Anlass der Sanierung

Anfang der 70er Jahre stand Flensburg vor einer großen Herausforderung: Die von Kriegsschäden weitgehend verschonte Altstadt entsprach nicht mehr zeitgemäßen Anforderungen an modernes Wohnen und Arbeiten.
Jahrhundertelang entsprach das gemeinsame Wohnen und Arbeiten den Bedürfnissen der Menschen in der Stadt. Industrialisierung, Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum, Strukturwandel sowie steigende Mobilität trugen jedoch dazu bei, dass sich Wertvorstellungen, Wohn- und Arbeitsbedürfnisse änderten. Gewerbebetreibende expandierten, fanden in den engen Altstadtquartieren keine Erweiterungsmöglichkeiten mehr und zogen in die neuen Gewerbegebiete am Rande der Stadt. Bewohner der Altstadt zogen in Neubaugebiete, die höheren Wohnkomforts boten.

Die überalterte Bausubstanz – darunter zahlreiche Kulturdenkmale wurde vernachlässigt, stand teilweise leer und verfiel zusehends.
Die erheblichen Mängel der Bausubstanz, die starke Bevölkerungsabwanderung, die zahlreichen Geschäftsauflösungen und die für die heutige Zeit ungünstigen Grundstückszuschnitte waren nicht mehr allein durch planerische, wirtschaftliche und politische Einzelmaßnahmen zu verändern, so dass die Erstellung eines Gesamtkonzeptes notwendig wurde. Während die südliche Altstadt aufgrund ihrer City-Funktion und der damit verbundenen finanziellen Möglichkeiten genügend Eigendynamik entwickeln konnte, war dies in anderen Bereichen der Altstadt nicht der Fall.

Vorbereitung der Sanierung

Das **1971** in Kraft getretene Städtebauförderungsgesetz (StBauFG) gab Städten und Gemeinden erstmals ein wirksames Instrumentarium zur Sanierung an die Hand. Als eine der ersten Städte der Bundesrepublik erteilte die Stadt Flensburg den Auftrag für vorbereitende Untersuchungen, die von der GEWOS zunächst in einem Gebiet von ca. 90 Hektar durchgeführt wurden. Dabei wurden u.a. die Bevölkerungs- und Sozialstruktur, die erhaltenswerte Bausubstanz und zukünftige Nutzungsangebote ermittelt.

Parallel dazu wurde eine Verkehrsstudie erarbeitet, später außerdem eine Stadtbilduntersuchung, die alle herausragenden Gestaltungselemente Flensburgs erfasste.

Für die Nördliche Altstadt ergaben sich folgende Zielsetzungen:

- die Wohnfunktion sollte erhalten, gesichert und ausgeweitet werden,
- die Abwanderungstendenz der Innenstadtbevölkerung sollte durch Einrichtung ruhiger Wohnhöfe mit Grünflächen und Freiräumen sowie vielfältiger Fußwegeverbindungen gestoppt und umgekehrt werden,
- ein differenziertes, zeitgemäßes Wohnungsangebot für verschiedene Bevölkerungsgruppen sollte verfügbar werden,
- die öffentliche Infrastruktur sollte ergänzt werden,
- attraktive Einkaufsbereiche sollten durch räumliche Zusammensetzung gestärkt werden,
- die Innenstadt sollte vom Durchgangsverkehr freigehalten werden,
- zur Belebung der Erholungsfunktion sollten Freiräume entstehen, zur Freizeitnutzung sollte die Fördeuferzone ausgebaut werden,
- das historische Stadtbild sollte durch Pflege und Modernisierung der Altbausubstanz erhalten bleiben, Neubauten sollten sich unter Wahrung und Beachtung der Grundsätze eines erlebbaren, identifizierbaren und maßstabsgerechten Stadtbildes sensibler ins Stadtgestaltung einfügen.

Vorbereitung der Sanierung

Nach Abschluss der Untersuchungen ergab sich, dass eine Sanierung des Gesamtbereiches die finanziellen Möglichkeiten bei weitem überstieg. Daher wurde 1974 mit den Blöcken 6, 8 und 10 ein 8,9 Hektar großer Teilbereich der Nördlichen Altstadt ausgewählt, von dem man sich aufgrund seiner Lage eine gute Initialwirkung für die Durchführung der weiteren Sanierungstätigkeit erhoffte. 1972 wurde die Neue Heimat Nord (NHN) mit der Vorbereitung und Durchführung der Sanierung beauftragt; 1987 übernahm die BIG-Städtebau diese Aufgabe.

Die Stadt entschied sich für die Einschaltung eines treuhänderischen Sanierungsträgers, um die Fülle der mit der Stadtsanierung verbundenen Aufgaben zu bewältigen.
Insbesondere versprach sie sich durch ihn eine effektive Ausschöpfung aller Fördertöpfe.

Die Sanierungsträger übernahmen in Flensburg in enger Abstimmung mit der Stadt u.a. folgende Aufgaben:

- Beschaffung und Bewirtschaftung der Städtebauförderungsmittel,
- Mitwirkung an der Fortschreibung der Sanierungskonzeption,
- Einschaltung von Architekten und Ingenieuren,
- Verhandlungen mit beteiligten Bürgern,
- Koordinierung der Sanierungsabläufe,
- An- und Verkauf von Grundstücken,
- Beratung der Bürgerinnen und Bürger,
- Aufstellung von Finanzierungskonzepten.

Im Januar **1974** erfolgte die förmliche Festsetzung als Sanierungsgebiet. In einem gutachterlichen Planverfahren setzten sich fünf Architektengruppen konkurrierend mit den städtebaulichen Möglichkeiten der Sanierung auseinander. Die sich hieraus ergebenden räumlichen und qualitativen Zeitvorstellungen und Standortvorgaben wurden im September 1975 von der Stadt verabschiedet.

Vorbereitung der Sanierung

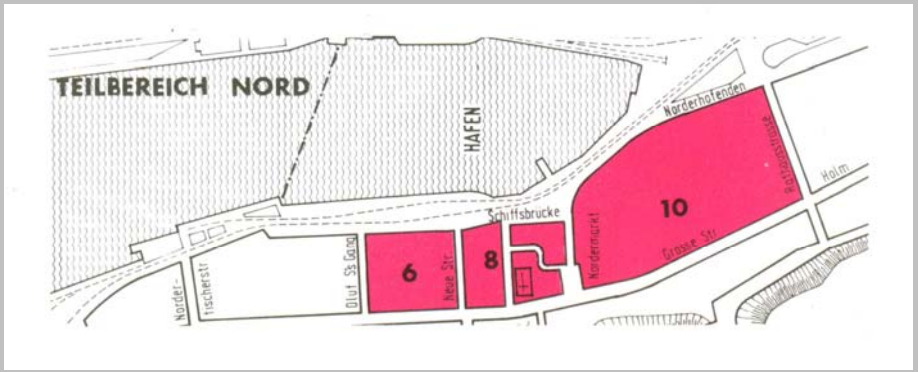
Auf dieser Grundlage wurde zusammen mit den Sanierungsbetroffenen, den Trägern öffentlicher Belange und der Bauverwaltung das erste Sanierungskonzept erarbeitet, so dass die Stadt **1976** mit den ersten Maßnahmen beginnen konnte.

