Wunsch nach Konzentration in einem Gebäude. Darüber hinaus ist das Rathausgebäude stark sanierungs- und modernisierungsbedürftig.

3.4 Rahmenbedingungen Tourismus – Kultur – Freizeit

Freizeit / Kultur

Meldorf bietet ein reichhaltiges Angebot an Kultur- und Freizeit-Angeboten, von denen eine Vielzahl in und benachbart zum Sanierungsgebiet beheimatet ist.

Zentraler Punkt ist die **St.-Johannis-Kirche,** häufig als **Meldorfer Dom** bezeichnet**,** in der regelmäßig Konzerte veranstaltet werden.

Im südwestlichen Bereich und angrenzend an den Geltungsbereich befindet sich der kulturelle Schwerpunkt der östlichen Innenstadt. Hier befindet sich die **Ditmarsia**, in deren großen Saal Theateraufführungen sowie weitere kulturelle Veranstaltungen wie Konzerte und Lesungen stattfinden. Darüber hinaus beherbergt die Ditmarsia Räumlichkeiten der Volkshochschule mit einem breit angelegten Angebot an Kursen und Veranstaltungen. Gleich nebenan, in der Süderstraße 14, befindet sich das **Kino**, wo neben kommerziell erfolgreichen Filmen auch Programm-Kino angeboten wird. In direkter Nähe, an der Rosenstraße, befindet sich die **Dithmarschenhalle**, in der Tanzveranstaltungen und Clubnächte durchgeführt werden.

Kunstausstellungen werden ganzjährig in den Museen, dem Dom-Cafe, in der Kulturkneipe Bornholdt und während des Dithmarscher Kunstgriffes im August auch in zahlreichen Ateliers verschiedenster Künstler angeboten. Alle drei Jahre wird der "Meldorfer Culturpreis" an Künstler vergeben.

Ein wichtiger Baustein des **Bildungsstandortes Meldorf** ist die **Stadtbücherei.** Das historische Gebäude an der Rosenstraße wird grundsätzlich positiv wahrgenommen. Das Gebäude, die Außenanlagen und der Spielplatz befinden sich jedoch in einem schlechten, nicht zeitgemäßen Zustand.

Die ökologisch, soziale **Jugendbegegnungsstätte Miele-Park** am nördlichen Standrand bietet im Sommer mit 114 Betten und 60 Betten im Winter eine Freizeitanlage für selbstorganisierte Gruppenreisen.

Das **Jugendzentrum** der Stadt Meldorf ist eine Einrichtung der öffentlichen Jugendhilfe und bietet verschiedene Bildungsangebote für Kinder und Jugendliche an. Im Erarbeitungsprozess wurde jedoch deutlich, dass die Angebote des Jugendzentrums von vielen Kindern und Jugendlichen nicht wahrgenommen oder als nicht ausreichend empfunden werden. Darüber hinaus sind die Räumlichkeiten des Jugendzentrums (zunächst) provisorisch in das Gemeindezentrum am Klosterhof integriert worden.

Das Gemeindezentrum am Klosterhof bietet einige Freizeit- und Bewegungsaktitiväten für Senioren, weitere spezielle Bildungsangebote für diese Zielgruppe werden über die VHS angeboten.

Tourismus

Für den Kreis Dithmarschen und Meldorf ist der Tourismus ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Wichtigstes Standbein des Tourismus in Dithmarschen sind Strandurlauber an der Nordsee und im Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer. Insgesamt verbringen im Jahr im Kreis ca. 205.000 Urlauber ca. 1.175.000 Nächte. Die Touristenzahlen sind in den letzten Jahren leicht zurück gegangen. Konkrete Erhebungen für Meldorf gibt es seit einigen Jahren nicht mehr.

2001 hat Meldorf mit den umliegenden Gemeinden der Amtsverwaltung die Erarbeitung einer Struktur- und Entwicklungsanalyse begonnen und 2006 abgeschlossen. Daraus sind gemeinsame Tourismusprojekte wie Radwegebeschilderungen und HIS-Tour entwickelt worden.

Für die Stadt Meldorf hat der Tagestourismus einen hohen Stellenwert, der seitens der Stadt weiter ausgebaut und gepflegt werden muss. Daneben ist die Wahrnehmung der touristischen Aufgaben der Stadt seit 2008 auf das Amt Mitteldithmarschen übertragen worden. Hier bietet sich die Chance der räumlichen touristischen Entwicklung auf Amtsebene.

Gemeinsam mit den Gemeinden Nordermeldorf und Elpersbüttel hat die Stadt Meldorf einen Tourismusförderverband gegründet, aus dem ein Kommunalunternehmen entstanden ist. Ziel des Unternehmens ist die touristische Entwicklung im Bereich Speicherkoog.

Kernzielgruppen sind Familien mit Kindern, Wassersportler, Naturinteressierte, Camping- und Wohnmobilurlauber und Radtouristen.

Die freizeittouristische Infrastruktur im Speicherkoog wurde untersucht und eine Städtebauliche Entwicklungskonzeption erarbeitet.[2] In diesem Rahmen wurde ein städtebaulich-

[2] Entwicklungskonzeption Speicherkoog Dithmarschen, Januar 2013
Architektur + Stadtplanung/Landschaftsplanung Jacob/ DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg/Norderstedt/Bad Oldesloe

landschaftsplanerisches Gutachterverfahren durchgeführt, mit dem Ziel, die touristische Entwicklung im Einklang mit den umgebenden Naturschutzgebieten zu stärken. Zurzeit werden - aufbauend auf diesen Ergebnissen – die entsprechenden Flächennutzungspläne angepasst, um die touristische Entwicklung im Speicherkoog zügig vorantreiben zu können.

Gleichwohl der Tourismus einer der wesentlichen Entwicklungsimpulse für die östliche Innenstadt ist, wird die Nähe zur Nordsee in der östlichen Innenstadt nicht spürbar. Es fehlen die Verknüpfungen und Hinweise auf touristische Angebote. Umgekehrt fehlt es am Speicherkoog an Hinweisen und Anreizen, die Innenstadt Meldorfs zu besuchen.

3.5 Rahmenbedingungen Verkehr – Umwelt

Parallel zum IEK wird derzeit der Verkehrsentwicklungsplan (VEP)[3] entwickelt. Die bisherigen (Zwischen-)Ergebnisse sind in den Werkstätten vorgestellt und diskutiert worden und fließen in diese Betrachtung mit ein.

Mobilität

Das Untersuchungsgebiet ist verkehrlich sehr gut angebunden. Bahnhof und Zentraler Busbahnhof befinden sich innerhalb des Gebiets. Die Haupterschließung erfolgt durch die Straßen Rosenstraße/Grabenstraße, Am Bahnhof und Kampstraße. Die Kampstraße ist direkt an die Bundesstraße B431 angebunden.

Die Verkehrssituation an der **Kampstraße** wurde inzwischen durch den VEP ausführlich untersucht. Die Kampstraße ist mit einer Verkehrsmenge von 6250 Fahrten/24 h vergleichsweise hoch belastet. Der Ausbauzustand der Straße wird den verkehrlichen Anforderungen nicht gerecht, es kommt zu Nutzungskonflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Die hohe Verkehrsbelastung wirkt sich negativ auf die Wohnqualität aus.

Insgesamt bestehen gestalterische Mängel im Bereich der **Stadtzufahrten**, sowohl am Anschluss Kreisel-Kampstraße als auch vom Bahnhof aus kommend.

Im Bereich der **Barrierefreiheit** besteht dringender Handlungsbedarf. Die Begeh- und/oder Befahrbarkeit der öffentlichen Flächen durch Menschen mit Handicap ist vielfach erschwert. So stellt z.B. die Unterführung unter der Bahn ein Hindernis für Menschen mit Rollstuhl oder Rollator dar. Viele Gehwege sind zu schmal (z.B. in der Brüttstraße), verfügen über sehr hohe Bordsteine und weisen Mängel auf.

Größere zusammenhängende **Flächen für den ruhenden Verkehr** befinden sich auf dem Markt, am Kreisel, im Bereich Rathaus, am Zingel, am Bahnhof, am Gemeindezentrum in der Klosterstraße und im Bereich der Verbrauchermärkte nördlich der Kampstraße. Einige unbebaute Grundstücke an der Rosenstraße werden durch Stellplätze / Garagen genutzt. Innerhalb des Beteiligungsprozesses wurde der Wunsch geäußert, das kleinteilige Parkraumkonzept mit einer Vielzahl von kleineren Parkflächen rund um die Innenstadt zu erhalten bzw. auszubauen.

Das **Radroutennetz** weist Mängel und Konflikte auf. Innerhalb des Geltungsbereichs kommt es insbesondere in der Kampstraße zu Konflikten aufgrund der hohen Verkehrs-

[3] Verkehrsentwicklungsplan Meldorf, PGT Umwelt und Verkehr GbmH, Hannover, Stand Februar 2014

belastung. Aber auch über den Geltungsbereich hinaus sind die Radrouten mangelhaft miteinander vernetzt (problematische Querungen, fehlende Verknüpfungen).

Umwelt und Klimaschutz

Entlang der Hauptverkehrsstraßen Kampstraße, Rosenstraße, Zingel, Am Bahnhof und entlang der Bahnlinie ist von Lärm- und Schadstoffimmissionen durch Kfz- und Bahnverkehr auszugehen. Weitere Umweltbelastungen entstehen in den Gemengelagen durch die Nachbarschaft von Gewerbe und Wohnen. Öffentliche grüne Plätze und Straßengrün gibt es im Gebiet nicht. Positiv auf das Stadtklima wirken sich die Gärten in den durch das Wohnen geprägten Bereichen aus.

3.6 Bestandsanalyse

Die Ergebnisse der VU wurden hinsichtlich der Bau- und Nutzungsstruktur, der Ergebnisse aus der Analyse der Rahmenbedingungen und der Hinweise aus den Werkstätten neu beurteilt. Stärken und Chancen sowie Risiken und Schwächen wurden aktualisiert und in einem integrierenden und verräumlichenden **Analyseplan 1:2.000** neu zusammengefasst. (vgl. Analyseplan, Abbildung 5 und Anlage 3 - Planband)

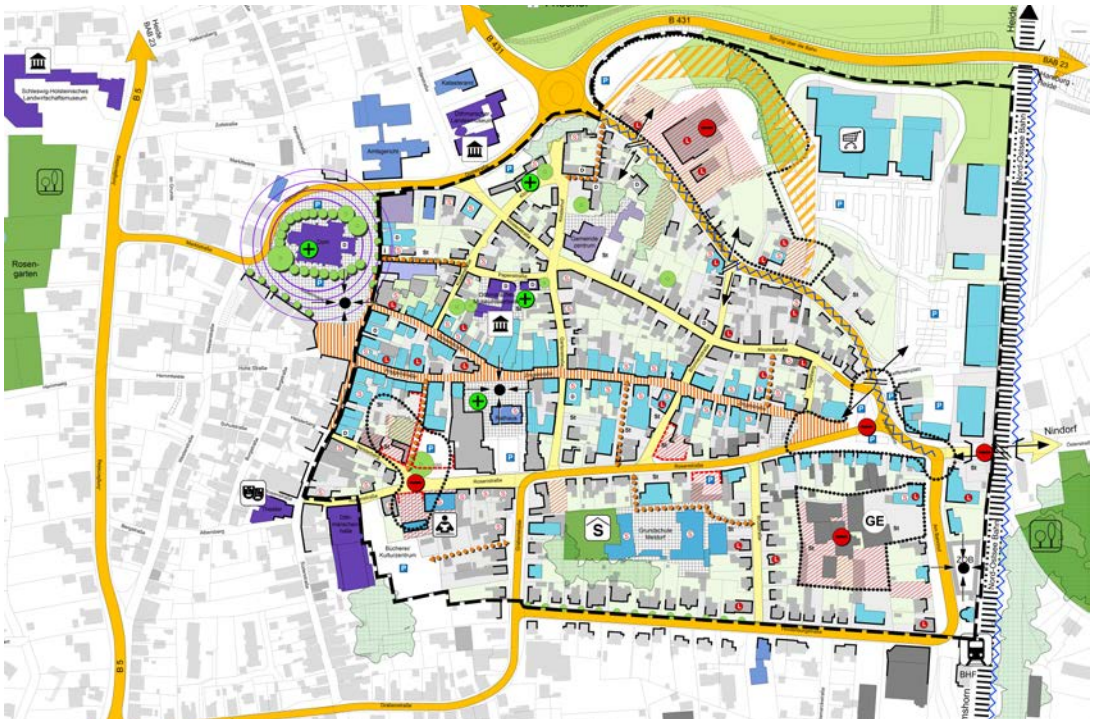


Abbildung 5: Analyseplan (vgl. Anlage)

Analyse der Stärken / Schwächen und Chancen / Risiken

Die Analyse basiert auf den Erkenntnissen der Bürgerbeteiligung und den vorhandenen Bestandsdaten. Hieraus lassen sich umsetzungsorientiert weitere Handlungserfordernisse für die östliche Innenstadt ableiten. Ziel ist es, die Stärken und Chancen weiter zu entwickeln und die Schwächen und Risiken zu minimieren.

In den nachfolgenden Tabellen werden die Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken im Sanierungsgebiet für die vier Themenfelder übersichtlich zusammengefasst. Für detaillierte Aussagen wird auf den Anhang verwiesen.

1. Städtebau - Wohnen

	Stärken	Schwächen
Ist-Zustand (Sicht von innen)	historisch bedeutsames **Stadtbild** hoher Anteil städtebaulich bedeutsame Bausubstanz / Denkmale	**insgesamt unattraktives Erscheinungsbild**: • Leerstände / brachliegende Grundstücke • unsanierte Gebäude • stadtbildstörende Gebäude
	hochwertig sanierte **Gehstraßen**	**Zingel als „Tor zur Innenstadt“:** • funktional ungelöst, gestalterisch unattraktiv • keine Verbindungsfunktion zwischen NVZ und Innenstadt
	Wohnen und Arbeiten liegen nah beieinander, **kurze Wege**	**Nutzungskonflikte** • Gewerbe–Wohnen (Block Brütt-, Hindenburg-, Rosenstr., Am Bahnhof) • Verkehr – Wohnen (Kampstraße)
	Flächenpotenziale	stark versiegelte / städtebaulich **unattraktive Bereiche** (z.B. nördlich Kreuzung Heisterberg/Rosenstraße)
zukünftige Entwicklung (Sicht von außen)	**Chancen**	**Risiken**
	Stadtbild: **hohes Identifikationspotential** **Flächenpotenzial** vorhanden	durch **schlechten Bauzustand / Leerstände:** • Gefahr des **Zerfalls/Imageverlust** • **Schwächung** des touristischen Potenzials • Gefahr der **Abwanderung** der Mieter
	Zingel als „Tor zur Innenstadt“ gestalten: • Freiraumgestaltung / Begrünung • Stellplätze • Leitsystem „Was erwartet mich in Meldorf?“ ➢ Standortvorteil für Gewerbetreibende	durch **Mangel an Nutzungs- und Aufenthaltsqualität am Zingel:** • Gefahr des **Imageverlustes** • **Abwanderung** durch die Gewerbetreibenden • drohende **Verwahrlosung**
	Potenzial für **Neuordnung** Chance der **Profilierung als Wohnstandort**	Belastung der Wohnnutzung durch **Nutzungskonflikte:** • Gefahr der **Abwanderung**, Leerstand • ausgewogene Mieter- und Sozialstruktur ist gefährdet
	Potenzial für **Freiraumgestaltung** / Stellplätze und Begrünung in der Innenstadt	durch stark **versiegelte Blockinnenbereiche:** • **Negativwirkung** für das Stadtklima • **fehlende Wohnumfeldqualität** • Gefahr der **Abwanderung**

2. Einzelhandel – Verwaltung – Dienstleistung – Soziale Infrastruktur		
Ist-Zustand (Sicht von innen)	**Stärken**	**Schwächen**
	Angebot an: • kleinteiligem Einzelhandel und Gastronomie • unternehmens- und personenbezogenen Dienstleistungen	**Mangel** an: • "Magnetbetrieb" mit ca. 400- 600 qm Verkaufsfläche (Bekleidung, Schuhe) • Angeboten für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene (z.B. Sportbekleidung, "H&M" etc.) • regionalen Angeboten
	hochwertige **Platz- und Straßenräume** städtebaulich bedeutsame **Architektur**	**Leerstand** **"Tote Schaufenster"** (Banken und Versicherungen)
	Nahversorgungszentrum mit ausreichend Stellplätzen	**Fehlende Anbindung des NVZ** an die Innenstadt Fehlen eines Nahversorgers in der südwestlichen Innenstadt
	Sehr hoher Anteil an **Privateigentum** (selbst genutzt und privat vermietet)	**keine Koordination** unter den Gewerbetreibenden (uneinheitliche Öffnungszeiten etc.)
	Das Untersuchungsgebiet ist **zentraler Verwaltungssitz**	**Verwaltungsstandorte** nicht unter einem Dach (Rathaus, Hindenburgstraße, Albersdorf)
zukünftige Entwicklung (Sicht von außen)	**Chancen**	**Risiken**
	Stärkung • der **Versorgungsfunktion** für die Umlandgemeinden • der **Innenstadt als Anziehungspunkt** für Touristen	**Einkauf unattraktiv** (zu wenig Auswahl / leere Schaufenster)) ➢ Abfluss der Kaufkraft ins Mittelzentrum Heide
	Ansiedlungspotenzial	Bei Verfestigung des Leerstandes **negativer Einfluss auf die Gewerbeentwicklung**
	Stärkung des Einzelhandels durch NVZ **Synergien** für den kleinteiligen Einzelhandel in der Innenstadt	Durch **mangelhafte Anbindung NVZ – Gehstraßen** kommen die gewünschten Synergien nicht zustande
	Beteiligung bzw. **Mitwirkung der Eigentümer** an der Entwicklung der Innenstadt	**Imageverlust** durch fehlendes Management

