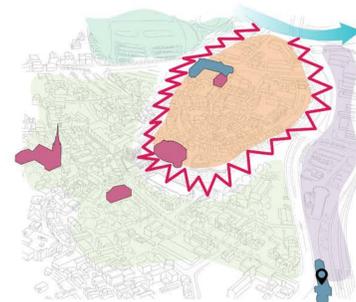
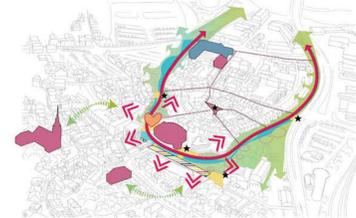




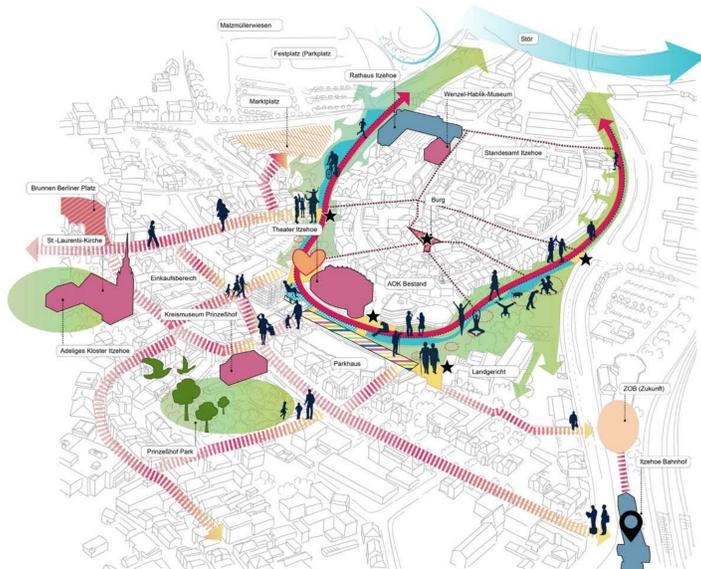
ein BLICK in die neue GESCHICHTE der STÖRSCHLEIFE



Städtebauliche Analyse: getrennt und geteilt



Die Blau-Grün-Soziale Promenade: eine Brücke zwischen Alt und Neu



Von Wasser und Natur geprägt: Neubelebung und Inwertsetzung der historischen Spuren der alten Störtschleife

Mit der Wegnahme der alten Störtschleife verschwanden auch die Geschichte und Identität der Stadt aus dem räumlichen und gesellschaftlichen Bewusstsein. Heute leidet Itzhoe unter der Abwesenheit eines vernetzten, kulturell und gewerblich vielfältigen Herzstück. Durch die Öffnung der Störtschleife soll der Puls der Stadt neu interpretiert und reaktiviert werden.

Das Wasser agiert als Ausgangspunkt für die Etablierung von multifunktionalen, ausdifferenzierten Freiräumen. Die Erlebbarkeit und Sichtbarkeit der Itzhoer Geschichte geben der Stadtgesellschaft ihre Identität zurück. Es entsteht ein anziehender, belebter Ort der Begegnung, der durch die Integration von klimatischen, sozio-kulturellen und biodiversitätsfördernden Bedürfnissen die Resilienz und Zukunftsfähigkeit stärkt.

AKTIVIERUNG DURCH RÄUMLICHE VERNETZUNG

Die historische Neustadt ist von ihrem Umfeld abgekapselt. Der ehemals kulturell, gewerblich und gesellschaftlich bedeutsame Stadtkern kann seine **Anziehungskraft** zurückgewinnen, in dem die neue Störtschleife räumliche, funktionale und mentale Barrieren bricht! Die neue Störtschleife ist ein Ort für Menschen; sie agiert als Bindeglied zwischen Alt und Neu. Gleichzeitig wirkt das Wasser als Magnet, der die Menschen über das durchlässige Wegenetz anzieht und das **Herzstück der Stadt reaktiviert**.

BESTEHENDES BEWAHREN UND NEU INTERPRETIEREN

Die Wiederöffnung der Störtschleife wird als Chance wahrgenommen, die Identität des Ortes herauszuarbeiten und zu bewahren. Wesentlich ist die Arbeit mit dem **Bestand** und den örtlichen Gegebenheiten. Bedeutsame Elemente werden **geschickt in die Neugestaltung integriert**, sodass eine **Brücke zwischen Vergangenheit und Zukunft** geschlagen wird. Die Störtschleife schließt räumliche und mentale Lücken. Sie verbindet nicht nur unterschiedliche Nutzungen, sondern kombiniert historische Spuren mit den Anforderungen der Zukunft.

HISTORISCHE SPUREN SICHTBAR UND ERLEBBAR MACHEN

Durch die **Wiederbelebung** des Flusslaufes werden historische Spuren wieder sichtbar und erlebbar gemacht. Der Ursprung der Stadt und ihre Geschichte rückt in die Wahrnehmung der Stadtgesellschaft und stärkt das Selbstbewusstsein. Gleichzeitig werden durch die **Neuinterpretation** der Störtschleife klimatische, sozial-ökologische und biologische Belange integriert und die Resilienz der Stadt gefördert.

Grundgerüst der NEUEN STÖRSCHLEIFE: die Stör-Promenade als Katalysator der urbanen Natur



Wassererlebnis: Treffpunkt, Stadtstrand, Uferkante

Papa, ich will auch mit den Kindern am Wasser spielen!

Aktivitäten für alle Generationen

Der Störwer Hermann: ein neuerfoundener Bewegungsort

Entdecken und Abenteuer, Umweltbildung fängt jetzt an!

VISION DES FREIRAUMS

Die alte Störtschleife ist durch **Wasser entstanden** und soll von diesem als **zentrales Gestaltungselement** in verschiedenen Formen wieder aufgegriffen werden. Die Freiräume rund um die Störtschleife weisen unterschiedliche Charaktere auf und ermöglichen vielfältige Nutzungen. Der **westliche Abschnitt** ist von einem naturnahen, organisch-anmutenden Wasserlauf geprägt. Gleichzeitig werden durch vernetzte Grünstrukturen (Bestand mit Neuplanung) Lebensräume für Insekten und tierische Lebewesen geschaffen. Im **nördlichen Verlauf** wandelt sich die Störtschleife zu einem robust-urbanen Wasserelement, das auch intensiven Nutzungen standhält. Die **Störstufen**, die **Promenade** mit Pergolen und Stadtstrand (Urban Beach) sowie die **Theatertreppen** machen das Wasser erlebbar und kreieren attraktive Räume der Begegnung. Der **Marktplatz** erhält die Rolle eines flexiblen, multifunktionalen Platzes, der auf saisonale Bedürfnisse reagieren kann. Der **östliche Abschnitt** ist geprägt von einer naturnahen Gestaltung, die Raum für Ruhe und Erholung anbietet.