Das Konzept versteht sich bis heute als flexibles Planungsinstrumentarium, das sich den jeweiligen Rahmenbedingungen anpasst. Die sich räumlich auswirkenden Maßnahmen sind im Rahmenplan dargestellt, der allerdings nicht die rechtliche Bindungsqualität eines Bebauungsplans hat. Er dient als Handlungsrahmen für alle an der Sanierung Beteiligten einschließlich der betroffenen Bürger, der Träger öffentlicher Belange, der Selbstverwaltungsgremien der Stadtverwaltung sowie des Sanierungsträgers.

Da die Sanierung Eingriffe in das soziale Gefüge erfordert, wurden zusammen mit dem Sanierungskonzept die Leitsätze für den Sozialplan erarbeitet, mit dem die nachteiligen Auswirkungen für die im Gebiet wohnenden Menschen möglichst vermieden oder gemindert werden können.

Förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet

Mit Beschluss der Ratsversamlung vom 07.12.1972 wurden die **Blöcke 6, 8 und 10** als Sanierungsgebiet förmlich festgelegt. Die Festlegung dieses Teiles des Untersuchungsgebietes zwischen Rathausstraße und Oluf-Samson-Gang bot sich für den Beginn der Sanierungsarbeiten nach gemeinsamer Auffassung der Stadt und des ersten Treuhänders, der NHN, an. Es erschien von der Größe und der finanziellen Belastbarkeit her geeignet, es wurde davon ausgegangen, dass sich die Sanierung in diesem Bereich in einem überschaubaren Zeitraum zweckmäßig durchführen lässt.



Bürgerbeteiligung / Öffentlichkeitsarbeit

Schon frühzeitig wurde erkannt, dass der Erfolg einer Sanierung im Wesentlichen von einer funktionierenden Zusammenarbeit der Sanierungsbetroffenen und der öffentlichen Hand abhängt.

Betroffene hatten sich schon Anfang der siebziger Jahre zu räumlich abgegrenzten Interessengemeinschaften zusammengefunden, die Ansprechpartner der Stadt und des Sanierungsträgers waren.

Durch die intensive Öffentlichkeitsbeteiligung konnten die Betroffenen sich nicht nur informieren, sondern selbst Vorschläge einbringen. Insgesamt wurden die Konzepte sehr positiv aufgenommen. An dieser positiven Grundstellung hat sich bis heute nichts geändert.

Förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet

1975 wurde dann ein Sanierungsbeirat gebildet, der die Mittlerfunktion übernahm. Er setzt sich zusammen aus Mitgliedern des Bauausschusses sowie Vertretern des Sanierungsträgers, des Innenministeriums, des Landesamtes für Denkmalpflege und der Institutionen, die direkt von der Sanierung betroffen sind wie z.B. der Interessengemeinschaften (jeweils für abgegrenzte Teilgebiete); dazu kommen Vertreter der Arbeitnehmer-/Arbeitgeberverbände sowie die Mieter- und Vermieterorganisationen.

Bürgerbeteiligung / Öffentlichkeitsarbeit

Ergänzend wurden direkt im Sanierungsgebiet sogenannte „Sanierungstreffs“ veranstaltet, in denen in gelockerter Atmosphäre über den Fortgang der Sanierung informiert wurde.

Diese ungezwungene Form der Öffentlichkeitsarbeit fand großes Echo und trug wesentlich zur Akzeptanz und zum Erfolg der Sanierung bei. Darüber hinaus fanden anlässlich der Vorstellung des Sanierungskonzeptes 1976 mehrtägige Seminare mit betroffenen Bürgern statt; im Sanierungsgebiet selbst wurde ein Beratungsbüro eingerichtet.

Entwicklung der Sanierungsziele

Gutachterliches Planverfahren

Im Sommer **1974** wurden 5 Architektengruppen, 2 aus Flensburg, eine aus Kiel, eine aus Hamburg und eine aus Kopenhagen von der Stadt Flensburg beauftragt, für die Blöcke 6, 8 und 10 d.h. vom Oluf-Samson-Gang bis zur Rathausstraße einen Erneuerungsvorschlag auszuarbeiten.

Damit sollten die baulichen und strukturellen Wohnungs- und Verkehrsmängel beseitigt werden.
Das Besondere – gleichzeitig auch das Problematische der Flensburger Innenstadt – nämlich Ihre topografische Lage im engen Fördetal und ihr bedeutender Reichtum an historischer Bausubstanz, stellte die Gutachter vor eine schwierige Aufgabe.

Es handelte sich um folgende Büros:

Planungsgruppe Nord
=> Jungjohann – Hoffmann – Bendfeld
Mitarbeiter: Aulhorn, Klamandt, Wiethüchter

v. Bassewitz
Mitarbeiter: Heins, Höner, Baas, Meyerbröker
Gartenplanung: Herms
Verkehrsplanung: Schellhorn und Steiner

Rønnow und Leckband
Mitarbeiter: Hapse und Heinrich

Planungsgruppe Flensburg
=> Asmussen und Bodin, Blaue, Lorenzen, Sönnnichsen
Mitarbeiter: Carlsson, Lorenzen, Polacsek

Horz, v. Zimmermann und Partner
=> PASF

Entwicklung der Sanierungsziele

Gutachterliches Planverfahren

Sie hatten Neues mit Altem räumlich und gestalterisch zu verbinden. Was alles erhalten bleiben sollte, war vorher in einem Plan, dem Festpunkteplan, gekennzeichnet worden.
Sie sollten darüber hinaus möglichst viele verkehrsfreie Fußgängerbereiche schaffen, die Förde so intensiv wie möglich von der Innenstadt her zugänglich machen und gleichzeitig einen weiteren Ausbau des Straßenzuges Schiffbrücke/Norderhofenden in Ihrer Planung berücksichtigen.
Das eine gleichwertige Verwirklichung einer dieser Ziele nur schwer erreichbar sein würde, war allen an den Vorbereitungen Beteiligten von vorneherein klar, so dass auch von dem Gutachter nur eine schwerpunktmäßige Bearbeitung der gestellten Forderungen erwartet werden konnte.

Nach Abgabe der Arbeiten am 16. September 1974 wurden die Vorschläge von einem Obergutachtergremium, dem Vertreter des Landes, der Stadt, des Sanierungsträgers und der Architektenschaft angehörten, geprüft und bewertet.
Das Obergutachtergremium stellte fest, „dass die zahlreichen Probleme von keinem der beteiligten Gutachter optimal gelöst werden konnten. Es zeigten sich jedoch Scherpunkte, die gute Ansätze für die Verfolgung spezifischer Planungsgedanken geben“.
Deswegen sollte der Sanierungsträger in Abstimmung mit der Stadt und unter Beteiligung der Gutachter die jeweils gute Vorschläge in einem Entwurf zusammenfassen und zu einer Lösung weiter entwickeln.
In dieser Zeit begann auch die Aufstellung eines Sozialplanes für die Sanierungsbetroffenen.