3. Tourismus – Kultur – Freizeit		
Ist-Zustand (Sicht von innen)	**Stärken**	**Schwächen**
	Dom, Markt und historischer Stadtkern sind **überregional bekannt**	touristisches Potenzial durch **Nähe zur Nordsee wird nicht genutzt**
	Vielzahl von **kulturellen Einrichtungen** mit gesamtstädtischer und überregionaler Bedeutung	**Fehlende Angebote für Jugendliche**
	Die **Bibliothek** bietet einen kulturellen Treffpunkt für Kinder und Erwachsene	**Spielplatz** bei Bibliothek **mangelhaft** und unattraktiv
	Gute Erreichbarkeit mit Bus, Bahn, Pkw	**Fehlende Radwege**, mangelhafte Verknüpfungen
zukünftige Entwicklung (Sicht von außen)	**Chancen**	**Risiken**
	Positive Wahrnehmung (regional und überregional)	**Kein eigenes Profil**, "Marke", Wiedererkennungswert
	Potenzial für **Ansiedlung weiterer kultureller Einrichtungen / Events** vorhanden	**Verlust der Anziehung der Innenstadt** insbesondere für Jugendliche
	Verfestigung als **Bildungsstandort** Identifikation mit dem Ort durch **hochwertige Gestaltung und Angebote für Kinder, Jugendliche und Erwachsene**	**Verfall des Umfeldes der Bibliothek**, unattraktives Erscheinungsbild
	Potenzial zur Schaffung von **Anreizen für Fahrradtouristen** durch Verbesserung und Ausbau des Radwegenetzes	**Schwächung der Attraktivität** für Anwohner und Touristen durch fehlende Radwege

4. Verkehr – Umwelt		
Ist-Zustand (Sicht von innen)	**Stärken**	**Schwächen**
	Flächenpotential für eine **Umgehungsstraße** ist vorhanden, leistungsfähiger Kreisel im Eingangsbereich	Trennende Wirkung durch **hohe Verkehrsbelastung auf der Kampstraße**
	Gute Erreichbarkeit mit Bus, Bahn, Pkw	**Radverkehr** • Fehlende Radwege, mangelhafte Verknüpfungen • Unklare Radwegeführung z.B. am Zingel, fehlende Fahrradständer
		Barrierefreiheit vielfach nicht gegeben: • Bahnunterführung, enge Gehwege • Zahlreiche Oberflächen (Straßen, Gehwege) in schlechtem Zustand
		Mangel an Beschilderung / Parkleitsystem punktuelle und kleine Parkplätze in der Innenstadt fehlen
zukünftige Entwicklung (Sicht von außen)	**Chancen**	**Risiken**
	Durch Umgehungsstraße **Entlastung der Kampstraße** mit positiven Effekten für die Wohnqualität und die weitere Stadtentwicklung nordöstlich der Kampstraße	**Qualitätsverlust und Belastung** der angrenzenden Nutzungen Kampstraße
	Potenzial zur Anbindung an r**egionales und überregionales Radwegenetz** vorhanden Schadstoffarme Mobilität fördern	**Schwächung der Attraktivität** für Anwohner und Touristen durch fehlende Radwege
		Trennende Wirkung durch Bahnunterführung, **Nutzung der östlichen Innenstadt insb. für Senioren erschwert**
	Durch Gestaltung der Ortseinfahrten **positives Image**, das "Ankommen" wird verbessert und die **Orientierung** erleichtert	Durch unklare Ortseinfahrten wird die **Orientierung erschwert**

4 Konzeptionelle Strategie - das integrierte Entwicklungskonzept

Unter Berücksichtigung der Maßnahmen des vorhandenen Erneuerungskonzeptes wird aus den durch die Beteiligungsveranstaltungen entstandenen Konzeptideen und Zielen ein umsetzungsfähiges und von allen Beteiligten akzeptiertes Konzept entwickelt.

4.1 Entwicklungsleitbild

Die Innenstadt Meldorfs als

- **multifunktionales Zentrum**
  des **kulturellen, kommerziellen** und **touristischen Lebens** sowie
  des **Wohnens**
- Ort der **Identität von Stadt und Region** sowie
  aller Generationen
  unter Wahrung des **kulturhistorischen Erbes**

Konzentration der Räume und Funktionen innerhalb der Innenstadt

Zur Verdeutlichung der entwickelten Ziele wurde ein räumliches Leitbild entwickelt (vgl. Abbildung 6 und Anlage 3 - Planband).

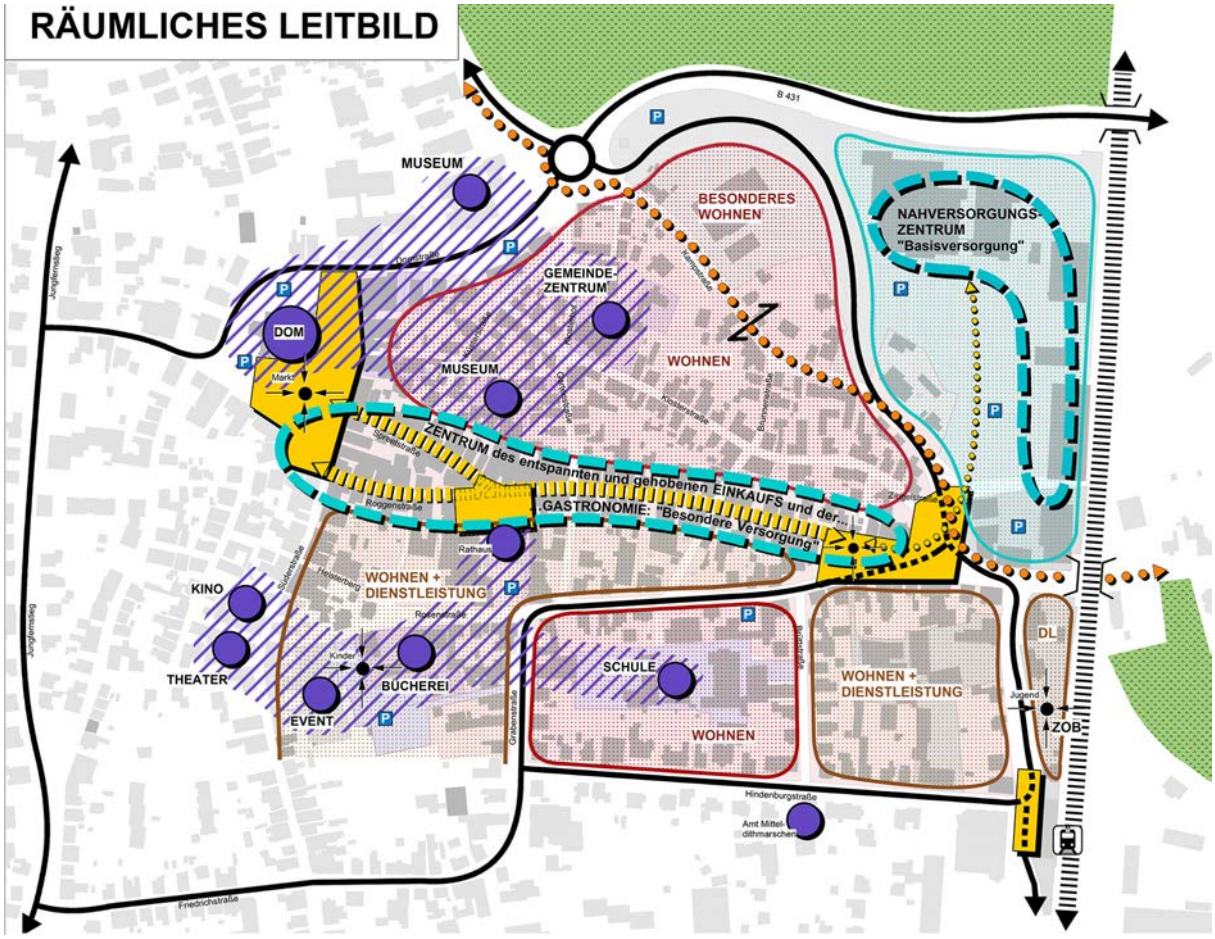


Abbildung 6: Leitbild (vgl. Anlage)

4.2 Entwicklungsziele

Im Hinblick auf die weitere Entwicklung der östlichen Innenstadt Meldorfs werden vier übergeordnete und integrierte Planungsziele für einen nachhaltigen Stadtentwicklungsprozess formuliert, die sich aus den zuvor mit Hilfe der Bestandserhebungen, Analysen und Bewertungen in den Beteiligungswerkstätten abgeleiteten Stärken/Chancen und Schwächen/Risiken ergeben. Dabei sollen die Stärken und Chancen der östlichen Innenstadt weiter stabilisiert und ausgebaut und die Schwächen und Risiken gemindert bzw. behoben werden.

Für die vier definierten Themenblöcke ergibt sich jeweils erheblicher Handlungsbedarf. Dabei lassen sich die einzelnen Maßnahmen oft nicht klar voneinander trennen, sondern greifen ineinander über. Daraus ergibt sich, dass gerade die Integration und Abstimmung der notwendigen Maßnahmen zur Steuerung unter- und miteinander als integrativer Handlungsansatz notwendig ist, um ein Gesamtkonzept zu erstellen, das Aussicht auf Erfolg hat.

Am 23. Mai 2014 wurde den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der 2. Planungswerkstatt das Leitbild sowie die im Folgenden genannten Leitziele vorgestellt. Bei einer im Anschluss durchgeführten Abstimmung per Handzeichen hat eine große Mehrheit für das Leitbild und die Leitziele gestimmt.

4.2.1 Ziele Städtebau - Wohnen

Strategisches Ziel:
Innenstadt als zukunfts- und konkurrenzfähiger Wohnstandort

Stärkung des Wohnens in der Innenstadt für eine gemischte Bewohnerstruktur

Un-/untergenutzte Bausubstanz / leere Flächen aktivieren

Entwicklung von Konzepten für unterschiedliche Wohnansprüche / Eigentumsformen; vor allem besondere Wohnformen **für alle Altersgruppen**

Das Ziel des Erhalts und der **Stärkung der Wohnfunktion** hat zwei wesentliche Gründe.

- Das noch zu erwartende Bevölkerungswachstum, insbesondere der steigende Anteil kleinerer und älterer Haushalte macht eine städtebauliche Nachverdichtung in räumlicher Nähe zu Nahversorgern und Dienstleistern sinnvoll und auch notwendig.
- Der Ausbau des Wohnungsangebotes sowie der Wohnfolgeeinrichtungen innerhalb der östlichen Innenstadt tragen zur Belebung des innerstädtischen Bereiches bei.

Grundsätzlich trägt eine Wohnnutzung insbesondere in den Obergeschossen in allen Teilen der Innenstadt zur Belebung bei, also auch in den ansonsten durch Kerngebietsnutzungen und Einzelhandel geprägten Zonen innerhalb der Gehstraßen. Räumliche Schwerpunkte für das Wohnen sind nach wie vor die Bereiche nördlich der Gehstraßen bis hin zur Kampstraße und südlich der Grabenstraße / Zingel. Vorhandene **Innenentwicklungspotenziale** durch Aufstockung und Dachgeschossaus-

bau sind zu fördern. Die ohnehin bei vielen Gebäuden anstehende energetische Sanierung kann ggf. durch die Aussicht auf zusätzlichen Wohnraum attraktiver erscheinen und umgekehrt.

Zusätzlich ergeben sich **Nachverdichtungspotenziale** für Wohnnutzung. Diese befinden sich kleinteilig nördlich der Rosenstraße / Heisterberg und entlang der Kampstraße.

Die Nutzung der östlichen Innenstadt als Wohnstandort soll weiter gestärkt und qualitativ verbessert werden. Die Analysen haben ergeben, dass zukünftig insbesondere das Segment der barrierefreien / seniorengerechten Wohnformen nachgefragt wird. Denkbar ist neben dem Bau von barrierefrei ausgebauten Wohnungen auch die Etablierung weitere Dienstleistungsangebote wie Pflegeeinrichtungen und betreutes Wohnen.

Durch die Flächenpotenziale in der östlichen Innenstadt bietet Meldorf in dieser Hinsicht einen Standortvorteil, da **seniorengerechte Wohnformen mit kurzen Wegen zu Nahversorgungseinrichtungen und kulturellen Angeboten** eine besondere Attraktivität bieten. Weiterhin bieten die vorhandenen Potenziale die Chance, Wohnformen für alle Alters- und Nutzergruppen anzubieten, insbesondere für Familien und junge Erwachsene.

Beseitigung von städtebaulichen und funktionalen Mängeln für eine **höhere Aufenthalts- und Nutzungsqualität**

Zur Sicherung der Stadtstruktur hat der **Erhalt von städtebaulich bedeutsamen Gebäuden** großes Gewicht. Insbesondere die Sanierung von Gebäuden in der Gehstraßen ist von zentraler Bedeutung, um den Prozess der Aufwertung des Ortsbildes, der durch die neue Oberflächengestaltung der Gehstraßen bereits begonnen wurde, weiter positiv fortzusetzen.

Ein weiterer wichtiger Schritt ist die **Beseitigung von Leerständen** und **Nutzung von Baulücken** zur Erhöhung des Wohnangebotes und städtebaulichen Aufwertung von zurzeit un- oder untergenutzten Bereichen. Insbesondere nördlich der Rosenstraße befinden sich untergenutzte Flächen, deren Bebauung gleichzeitig Raumkanten ausbilden könnte, die die Wegebeziehungen zu den Gehstraßen stärken.

Weiterhin kann und sollte die **Beseitigung des Nutzungskonfliktes Wohnen und Gewerbe** im Block Brütt-, Hindenburg-, Rosenstraße, Am Bahnhof zur Stärkung des Wohnstandortes östliche Innenstadt beitragen. Hier sollte eine Entwicklung weg vom störenden Gewerbe hin zu nicht störender Dienstleistung in Bahnhofsnähe angestrebt werden, um die Wohnqualität zu erhöhen. Bei Wegfall der Gewerbenutzung bietet der Innenhof die Möglichkeit zur Entsiegelung und Freiflächengestaltung einerseits und zu einer behutsamen qualitativ hochwertigen Nachverdichtung andererseits.

Die **Kampstraße** ist derzeit durch ein hohes Verkehrsaufkommen belastet, das dazu führt, dass die Wohnqualität extrem eingeschränkt ist. Zudem wird die Kampstraße städtebaulich durch eine Vielzahl von sanierungsbedürftigen oder maroden

Gebäuden sowie Baulücken negativ geprägt. Durch das hohe Verkehrsaufkommen wirkt die Kampstraße als Trennung.

Die Entlastung der Kampstraße durch eine neue Erschließungsstraße zum Nahversorgungszentrum bietet die Chance, die Wohnqualität und Wohnzufriedenheit deutlich zu erhöhen. In der Folge wäre die gestalterische Umgestaltung der Kampstraße als Wohnstraße sinnvoll. Hierdurch kann die trennende Wirkung aufgehoben werden, und es ergibt sich die Chance, dass die Bereiche nördlich und südlich der Kampstraße als ein Quartier zusammen wachsen können.

Durch die Aufwertung der Kampstraße erfahren auch die zurzeit ungenutzten Grundstücke nordöstlich der Kampstraße (ehem. REWE-Gebäude) eine erhebliche Wertsteigerung. Die Umnutzung und Umgestaltung dieser Flächen bietet z.B. die Chance, besondere Wohnformen auf einem größeren zusammenhängenden Grundstück zu realisieren und damit den **Wohnstandort „Östliche Innenstadt“** weiter zu stärken. (vgl. Punkt 4.2.4)

Erhalt und Sanierung denkmalgeschützter und städtebaulich bedeutsamer Gebäude

energetische Erneuerung der Gebäude

Insgesamt ist der Anteil von Gebäuden mit Sanierungs- und Modernisierungsbedarf in der östlichen Innenstadt sehr hoch. Rund 16 % der Gebäude haben Modernisierungsbedarf, ca. 12 % weisen deutliche Schäden und dringenden Modernisierungsbedarf auf und 3 Gebäude an der Kampstraße sind vom Verfall bedroht. Das ergibt einen Anteil von rund 30 % aller Gebäude, denen kein guter Bauzustand bescheinigt werden kann. Der schlechte Bauzustand vieler Gebäude hat nicht nur unmittelbar negative Auswirkungen für Eigentümer und Nutzer, er wirkt sich auch auf die direkte Umgebung und das Stadtbild aus. Zum Erhalt der Stadtstruktur und der Verbesserung des Ortsbildes sind **Gebäudesanierungen** hier dringend erforderlich. Diese wirken sich wiederum positiv auf Nutzbarkeit und Energieeffizienz aus, die Chancen der Vermarktbarkeit werden deutlich erhöht und Leerstand vermieden.

Für das Rathaus, die Schule und die Stadtbücherei sollten Sanierungs- und Erweiterungsmaßnahmen prioritär geprüft werden. Diese Gebäude sind nicht nur städtebaulich sondern auch durch ihre öffentliche Nutzung für Meldorf bedeutsam.

In Einzelfällen kann aufgrund der schlechten Bausubstanz und der negativen Einflüsse auf das Stadtbild auch ein vollständiger Abriss und Neubau wirtschaftlicher und zielführender sein.

4.2.2 Ziele Einzelhandel – Verwaltung – Dienstleistung – Soziale Infrastruktur

Strategisches Ziel:
Innenstadt als attraktives und anziehendes Zentrum
des Einzelhandels und der Gastronomie sowie
als Dienstleistungs- und Verwaltungszentrum für die gesamte Region

Im Zuge des Verfahrens wurde deutlich, dass die Meldorfer Bürgerinnen und Bürger die Innenstadt als qualitativ hochwertig bewerten. Die Bezeichnung „Gehstraßen“ wird als sympathische und charmante Besonderheit empfunden, die Umsetzung der neuen Freiflächengestaltung wird positiv gewertet.

Ein großes Problem stellt jedoch nach wie vor die geringe Lebendigkeit der Innenstadt dar. Insbesondere Jugendliche und junge Erwachsene fühlen sich vom Angebot der Innenstadt nicht angesprochen. Es gibt keinen einheitlichen Auftritt durch die Kaufmannschaft, grundsätzlich fehlt es am „Einkaufserlebnis“. Die Ladenbetreiber sind häufig nicht die Eigentümer der Gebäude. Uneinheitliche Öffnungszeiten wurden bemängelt.

Ziel ist es, in der Innenstadt eine höhere Passantenfrequenz zu erzielen, die Aufenthaltsdauer zu erhöhen und damit die Handelslagen zu stärken.