0 10 20 30 40 50 75 100 Maßstab 1:1000

Lageplan 1:1.000



der FLUSS neu interpretiert: interaktiv, kommunikativ und als BINDEGLIED zwischen Alt und Neu



Größere Veranstaltungen und Sammlungen (Konzert, Musik)

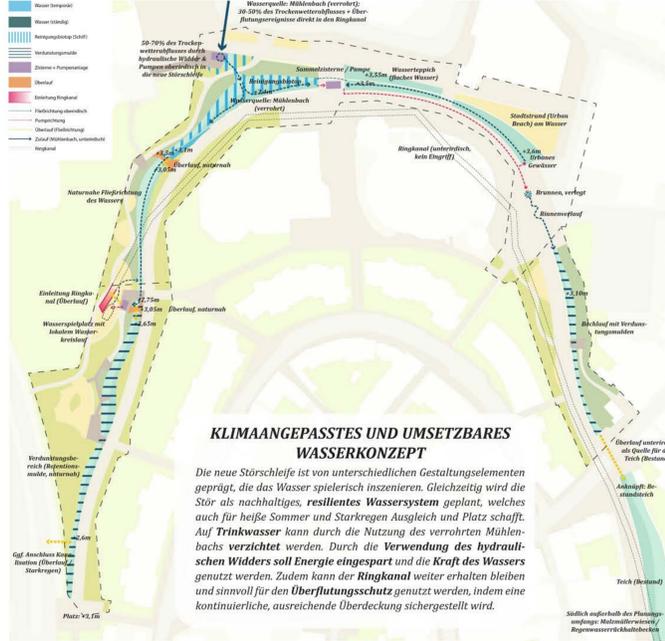
DER NEUE MARKTPLATZ: MULTIFUNKTIONAL UND VIELFÄLTIG NUTZBAR

Der **Marktplatz der Zukunft** zeichnet sich durch seine Flexibilität und individuellen Aneignungsmöglichkeiten aus. Seine offene, großzügige Gestaltung erlaubt verschiedene Nutzungen, die in Abhängigkeit von aktuellen Bedürfnissen etabliert werden können. Neben großen Veranstaltungen wie Konzerte, können auch temporäre Kunstausstellungen den Platz beleben. Gleichmaßen bietet die Fläche die Möglichkeit wiederkehrende Ereignisse wie Wochenmärkte, Food-Trucks oder ähnliches zu veranstalten. Ergänzend dazu können auch saisonale Aktionen wie Weihnachtsmärkte oder Eislaufen den Stadtkern aktivieren.

TECHNISCHE SYSTEMBESCHREIBUNG

Derzeit ist die Störschleife im Ringkanal unterirdisch verrohrt. Dieser Ringkanal soll zur Entwässerung und zum Überflutungsschutz unterirdisch beibehalten werden. Die Quelle für die neue wassergeprägte Störschleife wird der ehemalige Mühlenbach ("Itze"), der derzeit ebenfalls verrohrt in den Ringkanal mündet. Der Kanal des verrohrten Mühlenbachs bleibt erhalten, um einen Überstau im Kanalnetz oberhalb der Störschleife bei Regeneignissen zu vermeiden. Etwa 50-70% des Trockenwetterabflusses (50-70% von ca. 150-200 l/s) des ehemaligen Mühlenbachs soll durch einen hydraulischen Widder / elektrische Pumpen oberhalb der Störschleife an die Oberfläche geleitet werden. Hier wird das Wasser zuerst einem naturnah gestalteten Reinigungsbiotop zugeleitet, indem es durch die belebte Badzone und verschieden Pflanzen- und Schilffarten vorgereinigt wird, bevor es in den naturnahen, dauereingestauten neuen Störteich (urbanes Gewässer mit Wasserteppich) am nördlichen Ende der Störschleife fließt. Durch den konstanten Zu- und Durchfluss, und der damit verbundenen Umwälzung, soll eine Algenbildung im Teich verhindert werden. Nach Vorreinigung fließt ab hier das Wasser in beide Richtungen, nach Osten und Westen.

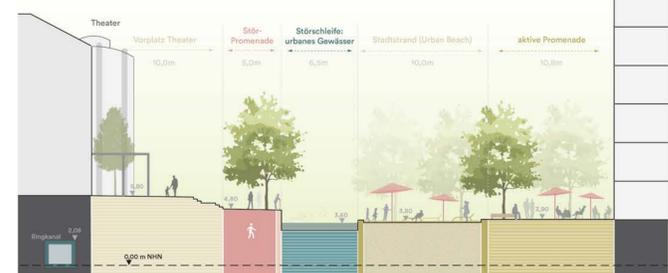
Im östlichen Arm sind die Wasserelemente urbaner geprägt. Hier wird das Wasser unter der Brücke gesammelt (Zisterne) und zum Brunnen gepumpt. Es fließt von diesem Hochpunkt wiederum in beide Richtungen nach Nord/Nordwest und Süd. Nördlich prägt das Wasser über unterschiedliche Kaskaden als filigraner Wasserteppich die Kulisse des Stadtstrands (Wasserpegel ca. +3,5-3,6m NHN). Diese urbanen Flachwasserbereiche können unterschiedlich bespielt, und von den Itzehoer*innen aktiv erlebt, berührt und zur Abkühlung genutzt werden. Das stetig durchfließende Wasser mündet im Norden erneut im neuen Störteich. Südlich des Brunnens fließt das Wasser in einen natürlich geprägten Bachlauf mit Verdunstungsmulden (Biotopen) und unter die breite Straße ehe es im Süden mündet. Im Westen dient ein Drosselbauwerk aus Naturstein als Brücke sowie als Rückhalt zum Einstau des nördlichen Störteichs. Gleichzeitig kann soviel Wasser abfließen, dass im nachfolgenden westlichen Arm der Störschleife ein natürlich geprägter, kleiner, rauschender Bachlauf mit leichtem Gefälle entsteht. Dieser mündet am Wasserspielplatz, unter welchem gesteuert das westliche Ende des Ringkanals liegt. Hier wird wiederum ein Teil des Wassers in die Zisterne des Wasserspielplatz geleitet, während der Überlauf der Zisterne und des westlichen Baches wieder in den Ringkanal geleitet wird. Südwestlich ist für Starkregeneignisse und für die Einleitung der umliegenden Bebauung ein Überstau-/Verdunstungsbereich im ehemaligen Bachlauf vorgesehen.