Erste Festlegungen 1976

Block 6

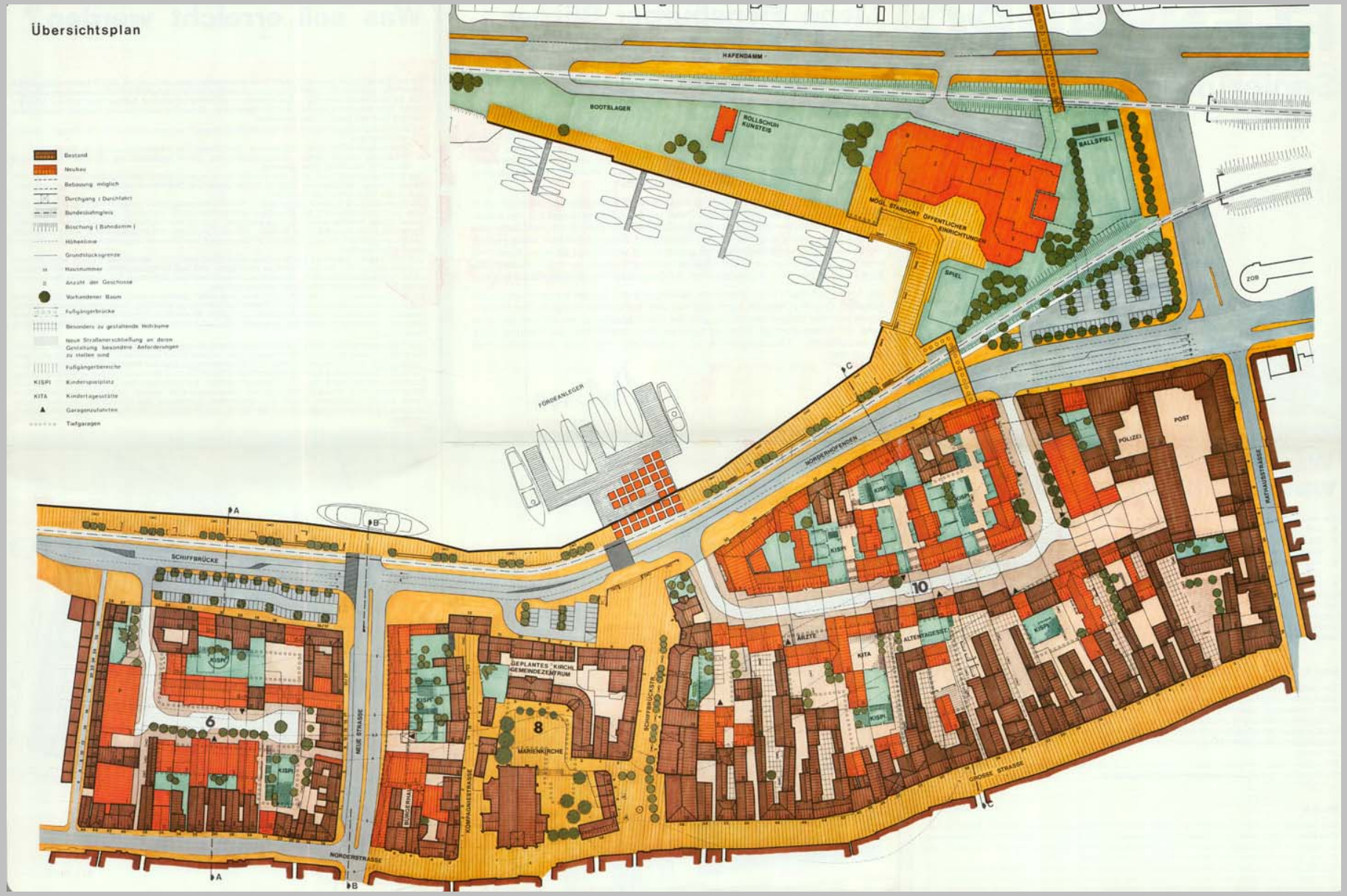
Die gesamte Blockrandbebauung wird erhalten. Deshalb muss die innere Neubebauung mit besonderer Vorsicht an die bestehen bleibende Bebauung angepasst werden.
Eine notwendige Veränderung erfährt der Block durch die innere Erschließ-ungsstraße, die die rückwärtige Anlieferung aller Gebäude ermöglicht. Sollte sich die Nachfrage nach einem Kaufhaus ergeben, so ist hierfür die Ecke Norderstraße/Neue Straße denk-bar. Dies hätte allerdings die Aufgabe der vorhandene Bebauung in der Neuen Straße und der geplanten inneren Grünfläche zur Folge. Die notwendigen Stellplätze sind in Tief-garagen unter der Neubebauung und in einem Parkhaus als Abgrenzung zum Oluf-Samson-Gang vorgesehen.

Sanierungskonzept und Rahmenplan

Nach dem Sanierungskonzept 1976 sollten erhalten bleiben:

- das Typische an der Flensburger Bauweise,
- die individuell gestaltete, geschlossene Blockrandbebauung mit Wohnungen in den Obergeschossen und Laden- und Gewerbe-flächen im Erdgeschoss,
- eine Vielzahl von Höfen im Blockinnern mit ihrem vielfältigen Nutzungsangebot, das von Läden und Handwerksbetriebe über Büros bis hin zu Wohnungen reicht,
- das insgesamt vertraute und abwechs-lungsreiche Stadtbild.
- Verändern sollte sich die ungeordnete, lückenhafte Bebauung am Nordhofende (Block 10) und in unzureichend erschlos-senen Höfen.

Übersichtsplan von 1976



Erste Festlegungen 1976

Block 8

Die Gebäude und die Nutzung dieses Blocks werden weitgehend erhalten bleiben. An der Neuen Straße soll wieder eine geschlossene Bebauung entstehen. Zur Norderstraße hin, in Verbindung mit dem Alt-Flensburger Haus wird an die Errichtung eines Bürgerhauses gedacht, das für die Bürger der Innenstadt eine Freizeit- und Begegnungsstätte werden kann.
Die Neugestaltung des Schiffbrückplatzes als „Eingang“ von der Wasserseite in die Innenstadt über den Nordermarkt wird durch die langfristig geplante Umwandlung der Schiffbrückstraße in eine Fußgängerstraße ihre volle Wirkung erreichen. Die Stellplätze sind als zweigeschossige Tiefgarage unter die Neubebauung geschoben. Als zusätzliche Reservefläche ist eine Tiefgarage unter dem Kirchplatz, mit Zufahrt vom Schiffbrückplatz und vom Nordermarkt vorgesehen.

Fördeuferzone
Die Fördeuferzone soll langfristig Freizeit- und Erholungsgebiet werden. In ihm können u.a. Grün-, Spiel- und Sportflächen, öffentliche Einrichtungen und ein kleiner Sportboothafen eingerichtet werden.