Eine wichtige Aufgabe ist die Belebung von sogenannten "Toten Schaufenstern", die durch Leerstand einerseits und Nutzungen wie Banken und Versicherungen andererseits entstehen. Diese "Löcher" im Stadtbild laden nicht zum Verweilen und Bummeln ein; hier besteht dringender Handlungsbedarf.
Im Rahmen des Stadtspazierganges wurde festgestellt, dass viele Schaufenster und Eingangsbereiche nicht einladend wirken. Läden wirkten teilweise dunkel und erweckten fälschlicherweise den Eindruck geschlossen zu sein.

Vielfach wurde angemerkt, dass in Meldorf das maritime Flair fehlt. Es besteht der Wunsch, die Nähe zur Nordsee auch gestalterisch deutlich zu machen. Das Nordsee-Thema kann ebenfalls wichtig für die Profilierung der "Marke" Innenstadt Meldorf sein sowie Hand in Hand mit touristischen Konzepten laufen (Vgl. auch Punkt 4.2.3).

Stärkung des Hauptlaufes der Gehstraßen und einer klaren 1A-Lage

Ein wichtiger Schritt zur Stärkung des Hauptlaufes der Gehstraßen ist bereits erfolgt: Die Sanierung der Oberflächen und Installation neuer Ausstattungselemente im Bereich Roggen-, Spreet- und Zingelstraße wurde 2013 abgeschlossen. Das Erscheinungsbild und die Benutzbarkeit sowie die Aufenthaltsqualität sind damit deutlich verbessert worden.

Zukünftig kommt es darauf an, die **Gehstraßen inhaltlich zu stärken**, indem neue Geschäfte und innenstadtrelevante Nutzungen entlang der Gehstraßen etabliert werden. Ein "Ausweichen" auf die Nebenstraßen und -gassen sollte vermieden werden.

Schaffen von **Synergien mit dem Nahversorgungszentrum,**
das der Basisversorgung dient

Im Rahmen der Auftaktwerkstatt wurde sehr ausführlich darüber gesprochen, dass die erhoffte Belebung der Gehstraßen durch das Nahversorgungszentrum bisher ausgeblieben ist. Gleichwohl am Nahversorgungszentrum gut ausgebaute Parkplätze in ausreichender Anzahl und räumlicher Nähe zur Innenstadt vorhanden sind, wird der dortige Einkauf von Gütern des täglichen Bedarfs nur selten mit einem Bummel durch die Gehstraßen verbunden.

Zur Verbesserung der Situation ist **die Gestaltung des Zingel als Tor zur Innenstadt** von entscheidender Bedeutung. Zurzeit ist der Zingel sowohl gestalterisch als auch funktional unzureichend und bietet keine Anreize. Die Gestaltungsplanung des Zingel wird derzeit als erste Priorität vorangetrieben, verschiedene Varianten wurden bereits im Bauausschuss diskutiert. Die Diskussion der Zingel-Planung wurde in den Beteiligungsprozess zum IEK eingebunden; ein wichtiges Kriterium ist die gestalterische Stärkung der fußläufigen Verbindung vom Nahversorgungszentrum zur Innenstadt. Die Gestaltungsplanung wurde mittlerweile beschlossen.

Darüber hinaus fehlt in Meldorf ein **Innenstadt-Leitsystem** mit Hinweisschildern zu den touristisch interessanten Gebäuden und Plätzen einerseits und Hinweistafeln zur Innenstadt andererseits, um insbesondere auswärtigen Gästen die Orientierung zu erleichtern.

Erhöhung des **qualitativen Angebotes**, Stärkung und Förderung **regionaler Anbieter**

Das qualitative Angebot muss deutlich verbessert, die Bandbreite vergrößert werden. Es fehlt insbesondere an Angeboten für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene.

Ein weiterer wesentlicher Baustein zur Profilierung der "Marke" Innenstadt Meldorf ist die Förderung regionaler Anbieter. Auch durch das Angebot der innerstädtischen Geschäfte sollte die Nähe zur Nordsee spürbar sein (z.B. Fischgeschäft, Surferbedarf, regionale Spezialitäten).

Um der angestrebten städtebaulichen und inhaltlichen Aufwertung nicht entgegen zu wirken, ist insbesondere im Zuge des Leerstandsmanagements darauf zu achten, dass keine Betriebe oder Nutzungen angesiedelt werden, die die Qualität der Einkaufsstraße und des Wohnumfelds einschränken. Auch vermietete Gewerbeeinheiten können problematisch sein, wenn ihre Nutzung nicht zur Nachfrage und zum übrigen Angebot des Standortes passt. Es besteht die Gefahr, dass Leerstände entstehen oder nach und nach hochwertige Angebote durch Billiganbieter ersetzt werden, z.B. Spielhallen oder Ein-Euro-Läden. Durch ein hohes Angebot solcher Anbieter entsteht ein Imageverfall, der zu vermeiden ist.

Ausbau **personenbezogener Dienstleistung**

Es wird angestrebt, den Wohnstandort in der östlichen Innenstadt u.a. für Senioren und Menschen mit Handicap zu stärken. Die Analyse der Einwohnerentwicklung und derzeit vorhandenen altersgerechten Einrichtungen hat gezeigt, dass für dieses

Segment erheblicher Handlungsbedarf besteht, da das Angebot bereits heute nicht ausreichend ist und in der Zukunft voraussichtlich verstärkt nachgefragt wird. **Dienstleistungsangebote** wie Pflegeeinrichtungen und betreutes Wohnen oder **Serviceleistungen** wie Essen auf Rädern, Besuchsdienste etc. sollten in der Innenstadt etabliert werden, um das Konzept der „Stadt der kurzen Wege“ weiter zu stärken und das Wohnen für die genannte Zielgruppe in der Innenstadt attraktiv zu machen.

Das historische **Rathaus,** zentral an den Gehstraßen gelegen, dient als wichtiger Identifikator für den Verwaltungsstandort Meldorf. Durch die Neugestaltung der Gehstraßen hat auch der Platz vor dem Rathaus eine deutliche Aufwertung erfahren. Mit der Installation von Sitzmöglichkeiten und moderner Beleuchtung wurde die Aufenthaltsqualität erheblich erhöht. Für das Rathausgebäude selbst besteht jedoch dringender **Sanierungs- und Modernisierungsbedarf.** Darüber hinaus ist unglücklich, dass die Verwaltung derzeit auf drei Standorte verteilt ist (Rathaus, Hindenburgstraße und in Albersdorf). Hier besteht im Sinne der Optimierung der Arbeitsabläufe und Bündelung der Ressourcen der Wunsch nach Konzentration in einem Gebäude in der Stadt Meldorf.

Verbesserung von **Betreuungs-/ Freizeitangeboten für Kinder, Jugendliche und Senioren**

Im Zuge der Beteiligung - insbesondere im Rahmen der Kinder- und Jugendwerkstatt - wurde deutlich, dass die Angebote für Kinder und Jugendliche verstärkt werden müssen. Zurzeit bietet die östliche Innenstadt mit Ausnahme des Jugendzentrums wenig Attraktionen für Kinder und Jugendliche. Die Innenstadt wird als grau und "aussterbend" empfunden.

Der Wunsch nach **Vergrößerung und Modernisierung des Jugendzentrums** wurde geäußert. Hierbei wäre insbesondere eine Vergrößerung der Außenanlagen wünschenswert. Da das Jugendzentrum ursprünglich zunächst nur provisorisch in den Räumlichkeiten des Gemeindezentrums untergebracht wurde, ist grundsätzlich zu diskutieren, ob sich die Jugendzentrum-Nutzung dort verfestigen soll und ggf. ausgeweitet werden kann, oder ob ein Umzug an einen anderen Standort sinnvoll sein könnte.

Die **Grundschule** dient als wichtiger Standortfaktor für die Ansiedlung junger Familien. Es ist zu prüfen, ob das Betreuungsangebot und weitere Freizeit- und Bildungsangebote (ggf. in Zusammenarbeit mit der VHS) ausgebaut werden können.

Weitere wichtige Bausteine zur Verbesserung der Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche sowie Senioren sind das Jugendcafé und der Ausbau der **Stadtbücherei**, die im folgenden Kapitel (4.2.3) ausführlich beschrieben werden.

4.2.3 Ziele Tourismus – Kultur – Freizeit

Strategisches Ziel:

Innenstadt als touristischer Schwerpunkt mit gestärkten Verknüpfungen

Innenstadt als bevorzugter Treffpunkt der Jugend / junger Erwachsener und Senioren

Fortentwicklung und Vermarktung als **touristisches Zentrum** mit überregionaler Ausstrahlung, Verknüpfung mit den touristischen Zielen der Stadt und Region

Auch für den Tourismus ist die weitere Entwicklung eines **Marketing-Konzeptes in Verbindung mit einem Zentrenmanagement** von entscheidender Bedeutung. Insbesondere die Problematik der leeren Schaufenster ist derzeit ein Manko, dass das Bummeln durch die Gehstraßen unattraktiv macht. Hier besteht erheblicher Handlungsbedarf.

In den Beteiligungsrunden wurde vielfach der Wunsch geäußert, dass die **Nähe zur Nordsee** in der Innenstadt ablesbar sein sollte, sowohl durch gestalterische Elemente als auch durch geführte Touren zur Nordsee bzw. zum Speicherkoog. Des Weiteren sollte das gewünschte **Leitsystem Innenstadt** dem Besucher Orientierung und Information bieten.

Ein weiterer Baustein ist die Förderung des **Fahrrad-Tourismus**. Die Touristen kommen über den Nordsee-Wanderweg auch nach Meldorf; es mangelt jedoch an Angeboten wie Ladestationen für E-Bikes, Verleih von Citybikes oder speziellen Bed&Breakfast-Unterkünften. Darüber hinaus ist das Radwegenetz in der Innenstadt mangelhaft ausgebaut und schlecht miteinander verknüpft (vgl. Punkt 4.2.4).

Die Stadt Meldorf verfügt über zwei Hotels in der Innenstadt, eins davon liegt im Sanierungsgebiet. Des Weiteren werden Übernachtungsmöglichkeiten in Pensionen und Ferienwohnungen angeboten. Ein Ausbau des Angebotes ist wünschenswert, insbesondere für Familien, Jugendliche und junge Erwachsene.

Erhalt und Weiterentwicklung der vorhandenen **kulturellen Infrastruktur und der Bildungsangebote**

Im südwestlichen Bereich und angrenzend an den Geltungsbereich befindet sich der **kulturelle Schwerpunkt** der östlichen Innenstadt. Hier befindet sich die Ditmarsia, in deren großen Saal Theateraufführungen und weitere kulturelle Veranstaltungen wie Konzerte und Lesungen stattfinden. Darüber hinaus beherbergt die Ditmarsia Räumlichkeiten der Volkshochschule mit einem breit angelegten Angebot an Kursen und Veranstaltungen. In direkter Nähe, an der Rosenstraße, befindet sich die **Dithmarschenhalle**, in der Tanzevents und Clubnächte veranstaltet werden.

Als besonders positiv wurde in den Gesprächen das **Kino** an der Süderstraße 14, direkt neben der Ditmarsia, wahrgenommen. Hier wurde lediglich der Wunsch geäußert, das Angebot noch mehr auf die Bedürfnisse von Jugendlichen auszurichten.

Ein wichtiger Baustein des **Bildungsstandortes Meldorf** ist die **Stadtbücherei.** Das historische Gebäude an der Rosenstraße wird grundsätzlich positiv wahrgenommen. Das Gebäude, die Außenanlagen und der Spielplatz sind jedoch in einem schlechten, nicht zeitgemäßen Zustand. Darüber hinaus orientiert sich der Eingang zur Bücherei zum rückwärtigen Bereich und ist somit für Ortsfremde schwer auffindbar. Die Stadtbücherei ist bestrebt, ihr Angebot stets zu modernisieren (seit 2013 gibt es das Angebot der „Onleihe“, die den Nutzern ermöglicht, Hörbücher oder ebooks kostenfrei herunter zu laden), jedoch fehlt es an Platz für ein vergrößertes Angebot an neuen Medien. Darüber hinaus werden Räumlichkeiten für Kurse und Veranstaltungen benötigt. Die **Modernisierung / der Ausbau der Stadtbücherei** wäre ein wichtiger Schritt zum Erhalt dieser Einrichtung.

Die **Grundschule** im Blockinnenbereich Rosen-, Brütt-, Hindenburg-, Grabenstraße ist ein wichtiger Standortfaktor und bietet einen Anreiz zur Ansiedlung von jungen Familien. Das über 100 Jahre alte Gebäude ist grundsätzlich attraktiv, jedoch gibt es auch hier dringenden **Sanierungs- und Erweiterungsbedarf.** Die Planungen für eine Grundsanierung der Schule laufen derzeit, die Arbeiten sollen noch in diesem Jahr beginnen. Derzeit bietet die Schule nach Schulschluss eine Hortbetreuung mit Hausaufgabenhilfe bis 14.30 Uhr an. Es ist zu prüfen, ob das Betreuungsangebot ausgeweitet werden kann und ggf. auch weitere Sport- und Freizeitangebote ermöglicht werden können.

Auch das **Jugendzentrum bietet verschiedene Bildungsangebote für Kinder und Jugendliche** an. Die verschiedenen Gespräche mit den Kinder und Jugendlichen haben aber auch ergeben, dass die Angebote des Jugendzentrums von vielen Kindern und Jugendlichen gar nicht wahrgenommen werden.

Im Rahmen des Stadtspazierganges und der Beteiligungsrunden wurde deutlich, dass die Meldorfer insgesamt stolz auf das kulturelle Angebot in der Innenstadt sind. Es wurde jedoch für einige Angebote bemängelt, dass der Zugang insbesondere für Touristen aufgrund von unattraktiven Öffnungszeiten erschwert wird.

Förderung von **kulturellen und sozialen Einrichtungen und Veranstaltungen** für eine **lebendige Innenstadt**, über den Einzelhandel und das Wohnen hinaus

Es gab in der Vergangenheit bereits gute Ansätze privater Initiatoren, die von den Meldorfern sehr geschätzt und gut angenommen worden sind (z.B. Open-Air-Kino auf dem Marktplatz, Musikfestival „Frequenzen“). Hier sollten die Schlüssel-Akteure wieder angesprochen und unterstützt werden, ähnliche Veranstaltungen zu organisieren.

Um die Identifikation mit Meldorf positiv zu unterstützen, wäre es auch hier wünschenswert, Kinder und Jugendliche in den Prozess mit einzubeziehen (etwa durch Mitsprache bei der Filmauswahl, z.B. durch eine Abstimmung über soziale Netzwerke wie *facebook*).

Erhöhung der Aufenthaltsqualität,
Qualifizierung bedeutsamer Straßen und Wege zu „**Tourismusachsen**“

Ein wichtiger Schritt zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität wurde bereits 2013 mit der Modernisierung der **Gehstraßen** abgeschlossen. Der nächste wichtige Schritt wird die Umgestaltung des **Zingel** sein (vgl. Punkt 4.2.1).

Insgesamt sollte das **Areal zwischen Dom, Dithmarscher Museumsweberei, Gemeindezentrum und Dithmarscher Landesmuseum gestärkt und aufgewertet** werden.

Des Weiteren wurde während des Stadtspaziergangs der **Zugang von der Rosenstraße** aus betrachtet. Hier wurden die mangelnde Beleuchtung und die fehlende Blickachse zur Gehstraße (hier: Roggenstraße) bemängelt. Für den auswertigen Besucher erschließt sich hier in keiner Weise, dass er sich nur wenige Schritte von den Gehstraßen entfernt befindet, da der Blick auf einen Holzzaun gelenkt wird, der eine Gasse verschließt. Um die Wegebeziehungen zu stärken und den Zugang zur Innenstadt aufzuwerten, wäre hier eine Öffnung des Gässchens wünschenswert.

Entwicklung und Förderung von neuen und bestehenden
Treffpunkten und Freizeitmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche

Neben der Vergrößerung des **Jugendzentrums** (vgl. Punkt 4.2.2) wird seitens der Jugendlichen auch eine Ausweitung des inhaltlichen Angebotes und der Betreuerstunden gewünscht. Darüber hinaus ist eine verbesserte Öffentlichkeitsarbeit zu empfehlen (Flyer, Plakate, eigene Homepage etc.), da die Angebote und Veranstaltungen des Jugendzentrums von vielen Kindern und Jugendlichen gar nicht wahrgenommen werden (vgl. Punkt „kulturelle Infrastruktur und Bildungsangebote“).

Viele Meldorfer Jugendliche bemängeln, dass es kein auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenes gastronomisches Angebot gibt und wünschen sich ein **Jugendcafé "von Jugendlichen für Jugendliche"** in der Innenstadt. Des Weiteren wäre eine Ausweitung des gastronomischen Angebotes für Jugendliche und junge Erwachsene wünschenswert.
Insgesamt sollte die Innenstadt sowohl räumlich als auch inhaltlich mehr Angebote und Anreize für Kinder und Jugendliche bieten, um die positive Identifikation dieser Zielgruppe mit der Stadt Meldorf zu stärken.

Als weiterer Treffpunkt für Kinder und Eltern ist der neu zu gestaltende **Spielplatz an der Stadtbücherei** zu sehen (vgl. Stichpunkt „Bildungsangebote“).

4.2.4 Ziele Verkehr – Umwelt

Strategisches Ziel:
Innenstadt mit einem gleichberechtigten Nebeneinander aller Verkehre und verbesserte Organisation für alle,
insbesondere Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs

Verbesserung der Qualität und der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer auf Basis des **Verkehrskonzeptes:**

- Verkehrsentlastung der Innenstadt
- Parkraumkonzept
- Ausbau Radroutennetz, Ausbau Gehwegenetz
- Einheitliches Orientierungs- und Beschilderungskonzept
- Verbesserung der Sicherheit und Barrierefreiheit

Grundlage für die weitere verkehrliche Entwicklung der östlichen Innenstadt ist das **Verkehrskonzept**, das parallel zum IEK „Östliche Innenstadt“ erarbeitet, im Rahmen der Werkstätten diskutiert und stetig weiter entwickelt wird.

Insgesamt ist derzeit im Untersuchungsgebiet eine hohe Verkehrsbelastung zu verzeichnen. Die Lärm- und Abgasbelästigung wirkt sich negativ auf die Wohnqualität aus. Es wird vorgeschlagen, für die Innenstadt eine Tempo-20-Zone zu etablieren und den Innenstadt-Ring mit maximal 30 km/h zu befahren. Dieser Punkt wird in der nächsten Planungswerkstatt noch einmal ausführlich erläutert und diskutiert werden.