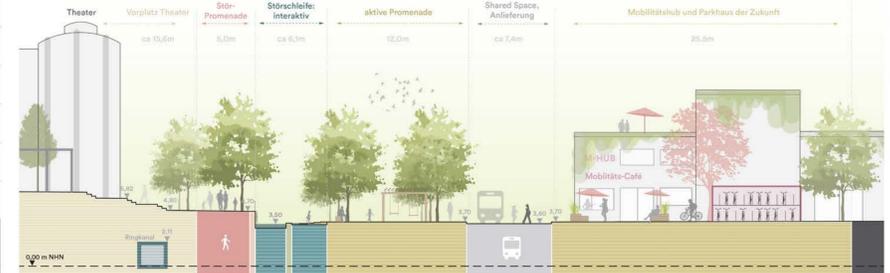
Wassersystem 1:1000

KLIMAANGEPASSTES UND UMSETZBARES WASSERKONZEPT

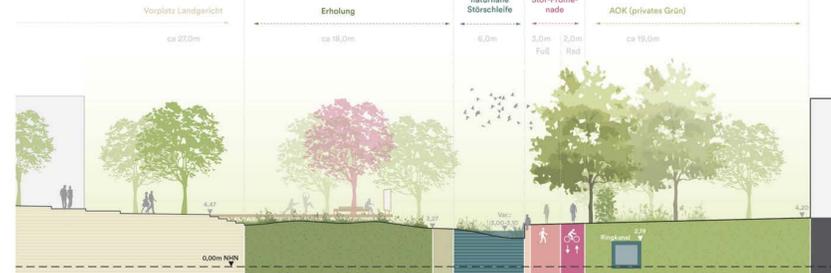
Die neue Störschleife ist von unterschiedlichen Gestaltungselementen geprägt, die das Wasser spielerisch inszenieren. Gleichzeitig wird die Stör als nachhaltiges, resilientes Wassersystem geplant, welches auch für heiße Sommer und Starkregen Ausgleich und Platz schafft. Auf Trinkwasser kann durch die Nutzung des verrohrten Mühlenbachs verzichtet werden. Durch die Verwendung des hydraulischen Widders soll Energie eingespart und die Kraft des Wassers genutzt werden. Zudem kann der Ringkanal weiter erhalten bleiben und sinnvoll für den Überflutungsschutz genutzt werden, indem eine kontinuierliche, ausreichende Überdeckung sichergestellt wird.



Theatertreppe mit urbanem Gewässer Schnitt A-A' 1:200



Theatertreppe mit Mobilitätshub Schnitt B-B' 1:200



Urbane Natur und Stadtfenster mit naturnaher Uferkante Schnitt C-C' 1:200



Lageplan 1:500



In Einklang mit der Natur: ein Raum der Begegnung und der Umweltbildung, ein Erlebnis zum Spielen und zum Entdecken entlang der Stör-Promenade