Erhaltung – Abbruch – Neubau von 1976

Schnitte
BLOCK 6 A–A
BLOCK 8 B–B
BLOCK 10 C–C
Erhaltung · Abbruch · Neubau
Geplante Erschliessungsstrassen
Neubau
Langfristig abzubrechende Gebäude
Vorhandene Grundstücksgrenze
Abzubrechende Gebäude
Bestand
Bebauung möglich
Schiffbrückstraße
Große Straße
Nordertorwall
Nordertorstraße
Nordertorgraben
Südergraben
Nordertor
Nordertor
Nordertor

Erste Festlegungen 1976

Block 10

Dieser Block wird insgesamt am meisten verändert. Erhalten bleiben sollen jedoch auch in ihm die geschlossene Blockkanten der Schiffbrückstraße, Große Straße und Rathausstraße. Die fehlende Bausubstanz am Norderhofenden soll durch geeignete Neubebauung ergänzt werden. In der großen Innenfläche des Blocks sind in besonderem Umfang die Neuordnung von Grundstücksverhältnissen erforderlich und die Errichtung von Neubauten wünschenswert. Hier wurde entlang der noch in Teilen vorhandenen, für die Öffentlichkeit heute nicht mehr sichtbaren Linie alter Speicher, die das ehemalige Fördeufer kennzeichnet, die innere Erschließungsstraße gelegt. Sie bildet damit die Grenze zwischen der Neubebauungszone zur Förde hin und der bis zur Großen Straße reichenden Neuordnungszone.

Die alten Höfe sollen durch Zusammenlegung von Freiflächen, Ergänzung und Erneuerung der Altbausubstanz, direkte Zuordnung von Stellplätzen und durch die Anbindung an die innere Erschließungsstraße eine neue Qualität erreichen. Dafür wird auch der Abbruch von Hofgebäuden notwendig. Zwischen der Erschließungsstraße und der Förde sollen neue Wohnhöfe entstehen. Der Stellplatzbedarf in diesem Bereich kann durch eine zusammenhängende zweigeschossige Tiefgarage gedeckt werden. Im Bereich der alten Höfe an der Großen Straße können Stellplätze nur in Tiefgaragen zwischen den vorhandenen Gebäuden untergebracht werden. Außerdem ist ein Parkhaus an der Speicherlinie vorgesehen.

Sanierungskonzept

2. Fortschreibung 1978

Die 2. Fortschreibung des Sanierungskonzeptes, Stand Dezember 1978, stellte insbesondere auf das Stellplatzkonzept ab.
Aufgrund der bisher gesammelten Erfahrungen wurde das Stellplatzkonzept fortgeschrieben. Die Anzahl der Tiefgaragen in den Blöcken 6 und 10 wurde verringert. Im Block 6 ist stattdessen ein Parkhaus geplant.
Zwischen Speicherstraße und Große Straße soll zunächst eine erhebliche Anzahl von Stellplätzen ebenerdig untergebracht werden. Erst bei größeren geschlossenen Bauvorhaben sollen dann Garagen gebaut werden.

Stellplatzkonzept 1978

Beim Stellplatzkonzept wurden folgende Gesichtspunkte berücksichtigt:

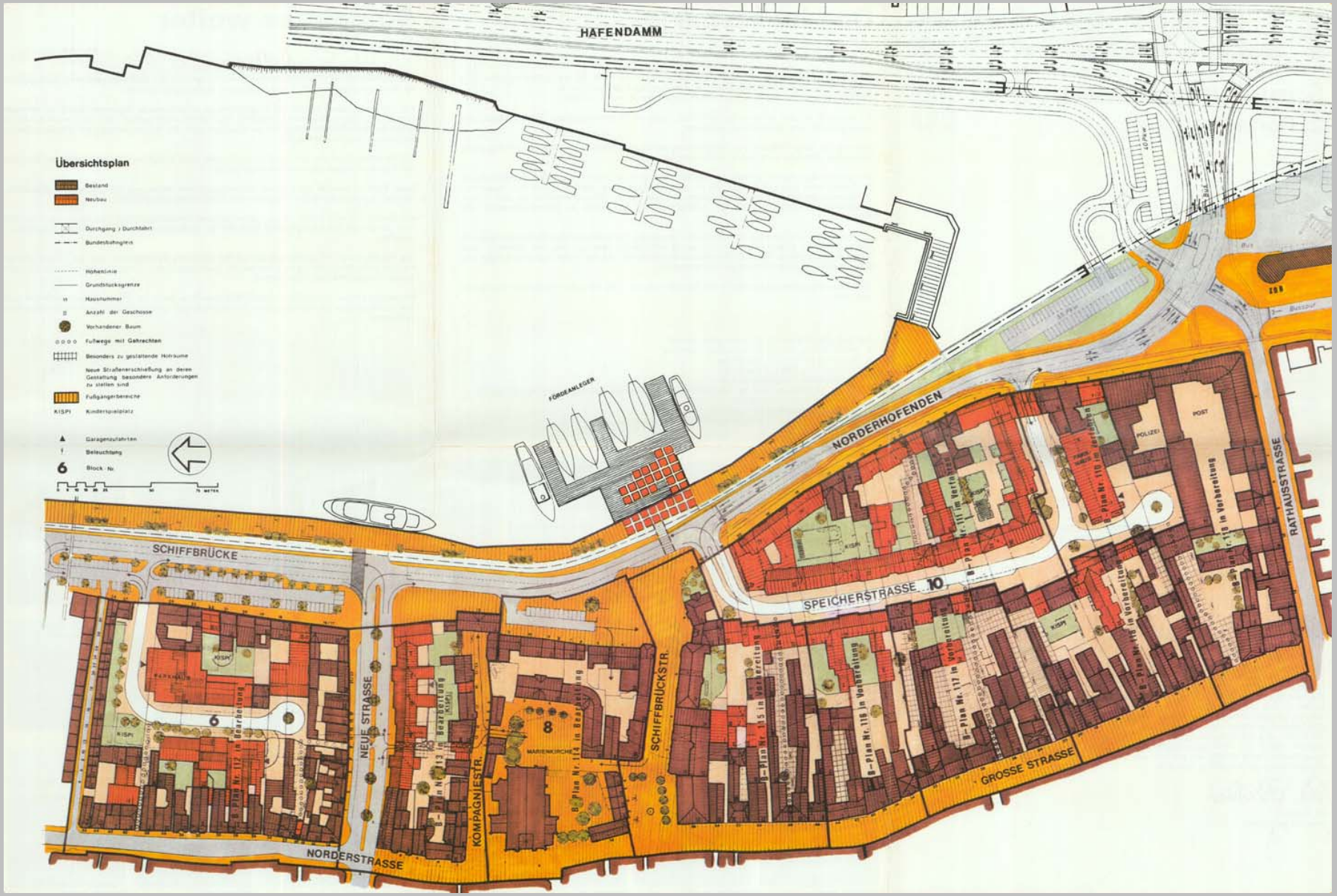
1. Stellplätze sind für die Reaktivierung und Konkurrenzfähigkeit der Innenstadt sowie für die Betriebe und Geschäfte lebensnotwendig.
2. Auch planrechtlich ist die angestrebte Neubebauung und Modernisierung nur bei einem Nachweis von Stellplätzen möglich.
3. Die erhaltungsfähige Bausubstanz, die das Stadtbild prägt, engt die Anlage von Stellplätzen erheblich ein.
4. Freiflächen, auf denen ebenerdige Stellplätze billig eingerichtet werden könnten, sind im Sanierungsgebiet kaum vorhanden. Bestehende oder neu zu schaffende Freiflächen sollen in erster Linie der Naherholung dienen. So müssen die Stellplätze vorwiegend in aufwändigen Bauwerken untergebracht werden.
5. Hohe Baukosten entstehen durch schlechten Baugrund, hohen Grundwasserstand, Schutz gegen Hochwasser und Sicherung der zu erhaltenden Altbauten.