Unter dem Motto **„Mobilität für alle“** wird bei der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes besonders Wert auf die Sicherung der Belange von schwächeren Verkehrsteilnehmern gelegt. Die Nutzungsbarrieren für die Nutzung öffentlicher oder nichtmotorisierter Verkehrsmittel sollen verringert werden. Dazu gehören insbesondere der barrierefreie Ausbau von Haltestellen und die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes.

Gestalterische und funktionale **Aufwertung und Modernisierung von Straßenräumen und öffentlichen Freiflächen** unter Wahrung der historischen Straßenräume

In den durchgeführten Werkstätten bestand Einigkeit darüber, dass die **Kampstraße** zu entlasten ist. Durch die Versorgungsfunktion und die wichtige innerörtliche Verkehrsfunktion der Straße ist die Verkehrsbelastung sehr stark. Der Ausbaustandard entspricht nicht der tatsächlichen Belastung. Dies geht zu Lasten der Benutzbarkeit durch andere Verkehrsteilnehmer und beeinträchtigt in hohem Maße die Wohnqualität. Darüber hinaus hat die Kampstraße durch das hohe Verkehrsaufkommen eine trennende Wirkung; der Bereich nordöstlich der Straße ist städtebaulich abgetrennt. Drei leerstehende Häuser an der Kampstraße sind vom Verfall be-

droht, weitere Gebäude befinden sich in schlechtem Zustand. Dieser Faktor wirkt sich zusätzlich negativ auf die Wohnumfeldqualität aus.

Die Möglichkeit einer neuen nördlichen **Entlastungsstraße** über die Fläche des Nahversorgungszentrums (vgl. Abbildung „Maßnahmenübersicht Verkehr - Innenstadt“) ist gutachterlich ausführlich untersucht und mit dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Itzehoe vorabgestimmt worden. Das Flächenpotenzial für eine Umgehungstrasse ist auf der Fläche nördlich des ehemaligen REWE-Gebäudes und über die Stellplätze des NVZ grundsätzlich vorhanden.

Mit einer Umgestaltung zu einer **Fahrradstraße** würde die Verkehrssicherheit für den Radverkehr erheblich verbessert werden. Hiermit könnte ein wichtiger Beitrag unter anderem für die Schulwegsicherung geleistet werden.

Nach der Modernisierung und Aufwertung der Gehstraßen ist die **Umgestaltung des Zingel** als Tor zur Innenstadt der nächste große Schritt. (vgl. Punkt 4.2.2, Synergien mit dem Nahversorgungszentrum). Hier soll funktional die Anbindung an das Nahversorgungszentrum als auch an die Unterführung und die Straße am Bahnhof aufgewertet werden.

Grundsätzlich muss „das Ankommen“ für Besucher Meldorfs verbessert werden, ein Leitsystem die Orientierung verbessern. Hierzu ist auch die **Umgestaltung / Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes und des ZOB** erforderlich.
Die Aufwertung **der Gestaltung der Straße Am Bahnhof** ist sinnvoll, um den Weg in die Innenstadt auch stadtgestalterisch zu stärken. Die Anbindung an den Zingel sollte sowohl gestalterisch als auch funktional für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere aber für den nichtmotorisierten Verkehr, verbessert werden.

Förderung des Fuß- und Radverkehrs

Verbesserung / Ausbau der Netze, Wege, Abstellmöglichkeiten,
Kreuzungs- und Querungssituationen, Trennung von Fuß- und Radverkehr

Ein wesentlicher Punkt des Verkehrskonzeptes ist **der Ausbau des Geh- und Radwegenetzes**. Im Rahmen der Werkstätten wurde angesprochen, dass die Straßen- und Gehweggestaltung vielfach **nicht barrierefrei** ist. Viele Gehwege sind zu schmal und in schlechtem Zustand. Die Bahnunterführung ist für mobilitätseingeschränkte Personen nur schwer zu nutzbar.

Das **Radwegenetz** zeichnet sich durch **mangelnde Verknüpfungen und unklare Wegeführungen** aus. Hier besteht vor dem Hinblick der Förderung der schadstofffreien Mobilität und des Radtourismus dringender Handlungsbedarf.

Grünkonzept Innenstadt

Es besteht ein großer Wunsch nach "mehr Grün" in der Innenstadt. Im Bereich der Gehstraßen ist dies aufgrund der räumlichen Enge und der Berücksichtigung anderer Belange (z.B. Freihalten von Hauseingängen und Schaufenstern) schwierig umzusetzen. Insofern kann es keine "flächendeckende Nachbegrünung" geben. Stattdessen ist es sinnvoll, bei Neu- und Umgestaltung von Straßen und Plätzen zur Betonung städtebaulicher Qualitäten Begrünung einzusetzen.

Im Konzept zur **Zingel-Gestaltung** sind Neupflanzungen von Bäumen zur Einfassung des Platzes vorgesehen. Ein großer Solitär-Baum markiert die Platzmitte.

Wenn die verkehrliche Entlastung der Kampstraße realisiert wird, wird empfohlen, die **Kampstraße** als Wohn- und Fahrradstraße zu gestalten. Der Fahrbahnquerschnitt kann dadurch verengt und punktuell mit Bäumen gestaltet werden. Dadurch wird die städtebauliche Wirkung einer Wohnstraße verstärkt und die Wohnumfeldqualität deutlich verbessert.

4.3 Räumliches Rahmenkonzept

Die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens erarbeiteten Maßnahmen wurden in einem räumlichen Rahmenkonzept im Maßstab 1:2.000 plakativ zusammengefasst.

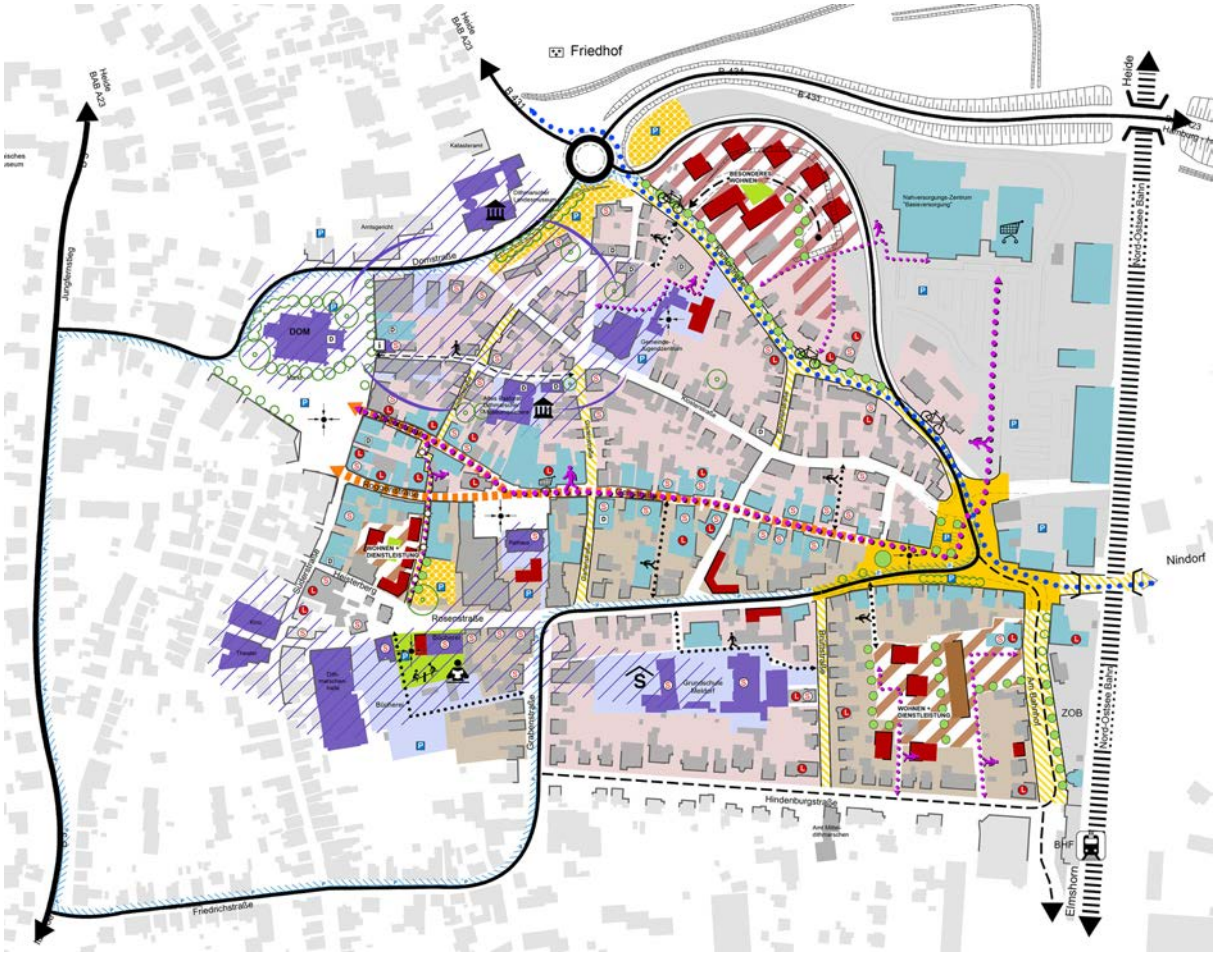


Abbildung 7: Rahmenkonzept (vgl. Anlage)

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

Der städtebauliche Rahmenplan wurde aus dem Leitbild und der daran anschließenden Diskussion im Rahmen der 2. Planungswerkstatt entwickelt. Darin werden die angestrebten städtebaulichen Grundprinzipien sowie wichtige Maßnahmenvorschläge deutlich.

In den Bereichen, in denen ein verstärkter Handlungsbedarf besteht, werden die angestrebten Prinzipien durch Testentwürfe weiter verdeutlicht. Die Bereiche mit ausgearbeiteten Testentwürfen sind im Plan als rote Baustruktur kenntlich gemacht. Die übrigen Gebäude werden in ihrem Bestand in dunklem grau nachgezeichnet. Als Planunterlage für den Rahmenplan wird ein Katasterplan mit Darstellung des Bestandes verwendet, so dass die Unterschiede zwischen den vorhandenen und vorgeschlagenen bzw. angestrebten Baustrukturen ablesbar sind.

Der Rahmenplan bildet damit eine auf die übergeordneten Entwicklungsziele ausgerichtete Beratungsgrundlage

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

Es ist nicht Sinn, in allen Bereichen städtebauliche Gestaltungsvorschläge zu unterbreiten, gewissermaßen „Phantasieentwürfe“, ohne die in dieser Planungsebene nicht mögliche Kenntnisschärfe bzgl. Grundstückssituationen und Eigentümerinteressen. Dies gilt in gleicher Weise auch für die Entwurfsvorschläge der dargestellten Bereiche. Insofern ist der Rahmenplan nicht 1:1 umsetzbar. Er dient jedoch für Anregungen im Sinne der städtebaulichen Zielsetzungen.

Viele Maßnahmen wirken integriert und Handlungsfelder-übergreifend. So ist zum Beispiel die Sanierung und Erweiterung der Stadtbücherei eine Maßnahme, die dem Bildungs- und Freizeitangebot zugute kommt, jedoch selbstverständlich auch städtebaulich-ortsgestalterisch wirkt. Die jeweiligen Maßnahmen werden ihrem Handlungsschwerpunkt zugeordnet, die Bezüge zu den anderen Handlungsfeldern werden hergestellt.

Insbesondere die Maßnahmen, die dem Zentrenmanagement zugeordnet werden, wirken über den Geltungsbereich hinaus. Es ist Ziel, dass im Kommunikationsprozess Menschen eingebunden werden, die Aktionen und Maßnahmen in die Wege leiten, deren Strahlkraft nicht an der Geltungsbereichsgrenze endet.

Den Maßnahmen wurde eine Nummerierung zugeordnet, die jeweils mit **M** (Maßnahmen des Managements, die sich nicht eindeutig verorten lassen), **V** (verkehrliche Maßnahmen) oder **B** (bauliche Maßnahmen / Sanierung) gekennzeichnet sind. Die Nummerierung orientiert sich an der Verortung der Maßnahmen im Rahmenplan und wird daher hier nicht in chronologischer Reihenfolge aufgeführt.

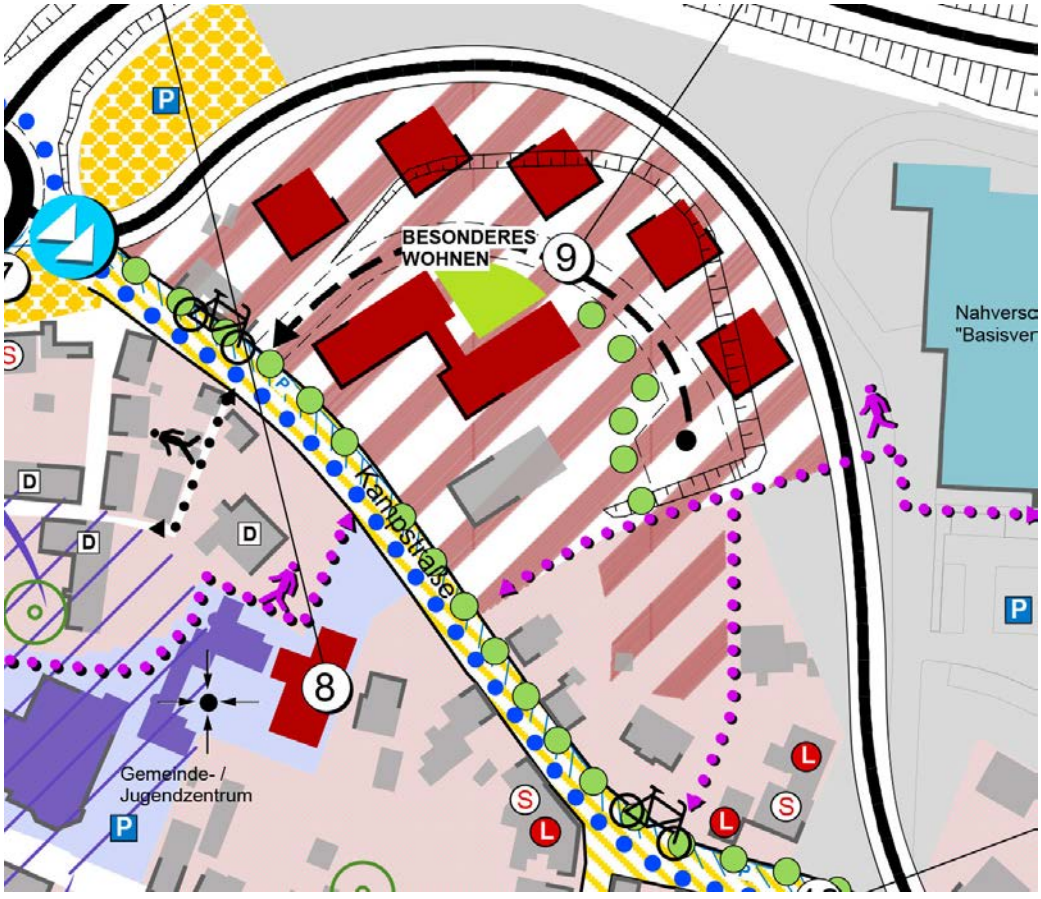
4.3.1 Maßnahmen Städtebau - Wohnen

Strategisches Ziel:
Innenstadt als zukunfts- und konkurrenzfähiger Wohnstandort

B3
Entwicklung von **Konzepten für unterschiedliche Wohnansprüche** / Eigentumsformen; vor allem **besondere Wohnformen für alle Altersgruppen**

Für eine alters- und sozial ausgewogene **Bewohnerstruktur** ist bei den vorgesehenen Wohnungstypen (Zimmerzahl, Wohnfläche und Wohnungsstandard) auf eine Vielfalt zu achten. Es wird angeregt, bei Neubauten von Mehrzimmer-Wohnungen annähernd gleich große Aufenthaltsräume (Schlafzimmer) vorzusehen, um die Wohnungen auch für Wohngemeinschaften (WGs) attraktiv zu machen. Dies können sowohl die klassischen WGs für Auszubildende oder Studenten sein, als auch Senioren-WGs als Alternative zum betreuten Wohnen.

Eine **Neuordnung** des Bereiches nordöstlich der Kampstraße (ehemalige REWE-Fläche) bietet die Chance, Konzepte für unterschiedliche Wohnansprüche zu verwirklichen. Insbesondere ein **Angebot für seniorengerechtes Wohnen** mit direkter Nähe zum Nahversorgungszentrum und Nähe zur Innenstadt ist hier denkbar. Weiterhin könnte sich hier auch ein kleineres Hotel in direkter Nähe zum Stadteingang ansiedeln.



Eine wichtige Maßnahme, um entlang der Kampstraße qualitativ hochwertiges Wohnen anbieten zu können, ist die Entlastung der Kampstraße durch eine Umgehungsstraße. Zurzeit ist der Bereich nordöstlich der Kampstraße durch das hohe Verkehrsaufkommen städtebaulich abgetrennt. Durch die verkehrliche Entlastung und Rückbau bzw. gestalterische Aufwertung der Straße zur Wohn- und Fahrradstraße (vgl. Ziffer 4.3.4 – Verkehr) könnte diese Trennung aufgehoben werden und die wohnbauliche Entwicklung in nordöstliche Richtung weiter wachsen. Die Entlastungsstraße sollte den Charakter einer innerstädtischen Erschließungsstraße haben und zur Erschließung des Gebietes nordöstlich der Kampstraße herangezogen werden. Dadurch wird zum einen erreicht, dass über die Kampstraße neben dem Fuß- und Radverkehr nur noch der Anliegerverkehr der bereits bestehenden Gebäude fließt und zum anderen eine Erschließung der Neubebauung von Nordosten ermöglicht, um eine optimale Ausnutzung der Himmelsrichtung in Bezug auf die Aufenthaltsräume und privaten Außenbereiche zu erreichen. Dabei wird angestrebt, die neue wohnbauliche Entwicklung mit der bestehenden Stadtstruktur durch ein dichtes Fuß- und Radwegenetz zu verweben, um das Ziel „Stadt der kurzen Wege“ zu erreichen.