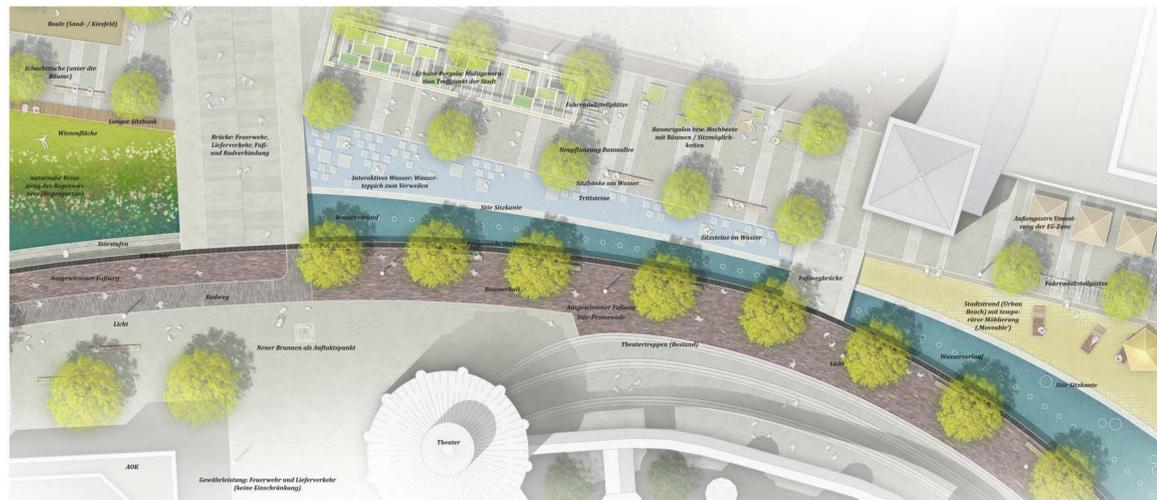
Im Grün Spielen Schnitt D-D' 1:200

Theatertreppe mit Wasserkante Schnitt E-E' 1:200

Urbane Stör mit Verdunstungsmulde Schnitt F-F' 1:200



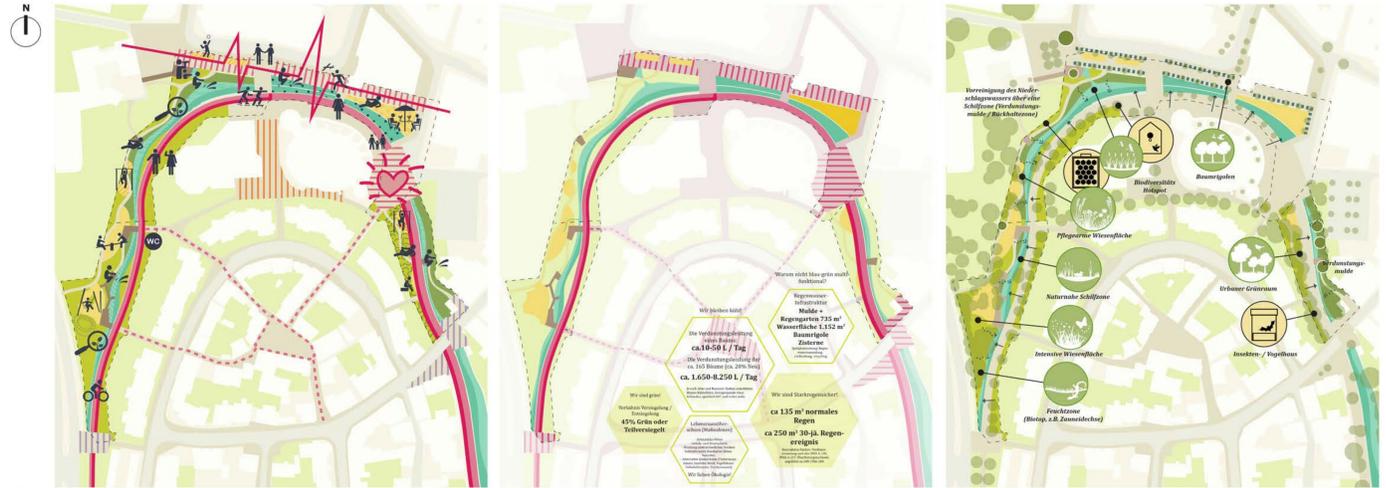
Teilbereich West // 1:200



Teilbereich Zentrum // 1:200



Teilbereich Ost // 1:200



FREIRAUMPROGRAMM UND -NUTZUNGEN
Das Freiraumkonzept sieht vielfältige Nutzungsmöglichkeiten entlang der Stör-Promenade, der Aktive-Achse und auf dem Marktplatz vor. Dadurch wird die erforderliche **Frequentierung** für eine diverse und lebendige Urbanität kreiert (sehen und gesehen werden). Auf spielerische Weise wird der **jüngeren Generation** das Wasser und seine Ökosystemleistungen nähergebracht. Bewegungsangebote für **Erwachsene und Senior*innen** werden dem Bedürfnis nach Aktivität gerecht. Insgesamt berücksichtigt den Entwurf unterschiedlichste Anforderungen und lässt den neuen Puls der Stadt höherschlagen.

VERSIEGELUNG VS. (TEIL)ENTSEIHELUNG
Durch den gezielten differenzierten Einsatz von Materialien wird eine Balance zwischen versiegelten und versickerungsfähigen Oberflächen geschaffen. Der Freiraum entlang der westlichen und östlichen Stör-Schleife knüpft an bestehende Grünflächen an: er ist überwiegend durchlässig. Gleichzeitig werden für besondere Orte wie z.B. die Stör-Promenade, der Marktplatz oder die Nachbarschaftsplätze, die Aspekte der **Nachhaltigkeit, Klimaneutralität und Genius Loci** berücksichtigt indem ortsprägende Beläge (Klinker, Naturstein, wassergebundene Decke/Glort) verwendet werden.

BLAU-GRÜNE INFRASTRUKTUR FÜR BIODIVERSITÄT UND KLIMAAANPASSUNG
Um die Klimafolgen abzufangen, setzt das Konzept auf die Integration von **blau-grüner Infrastruktur**. Angesamelter Niederschlag auf Retentionsflächen, breittflächiger Grünraum sowie die Stör-Schleife (das Wasser) kühlen an heißen Tagen durch Verdunstung. Bäume und vielfältige Bepflanzungen sind Teil der grünen Infrastruktur. Mit der **naturnahen Ausgestaltung** der Stör-Schleife werden auch unterschiedliche Vegetationsstrukturen integriert. Dabei werden Pflanzen eingesetzt, die mit dem künftigen Klima zurechtkommen (Baumauswahl Klimaresilienz: *Acer platanoides*, *Quercus robur* oder *petraea*; *Tilia Cordata*; *Feld-Ahorn*, *Mehlbearbe*). Die Bepflanzung erfolgt durch heimische Arten (*Lythrum salicaria* / *Iris pseudocorus* / *Butomus umbellatus* entlang das Wasser; *Pfeifergasse Wiesenfläche* statt intensive Rasen). Der **Erhalt wertvoller Bestände** hat dabei Priorität. Insgesamt wird mit der Stärkung der blau-grünen Infrastruktur die **Biodiversität** erhöht. Einzelne Biodiversitätsmaßnahmen im Freiraum sind v.a. Totholzbereichen, Bienen- und Insektenhotels und der Verzicht auf Versiegelung.



BAUPHASEN, UMSETZUNG, WIRTSCHAFTLICHKEIT

Erster und wichtigster Schritt (1/A) der baulichen Umsetzung ist die **Sicherstellung der Wasserquelle**. Mit der natürlichen Vorreinigung des Wassers, ist der Grundstein für die bauliche Umsetzung der neuen Stör-Schleife gelegt. Daran anschließend kann das urbane Gewässer **zusammen** mit der Promenade realisiert werden. In der **zweiten Phase (1/B)** erfolgt mit der Umstrukturierung der Spielflächen im westlichen Teil die Realisierung Grün- und Freianlagen entlang der Stör-Schleife. Die Bauphase 1/A und 1/B sollten in einem Zug umgesetzt, da sie als neues Aushängeschild der Stadt fungieren werden; sie können aber zeitversetzt nacheinander erfolgen. Parallel, aber auch unabhängig davon, kann die BA 2 (Ost) umgesetzt werden. Die Vervollständigung (BA 3) kann in Abstimmung mit den Entwicklungen des ZOBs abgewickelt werden. Der Bau der BA 3 zusammen mit der BA 1/A und 1/B wäre bevorzugt.



KLIMAGERECHTE, ZUKUNFTSFÄHIGE MOBILITÄT

Um einen Impuls für nachhaltige Mobilität zu setzen, sieht das Verkehrskonzept ein **lückenloses Angebot** für den Fuß- und Radverkehr vor. In den Teilbereichen 1 (West) und 2 (Ost) wird explizit eine getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr favorisiert, um auf die verschiedenen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer*innen einzugehen und Konflikte zu reduzieren. Während der zu Fuß Gehende auf der Promenade entlang der Neuen Stör-Schleife flaniert und die Aufenthaltsqualität schätzt, stellt dieselbe Achse für die Radfahrer*innen u.a. eine wichtige Transitverbindung in Nord-Süd-Richtung dar. Mit der Nutzungszunahme umweltfreundliche Verkehrsmittel reduziert sich in der Regel der motorisierte Individualverkehr. Grundlage dafür ist die Schaffung zuverlässiger, attraktiver und sicherer Angebote, die miteinander verknüpft werden. Dies erfolgt durch die Implementierung sogenannter **Mobility Hubs**. Sie vereinen die Funktion einer Fahrrad- und E-Scooter-Verleihstation, Fahrradabstellanlagen, Fahrrad-Reparaturstationen, E-Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs sowie öffentliche Toiletten und die Verknüpfung zu direkten ÖPNV-Anbindungen oder auch Car-Sharing. Das neu geschaffene Angebot ermöglicht eine Verlagerung von Parkraum und damit verbundener Parksuchverkehr aus direkter Innenstadtnähe in den Randbereich. Dafür eignen sich beispielsweise die vorhandenen **Parkeinhalten Parkplätze** *Muldenwiesen* sowie der Parkplatz am Marktplatz. Zentrale Parkraumkapazitäten, wie bspw. das Parkhaus am ZOB, könnten damit verkleinert und umgenutzt werden. Die neu geschaffene Verkehrsinfrastruktur soll dabei den Weg zum Ziel zum Erlebnis machen und somit zur Belebung der Innenstadt beitragen.