Stellplatzkonzept 1978

Für die einzelnen Blöcke ergeben sich folgende Stellplatzzahlen:

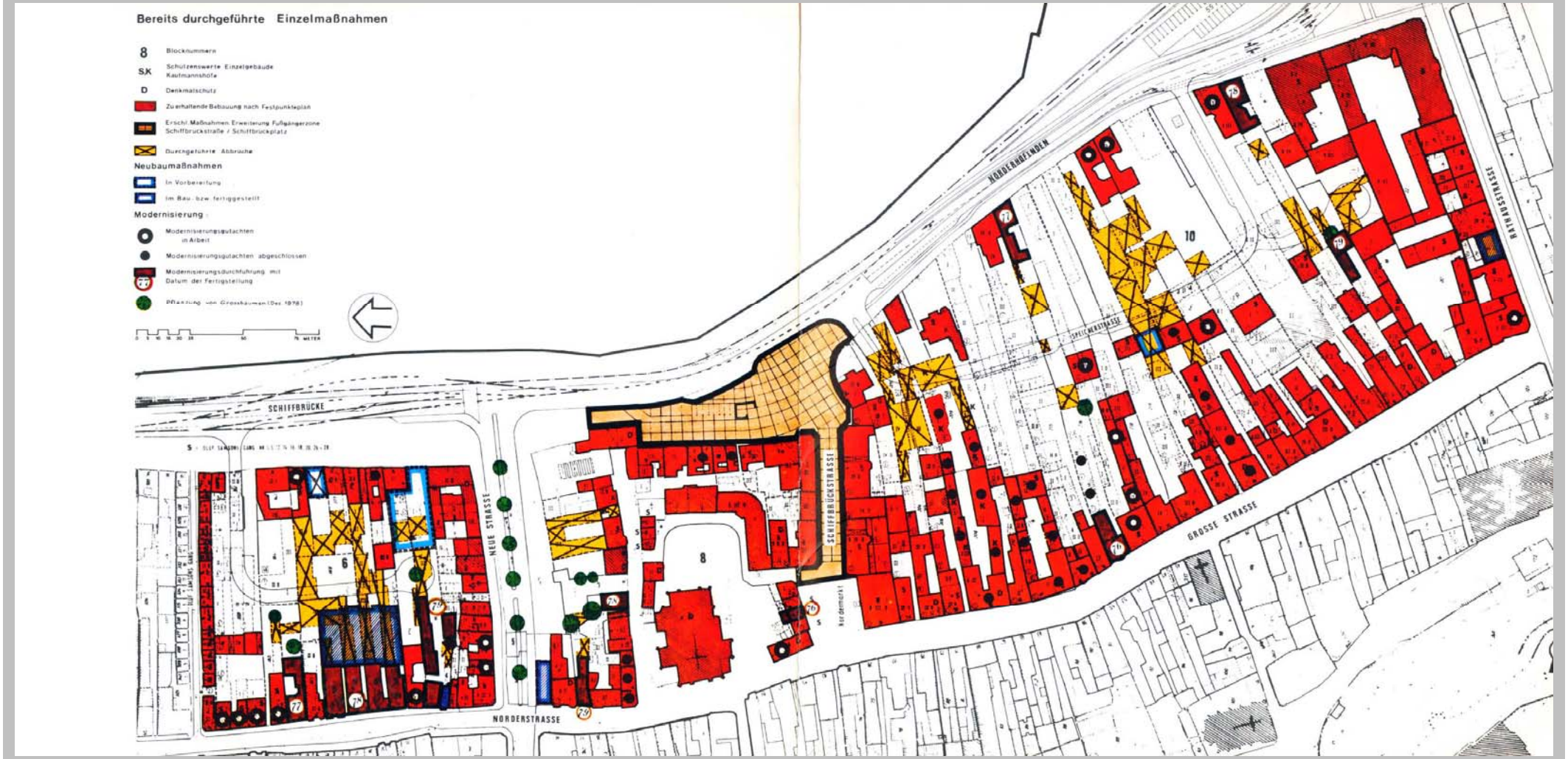
	San.-Konzept 1976	Fortschreibung 1978
Block 6	256	225
Block 8	98	45
Block 10	746	754
	1100	1024