B1
Erhalt und Sanierung denkmalgeschützter und städtebaulich bedeutsamer Gebäude
Um- und Ausbauten im Hinblick auf Innenverdichtung und Energieeffizienz

Die Nutzung vorhandener **Innenentwicklungspotentiale** bietet die Chance, das Wohnungsangebot in der Innenstadt zu erhöhen. Es bietet sich an, die Aus- und Umbauten parallel zu ggf. notwendigen **Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen** durchzuführen. Haus- und Grundstückseigentümer sollten umfassend über die verschiedenen Optionen bzgl. Um-, Ausbau und Sanierung beraten werden. Ein Flyer „Tipps für Grundstückseigentümer im Sanierungsgebiet“ ist derzeit in Vorbereitung und sollte zusätzlich durch ein Angebot an Informationsgesprächen, ggf. in einem gemeinsamen Termin, ergänzt werden. Dabei sollte in erster Linie über die Fördermöglichkeiten beraten werden. Es sollten aber auch die positiven Effekte aufgezeigt werden, die sich durch die Aufwertung der Immobilien und ggf. Schaffung von zusätzlicher vermietbarer Fläche ergeben.

Die im Folgenden genannten öffentlichen Gebäude haben Sanierungs- und Erweiterungsbedarfe, deren Umsetzungen sich nicht nur städtebaulich-ortsgestalterisch auswirken werden, sondern hauptsächlich der Sicherung der Verwaltungs- und Bildungsstruktur zugutekommen. Sie werden zugeordnet zu den entsprechenden Handlungsschwerpunkten detailliert beschrieben.

Stadtbücherei
Ausbau und Erweiterung, Aufwertung und Umgestaltung der Außenanlagen
(vgl. soziale Infrastruktur)

Rathaus
Modernisierung, Instandsetzung, Erweiterung
(vgl. Verwaltung / Dienstleistung)

Grundschule (Umbau, Erweiterung,)
(vgl. soziale Infrastruktur)

M1
Aktivierung von un-/untergenutzter Bausubstanz und leerer Flächen
Aktives Leerstandsmanagement, insbesondere für die Gehstraßen

Die **Beseitigung der Leerstände** sollte vordringlich im Bereich der Gehstraßen vorangetrieben werden. Eine Aufwertung an dieser prominenten Stelle dient nicht nur der dringend gewünschten Belebung der Gehstraßen, sondern wirkt auch als wichtiger Impuls für die umliegenden Bereiche. Insbesondere an den Gehstraßen befinden sich viele denkmalgeschützte und städtebaulich bedeutsame Gebäude. Hier sollte das Gespräch mit den Eigentümern gesucht werden, um gezielt über Fördermöglichkeiten bzgl. Erhalt und Sanierungsmaßnahmen zu informieren.

B5
Neuordnung, Entwicklung, Neubebauung (Beseitigung von Nutzungskonflikten, Aufwertung, Nachverdichtung, Erweiterung des Angebotes alternativer Wohnformen, „Reparatur“ der Stadtstruktur)

Der Block zwischen Zingel, Brütt-, Hindenburgstraße und der Straße am Bahnhof bietet hohes Potenzial für **qualitativ hochwertige Nachverdichtung**. Wichtig ist es hier, die Chancen zur Umsetzung von Zielen und Maßnahmen des Rahmenplanes im Rahmen der Bauleitplanung zu nutzen. Hier besteht die Chance, den bestehenden Konflikt zwischen Wohnen und Gewerbenutzung zu beseitigen und versiegelte Flächen wieder naturnah zu gestalten. Dieser Standort eignet sich für eine Mischung aus Wohnen und Dienstleistung in Bahnhofsnähe. Hier könnte insbesondere die **Zielgruppe von jungen Erwachsenen** angesprochen werden, die zum Studieren oder zu Ausbildungszwecken ins Umland pendelt und eine Wohnung mit gutem Anschluss an das öffentliche Personennah- und Fernverkehrsnetz benötigt.
In einem ersten groben Entwurf wurde das Potenzial zur Neuordnung, Innenverdichtung und Aufwertung durch Beseitigung von versiegelten Flächen aufgezeigt. Dabei wird ein Riegel nach Osten angeordnet, der den Platz vor der Post städtebaulich fasst und Wohnen und weitere Dienstleistungsangebote beherbergen kann. Im Blockinnenbereich können kleinere Einheiten entstehen, die z.B. zwei-dreigeschossig sind und 1-2-Zimmer-Apartments beherbergen können.

V1
Aufwertung der Gestaltung von öffentlichen Straßen und Plätzen

Die Aufwertung der Gestaltung der Straße Am Bahnhof in Verbindung mit dem ZOB und dem Bahnhofsvorplatzbereich stellt eine städtebaulich wichtige Maßnahme dar, um das Ankommen in Meldorf zu verbessern. Gleiches gilt für die **Aufwertung und Umgestaltung des Zingel** als Eingang zu Gehstraßen.
In Verbindung mit einem **Informations- und Leitsystem** sollen die Besucher Meldorfs hier willkommen geheißen und die Orientierung deutlich erleichtert werden. Diese Maßnahmen werden detailliert unter Ziffer 4.3.4 – Verkehr beschrieben.

4.3.2 Maßnahmen Einzelhandel – Verwaltung – Dienstleistung – Soziale Infrastruktur

Strategisches Ziel:
Innenstadt als attraktives und anziehendes Zentrum des Einzelhandels / der Gastronomie

M1/M2
Einrichtung eines gemeinsamen **Zentrenmanagements** in Zusammenhang **mit einem Marketingkonzept Einzelhandel** für die Qualifizierung und Profilierung der Gehstraßen als Zentrum des „entspannten und gehobenen Einkaufs“, um innovative Handlungsmöglichkeiten zu erarbeiten und koordinieren

Um die zahlreichen Ideen, die im Zuge des Beteiligungsverfahrens entwickelt worden sind, umzusetzen, wird die Etablierung eines **unabhängigen Zentrenmanagements** „Östliche Innenstadt“ als sinnvoll erachtet. Des Weiteren sollte die Erarbeitung eines **gemeinsamen Marketingkonzeptes** vorangetrieben werden.
Der Zentrenmanager steht als Ansprechpartner für alle Akteure zu Verfügung und arbeitet als Kommunikator sowie Vernetzungsstelle zwischen Verwaltung, Politik und Bürgerinnen und Bürger der Stadt Meldorf.
der Zentrenmanager berät den Aktive-Stadt-und-Ortsteilzentren-Beirat (ASO-Beirat) im Rahmen der Antragstellung auf Mittelausreichung. In den Grundsätzen für die Umsetzung des Verfügungsfonds der städtebaulichen Gesamtmaßnahme Östliche Innenstadt der Stadt Meldorf, Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ (ASO) heißt es dazu:

„Über die Bewilligung der zu beantragenden Mittel entscheidet der „ASO-Beirat Östliche Innenstadt Meldorf“ im Rahmen des zur Verfügung stehenden Budgets für den Verfügungsfonds.

Der Beirat setzt sich wie folgt zusammen:

2 Vertreter/innen der Bewohnerschaft

2 Vertreter/innen der Grundstückseigentümer

2 Vertreter/innen der im Sanierungsgebiet ansässigen Gewerbetreibenden

Die Mehrheit der Beiratsmitglieder muss ihren Wohn- bzw. Arbeitssitz im Sanierungsgebiet haben.

1 Vertreter/in der Gewerbetreibenden soll gleichzeitig dem Vorstand des Wirtschafts- und Verkehrs-vereins Meldorf und Umgebung e.V. angehören.

Als beratende Mitglieder fungieren Vertreter/innen der Amtsverwaltung Mitteldithmarschen, des Sanierungsträgers der Stadt Meldorf sowie des geplanten Zentrenmanagements.“

Aufgaben und durch das Zentrenmanagement koordinierte Maßnahmen:

- **Koordiniertes Auftreten der Meldorfer Kaufmannschaft**
  Um die Außenwirkung und Verlässlichkeit der Angebote der Innenstadt zu fördern, wird empfohlen, ein gemeinsames Auftreten anzustreben. Dazu gehören vor allem die Vereinheitlichung der Öffnungszeiten, aber auch ein gemeinsamer Werbeauftritt und gemeinsame Aktionen wie z.B. die Weihnachtsdekoration der Gehstraßen.
  In der Diskussion mit dem Wirtschafts- und Verkehrsverein, aber auch im Gespräch mit den Kindern und Jugendlichen wurde deutlich, dass ein "Magnetbetrieb" mit ca. 400 - 600 qm Verkaufsfläche (Bekleidung, Schuhe) fehlt. Dies ist in der für Meldorf typischen und grundsätzlich attraktiven kleinteiligen Bebauungsstruktur schwierig zu realisieren, da zunächst eine größere zusammenhängende Gewerbefläche geschaffen werden muss. Grundsätzlich denkbar wäre jedoch der Zusammenschluss und gemeinsame Auftritt mehrerer Anbieter; auch dies könnte über das gemeinsame Management koordiniert werden.

- **Aktives Leerstandsmanagement**
  Das Zentrenmanagement kümmert sich um die gezielte Ansprache von Eigentümern und Investoren / Betrieben und berät hinsichtlich anstehenden Um- oder Ausbauten. Ggf. ist auch die Zusammenlegung / Kooperation mehrere nebeneinander liegender Ladengeschäfte möglich und sinnvoll.
  Um dem Eindruck von dunklen, leeren Schaufenstern entgegen zu wirken, können leerstehende Gebäude oder Ladengeschäfte können zunächst auch mit temporären Nutzungen belegt werden.
  Im Zuge des Leerstandsmanagements ist darauf zu achten, dass keine Betriebe angesiedelt werden, die die Qualität der Einkaufsstraße und des Wohnumfelds einschränken, um der angestrebten städtebaulichen und inhaltlichen Aufwertung nicht entgegen zu wirken. Durch die Ansiedlung von Billigläden und/oder von Vergnügungsbetrieben wie z.B. Spielhallen oder Wettbüros droht ein Qualitätsverlust, der zu einer Verdrängung des traditionellen und gehobenen Einzelhandels führen kann und die Chance mindert, neue attraktive Nutzungen in der Meldorfer Innenstadt zu etablieren. Darüber hinaus steht die Ansiedlung dieser Betriebe dem Leitbild der Attraktivitätssteigerung der Innenstadt für Kinder und Jugendliche entgegen.

- **Förderung von Kooperationsmodellen zwischen Ladenbetreiber und Gebäudeeigentümer**
  Das Zentrenmanagement berät und fördert Modelle wie z.B. Mietnach-/erlass bei Sanierung des Gebäudes durch den Betreiber zur Schaffung freundlicher und einladender Räumlichkeiten oder gestaffelte Mieten mit einer günstigen Miete zu Beginn, um junge Unternehmen und Geschäftsideen zu fördern.

- **Verbesserung der Qualität der Schaufenstergestaltung**
  Zurzeit leerstehende Schaufenster können durch temporäre Nutzungen wie z.B. Ausstellungen oder Kinder-Malwettbewerbe belebt werden. Zur besseren Außenwirkung von Schaufenster können z.B. spezielle Aktionen wie Präsentationen durch Gestalter für visuelles Marketing oder Beratung der Einzelhändler organisiert werden (vgl. auch nachstehenden Punkt).
- **Vermittlung von Marketingexperten für den Einzelhandel und Bereitstellung entsprechender Informationsangebote (Ratgeberbroschüren)**
  Das Zentrenmanagement stellt Kontakte zu externen Beratern her, die die Gewerbetreibenden bzgl. Themen wie Verbesserung der Außenwirkung, der Barrierefreiheit und der Analyse von Produkttrends/ -nachfrage unterstützen oder Ideen zur effizienteren Nutzung der Ladenflächen und Kostenersparnis der Betreiber, wie z.B. „Shop in Shop“-Modelle unterbreiten.
- **Ausarbeitung neuer Einzelhandels- und Marketingkonzepte („Einkaufsimage“)**
  Die Attraktivitätssteigerung der Innenstadt, besonders für Jugendliche und junge Erwachsene, wird durch das Zentrenmanagement gefördert. Die Profilierung der Innenstadt, vordringlich der Gehstraßen, ist auszuarbeiten und über verschiedene Medien (Webauftritt, Werbeanzeigen, Flyer, etc.) zu kommunizieren. Hierzu ist die Entwicklung eines Corporate Designs (Logo, Slogan etc. im Sinne einer Dachmarke) für den Einzelhandel wichtig, um das Profil deutlich zu machen und einen Wiedererkennungswert bei allen Maßnahmen (z.B. Werbe-Flyer, Gestaltung der Website etc.) herzustellen.
- **Erhöhung des qualitativen Angebotes, Stärkung und Förderung regionaler Anbieter**
  Das **qualitative Angebot** muss deutlich verbessert, die Bandbreite vergrößert werden. Im Rahmen der Kinder- und Jugendbeteiligung wurde deutlich, dass diese Zielgruppe in der Meldorfer Innenstadt so gut wie keine Anreize erkennt und lieber weitere Wege in Kauf nimm. Das Angebot für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene sollte deutlich erhöht werden, z.B. durch auf diese Zielgruppe zugeschnittene Bekleidung, Sportlerbedarf, Spielsachen und Schmuck. Ein weiterer wesentlicher Baustein zur Profilierung der "Marke" Innenstadt Meldorf ist die **Förderung regionaler Anbieter**. Auch durch das Angebot der innerstädtischen Geschäfte sollte die Nähe zur Nordsee spürbar sein (z.B. Fischgeschäft und regionale Spezialitäten), um das Angebot in der Innenstadt auch für Touristen und Tagesbesucher zu attraktivieren. Hier könnten im Einklang mit dem neu zu findenden Marketingkonzept Synergien durch die nahgelegene Nordsee mit dem Speicherkoog geschaffen werden (z.B. durch Surfer-, Angler-, Seglerbedarf, Fotogeschäft, Souvenirs).

die Organisation von Veranstaltungen/Events im öffentlichen Raum oder innovativen Stadtinszenierungen
Das Zentrenmanagement kümmert sich um Aktionen anlässlich bestimmter Feste und Anlässe (Weihnachten, Ostern, Meldorf-Tage, Dithmarscher Kohltage, etc.). Es wird empfohlen, weitere Veranstaltungen zu etablieren, die insbesondere auch für Touristen

sowie die Zielgruppe der Kinder und Jugendlichen attraktiv sind, wie z.B. Lichterfest, Musikveranstaltungen oder Talentwettbewerbe. Denkbar sind auch kleinere Veranstaltungen wie z.B. Konzerte in (wechselnden) leerstehenden Gebäuden, die als Impuls-Projekte dazu dienen können, weitere Akteure anzusprechen und zu motivieren, ihrerseits Events zu initiieren und somit das kulturelle Leben Meldorfs zu bereichern.

Für das mit der Bekanntmachung der Sanierungssatzung vom 31.10.2012 förmlich festgelegte Sanierungsgebiet „Östliche Innenstadt“ in Meldorf im Bund-Länder-Programm Aktive Stadt-und Ortsteilzentren (ASO) wird ein **Verfügungsfonds** eingerichtet. Mit dem Verfügungsfonds sollen Maßnahmen zur Innenstadtstärkung und –qualifizierung in dem ASO-Fördergebiet unter Beteiligung Dritter umgesetzt werden. Voraussetzung für die Förderung über den Verfügungsfonds ist, dass die Maßnahmen den Zielen der städtebaulichen Gesamtmaßnahme entsprechen.
Für Maßnahmen und Projekte, die aus dem Verfügungsfonds finanziert werden sollen, ist eine Mitfinanzierung durch Dritte erforderlich. Ziel ist es, mit dem Verfügungsfonds weitere Akteure und Partner für die Innenstadtentwicklung zu gewinnen und als Ausdruck der gemeinsamen Verantwortung in die Finanzierung von Maßnahmen einzubinden. Zugleich eröffnet der Fonds die Möglichkeit, finanzielle Mittel flexibel und lokal angepasst einzusetzen.[4]

- Mithilfe des Verfügungsfonds können im Sanierungsgebiet beispielsweise folgende Aktivitäten unterstützt werden:
  - Kleinteilige Maßnahmen im öffentlichen Raum,
    z.B. Bepflanzung und Begrünung, Stadtmobiliar, Spielgeräte, Kunst im öffentlichen Raum
  - Kleinteilige das Ortsbild verbessernde Maßnahmen, insbesondere:
    - Erneuerung der Fassade von Gebäuden (Außenhaut, Fenster, Türen)
    - Erneuerung von Werbeanlagen
    - Erneuerung bzw. Errichtung von Einfriedungen privater Grundstücke
    - Vergütung von Leistungen von Planern, Handwerkern und Künstlern, die der Vorbereitung der kleinteiligen Maßnahmen dienen
  - Nicht investive Maßnahmen können aus dem Teil des Verfügungsfonds finanziert werden, der nicht durch Städtebauförderungsmittel gespeist wird, wie z.B.
    - Teilnahme an Messen (Ausgaben für Miete, Aufbau und Betrieb)
    - Inanspruchnahme von Dienstleistungen durch externe Berater (keine laufenden Kosten)
    - Durchführung von vorbereitenden Studien, z.B. Marketingkonzepte
    - Öffentlichkeitsarbeit: Internetportale, Flyer, Newsletter, Plakate, Broschüren, Ausstellungen
    - Durchführung von Veranstaltungen und Aktionen im Fördergebiet[5]
- **Info- und Leitsystem**
  In Einklang mit dem Corporate Design soll ein Info- und Leitsystem etabliert

[4] Grundsätze für die Umsetzung des Verfügungsfonds der städtebaulichen Gesamtmaßnahme Östliche Innenstadt der Stadt Meldorf, Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ (ASO)

[5] Vgl. Grundsätze für die Umsetzung des Verfügungsfonds der städtebaulichen Gesamtmaßnahme Östliche Innenstadt der Stadt Meldorf, Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ (ASO)

werden, das insbesondere auswärtigen Besuchern zugutekommt. Nähere Informationen hierzu werden unter dem Kapitel 4.3.4 – Verkehr beschrieben.