UMNUTZUNGSKONZEPT DES PARKHAUSES

Perspektivisch wird das Parkhaus seine Monofunktionalität als Stellplatz für Autos verlieren. Mit der Integration eines **Mobilitätshubs** beginnt die schrittweise Transformation des Parkhauses. In der Übergangsphase werden zwar noch Stellplätze für PKWs angeboten, gleichzeitig bauen sich jedoch alternative Nutzungen auf. Im **ersten Schritt** schaffen Abstellmöglichkeiten und Verleih von Rädern sowie ein **Mobilitäts-Café** soziale Mehrwerte. Mit der Erweiterung und Etablierung zukunftsgerichteter Mobilitätsstrukturen wandelt sich das Parkhaus in der **zweiten Phase** gänzlich in einen multifunktionalen Hotspot für zukunftsgerichtete Mobilität - inklusive diverse Angebote wie z.B. Gastro und EG-Aktivierung.

MATERIALKONZEPT

Bei der Umsetzung wird über die Auswahl der Materialien der Charakter und die **Identität** der neuen Stör-Schleife wiedergegeben. Unaufgeregte, einfache, und robuste Materialien stellen den Bezug zum Ort her. Für die Oberfläche der Promenade werden **Klinkersteine** verwendet, die die historische Atmosphäre aufgreifen und **neunterpretieren**. Gleichzeitig **erinnern Anlegepoller** entlang der Granitsteinkante an die ehemalige Wassernutzung. Großformatige Natursteine inszenieren mit der Wiederverwendung des Kopfsteinpflasters die Plätze. Der **Brunnen** wird erhalten und entlang die neue Stör-Schleife eingesetzt. Wasserdurchlässige und trotzdem tragfähige Beläge werden für Spielplätze (*recycelter Gamm*) und Parkwege (*Glort*) verwendet. Durch den bewussten Einsatz von Holz und Treitsteinen, wird das Nachleben dem ehemaligen Fluss neu ermöglicht. Einbauten, wie Bänke und Beleuchtung, soll weitestgehend vor Vandalismus schützen. Sonnenschirme, Stühle und Außenmöbel sind beweglich (*Moveable* Möbel), um zusätzlichen Platz für z.B. **größere Veranstaltungen** zu schaffen oder **kleinere Nische** zum Sammeln, Essen oder Treffen bereitzustellen.

Erläuterungsbericht

Analyse und Ausganlage:

Mit der Wegnahme der alten Störschleife verschwanden auch die Geschichte und Identität der Stadt aus dem räumlichen und gesellschaftlichen Bewusstsein. Heute leidet Itzehoe unter der Abwesenheit eines vernetzten, kulturell und gewerblich vielfältigen Herzstück. Durch die Öffnung der Störschleife soll der **Puls der Stadt** neu interpretiert und reaktiviert werden. Das Wasser agiert als Ausgangspunkt für die Etablierung von multifunktionalen, ausdifferenzierten Freiräumen. Die **Erlebbarkeit und Sichtbarkeit der Itzehoer Geschichte** geben der Stadtgesellschaft ihre Identität zurück. Es entsteht ein anziehender, belebter Ort der Begegnung, der durch die Integration von klimatischen, sozial-ökologischen und biodiversitätsfördernden Bedürfnissen die Resilienz und Zukunftsfähigkeit stärkt.

Aktivierung durch Räumliche Vernetzung //

Die historische Neustadt ist von ihrem Umfeld abgekapselt. Der ehemals kulturell, gewerblich und gesellschaftliche bedeutsame Stadtkern kann seine **Anziehungskraft** zurückgewinnen, in dem die neue Störschleife räumliche, funktionale und mentale Barrieren bricht! Die neue Störschleife ist ein Ort für Menschen; sie agiert als Bindeglied zwischen Alt und Neu. Gleichzeitig wirkt das Wasser als Magnet, der die Menschen über das durchlässige Wegenetz anzieht und das **Herzstück der Stadt** reaktiviert.

Bestehendes bewahren und neu interpretieren //

Die Wiederöffnung der Störschleife wird als Chance wahrgenommen, die Identität des Ortes herauszuarbeiten und zu bewahren. Wesentlich ist die Arbeit mit dem **Bestand** und den örtlichen Gegebenheiten. Bedeut-same Elemente werden geschickt in die Neugestaltung integriert, sodass eine **Brücke zwischen Vergangenheit und Zukunft** geschlagen wird. Die Störschleife schließt räumliche und mentale Lücken. Sie verbindet nicht nur unterschiedliche Nutzungen, sondern kombiniert historische Spuren mit den Anforderungen der Zukunft.

Historische Spuren sichtbar und erlebbar machen //

Durch die **Wiederbelebung** des Flusslaufes werden historische Spuren wieder sichtbar und erlebbar gemacht. Der Ursprung der Stadt und ihre Geschichte rückt in die Wahrnehmung der Stadtgesellschaft und stärkt das Selbstbewusstsein. Gleichzeitig werden durch die **Neuinterpretation** der Störschleife klimatische, sozial-ökologische und bioökologische Belange integriert und die Resilienz der Stadt gefördert.

Unsere Vision:

Die neue Störschleife als Brücke zwischen historischer Identität und zukunftsfähigem Stadtkern

Vision des Freiraumkonzepts

Die alte Störschleife ist durch **Wasser entstanden** und soll von diesem als **zentrales Gestaltungselement in verschiedenen Formen** wieder aufgegriffen werden. Eine durchdachte und klar gegliedertes Freiraumstruktur bildet das **Grundgerüst**. Die Freiräume vernetzen sich mit dem Bestand, weisen **unterschiedliche Charaktere** auf und ermöglichen vielfältige Nutzungen.

Der **westliche Abschnitt** ist von einem naturnahen, organisch-anmutenden Wasserlauf geprägt. Gleichzeitig werden durch vernetzte Grünstrukturen (Bestand mit Neuplanung) Lebensräume für Insekten und tierische Lebewesen geschaffen. Im **nördlichen Verlauf** wandelt sich die Störschleife zu einem robust-urbanen Wasserelement, das auch intensiven Nutzungen standhält. Die **Störstufen**, die **Stör-Promenade** mit Pergolen und Stadtstrand (Urban Beach) sowie die **Theatertreppen** machen das Wasser erlebbar und kreieren attraktive Räume der Begegnung.