Übersichtsplan von 1978



Erhaltung – Abbruch – Neubau von 1978

Durchgeführte Einzelmaßnahmen 1978



Einzelmaßnahmen 1978

Norderhofenden 3

Große Str. 6

Große Str. 34

Norderhofenden 16

Nordermarkt 6

Norderstr. 8

Kompagniestr. 9

Norderstr. 28—34

Ausgraben, Transport, Pflanzen und Sichern einer Baumverpflanzung

Norderstr. 20—22

Norderstr. 20—22

Norderstr. 36

Innenbereich Block 6

Norderstr. 67

Norderstr. 87

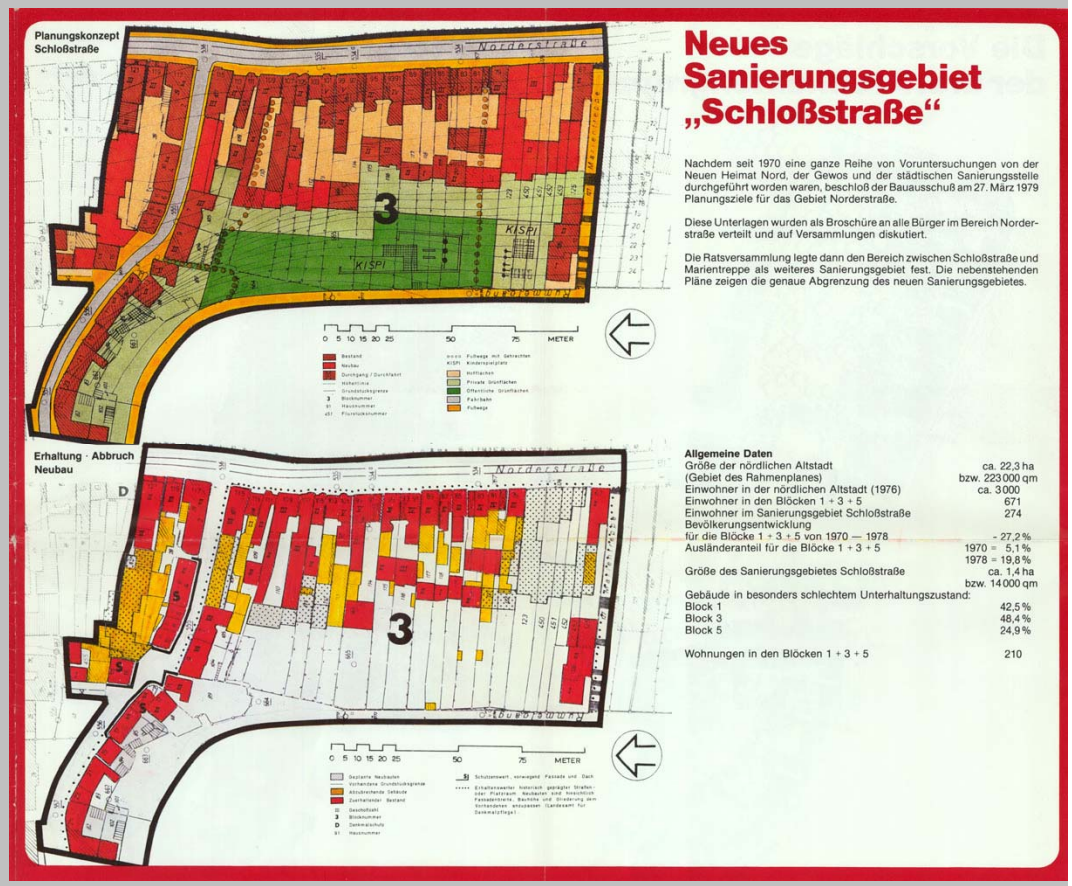
Norderstr. 110/112

Erweiterung des Sanierungsgebietes

Mit Beschlüssen der Ratsversammlung vom 31.05.**1979**, 14.06.**1984** und 19.12.**1985** wurde das Sanierungsgebiet zunächst um die Bereiche Schloßstraße (zwischen Marientreppe und Schloßstraße) sowie der Grundstücke nördlich des Oluf-Samson-Ganges und schließlich um den Gesamtbereich zwischen Toosbüystraße und Nordertor erweitert. Die schrittweise Ausweitung des Sanierungsgebietes war ausschließlich der knappen öffentlichen Mittel bei allen drei Kostenträgern geschuldet.
Sachlich wäre sie bereits aufgrund der vorangegangen vorbereitenden Untersuchungen durch die drei Architektenbüros möglich und zulässig gewesen

- Architekten Lorenzen-Blaue, Flensburg
- Architektengruppe Nord, Kiel
- Architekten Sönnichsen, Asmussen und Partner, Carlsson, Flensburg

1979 - Erweiterung um Block 3

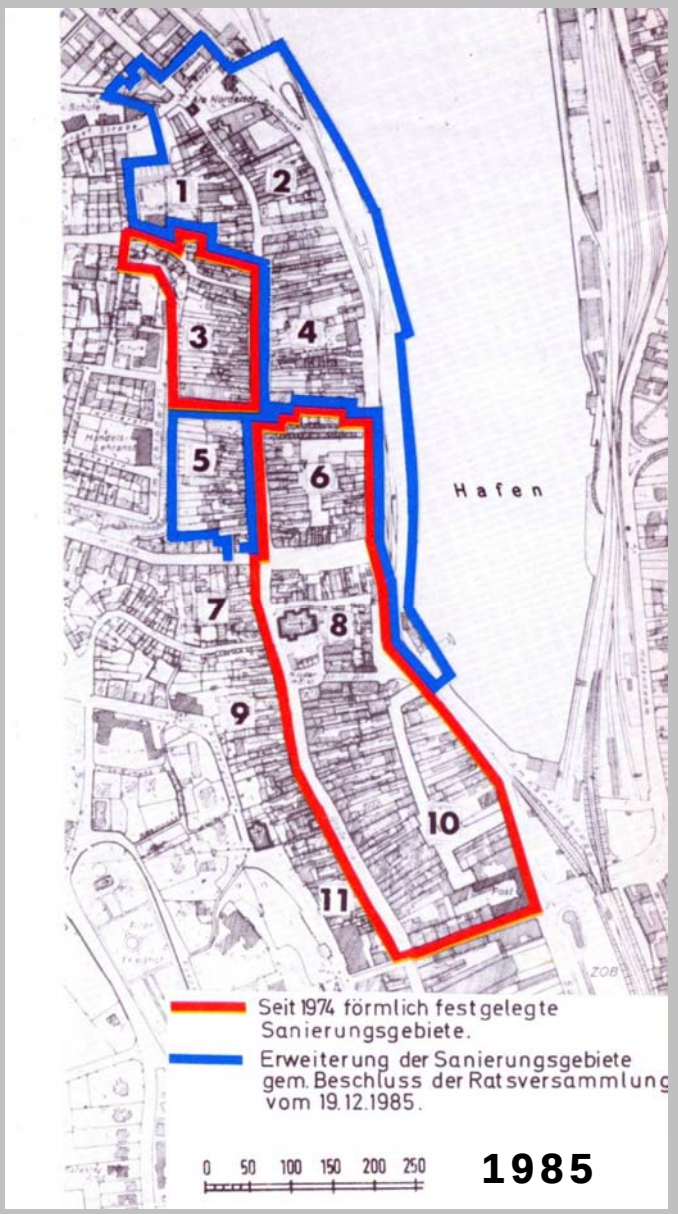


Sanierungsgebiet “Schloßstraße“

Erweiterung des Sanierungsgebietes

Einhergehend mit der räumlichen Ausweitung des Sanierungsgebietes Nördliche Altstadt wurden für die zusätzlich förmlich festgelegten Gebiete, Sanierungsziele entwickelt und in die Rahmenplanung für die nördliche Altstadt integriert.

Inzwischen maßt man dem Verkehr nicht mehr die Bedeutung wie noch in den 70er Jahren zu. Auf zentrale Blockinnenerschließungen, die z.B. noch bei der Anlage der Segelmacherstraße zum Abbruch des Tonnendach-Speichers, Norderstraße 22 geführt hatten, wurde verzichtet.



Rahmenplan Nördliche Altstadt von 1979

Rahmenplan nördliche Altstadt

Der Rahmenplan ist noch nicht beschlossene Sache. Zunächst soll er zusammen mit den auf der Rückseite abgedruckten Architektenvorschlägen in der Öffentlichkeit breit diskutiert werden. Die städtischen Gremien wollen die Ergebnisse dieser Diskussion abwarten, bevor sie Beschlüsse fassen.

Der hier dargestellte Plan versucht die nach Meinung von Sachverständigen jeweils besten Einzelvorschläge zusammenzufassen.

Er ist ergänzt um das schon vorhandene Sanierungskonzept für die Blöcke 6, 8 und 10 sowie um Vorschläge des Stadtplanungsamtes für die Neugestaltung des Bereichs zwischen Nordergraben und Große Straße.

Wichtige Einzelelemente des Rahmenplanvorschlags:

1. Die Norderstraße bleibt zwischen „Neue Straße" und „Norderfischerstraße" von Süd nach Nord befahrbare Einbahnstraße.

2. Das Stück zwischen Norderfischerstraße und Nordertor wird für den durchgehenden Verkehr gesperrt und dient ausschließlich der Anlieferung und den Bewohnern.