M3
Belebung der Gehstraßen
Stärkung des Hauptlaufes der Gehstraßen und Ausbildung einer klaren 1A-Lage
Schaffung von Synergien mit dem Nahversorgungszentrum

Als größtes Problem der Innenstadt wird die mangelnde Lebendigkeit gesehen. Dieser Eindruck wird durch das vielfach unattraktive Erscheinungsbild vieler Gebäude und Schaufenster sowie ein hohes Maß an Leerständen verstärkt. Das Angebot spricht insbesondere Jugendliche und junge Erwachsene nicht an.

Im gemeinsamen Stadtspaziergang wurde die neue Gestaltung der Gehstraßen, die 2013 abgeschlossen worden ist, als deutliche Verbesserung gelobt. In der Zukunft ist es wichtig, den **Hauptlauf der Gehstraßen inhaltlich zu stärken, um eine klare 1A-Lage herauszubilden.** Primäres Ziel sollte sein, die Leerstände zu beseitigen und die Schaufenster zu beleben. Insofern sollten neue Geschäfte und innenstadtrelevante Nutzungen entlang der Gehstraßen etabliert werden, während Neuansiedlungen in Nebenstraßen eher zu vermeiden sind.

Ein weiterer Baustein, um das Ziel der Belebung der Innenstadt zu erreichen, soll die Schaffung von **Synergien mit dem Nahversorgungszentrum** (nicht zentrenrelevanter Einzelhandel mit großem Stellplatz-Angebot) im Nordosten des Betrachtungsbereiches sein. Zur Verbesserung der Situation wird die **Gestaltungsplanung des Zingel** derzeit prioritär vorangetrieben. (vgl. Ziffer 4.3.4 - Verkehr)

Strategisches Ziel:
Innenstadt als Dienstleistungs- und Verwaltungszentrum für die gesamte Region

Sicherung der **Verwaltungs- und Bildungsstruktur:**

- **B7 -** Sanierung und ggf. Erweiterung des **Rathauses** zur Sicherung und Modernisierung des Verwaltungsstandortes Meldorf
- **B6 -** Erweiterung der **Stadtbücherei** zur Verbesserung des Bildungsangebotes
- **B4 -** Sanierung und Erweiterung der **Grundschule**

Das historische **Rathaus** dient als wichtiger Identifikator für den Verwaltungsstandort Meldorf. Im Rahmen des Stadtspaziergangs betonten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die persönliche Bedeutung und äußerten sich positiv über den neugestalteten Rathausplatz.
Für das Rathausgebäude selbst besteht jedoch dringender **Sanierungs- und Modernisierungsbedarf.** Darüber hinaus ist unglücklich, dass die Verwaltung derzeit auf drei Standorte verteilt ist (Rathaus, Hindenburgstraße und in Albersdorf). Hier besteht im Sinne der Optimierung der Arbeitsabläufe und Bündelung der Ressourcen der Wunsch nach Konzentration in einem Gebäude in der Stadt Meldorf.

Im Sinne der Aktivierung der Innenstadt ist es wünschenswert, die Verwaltung rund um das historische Rathausgebäude zusammen zu ziehen. Hier ist zu prüfen, ob zurzeit leer stehende Gebäude mit genutzt werden können, z.B. als Bürgerbüro. Gerade rund um den Rathausplatz sollte die Beseitigung von Leerständen mit

Hochdruck angestrebt werden. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob im Zuge der Sanierung auch eine **Erweiterung des Rathauses** auf die südlich angrenzende, derzeit als Parkplatz genutzte Fläche möglich ist.

Alternativ dazu wäre auch denkbar, die Verwaltungsräume mit wenig Publikumsverkehr in einem (ggf. neuen) Gebäude unterzubringen, das auch außerhalb der Gehstraßen liegen kann, um eine bessere Erreichbarkeit mit Pkw zu ermöglichen. In diesem Fall wäre ein Nachnutzungskonzept für das Rathausgebäude zu suchen, das dem Ziel „Belebung der Innenstadt“ nicht widerspricht. Denkbare Nachnutzungen wären ggf. die Kombination aus Bücherei und Volkshochschule und/oder Gastronomie. Die öffentlich wirksamen Nutzungen wie z.B. Standesamt mit Trauzimmer und Meldeamt sollten jedoch im Rathausgebäude verbleiben.

Die **Stadtbücherei** wird von der Meldorfer Bevölkerung als sehr positiv und wichtig für Meldorf wahrgenommen. Die Räumlichkeiten sind jedoch zu eng, darüber hinaus genügen die Außenanlagen nicht mehr den heutigen Ansprüchen. Eine Erweiterung in Kombination mit der VHS-Nutzung ist gewünscht.

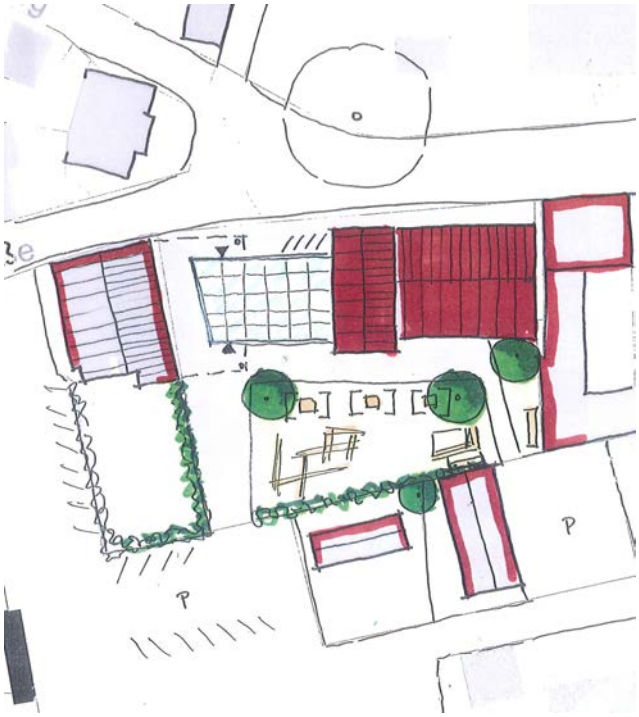


Abbildung 8: Funktionsskizze Stadtbücherei und Außenanlagen

Es wird empfohlen, die Bücherei durch einen Erweiterungsbau mit Veranstaltungs- und Vortragsräumen im Obergeschoss zu ergänzen. Darüber hinaus wird der Eingangsbereich im Erdgeschoss in den Neubau verlagert, dessen Eingang zur Straße orientiert wird, um die Auffindbarkeit zu verbessern.

Im Zuge der Modernisierung sollten dringend auch **die Außenanlagen mit Spielplatz** ansprechend gestaltet und modernisiert werden, um das Angebot für Familien mit Kindern zu stärken und bereits im Außenbereich sichtbar zu machen. In diesem Zuge könnten auch im Außenbereich Sitzgelegenheiten aufgestellt werden (z.B. für „VHS im Grünen“) und die Fußwegebeziehungen zwischen den Parkplätzen im Süden und dem Zugang zur Roggenstraße (Gehstraße) im Norden gestärkt werden.

Darüber hinaus sollten Fahrradabstellmöglichkeiten ergänzt werden, um die Fahrradfreundlichkeit auch hier zu unterstützen.

Die **Grundschule** als Bildungsstandort sollte nicht nur erhalten, sondern erweitert und modernisiert werden. Es ist zu prüfen, ob das Betreuungsangebot (eine Betreuung ist derzeit nur bis 14.30 Uhr möglich) ausgeweitet werden kann und ggf. auch weitere Sport- und Freizeitangebote (nicht nur) für Kinder und Jugendliche in den Räumen der Schule ermöglicht werden können. Hier sollte zusammen mit der Schule ein Konzept entwickelt werden.

B3 / B8
Etablierung von Dienstleistungsangeboten in der Innenstadt („Stadt der kurzen Wege“), z.B.: Betreutes Wohnen, Essen auf Rädern, Pflege- und Betreuungsangebote

Um das Ziel der Stärkung des Wohnstandortes in der östlichen Innenstadt u.a. für Senioren und Menschen mit Handicap zu erreichen, sollten **Dienstleistungsangebote** wie Pflegeeinrichtungen und betreutes Wohnen oder **Serviceleistungen** wie Essen auf Rädern, Besuchsdienste etc. in der Innenstadt etabliert werden.
Die Fläche nordöstlich der Kampstraße (ehemals REWE) ist sehr gut geeignet, um bei einer Neuordnung Wohnen für die genannte Zielgruppe anzubieten. Vielfältige Fußwegeverbindungen sollten das neue Wohngebiet mit der bestehenden Innenstadt vernetzen und das Konzept der „Stadt der kurzen Wege“ weiter stärken. Die günstige Lage zwischen Innenstadt und Nahversorgungszentrum macht das Wohnen für die genannte für Senioren bzw. Menschen mit Handicap besonders attraktiv. Eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung als attraktiver Wohnstandort wäre jedoch die Realisierung der Umgehungsstraße und der Rückbau der Kampstraße als Wohn- und Fahrradstraße.

Um die Innenstadt zu einem attraktiven generationsübergreifenden Wohnstandort zu entwickeln, sollten weitere Betreuungs- und Freizeitangebote für Senioren etabliert werden. Gemäß VU besteht in Bezug auf Pflegeeinrichtungen und betreutes Wohnen ein erheblicher Handlungsbedarf. Aber auch begleitende Angebote wie „Essen auf Rädern“ oder sportliche Aktivitäten für diese Zielgruppe sollten gestärkt werden.

4.3.3 Maßnahmen Tourismus – Kultur – Freizeit

Strategisches Ziel:
Innenstadt als touristischer Schwerpunkt mit gestärkten Verknüpfungen

M4
Fortentwicklung und Vermarktung als touristisches Zentrum mit überregionaler Ausstrahlung, Verknüpfung mit den touristischen Zielen der Stadt und Region

Um die Meldorfer Innenstadt auch als touristisches Zentrum mit überregionaler Ausstrahlung weiter zu entwickeln und zu vermarkten, wird empfohlen, dass touristische Ziele und Aktivitäten ebenfalls durch das angestrebte **Zentrenmanagement in Zusammenarbeit mit den örtlichen bzw. regionalen Tourismusverbänden etc.** koordiniert und kommuniziert werden. Informationen über Angebote und Akti-

vitäten könnten so gemeinsam entwickelt und entsprechend dem neuen Marketingkonzept veröffentlicht werden.

Ein neu zu entwickelndes **Leitsystem** / Beschilderung sollte den Meldorf-Besucher bereits am Bahnhof sowie an den Eingängen zur Innenstadt willkommen heißen, informieren und leiten. Die Beschilderung sollte einerseits wichtige touristische Ziele in der Stadt umfassen und mit Richtungsangaben und Entfernungen versehen sein sowie anderseits über das Angebot in der Innenstadt informieren (vgl. Ziffer 4.3.4 – Verkehr).

Des Weiteren sollte im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans ein **Parkraumkonzept** bzw. der Parkring rund um die Innenstadt entwickelt werden. Durch ein einheitliches **Beschilderungssystem** soll den auswärtigen Besuchern die Orientierung erleichtert und die Auffindbarkeit von freien Parkplätzen verbessert werden. (vgl. Ziffer 4.3.4 Verkehr- Umwelt).

Die **Verknüpfung der touristischen Angebote an der Nordsee / am Speicherkoog** mit der Innenstadt Meldorfs sollte vorangetrieben werden. So können z.B. geführte Segway- oder Fahrradtouren zum Speicherkoog in der Innenstadt starten. Weiterhin sollten die Besucher schon in der Innenstadt auf die Angebote des Speicherkoogs hingewiesen werden (z.B. Wattführungen, Angebote für Vogelbeobachtung, Surfschule etc.).

Darüber hinaus sollte die **Nähe zur Nordsee** auch gestalterisch deutlich werden. Über die Verstärkung des Angebotes mit regionalen Produkten und die entsprechende Schaufenstergestaltung hinaus könnten z.B. Strandkörbe oder eine Gezeiten-Anzeige im öffentlichen Raum ein maritimes Flair erzeugen.

Im Zuge des Beteiligungsverfahrens wurde die geringe Berücksichtigung der Belange von Fahrradfahrern in der Stadt und die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf den **Fahrrad-Tourismus** bemängelt. Neben dem dringend erforderlichen Ausbau des Radwegenetzes (vgl. Kapitel 4.3.4 Verkehr) sollten insbesondere besondere Angebote für Rad-Touristen geschaffen werden. Der Besucher sollte bereits am Bahnhof Informationen bzgl. Radwegen und Touren sowie Übernachtungsmöglichkeiten erhalten. Darüber hinaus sollte ein professioneller Fahrradverleih, der auch am Wochenende geöffnet hat, am Bahnhof oder in Bahnhofsnähe etabliert werden.
Das Angebot an bedarfsorientierten Übernachtungsmöglichkeiten sollte ausgebaut werden; derzeit mangelt es insbesondere an Angeboten für Familien, Jugendliche und junge Erwachsene (z.B. Bed & Breakfast-Unterkünfte bzw. Hostels).
Ein weiterer Schritt, um Meldorf als Fahrradstadt zu manifestieren, ist die Einrichtung von Ladestationen für E-Bikes. Diese sollten vorzugsweise an den Eingängen zur Innenstadt (z.B. am Zingel) angeordnet werden. Auf diese Weise lässt sich der Ladevorgang mit einem Innenstadtbummel und/oder Nutzung des gastronomischen Angebotes verbinden. Darüber hinaus sollten Fahrradstellplätze im Stadtbild ergänzt werden, insbesondere am Bahnhof.

Meldorf bietet eine Vielzahl an Bildungsangeboten und kultureller Infrastruktur. Um diese zu erhalten und weiter zu entwickeln, wird empfohlen, die **Erlebbarkeit**

kultureller Anziehungspunkte zu verbessern. Z.B. wurde im Zuge des Stadtspaziergangs berichtet, dass die Dithmarscher Museumsweberei in den historischen Räumen des „Alten Pastorats“ ein attraktives Angebot darstellt, das insbesondere für auswärtige Besucher von Interesse ist. Da die Weberei jedoch nur unter der Woche geöffnet hat, ist der Besuch für Wochenendausflügler nicht möglich. Das Gebäude liegt ein wenig versteckt, und das Museum wird von Außenstehenden kaum wahrgenommen. Hier sollten neben einem verbesserten Werbeauftritt schon von den Gehstraßen und vom Südermarkt aus Hinweisschilder (im Rahmen des einheitlichen Leitsystems) installiert werden.

Um den Eingangsbereich in die Gehstraßen von Osten zu stärken und aufzuwerten, wird zurzeit die **Modernisierung und verbesserte Organisation des Zingel** vorangetrieben (vgl. Ziffer 4.3.4 – Verkehr).

Zur **Stärkung der Verknüpfungen und des Gehwegenetzes** wird neben dem als sehr wichtig erachteten Leitsystem und der Zingel-Gestaltung empfohlen, weitere Zugänge zur Innenstadt zu stärken und aufzuwerten. (vgl. Ziffer 4.3.4 – Verkehr).

Strategisches Ziel:
Innenstadt als bevorzugter Treffpunkt der Jugend / junger Erwachsener und Senioren

M1/V1
Barrierefreier Ausbau der Innenstadt, Beratung der Gewerbetreibenden über Ausbau und/oder Hilfsangebote

In den Werkstätten wurden kritisiert, dass viele Meldorfer Geschäfte für Menschen im Rollstuhl oder mit Gehhilfen nur schwer zugänglich sind. Es wird empfohlen, im Zuge einer durch das Zentrenmanagement koordinierten Beratung der Geschäfte auch die Möglichkeiten eines **barrierefreien Ausbaus** zu beleuchten (vgl. Kapitel 4.3.2). Sollte ein Ausbau kurz- oder mittelfristig nicht möglich sein, könnte auch die Einrichtung von Service-Angeboten wie z.B. eine Hilfe-Klingel durch die Ladenbetreiber dazu führen, dass sich auch Menschen mit körperlichen Einschränkungen willkommen fühlen.

Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum werden in Kapitel 4.3.4 – Verkehr beschrieben.

B2
Jugendcafé in der Innenstadt („von Jugendlichen für Jugendliche“)
Erweiterung des gastronomischen Angebotes für Jugendliche / junge Erwachsene

Insbesondere im Rahmen der Kinder- und Jugendbeteiligung wurde deutlich, dass sich viele jüngere Bewohner Meldorfs nicht mit der Innenstadt identifizieren. Dieser Entwicklung sollte mit speziellen Angeboten für diese Zielgruppe gegengesteuert werden. Es wurde deutlich, dass sich die Jugendlichen ein eigenes **Jugendcafé** wünschen, das auch von Jugendlichen betrieben werden soll. Im Rahmen der Kinder- und Jugendwerkstatt wurde ein mögliches Konzept schon sehr weit vorgedacht; es gibt viele engagierte Jugendliche, die sich - auch ehrenamtlich - für so ein Projekt einbringen möchten. Wünschenswert wäre ein Standort innerhalb der In-

nenstadt, um den jungen Meldorfern ein Gefühl des „Willkommenseins“ zu vermitteln, wodurch die Zufriedenheit in der eigenen Stadt gefördert werden soll.

Darüber hinaus sollte das gastronomische Angebot für die Zielgruppe Jugendliche / junge Erwachsene erweitert werden, z.B. durch die Ansiedlung eines Bistros oder einer Burger-Bar.

Im Lauf des Verfahrens haben sich insbesondere zwei Angebote heraus kristallisiert, die es insbesondere im Hinblick auf die Attraktivierung der Innenstadt für Kinder und Jugendliche zu stärken gilt: die Stadtbücherei (vgl. Ziffer 4.3.2) und das Jugendzentrum.

Zur **Verbesserung des Freizeitangebotes für Kinder und Jugendliche** stellt die Vergrößerung und Modernisierung des **Jugendzentrums** eine wichtige Maßnahme dar. Da das Jugendzentrum ursprünglich zunächst nur provisorisch in den Räumlichkeiten des Gemeindezentrums untergebracht wurde, ist grundsätzlich zu diskutieren, ob sich die Jugendzentrum-Nutzung dort verfestigen soll und ggf. ausgeweitet werden kann, oder ob ein Umzug an einen anderen Standort sinnvoll sein könnte. Bei einer endgültigen Entscheidung für den jetzigen Standort ist zu prüfen, ob die benachbarte städtische Fläche, die derzeit untergenutzt ist, für **attraktive Außenanlagen**, die den Jugendlichen zugutekommen, umgestaltet werden kann. Denkbar wäre z.B. eine öffentliche Grünfläche mit Ausstattungselementen wie robusten Bänken und Ramps zum Skaten und Biken, die nicht nur, aber hauptsächlich von Jugendlichen genutzt werden kann.