Der **Marktplatz** erhält die Rolle eines flexiblen, multifunktionalen Platzes, der auf saisonale Bedürfnisse reagieren kann. Der **östliche Abschnitt** ist geprägt von einer naturnahen Gestaltung, die Raum für Ruhe und Erholung anbietet. Bewegungsangebote für Erwachsene und Senior*innen werden dem Bedürfnis nach Aktivität gerecht. Auch alte Elemente finden entlang der Promenade einen neuen Platz: der **Störewer „Hermann“** war einer der letzten Ewer und diente als Inspiration für das Hauptelement des Wasserspielplatzes.

Ergänzend dazu betonen integrierte **Beleuchtungselemente** den Verlauf der Promenade. Gleichzeitig dienen diese unter anderem auch der Trennung des Fuß- und Radverkehrs. Die gezielte, punktuelle Beleuchtung verhindert das Entstehen von Angsträumen, ohne dabei Verschmutzungen durch Licht zu verursachen. Als Energiequelle können **PV-Module** auf den Pergolen eingesetzt werden.

Um auch eingeschränkten Menschen oder Menschen mit besonderen Anforderungen den **Zugang und Teilhabe** zur neuen Störschleife zu ermöglichen, werden Aspekte der **Barrierfreiheit** berücksichtigt. Dazu zählt unter anderem die Implementierung von Rampen sowie die Verwendung barrierearmen Belägen.

Im Rahmen von verschiedenen **Beteiligungsformaten** wurden die **Bedürfnisse** von den künftigen Nutzer*innen erörtert. Ideen, Wünsche und Anforderungen unterschiedlichster Akteur*innen sowie eine umfassende **räumliche Analyse** bildeten die **Basis** des Freiraumkonzeptes. Dazu zählt unter anderem auch der Einbezug von Gewerbetreibenden, um zum Beispiel sensible Übergänge zwischen öffentlichen und privaten Freiräumen zu kreieren. Insgesamt berücksichtigt das Freiraumkonzept unterschiedlichste Anforderungen, das im Einklag mit der Eigenart der Ortes und seinen Nutzer*innen den Puls der Stadt höher schlagen lässt..

Multifunktionaler Marktplatz

Der **Marktplatz der Zukunft** zeichnet sich durch seine Flexibilität und individuellen Aneignungsmöglichkeiten aus. Seine offene, **großzügige Gestaltung erlaubt verschiedene Nutzungen**, die in Abhängigkeit von aktuellen Bedürfnissen etabliert werden können. Neben großen Veranstaltungen wie Konzerte können auch temporäre Kunstausstellungen den Platz beleben. Gleichermaßen bietet die Fläche die Möglichkeit wiederkehrenden Ereignissen wie Wochenmärkte, Food-Trucks oder ähnliches zu veranstalten. Ergänzend dazu können auch **saisonale Aktionen** wie Weihnachtsmärkte oder Eislaufen den **Stadtkern aktivieren**. Mobile Sitz- und Pflanzelemente bespielen den Raum und schaffen die Möglichkeit die Freifläche für unterschiedliche Nutzungen anzupassen. Grünflächen und ruhigere Zonen laden zudem ein, die Mittagspause im Freien zu verbringen.

Klimaangepasstes und umsetzbares Wasserkonzept

Hier werden alle Strategien für die Vermeidung von **Überflutungseignissen, sowie Mitigation von Hitzeproblemen**, mit einem dichten Netz an Freiräumen und sinnvoll integrierten Maßnahmen von Anfang an mitgedacht. Die Freiräume werden eine physische Integration von natürlichen Elementen erfahren, um die Erlebnisqualität und Nachvollziehbarkeit von **natürlichen Prozessen** für die Anwohner*innen zu steigern. Die neue Störschleife wird durch die unterschiedlichen Gestaltungselemente, die das Wasser spielerisch inszenieren, geprägt. Gleichzeitig wird die Stör als nachhaltiges, **resilientes Wassersystem** geplant, welches auch für heiße Sommer und Starkregen Ausgleichsräume und Pufferzonen schafft. Auf **Trinkwasser** kann durch die Nutzung des verrohrten Mühlenbachs **verzichtet** werden. Durch die **Verwendung des hydraulischen Widders soll Energie eingespart** und die **Kraft des Wassers** genutzt werden. Zudem kann der **Ringkanal** weiter erhalten bleiben und sinnvoll für den **Überflutungsschutz** genutzt werden, indem eine kontinuierliche, ausreichende Überdeckung sichergestellt wird.

Technische Systembeschreibung

Derzeit ist die Störschleife im Ringkanal unterirdisch verrohrt. Dieser **Ringkanal** soll zur Entwässerung und zum Überflutungsschutz unterirdisch beibehalten werden. Die **Quelle** für die neue wassergeprägte Störschleife wird der ehemalige Mühlenbach („Itze“), der derzeit ebenfalls verrohrt in den Ringkanal mündet. Der Kanal des verrohrten Mühlenbachs bleibt erhalten, um einen Überstau im Kanalnetz oberhalb der Störschlaufe bei Regenereignissen zu vermeiden. Etwa **50-70% des Trockenwetterabflusses** (50-70% von ca 150-200 L/s) des ehemaligen Mühlenbaches soll durch einen **hydraulischen Widder** / elektrische Pumpen oberhalb der Störschleife an die Oberfläche geleitet werden. Hier wird das Wasser zuerst einem **naturnah gestalteten Reini-gungsbiotop** zugeleitet, indem es durch die belebte Bodenzone und verschieden Pflanzen- und Schilfarten vorgereinigt wird, bevor es in den naturnahen, dauereingestauten neuen Störteich (urbanes Gewässer mit Wasserteppich) am nördlichen Ende der Störschleife fließt. Durch den konstanten Zu- und Durchfluss, und der damit verbundenen Umwälzung, soll eine Algenbildung im Teich verhindert werden.

Nach Vorreinigung fließt ab hier das Wasser in beide Richtungen, nach Osten und Westen. Im **östlichen Arm** sind die Wasserelemente **urbaner geprägt**. Hier wird das Wasser unter die Brücke gesammelt (Zisterne) und zum Brunnen gepumpt. Es fließt von diesem Hochpunkt wiederum in beide Richtungen nach Nord/Nordwest und Süd. Nördlich prägt das Wasser über unterschiedliche Kaskaden als **filigraner Wasserteppich** die Kulisse des Stadtstrands (Wasserpegel ca +3,5-3,6m NHN). Diese urbanen Flachwasserbereiche können unterschiedlich bespielt, und von den Itzehoer*innen aktiv erlebt, berührt und zur Abkühlung genutzt werden. Das stetig durchfließende Wasser mündet im Norden erneut im neuen Störteich. Südlich des Brunnens fließt das Wasser in einen natürlich geprägten Bachlauf mit Verdunstungsmulden (Biotopen)und unter die Breite Straße, ehe es im Süden mündet.