3. Der Bus benutzt weiterhin die Norderstraße und fährt durch das Nordertor zur Neustadt.

4. Der Herrenstall bleibt als Fußgängergasse erhalten.

5a. Die Erschließung des Blocks 4 erfolgt über den Durchlaß zwischen Gesundheitsamt und der Gaststätte „Salz und Pfeffer",
oder aber
5b. es wird eine neue Erschließungsstraße in den Block 4 hineingeführt.

6. Die Schiffbrücke bleibt als zweispurige Straße erhalten. Die Fahrbahn wird jedoch etwa 10-15 m nach Osten verlegt. Die Fläche zwischen den Gebäuden und der Fahrbahn wird als Parkplatzstreifen genutzt.

7. Die Pkw's sollen in zwei großen Garagenanlagen untergebracht werden:
   — einer mehrgeschossigen Tiefgarage unter dem Hof der Voigtschule, die von der Duburgerstraße aus zu erreichen ist,
   — einem Parkhaus auf dem Grundstück Schiffbrücke 63/64 (ehemals Holm & Molzen).

   Daneben werden mehrere kleine Anlagen unter Neubauten in den Blöcken vorgesehen.

8. Wiederherstellung des durchgehenden Höhenwegs Rummelgang/Collundsgang. Einrichtung blockdurchquerender Fußwegverbindungen von der Schiffbrücke bis zum Höhenweg.

9. Der Hof der Voigtschule (Bolzplatz) sowie die westlich angrenzenden z. Z. teilweise noch mit Wohngebäuden bebauten Flächen und die Hangfläche hinter Norderstr. Nr. 83-95 werden als öffentl. Grün- und Spielfläche vorgesehen.

10. Das Hafenufer zwischen Neue Straße und Nordertor soll umgestaltet werden. Verbunden damit ist die Einrichtung einiger Liegeplätze für mit dem Boot kommende Besucher der Stadt sowie die Erweiterung der Lade- und Wartekais nach Norden hin.
Dabei ist in unmittelbarer Ufernähe die Einrichtung eines Servicegebäudes mit Toiletten, Kiosk, evtl. Cafe, Duschräumen etc. zur Benutzung für diese Besucher vorgesehen.

11. Der Plan geht von einer Erhaltung der Straßenrandbebauung aus.

12. Im Blockinnenbereich sollen störende Nebengebäude entfernt werden (Entkernung). Die rückwärtige Speicher- und Gartenhauszeile am Hang der Blöcke 1, 3 und 5 wird erhalten und ergänzt.

13. Ein Teil des Roxy-Kinos soll evtl. abgerissen und durch mehrere kleinere Einzelbauten ersetzt werden. Gleiches gilt für ehemalige Fabrikgebäude im Block 1.

14. Der Nordertorbereich soll verändert werden. Den Anstoß hierzu hat der Vorschlag der Gruppe Lorenzen-Blaue geliefert. Sie schlägt eine beidseitige bauliche Einbindung des Tores, sowie einen Marktplatz neben dem alten Volksbad vor. Für diesen Bereich wird in naher Zukunft ein Wettbewerb durchgeführt.

15. Das Schiffahrtsmuseum im Zollpackhof soll um Freigelände für Ausstellungen ergänzt werden. Dies bedeutet eine Verlagerung von Büroräumen der Wasserschutzpolizei, z. B. in das ehemalige Volksbad am Nordertor.

16. Die rückseitige Bebauung des Blockes 3 soll nicht nur Wohnzwecken dienen, sondern auch das ansässige Kleingewerbe mit aufnehmen.

17. Zur Bordellnutzung im Oluf-Samsons-Gang zwei Alternativen:
   a) Die Nutzung im Oluf-Samsons-Gang bleibt erhalten.
   b) Privaten Initiativen, ein Eros-Center am Herrenstall zu errichten, wird stattgegeben, unter der Voraussetzung, daß der Oluf-Samsons-Gang in eine normale Wohnstraße umgestaltet wird.

18. Die Hänge sollen nicht bebaut, sondern überwiegend öffentliche Grünfläche werden.

Rahmenplan Nördliche Altstadt von 1979

Mit dem Rahmenplan **1979** wurde zunächst eine Diskussionsgrundlage (Planungsalternativen) für die weitere Entwicklung vorgelegt.

Wichtige Einzelelemente:

1. Die Norderstraße bleibt zwischen „Neue Straße“ und „Norderfischerstraße“ von Süd nach Nord befahrbare Einbahnstraße.
2. Das Stück zwischen Norderfischerstraße und Nordertor wird für den durchgehenden Verkehr gesperrt und dient ausschließlich der Anlieferung und den Bewohnern.
3. Der Bus benutzt weiterhin die Norderstraße und fährt durch das Nordertor zur Neustadt.
4. Der Herrenstall bleibt als Fußgängergasse erhalten.

5a. Die Erschließung des Blocks 4 erfolgt über den Durchlass zwischen Gesundheitsamt und der Gaststätte „Salz und Pfeffer“,

5b. es wird eine neue Erschließungsstraße in den Block 4 hineingeführt.

6. Die Schiffbrücke bleibt als zweispurige Straße erhalten. Die Fahrbahn wird jedoch etwa 10-15 m nach Osten verlegt. Die Fläche zwischen den Gebäuden und der Fahrbahn wird als Parkplatzstreifen genutzt.

Große Str. 6

Große Str. 34

Kompagnie Str. 17-19

Neue Str. 9

Rahmenplan Nördliche Altstadt von 1979

Wichtige Einzelelemente:

7. Die PKWs sollen in zwei großen Garagenanlagen untergebracht werden:
   - einer mehrgeschossigen Tiefgarage unter dem Hof der Voigtschule, die von der Duburgerstraße aus zu erreichen ist,
   - einem Parkhaus auf dem Grundstück Schiffbrücke 63/64 (ehemals Holm & Molzen)

   Daneben werden mehrere kleine Anlagen unter Neubauten in den Blöcken vorgesehen.
8. Wiederherstellung des durchgehenden Höhenwegs Rummelgang/Collundtsgang.Einrichtung blockdurchquerender Fußwegverbindungen von der Schiffbrücke bis zum Höhenweg.
9. Der Hof der Voigtschule (Bolzplatz) sowie die westlich angrenzenden z.Zt. teilweise noch mit Wohngebäuden bebauten Flächen und die Hangfläche hinter Norderstraße 83-95 werden als öffentliche Grün- und Spielfläche vorgesehen.
10. Das Hafenufer zwischen Neue Straße und Nordertor soll umgestaltet werden. Verbunden damit ist die Einrichtung einiger Liegeplätze für mit dem Boot kommende Besucher der Stadt sowie der Erweiterung der Lade- und Wartekais nach Norden hin. Dabei ist in unmittelbarer Ufernähe die Einrichtung eines Servicegebäudes mit Toiletten, Kiosk, evtl. Cafe, Duschräumen etc. zur Benutzung für diese Besucher vorgesehen.