Sollte sich im Laufe der weiteren Schritte heraus kristallisieren, dass für das Jugendzentrum ein neuer Standort benötigt wird, sollte auch hier ein Gebäude in der Innenstadt angestrebt werden.

Neben dem Ausbau des Jugendzentrums und der Außenanlagen ist eine **verbesserte Öffentlichkeitsarbeit** zu empfehlen. Die Angebote und Veranstaltungen des Jugendzentrums können z.B. mit Flyern und Plakaten in Schulen und Sportvereinen beworben werden oder über soziale Netzwerke wie z.B. facebook verbreitet werden.

Seitens der Jugendlichen wurden neue und modernere Möglichkeiten zum Skaten gewünscht. Der Standort am Otto-Nietsch-Weg (außerhalb des Betrachtungsbereiches) wurde grundsätzlich als angemessen betrachtet, es werden aber weitere Skateranlagen benötigt. Hier zeigten die Jugendlichen auch Bereitschaft, beim Ausbau mit Hand anzulegen. Des Weiteren wurden Räume gewünscht, die nur Jugendlichen zur Verfügung stehen, z.B. für Fitness und Sport oder Probenräume für Bands.

Im Sinne einer langfristigen Bindung und Identifikation der jüngeren Bevölkerungsgruppen mit der Innenstadt bedarf es spezieller Räume für diese Zielgruppe, aber auch (informeller) Angebote, die junge Menschen wieder in die Innenstadt zieht. Bei der Entwicklung und Konkretisierung sollten die jungen Bürger einbezogen werden, z.B. bei der Ideen-Findung für Veranstaltungen und Aktionen, z.B. Musik, Märkte, Stadtfest, open-air-Kino, mit Mitmach-Aktionen wie z.B. eine Abstimmung über die Filmauswahl.

4.3.4 Maßnahmen Verkehr – Umwelt

Strategisches Ziel:

Innenstadt mit einem gleichberechtigten Nebeneinander und verbesserter Organisation aller Verkehre, insbesondere Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs

V1

Verbesserung der Qualität und der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer auf Basis des **Verkehrskonzeptes:**

Um das Ziel „Mobilität für alle“ zu erreichen führt der Verkehrsentwicklungsplan (VEP)[6] vielfältige Maßnahmen auf:

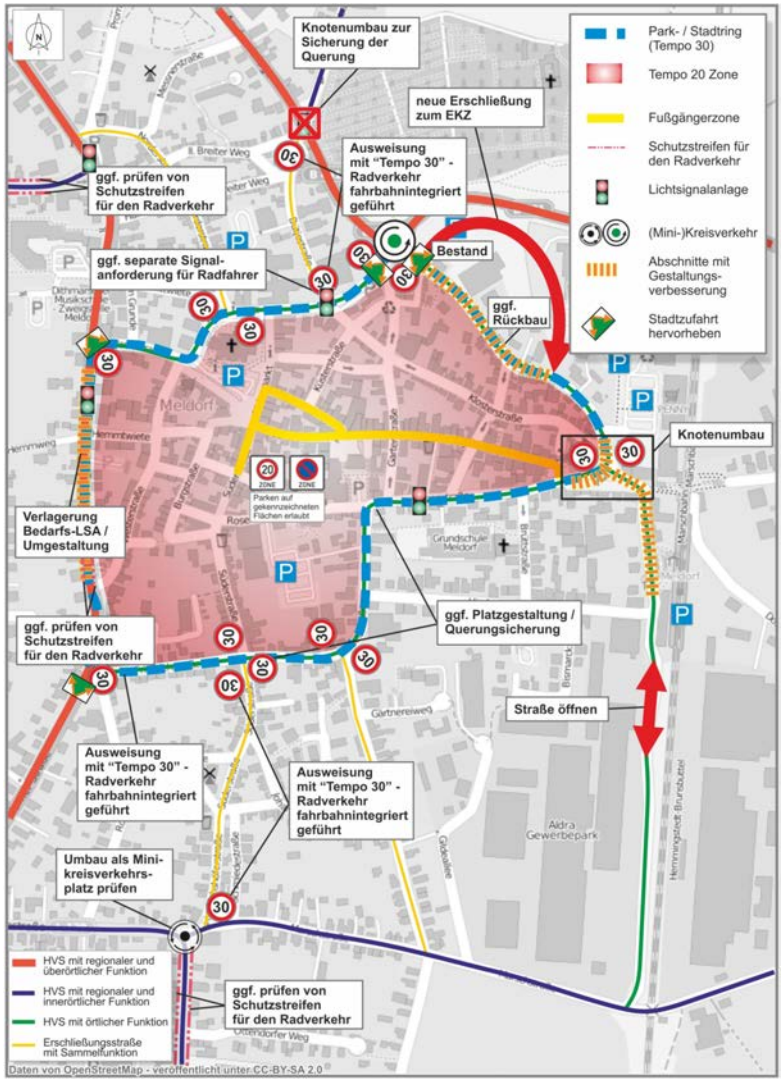


Abbildung 9: Maßnahmenübersicht Verkehr - Innenstadt[7]

Allgemein wird die **Verkehrsentlastung der Innenstadt** angestrebt. Ein wesentlicher Baustein hierfür ist die Einrichtung einer Tempo-20-Zone in der Innenstadt sowie einer Tempo-30-Zone für den umgebenden Ring.

[6] PGT Umwelt- und Verkehr GmbH, Hannover; Verkehrsentwicklungsplan Meldorf – Entwurf, Stand Juli 2014

[7] PGT Umwelt- und Verkehr GmbH, Hannover; Verkehrsentwicklungsplan Meldorf – Entwurf, Stand Juli 2014

In weiten Teilen wird ein Umbau des Straßennetzes empfohlen, um die Verbesserung der Verkehrsabläufe sowie der **Sicherheit** und der **Barrierefreiheit** für die Innenstadt zu erreichen. Dies kann z.B. durch Ergänzung von Querungsstellen, Anpassung der Knotendimensionierung und Beseitigung von vorhandenen Barrieren geschehen. Des Weiteren sind bei Um- und Ausbau von öffentlichen Straßenräumen folgende Prinzipien zu berücksichtigen:

- ausreichende Gehwegbreite (> 2,00 m)
- flächendeckend Bordabsenker
- Gestaltung besonderer Querungsbereiche gem. unterschiedlicher Anforderungen von Rollstuhlnutzern und Menschen mit Sehbehinderung
- Einhaltung „befahrbarer“ Rampensteigungen und –längen

Um die subjektive Sicherheit zu verbessern, sind folgende Punkte von Bedeutung:

- Beleuchtung von Hauptwegen innerhalb von Grünanlagen
- zusätzliche Sicherungsmaßnahmen für Querungsstellen im Bereich von Bushaltestellen
- „besitzbare“ Stadt: etappenweise Möglichkeiten für das Ausruhen im Straßenraum
- „bespielbare“ Stadt (Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten, Querungsstellen, Aufmerksamkeitsfelder, etc.)[8]

Einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsentlastung stellt der Ausbau alternativer Verkehrsmittel dar. Hierbei liegt der Schwerpunkt auf der **Radverkehrsförderung**. Das Routennetz sollte dringend modernisiert und ausgebaut werden:

- Etablierung des Radroutennetzes mit vorrangigen Ausbau auf den Hauptrouten
- Verbesserung der Führung des Radverkehrs im gesamten Stadtgebiet
- verbesserte Anbindung der Bahnhofsunterführung an die Innenstadt

Fahrradabstellmöglichkeiten sollen in die Gestaltung der öffentlichen Räume integriert werden, um Meldorf als Fahrradstadt zu etablieren. Insbesondere am Bahnhof fehlen derzeit Abstellmöglichkeiten. Hier wäre ein Gesamtkonzept mit Fahrradverleih, E-Bike-Ladestationen sowie Informations- und Leitsystem, das nicht nur auswärtigen Besuchern zugutekommt, angeraten.
Mit sogenannten „weichen Maßnahmen“ könnte die Fahrradnutzung im Alltag weiter verfestigt werden, z.B. durch die Nutzung und den Verleih von Lastenfahrrädern und Kinderanhängern oder Aktionen wie „Mit-dem-Fahrrad-ins-Büro-Tage“.

Des Weiteren ist der **Erhalt und die bedarfsgerechte Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes** erforderlich, um eine Verkehrsentlastung zu erreichen. Hierbei sollte der barrierefreie Ausbau von Haltestellen im Vordergrund stehen.

Das Thema „Stadt der kurzen Wege“ ist zu erhalten und weiter fortzuentwickeln. Durch die kurzen Entfernungen im innerstädtischen Bereich stellt die Nutzung des Gehwegenetzes eine konkurrenzfähige Alternative zur Kfz-Nutzung dar. Der **Ausbau des Gehwegenetzes** sollte somit optimiert werden. Um das Ziel eines barriere-

[8] PGT Umwelt- und Verkehr GmbH, Hannover; Verkehrsentwicklungsplan Meldorf – Entwurf, Stand Juli 2014, S. 48

freien Fußwegenetzes zu erreichen sind allgemein gesicherte Querungsstellen mit Blindenleitmarkierungen erforderlich. Hier besteht besonders im Bereich zwischen Unterführung und Zingel deutlicher Handlungsbedarf. Als erster wichtiger Schritt soll die Umgestaltung des Zingel zeitnah umgesetzt werden (s.u.). Eine weitere wichtige Maßnahme wäre die Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt.

Wesentlicher Baustein zur Entlastung der Innenstadt ist die Etablierung des **Parkringes.** Von dort aus sollten alle innnenstadtnahen Parkplätze erreicht werden, die Erreichbarkeit soll durch ein **Parkleitsystem** erleichtert werden. Konflikte zwischen Anwohnerverkehr und Dauerparkern in den Straßender Innenstadt (u. a. Hindenburgstraße, Klosterstraße) sollen damit zukünftig vermieden werden.

V6

Zur **Stärkung der Verknüpfungen** wird neben dem als sehr wichtig erachteten Leitsystem empfohlen, weitere Bereiche und Zugänge zur Innenstadt zu stärken und aufzuwerten. Dies betrifft z.B. den Zugang von der Rosenstraße (auf der Höhe der Stadtbücherei) zur Roggenstraße. Diese Fuß- und Radwegeverbindung sollte über den neu zu gestaltenden Außenbereich der Stadtbücherei geführt werden, um den großen Parkplatz an der Grabenstraße (neben der Dithmarschenhalle) mit anzubinden. Die Fußwegeverbindung sollte durch eine durchgehende Beleuchtung aufgewertet werden. Wünschenswert wäre darüber hinaus, das Gässchen zwischen Roggen- und Spreetstraße wieder öffentlich zugänglich zu machen. Von der Bücherei kommend bewegt man sich derzeit auf einen Holzzaun zu, der den Zugang verschließt. Dadurch wird der Eindruck erweckt, auf eine „Rückseite“ zuzugehen. Durch die Öffnung könnte ein attraktiver Blickfang geschaffen werden.

Strategisches Ziel:

Gestalterische und funktionale Aufwertung und Modernisierung von Straßenräumen und öffentlichen Freiflächen unter Wahrung der historischen Straßenräume

V2

Umgehungsstraße zur **Entlastung der Kampstraße**

Ein wesentlicher Punkt, der in allen Werkstätten und im Rahmen des Stadtspaziergangs eingehend diskutiert wurde, ist die Zukunft der Kampstraße.

Ziel ist die verkehrliche Entlastung und der Rückbau der Kampstraße. Dieser Schritt wird im VEP zusammen mit ergänzenden Maßnahmen als Rückgrat der verkehrlichen Entwicklung Meldorfs angesehen. Die nördlich verlegte Entlastungsstraße übernimmt den Gesamtteil des Individualverkehrs. Lediglich für die Anwohnererschließung bleibt die Kampstraße bestehen.
Für den Ausbau der Entlastungstraße wird eine Gestaltung als innerstädtische Erschließungsstraße angestrebt, die auch zur Erschließung des neu zu entwickelnden Gebietes nordöstlich der Kampstraße herangezogen werden kann.

V7
Aufwertung Stadteingang / Eingangssituation Kampstraße

Des Weiteren sollte der Eingangsbereich von der B 431 (Sprung über die Bahn) kommend umgestaltet und aufgewertet werden. Hier sollte durch Beschilderung / Parkleitsystem der Besucher informiert und auf den Parkring geleitet werden. Darüber hinaus sollte hier die Situation des Radverkehrs durch das Markieren von Fahrradstreifen verbessert werden.

Der Ausbau und die Gestaltung des Parkplatzes am Kreisel sollte vorangetrieben werden, um die Situation am Eingang zur östlichen Innenstadt zu verbessern. Derzeit stehen die Kraftfahrzeuge dort ungeordnet auf einer unbefestigten Fläche. Hier besteht die Möglichkeit, zukünftig eine attraktive Fläche im Eingangsbereich zur Innenstadt anzubieten.

V3
Kampstraße

Mit der Realisierung der Entlastungsstraße wird die **Umgestaltung der Kampstraße zur Wohn- und Fahrradstraße** möglich. Die Wohnqualität wird erheblich aufgewertet, die trennende Wirkung wird aufgehoben. Hierdurch bietet sich stadtstrukturell die große Chance, den Bereich nordöstlich der Kampstraße ebenfalls als Wohngebiet zu entwickeln und mit dem Quartier südwestlich der Kampstraße zusammen wachsen zu lassen. Darüber hinaus stellt dieser Abschnitt einen wichtigen Baustein zur Verbesserung des Radwegenetzes, insbesondere im Hinblick auf die Schulwegsicherung dar. Durch die verkehrliche Entlastung bieten sich vielfältige Möglichkeiten der Gestaltung. Die Fahrbahn könnte verengt werden, dadurch könnte eine punktuelle Begrünung der Kampstraße erfolgen. Eine weitere Maßnahme wäre der barrierefreie Ausbau.

V4
Umgestaltung des Zingel als attraktiver Eingangsbereich „Tor zur Innenstadt“

Die **Gestaltung des Zingel** im Hinblick auf die vielfältigen verkehrlichen Funktionen, die über diesen abgewickelt werden müssen, ist vielfältig diskutiert worden. Neben einer verbesserten Abwicklung und einem gleichberechtigten Miteinander aller Verkehre sollen hier vor allem die Verknüpfungen zum Bahnhof und zum Nahversorgungszentrum im Vordergrund stehen. Verschiedene Varianten wurden bereits im Bauausschuss diskutiert. Die Diskussion der Zingel-Planung wurde in den Beteiligungsprozess zum IEK eingebunden; ein wichtiges Kriterium war u.a. die gestalterische Stärkung der fußläufigen Verbindung vom Nahversorgungszentrum zur Innenstadt. Die Ergebnisse des Beteiligungsprozesses sind bereits in die weitere Gestaltungsplanung eingeflossen, es wurde sehr deutlich eine Variante bevorzugt, die die Hauptverkehrsführung über Kampstraße, Zingelstraße und Rosenstraße ermöglicht. Die Straße am Bahnhof wird somit entlastet. Die Gestaltungsplanung wurde im Laufe des Verfahrens an die aktuellen Ergebnisse angepasst (vgl. Abbildung 8) und mittlerweile beschlossen.

Der Zingel ist einerseits als Verkehrsplatz stark beansprucht und übernimmt andererseits stadträumlich eine bedeutende Funktion als Stadteingang „Tor zur Innen-

stadt“. In diesem Sinne ist die gestalterische Qualität dieses Platzes von herausragender Bedeutung. Durch die Gestaltung als übergreifender Platzraum soll die Verbindung zum Nahversorgungszentrum deutlich verbessert werden. Des Weiteren wird die Bedeutung des Platzes durch Erhalt und Neuanpflanzung von Bäumen betont.

Abbildung 10: Neugestaltung des Zingel (Stand: Juni 2014)[9]

Ergänzt wird die Gestaltung durch die Implementierung eines **Innenstadt-Leitsystems,** das den Besucher am Eingang zur Innenstadt empfängt und informiert. Dieses sollte Hinweisschilder zu den touristisch interessanten Gebäuden und Plätzen einerseits und Hinweistafeln zur Innenstadt (Was erwartet mich in Meldorf? Wo finde ich was?) andererseits enthalten. Dies sollte in Abstimmung mit dem neu zu erarbeitenden Marketingkonzept und Corporate Design entwickelt werden.

V5
Aufwertung der Gestaltung der Straße Am Bahnhof / Vorplatz / ZOB

Ein weiterer Baustein sollte die **Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes** sein. Die Platzgestaltung ist sowohl für die Förderung des Tourismus sowie im Hinblick auf die Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs von zentraler Bedeutung. Die Umgestaltung sollte daher den Anschluss an das zu entwickelnde Leitsystem, der Förderung des Radverkehrs (Abstellmöglichkeiten, Fahrradverleih, etc.) sowie den Anspruch des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen etc. berücksichtigen. Damit soll das Ziel, das „Ankommen“ für die Besucher Meldorfs zu verbessern, erreicht werden.

4.4 Darstellung investiver und nichtinvestiver Maßnahmen

Als Anlage zu diesem Bericht wurden Maßnahmenblätter erarbeitet, die die inhaltlichen und finanziellen Auswirkungen sowie den Nutzen für das Gebiet betrachten. Des Weiteren wurden Prioritäten für die teilweise räumlich ineinander greifenden Projekte erarbeitet.