Im **Westen** dient ein Drosselbauwerk aus Naturstein als Brücke sowie als Rückhalt zum Einstau des nördlichen Störteichs. Gleichzeitig kann soviel Wasser abfließen, dass im nachfolgenden westlichen Arm der Störschleife ein natürlich geprägter, kleiner, rauschender Bachlauf mit leichtem Gefälle entsteht. Dieser mündet am **Wasserspielplatz**, unter welchem gezielt das westliche Ende des Ringkanals liegt. Hier wird wiederum ein Teil des Wassers in die Zisterne des Wasserspielplatz geleitet, während der Überlauf der Zisterne und des restlichen Baches wieder in den Ringkanal geleitet wird. Südwestlich ist für Starkregenereignisse und für die Einleitung der umliegenden Bebauung ein Überstau-/Verdunstungsbe-reich im ehemaligen Bachlauf vorgesehen.

Blau-grüne Infrastruktur zur Biodiversität und Klimaanpassung

Um auch nachfolgenden Generationen angenehme, intakte Stadt- und Freiräume zu hinterlassen, steht die Anpassung an die Klimafolgen im Zentrum des Entwurfs. Künftig werden urbane Räume besonders von Starkregen und Hitzeperioden betroffen sein. Um die Klimafolgen abzufangen, setzt das Konzept auf die Integration von **blau-grüner Infrastruktur**. Konkret bedeutet das den Erhalt und die Ausweitung von durchlässigen Oberflächen. Denn diese erlauben die Versickerung und Rückhalt von Regenwasser und entlasten bei Starkregen auch die städtische Kanalisation. Daher werden besonders die Bereiche rund um die östliche und westliche Störschleife als Retentions- und Versickerungsflächen ausgestaltet.

Als **blaue Infrastruktur** ist die Integration von Wasser gemeint. Angesammelter Niederschlag auf Retentionsflächen, gespeichertes Wasser in unversiegelten Flächen sowie die Störschleife kühlen an heißen Tagen durch Verdunstung die Umgebung. Gleichzeitig hilft das gespeicherte Wasser, um Dürreperioden zu überbrücken.

Bäume und vielfältige Bepflanzungen sind Teil der **grünen Infrastruktur**. Sie spenden Schatten (Stichwort Hitzeresilienz / Komfort), bieten Lebensraum für

nicht-menschliche Wesen und verbessern die Luftqualität. Windschutz muss auch mitgedacht werden; kühl im Sommer, geschützt im Winter v.a. über Bäume. Mit der naturnahen Ausgestaltung der Störschleife werden auch unterschiedliche Vegetationsstrukturen integriert. Dabei werden Pflanzen eingesetzt, die mit dem künftigen Klima zurechtkommen (Baumauswahl Klimaresilienz: Acer platanoides, Quercus robur oder petraea; Tilia Cordata; Feld-Ahorn, Mehlbeere). Die Bepflanzung erfolgt durch heimische Arten (Lythrum salicaria / Iris pseudacorus / Butomus umbellatus entlang das Wasser; pflgearme Wiese statt intensive Rasen). Der **Erhalt wertvoller Bestände** hat dabei Priorität. Insgesamt wird mit der Stärkung der blau-grünen Infrastruktur die **Biodiversität** erhöht. Einzelne Biodiversitätsmaßnahmen im Freiraum sind v.a. Totholzbereichen, Bienen- und Insektenhotels und der Verzicht auf Versiegelung.

Versiegelung vs. (Teil)entsiegelung

Durch den gezielten und differenzierten Einsatz von Materialien wird eine Balance zwischen versiegelten und versickerungsfähigen Oberflächen geschaffen. Dabei wird besonderes darauf Wert gelegt, bestehenden Strukturen in das Konzept einzubetten. Der Freiraum entlang der westlichen und östlichen Störschleife knüpft an **bestehende Grünflächen** an. Daher ist er überwiegend von durchlässigen, offenen Flächen geprägt, sodass wichtige Ökosystemleistungen wie Versickerung und Verdunstung aufrechterhalten werden können. Schon heute ist im nördlichen Teil des Planungsgebietes eine hohe Versiegelung abzulesen. Darauf aufbauend sieht das Konzept vielfältige Nutzungsmöglichkeiten entlang der Promenade und auf dem Marktplatz vor.

Dadurch wird die **erforderliche Frequentierung** für eine diverse und lebendige Urbanität kreiert. Flächen werden nur dort versiegelt, wo es aus funktionaler Sicher erforderlich ist. Um die ökologischen Nachteile abzumildern, werden Ansätze wie Teilversiegelung durch den Einsatz von versickerungsfähigen Materialien, eingesetzt. Gleichzeitig werden für besondere Orte wie z.B. die Stör-Promenade, der Marktplatz oder die Nachbarschaftsplätze, die Aspekte der **Nachhaltigkeit, Klimaneutralität und Genius Loci** berücksichtigt indem ortsprägende Beläge (Klinker, Naturstein, wassergebundene Decke/Glorit) verwendet werden.

Robuste Materialien - clevere Ingenieurkunst

Bei der Umsetzung des Konzeptes wird über die **Auswahl der Materialien** (und Stadtmöbel) der Charakter und die Identität des Ortes wiedergegeben. **Unaufgeregte, einfache, aber robuste Materialien** aus der Region stellen den Bezug zum Ort her. Gleichzeitig werden diese neu interpretiert, um zukunftsfähige Strukturen zu etablieren. Hochwertige Ingenieurslösungen ermöglichen verschiedene Ausgestaltungen der Uferkante. Eine senkrechte Granitkante entlang der Promenade zieht eine harte, urban anmutende Grenze zwischen Wasser und Fußweg. Sie orientiert sich an der ehemaligen Kaikante und erzählt die Geschichte der alten Störschleife. Die gegenüberliegende Seite fungiert als Gegenstück.