Hamburg, November 2015
Architektur + Stadtplanung

[9] Arge Dr. Jörn Wagner, Freier Landschaftsarchitekt, Kiel, mit Bornholdt Ingenieure GmbH, Albersdorf

Anhang 1 - Detaillierte Stärken-Schwächen/Chancen-Risiken-Analyse

1	Städtebau - Wohnen	
Ist-Zustand (Sicht von innen)	**Stärken**	**Schwächen**
	Flächenpotenziale in der Innenstadt	Baulücken
	Stadtbild (denkmalgeschützte, städtebaulich bedeutsame Bausubstanz)	Stadtbildstörende Gebäude sowie große Anzahl von Gebäuden mit Stadtbildmängeln unattraktives Erscheinungsbild durch leer stehende, vom Verfall bedrohte Gebäude
	hoher Anteil städtebaulich bedeutsamer Bausubstanz und an Denkmalen	hoher Anteil unsanierter Gebäude; Ausstattungsmängel / Modernisierungsrückstände trotz teilweise realisierter Instandsetzungsmaßnahmen
	Vorhandene großzügige Grundstücke	Teilweise stark überbaute und versiegelte Blockinnenbereiche im zentralen Bereich
	Anteil hochwertig sanierter Straßen (Gehstraßen)	teilweise unattraktives Erscheinungsbild im öffentlichen Raum (Zingel), Gestaltung teilw. uneinheitlich, (z.B. Markt/ Zingel- u. Süderstraße)
	Wohnen und Arbeiten liegen nah beieinander, kurze Wege	Nutzungskonflikt Gewerbe-Wohnen (Block Brütt-, Hindenburg-, Rosenstr., Am Bahnhof) Nutzungskonflikt Verkehr – Wohnen (Kampstr.)
	Aktuelle Bevölkerungsprognose / Prognose der wohnungsnachfragenden Haushalte bis 2025 geht von positiven Entwicklungstendenzen aus	
zukünftige Entwicklung (Sicht von außen)	**Chancen**	**Risiken**
	Neubauten in der Innenstadt auf leeren Flächen möglich, Standortvorteil	Baulücken verwahrlosen, unattraktives Erscheinungsbild
	Unverwechselbarkeit des Stadtbildes, hohes Identifikationspotenzial	Negativwirkung durch stadtbildstörende Gebäude, Schwächung des touristischen Potenzials Gefahr des Zerfalls und Imageverlust durch schlechten Bauzustand / Leerstände
	denkmalgeschützte und städtebaulich bedeutsame Bausubstanz bietet Potenzial für individuelle Nutzungen, besonders im höherwertigen Wohnungsteilmarkt Ansiedlung einkommensstarker Haushalte Potenzial zur Revitalisierung und für die Ansiedlung neuer Nutzergruppen (individuelles bedarfsgerechtes Wohnen	bleiben Ausstattungsmängel und Modernisierungsrückstände, besteht die Gefahr der Abwanderung der Mieter; ausgewogene Mieter- und Sozialstruktur ist gefährdet Schlechter Bauzustand kann zu einer Gefahr für die öffentliche Ordnung / Sicherheit werden
	Potenzial für Freiraumgestaltung / Stellplätze und Begrünung in der Innenstadt	durch stark versiegelte Blockinnenbereiche Negativwirkung für das Stadtklima, fehlende Wohnumfeldqualität; Gefahr der Abwanderung
	Hochwertig gestalteter öffentlicher Raum bietet Erhöhung der Wohnzufriedenheit und Standortvorteil für Gewerbetreibende	unattraktives Erscheinungsbild im öffentlichen Raum: Imageverlust u. drohende Verwahrlosung
	Potenzial für Neuordnung durch Beseitigung der Immissionsquellen, Stärkung des Wohn- und Dienstleistungsstandortes Innenstadt Chance des Zusammenwachsens der Flächen nördlich und südlich der Kampstraße	Durch Belastung der Wohnnutzung in der Kampstraße und im Block Brütt-, Hindenburg-, Rosenstr., Am Bahnhof), Gefahr der Abwanderung, Leerstand
	prognostizierte Nachfrage führt zu Wohnungsneubau, insbesondere für Familien und Ältere Zuzug aus Umlandgemeinden	

Ableitung von Handlungserfordernissen Städtebau - Wohnen

• **Stärkung des Wohnens** in der Innenstadt für eine gemischte Bewohnerstruktur
  • Un-/untergenutzte Bausubstanz / leere Flächen aktivieren
  • Entwicklung von Konzepten für unterschiedliche Wohnansprüche / Eigentumsformen; vor allem **besondere Wohnformen für alle Altersgruppen**

• **Erhalt und Sanierung** denkmalgeschützter und städtebaulich bedeutsamer Gebäude
• Beseitigung von städtebaulichen und funktionalen Mängeln für eine **höhere Aufenthalts- und Nutzungsqualität** sowie die energetische Erneuerung der Gebäude

• **Neuordnung, Entwicklung, Neubebauung (Beseitigung von Nutzungskonflikten, Aufwertung, Nachverdichtung, Erweiterung des Angebotes alternativer Wohnformen, „Reparatur“ der Stadtstruktur)**
  • Block Brütt-, Hindenburg-, Rosenstraße, Am Bahnhof
  • Block Roggen-, Süder-, Rosenstraße
  • Kampstraße 3 - 13
  • Rosenstraße 9, 46

• nach Aufhebung der Barrierewirkung Kampstraße: **Entwicklung des Bereichs nordöstlich der Kampstraße als Wohngebiet „Besonderes Wohnen“**

• **Lückenschließungen (Nachverdichtung, „Reparatur“ der Stadtstruktur)**
  • Kampstraße
  • Am Bahnhof
  • Rosenstraße

2	Einzelhandel – Verwaltung – Dienstleistung – Soziale Infrastruktur	
Ist-Zustand (Sicht von innen)	**Stärken**	**Schwächen**
	Konzentration von kleinteiligem Einzelhandel, Gastronomie, unternehmens- und personenbezogenen Dienstleistungen	Es fehlt ein "Magnetbetrieb" mit ca. 400- 600 qm Verkaufsfläche (Bekleidung, Schuhe) Es fehlen Angebote für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene (z.B. Sportbekleidung, "H&M" etc.) sowie regionale Angebote
	Kleinteilige Nutzungsstruktur des Einzelhandels; hochwertige Platz- und Straßenräume sowie städtebaulich bedeutsame Architektur	Vorhandene Gewerbeflächen sind z.T. durch Leerstand gekennzeichnet "Tote Schaufenster" durch Banken und Versicherungen
	Nahversorgungszentrum mit ausreichend Stellplätzen	Fehlende Anbindung des NVZ an die Innenstadt Fehlen eines Nahversorgers in der südwestlichen Innenstadt
	Sehr hoher Anteil an Privateigentum (selbst genutzt und privat vermietet)	Uneinheitliche Öffnungszeiten
	Das Untersuchungsgebiet ist zentraler Verwaltungssitz	Verwaltungsstandorte nicht unter einem Dach (Rathaus, Hindenburgstraße, Albersdorf)
	Bildungsstandort (Grundschule)	
	Gute Ausstattung mit sozialer Infrastruktur	
	Sehr gute Ausstattung mit medizinischer Grundversorgung	
zukünftige Entwicklung (Sicht von außen)	**Chancen**	**Risiken**
	Erhöhung der Versorgungsfunktion für die Umlandgemeinden sowie Anziehungspunkt für Touristen	Abfluss der Kaufkraft ins Mittelzentrum Heide Einkauf unattraktiv für Touristen durch zu wenig Auswahl und leere Schaufenster (Leerstände, Banken, Versicherungen)
	Hochwertige Platz- und Straßenräume sowie die kleinteilige Nutzungsstruktur bieten gute Voraussetzungen für eine vielseitige Einzelhandelsstruktur	Bei Verfestigung des Leerstandes negativer Einfluss auf die Gewerbeentwicklung Chance: Ansiedlungspotenzial
	Stärkung des Einzelhandels durch NVZ, Synergien für den kleinteiligen Einzelhandel in der Innenstadt	Durch mangelhafte Anbindung NVZ-Gehstraßen (Gestaltung, fehlende Beschilderung etc.) kommen die gewünschten Synergien nicht zustande
	Beteiligung bzw. Mitwirkung der Eigentümer an der Entwicklung der Innenstadt	Kein einheitlicher Auftritt durch fehlendes Management
	Stärkung der Funktion der Innenstadt und Erhöhung der gesamtstädtischen und regionalen Wirkung	
	Nähe zur Grundschule ist Anreiz zur Ansiedlung von Familien	
	Versorgungsfunktion (soziale Infrastruktur) für das Umland festigen	
	Sehr gute medizinische Grundversorgung ist Anreiz für Ansiedlung von Älteren und Familien mit Kindern	

Ableitung von Handlungserfordernissen
Einzelhandel – Verwaltung – Dienstleistung – Soziale Infrastruktur

- Einrichtung eines **Marketingkonzeptes Einzelhandel**
  für die **Qualifizierung und Profilierung der Gehstraßen als Zentrum des „entspannten und gehobenen Einkaufs“,**
  um innovative Handlungsmöglichkeiten zu erarbeiten und koordinieren:
  - ein koordiniertes Auftreten der Meldorfer Kaufmannschaft,
  - ein aktives Leerstandsmanagement,
  - Verbesserung der Qualität der Schaufenstergestaltung
  - die Ausarbeitung neuer Einzelhandels- und Marketingkonzepte („Einkaufsimage“), v.a. zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt für Jugendliche und junge Erwachsene,
  - die Ansiedlung tourismusrelevanter Angebote
  - die Organisation von Veranstaltungen/Events im öffentlichen Raum oder innovativen Stadtinszenierungen
- **Stärkung des Hauptlaufes der Gehstraßen** und einer klaren 1A-Lage
- Schaffen von **Synergien mit den Nahversorgungszentrum**, das der Basisversorgung dient
- **Erhöhung des qualitativen Angebotes**, Stärkung und Förderung regionaler Anbieter
- Ausbau personenbezogener **Dienstleistung**
- Förderung von **kulturellen und sozialen** Einrichtungen und Veranstaltungen für eine lebendige Innenstadt, über den Einzelhandel und das Wohnen hinaus
- Verbesserung von **Betreuungs-/Freizeitangeboten** für Kinder, Jugendliche und Senioren
- Sicherung der **Verwaltungs- und Bildungsstruktur** (Schule, Rathaus, Bibliothek)

3	Tourismus – Kultur – Freizeit	
Ist-Zustand (Sicht von innen)	**Stärken**	**Schwächen**
	Dom, Markt und historischer Stadtkern sind überregional bekannt	Verknüpfung zur Nordsee fehlt
	Vielzahl von kulturellen Einrichtungen mit gesamtstädtischer und überregionaler Bedeutung	Fehlende Angebote für Jugendliche
	Gute Erreichbarkeit mit Bus, Bahn, Pkw	Fehlende Radwege, mangelhafte Verknüpfungen
	Stadtbild (denkmalgeschützte, städtebaulich bedeutsame Bausubstanz)	Stadtbildstörende Gebäude sowie große Anzahl von Gebäuden mit Stadtbildmängeln unattraktives Erscheinungsbild durch leer stehende, vom Verfall bedrohte Gebäude
	Die Bibliothek bietet ein kulturellen Treffpunkt für Kinder und Erwachsene (Angebote VHS)	Spielplatz bei Bibliothek mangelhaft und unattraktiv
zukünftige Entwicklung (Sicht von außen)	**Chancen**	**Risiken**
	Positive regionale und überregionale Wahrnehmung	Kein eigenes Profil, "Marke", Wiedererkennungswert
	Potenzial für Ansiedlung weiterer kultureller Einrichtungen / Events vorhanden	Drohender Verlust der Anziehung der Innenstadt insbesondere für Jugendliche
	Potenzial zur Schaffung von Anreizen für Fahrradtouristen durch Verbesserung und Ausbau des Radwegenetzes	Schwächung der Attraktivität für Anwohner und Touristen durch fehlende Radwege
	Unverwechselbarkeit des Stadtbildes, hohes Identifikationspotenzial	Negativwirkung durch stadtbildstörende Gebäude, Schwächung des touristischen Potenzials Gefahr des Zerfalls und Imageverlust durch schlechten Bauzustand / Leerstände
	Verfestigung als Bildungsstandort Identifikation mit dem Ort durch hochwertige Gestaltung und Angebote für Kinder, Jugendliche und Erwachsene	Verfall des Umfeldes der Bibliothek, unattraktives Erscheinungsbild, Kinder und Jugendliche fühlen sich nicht ernst genommen

Ableitung von Handlungserfordernissen Tourismus – Kultur – Freizeit
Fortentwicklung und Vermarktung als touristisches Zentrum mit überregionaler Ausstrahlung, Verknüpfung mit den touristischen Zielen der Stadt und Region • touristisches Potenzial der nahgelegenen Nordsee besser nutzen (z.B. Fischgeschäft, geführte Segwaytouren zur See • Gestalterische "Brücke zur Nordsee" in der Innenstadt (z.B. durch das Aufstellen von Strandkörben oder einer Wasserstandsanzeige). • Hinweise auf Speicherkoog mit Surfschule und Segelclub bereits in der Innenstadt • Angebote für Radtouristen schärfen (E-Bike-Ladestationen, Fahrradverleih etc.)
Erhalt und Weiterentwicklung der vorhandenen **kulturellen Infrastruktur** und der Bildungsangebote
Entwicklung und Förderung von neuen und bestehenden Treffpunkten und Freizeitmöglichkeiten für **Kinder und Jugendliche** • Erhalt und Erweiterung der Bibliothek (Medienzentrum, Veranstaltungs-, Schulungszentrum, altersübergreifende Angebote), Gestaltung des Umfeldes, Erneuerung des Spielplatzes • Erweiterung des gastronomischen Angebotes beispielsweise für Jugendliche • Jugendcafé von Jugendlichen für Jugendliche
Erhöhung der **Aufenthaltsqualität,** Qualifizierung bedeutsamer Straßen und Wege zu **„Tourismusachsen“**
Besucherparkplätze, Verkehrsleitsystem (Kampstraße, Am Bahnhof)

4	Verkehr – Umwelt	
Ist-Zustand (Sicht von innen)	**Stärken**	**Schwächen**
		Hohe Verkehrsbelastung der Straßen im Untersuchungsgebiet
	Gute Erreichbarkeit mit Bus, Bahn, Pkw	Unzureichende Verknüpfung des zentralen ÖPNV-Standortes und des Gebiets nördlich Kampstraße mit der Innenstadt
	Flächenpotential für eine Umgehungsstraße ist vorhanden, leistungsfähiger Kreisel im Eingangsbereich	Trennende Wirkung durch hohe Verkehrsbelastung auf der Kampstraße
		Zahlreiche Oberflächen (Straßen, Gehwege) in schlechtem Zustand
		Fehlende Radwege, mangelhafte Verknüpfungen
		Unklare Radwegeführung am Zingel, fehlende Fahrradständer
		Straßen- und Gehweggestaltung nicht barrierefrei (z.B. Büttstraße und Hindenburgstraße)
		Gestaltung der Ortseinfahrten mangelhaft
		Bahnunterführung für mobilitätseingeschränkte Personen schwer zu nutzen
		Kein Parkleitsystem, punktuelle und kleine Parkplätze in der Innenstadt fehlen
zukünftige Entwicklung (Sicht von außen)	**Chancen**	**Risiken**
		Beeinträchtigung der Wohnqualität durch Lärm- und Abgasbelästigung
	Gute Erreichbarkeit mit Pkw und öffentlichen Verkehrsmitteln bietet Anreiz zur Ansiedlung unterschiedlicher Haushaltstypen Stärkung Tourismus, Gewerbe, Einzelhandel	Durch unzureichende Verknüpfungen und Leitsysteme mangelhafte Frequentierung des Einzelhandels und der Gastronomie durch Touristen und Gäste
	Durch Umgehungsstraße Entlastung der Kampstraße mit positiven Effekten für die Wohnqualität und die weitere Stadtentwicklung nordöstlich der Kampstraße	Qualitätsverlust und Belastung der angrenzenden Nutzungen Kampstraße
	Bei Sanierung der Oberflächen (Straßen, Gehwege): Erhöhung der Wohnverbundenheit und Lebensqualität	Durch schlechten Zustand der Straßen und Gehwege Einschränkung der Nutzbarkeit
	Umgestaltung des Zingel bietet die Chance, die Situation für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere die Radfahrer zu verbessern	
	Potenzial zur Anbindung an regionales und überregionales Radwegenetz vorhanden Schadstoffarme Mobilität fördern	Schwächung der Attraktivität für Anwohner und Touristen durch fehlende Radwege
		Trennende Wirkung durch Bahnunterführung, Nutzung der östlichen Innenstadt insb. für Senioren erschwert
	Durch Gestaltung der Ortseinfahrten positives Image, das "Ankommen" wird verbessert und die Orientierung erleichtert	Durch unklare Ortseinfahrten wird die Orientierung erschwert

Ableitung von Handlungserfordernissen Verkehr – Umwelt
Gestalterische und funktionale Aufwertung und Modernisierung von Straßenräumen und öffentlichen Freiflächen unter Wahrung der historischen Straßenräume • Aufwertungs-, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen Kampstraße • Ausbau und Gestaltung Platzraum Zingel, Am Bahnhof, Kampstraße, Fußgängerunterführung • Aufwertung der Verbindungsstraßen Fußgängerzone – großflächiger Einzelhandel Kampstraße (Gestaltung, Leitsystem etc.) • Ausbau und Gestaltung Parkplatz am Kreisel • Ausbau und Gestaltung Brunnenhof • Ausbau und Gestaltung Roggenstraße 10 (rückwärtig) • Verbesserung der Parkplatzsituation im Bereich der Grundschule • Sanierung bzw. Erneuerung der Schmutz- und Regenwasserkanalisation
Verbesserung der Qualität und der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer auf Basis des **Verkehrskonzeptes:** • Verkehrsentlastung der Innenstadt • Parkraumkonzept • Ausbau Radroutennetz, Ausbau Gehwegenetz • Einheitliches Orientierungs- und Beschilderungskonzept • Verbesserung der Sicherheit und Barrierefreiheit • Einrichtung einer Tempo-20-Zone in der Innenstadt • Einrichtung einer Tempo-30-Zone für den umgebenden Ring • Umgehungsstraße zur Entlastung der Kampstraße
Leitsystem
Förderung des Fuß- und Radverkehrs (Verbesserung / Ausbau der Netze, Wege, Abstellmöglichkeiten, Kreuzungs- / Querungssituationen, Trennung von Fuß- und Radverkehr)
Block Brütt-, Hindenburg-, Rosenstraße, Am Bahnhof - Neuordnung, Beseitigung des Konfliktes Wohnen und Gewerbe
Grünkonzept Innenstadt – Ausbau von attraktiven Naturräumen, Grünvernetzung Entkernung dicht bebauter Blockinnenbereiche, Wohnumfeldaufwertung