Die organisch geformte, begrünte Böschung bildet einen weichen Übergang zwischen Wasser und Grünfläche. Für die Oberfläche der Promenade werden **Klinkersteine** verwendet, die die historische Atmosphäre aufgreifen und an den Bestand anknüpfen. Gleichzeitig **erinnern neu interpretierte Anlegepoller** entlang der Uferkante an die ehemalige Wassernutzung. Großformatige Natursteine inszenieren mit der Wiederverwendung des Kopfsteinpflasters die Plätze. Der **Brunnen** wird behalten und entlang die neue Störschleife eingesetzt. Wasserdurchlässige und trotzdem tragfähige Belägen werden für Spielplätze (recycelter Gummi) und Parkwege (Glorit) verwendet. Durch den bewussten Einsatz von Holz und Trittsteinen, wird das Nacherleben dem ehemaligen Fluss ‚neu‘ ermöglicht. Einbauten, wie Bänke und Beleuchtung, soll weitestgehend aus vor Vandalismus sicheren. Sonnenschirme, Stühle und Außenmöbel um die sollten verlegbar („Moveable“ Möbel) werden, um zusätzlichen Platz für z.B. **größere**

Veranstaltungen zu schaffen oder **kleinere Nische** zum Sammeln, Essen oder Treffen bereitzustellen. Die Arbeit mit ortsbezogenen Materialien beziehen den räumlichen Kontext ein. Gleichzeitig wird durch das **konsequent angewendete Materialkonzept** der Raum als zusammenhängendes Kontinuum wahrgenommen.

Klimagerechte, zukunftsfähige Mobilität

Um einen Impuls für nachhaltige Mobilität zu setzen, sieht das Verkehrskonzept ein **lückenloses Angebot** für den Fuß- und Radverkehr vor. In den Teilbereichen 1 (West) und 2 (Ost) wird explizit eine getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr favorisiert, um auf die verschiedenen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer:innen einzugehen und Konflikte zu reduzieren. Während der zu Fuß Gehende auf der Promenade entlang der Neuen Störschleife flaniert und die Aufenthaltsqualität schätzt, stellt dieselbe Achse für den Radfahrenden u.a. eine wichtige Transitverbindung in Nord-Süd-Richtung dar. Mit der Nutzungszunahme umweltfreundliche Verkehrsmittel reduziert sich in der Regel der motorisierte Individualverkehr. Grundlage dafür ist die Schaffung zuverlässiger, attraktiver und sicherer Angebote, die miteinander verknüpft werden. Dies erfolgt durch die Implementierung sogenannter **Mobility Hubs**. Sie vereinen die Funktion einer Fahrrad- und E-Scooter-Verleihstation, Fahrradabstellanlagen, Fahrrad-Reparaturstationen, E-Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs sowie öffentliche Toiletten und die Verknüpfung zu direkten **ÖPNV-Anbindungen** oder auch **Car-Sharing**. Ergänzende Mobilitätsangebote, vom Leihfahrradsystem bis zum On-Demand-Quartiersshuttle, sind an Mobilitätshubs angedockt. Ein quartiersbezogenes Mobilitätsmanagementkonzept hilft bei allen Problemen. Trotzdem wird das Auto nicht verbannt – aber es spielt eine untergeordnete Rolle in der Wahrnehmung des öffentlichen Raumes. Der Freiraum wird von Rettungs-/Lieferfahrzeugen befahrbar sein beziehungsweise in einigen Bereichen für temporäre Anlieferung dienen und kann damit als qualitatives Wohnumfeld fungieren.

Umnutzung des Parkhauses

Das neu geschaffene Angebot ermöglicht eine Verlagerung von Parkraum und damit verbundener Parksuchverkehr aus direkter Innenstadtumgebung in den Randbereich. Dafür eignen sich beispielsweise die vorhandenen Parkflächen „Parkplatz Malzmüllerwiesen“ sowie der Parkplatz am Marktplatz. Zentrale Parkraumkapazitäten, wie bspw. das Parkhaus am ZOB, könnten damit verkleinert und umgenutzt werden. Die neu geschaffene Verkehrsinfrastruktur soll dabei den Weg zum Ziel zum Erlebnis machen und somit zur Belebung der Innenstadt beitragen. Perspektivisch wird das Parkhaus seine Monofunktionalität als Stellplatz für Autos verlieren.

Mit der Integration eines **Mobilitätshubs** beginnt die schrittweise Transformation des Parkhauses. In der Übergangsphase werden zwar noch Stellplätze für PKWs angeboten, gleichzeitig bauen sich jedoch alternative Nutzungen auf. Im **ersten Schritt** schaffen Abstellmöglichkeiten und Verleih von Rädern sowie ein Mobilitäts-Café soziale Mehrwerte. Mit der Erweiterung und Etablierung zukunftsgerechter Mobilitätsstrukturen wandelt sich das Parkhaus in der **zweiten Phase** gänzlich in einen multifunktionalen Hotspot für zukunftsgerechte Mobilität - inklusive diverse Angebote wie z.B. Gastro und EG-Aktivierung.

Bauphasen, Umsetzung, Wirtschaftlichkeit

Erster und wichtigster Schritt **(1/A)** der baulichen Umsetzung ist die **Sicherstellung der Wasserquelle**. Mit der natürlichen Vorreinigung des Wassers, ist der Grundstein für die bauliche Umsetzung der neuen Störschleife gelegt. Daran anschließend kann das urbane Gewässer **zusammen** mit der Promenade realisiert werden.

In der **zweiten Phase (1/B)** erfolgt mit der Umstrukturierung der Spielflächen im westlichen Teil die Realisierung Grün- und Freianlagen entlang der Störschleife. Die Bauphasen 1/A und 1/B sollten in einem Zug umgesetzt, da sie als neues Aushängeschild der Stadt fungieren

werden; sie können aber zeitversetzt nacheinander erfolgen. Parallel, aber auch unabhängig davon, kann die BA 2 (Ost) umgesetzt werden. Die Vervollständigung (BA 3) kann in Abstimmung mit den Entwicklungen des ZOBs abgewickelt werden. Der Bau der **BA 3 zusammen mit der BA 1/A und 1/B** wäre bevorzugt. Durch die schrittweise Umsetzung kann der **CO2-Fußabdruck** geringgehalten werden. Ganz im Sinne des zirkulären Denkens setzt das Konzept auf **Bestandsbaumerhalt** und wirkt somit der Herausforderung des Flächenverbrauchs ressourcenschonend entgegen. Dieser Grundgedanke wird durch das **Recycling von Materialien vor Ort** weitergeführt. Dabei wird durch den Klinker eine Belagsfläche, die den historischen Charakter hervorhebt, geschaffen und zugleich eine deutliche CO2 Ersparnis erzielt. Das **Regenwasser als wertvolle Ressource** wird ebenso über Zisternen aufgefangen und der Nutzung für die Wasseranlagen samt Bewässerung zur Verfügung gestellt.