Gr.Str.24 W.-Indien-Speicher

Norderhofenden 16

Norder Str. 6

Norder Str. 16

Rahmenplan Nördliche Altstadt von 1979

Wichtige Einzelelemente:

11. Der Plan geht von einer Erhaltung der Straßenrandbebauung aus.
12. Im Blockinnenbereich sollen störende Nebengebäude entfernt werden (Entkernung). Die rückwärtige Speicher- und Gartenhauszeile am Hang der Blöcke 1,3 und 5 wird erhalten und ergänzt.
13. Ein Teil des Roxy-Kinos soll evtl. abgerissen und durch mehrere kleinere Einzelbauten ersetzt werden. Gleiches gilt für ehemalige Fabrikgebäude im Block 1.
14. Der Nordertorbereich soll verändert werden. Den Anstoß hierzu hat der Vorschlag der Gruppe Lorenzen-Blaue geliefert. Sie schlägt eine beidseitige bauliche Einbindung des Tores sowie einen Marktplatz neben dem alten Volksbad vor. Für diesen Bereich wird in naher Zukunft ein Wettbewerb durchgeführt.
15. Das Schifffahrtsmuseum im Zollpackhof soll um Freigelände für Ausstellungen ergänzt werden. Dies bedeutet eine Verlagerung von Büroräumen der Wasserschutzpolizei, z.B. in das ehemalige Volksbad am Nordertor.
16. Die rückseitige Bebauung des Blockes 3 soll nicht nur Wohnzwecken dienen, sondern auch das ansässige Kleingewerbe mit aufnehmen.

Gr. Str. 24 Quer-Speicher

Nordermarkt 6

Norder Str. 6 Ostgiebel

Norder Str. 20-22

Rahmenplan Nördliche Altstadt von 1979

Wichtige Einzelelemente:

17. Zur Bordellnutzung im Oluf-Samson-Gang zwei Alternativen:
    a. Die Nutzung im Oluf-Samson-Gang bleibt erhalten.
    b. Privaten Initiativen, ein Eros-Center am Herrenstall zu errichten, wird stattgegeben, unter der Voraussetzung, dass der Oluf-Samson-Gang in eine normale Wohnstraße umgestaltet wird.
18. Die Hänge sollen nicht bebaut, sondern überwiegend öffentliche Grünflächen werden.

Rahmenplan Nördliche Altstadt von 1981

Rahmenplan nördliche Altstadt

Der nebenstehende Rahmenplan ist ein mittelfristiges, also auf ca. 10 - 15 Jahre ausgerichtetes Handlungskonzept der Stadt.

Der Magistrat hat folgende Entscheidungen getroffen:

A. Erschließung:

Schiffbrücke:
Verlagerung der Straßentrasse nach Osten sowie Verlagerung der Parkplätze und Gleise

Neue Straße:
Verkehrsführung lt. Sanierungskonzept.

Block 1
Erschließung über die Norderstraße, keine Hangstraße.
Voigtschule (Parkierungsanlage)
Standortsicherung für bis zu 350 Stellplätze

Block 4
Neue Erschließungsstraße in Höhe "Fuchsbau" (Schiffbrücke 31) von der Schiffbrücke her.

Block 8
Die Kompagniestraße bleibt für den Erschließungsverkehr offen. Keine Anbindung an die Norderstraße, aber Verbindung zur Neuen Straße über das Grundstück Kompagniestraße 11.

Blöcke 9 und 11
Rückwärtige Erschließungsstraßen am Hangfuß.

Nordergraben (Parkierungsanlage)
Standortsicherung für bis zu 600 Stellplätze.

B. Öffentliche Grün- und Spielflächen

Block 1
Errichtung einer Spielanlage auf dem Voigtschulgelände, über der Stellplatzanlage. Fortführung des Höhenweges von der Schloßstraße durch den Coll-undspark zum Nordertor als öffentlicher Fußweg.
Erweiterung der öffentlichen Grünflächen zwischen Höhenweg und Voigtschule, jedoch sollen die beiden vorh. Gebäude vorläufig bestehen bleiben.

Block 3
Einrichtung eines öffentlichen Grün- und Spielflächenzuges im Hang unterhalb des Rummelgangs.

Block 8
Widmung von Teilen des Marienkirchhofes als öffentliche Spielfläche.

Hafenspitze
Nutzung als Promenade, Grünanlage und Spielfläche.

C. Bebauung und Nutzung

Schiffahrtsmuseum (Schiffbrücke 38, 39)
Nutzung der Freiflächen und des Grundstückes Schiffbrücke 37 (nördl. Ecke Herrenstall) als Ausstellungsfreifläche für das Museum in Verbindung mit dem hinteren Grundstück Schiffbrücke 38.

Dänische Bibliothek (Norderstraße 59 - 61)
Eine zukünftige Erweiterung der Bibliothek auf dem Grundstück Norderstraße 55/57 wird in den Rahmenplan aufgenommen.

Roxy-Kino (Norderstraße 45)
Die rückwärtige Bausubstanz des Roxy wird im Rahmenplan als abzubrechen gekennzeichnet.

Denkmalschutz
Einbeziehung denkmalswerter Objekte in den Blöcken 1, 2, 5, 7, 9 und 11 in die Finanzierungsmöglichkeiten des Städtebauförderungsgesetzes.

In folgenden Punkten hat der Magistrat der Stadt Flensburg sich z. Z. außerstande gesehen, Festlegungen zu treffen:

1. Verkehrsführung in der Norderstraße

   Vorerst bleibt die Verkehrsführung in der Norderstraße so erhalten, wie sie heute ist.
   D.h., die Vorbeifahrt am Nordertor Richtung Neustadt bleibt zunächst bestehen.
   Pläne, die Norderstraße in ein Verkehrsberuhigungsprogramm einzubeziehen und im nördlichen Abschnitt teilweise zu sperren, sind bis zu einer Entscheidung über die gesamte Gestaltung und mögliche Bebauung des Platzes "am Nordertor" zurückgestellt.

2. Hafenufer

   Zurückgestellt wurde auch eine Entscheidung über den Bau eines kleinen Hafens für Gastsegler mit einem entsprechenden Servicegebäude.
   Das z. Z. in Arbeit befindliche Nutzungskonzept für den Gesamthafen soll abgewartet werden, bevor hier entschieden wird. In diesem Nutzungskonzept sollen die unterschiedlichen Ansprüche von gewerblicher Wirtschaft, Personenschiffahrt sowie Freizeit- und Naherholungsbedürfnissen gegeneinander abgewogen werden.

3. Marienstraße

   Die Durchfahrt von der Marienstraße in die Norderstraße wird in Zukunft unterbunden werden. Dies macht die Anlage eines Wendeplatzes an oder in der Marienstraße notwendig.
   Über Lage und Größe dieses Wendeplatzes und über eine evtl. rückwärtige Erschließung der Gebäude Norderstraße 1 - 19 soll erst nach detaillierten Untersuchungen und intensiven Gesprächen mit den Anliegern entschieden werden.

Planungskonzept

- Bestand
- Neubau
- Fußgängerbereich
- Straßenfläche
- Öffentliche Grünflächen
- Private Grünflächen
- Besonders zu gestaltende Hofflächen
- Durchgang/Durchfahrt
- Bundesbahngleis
- Höhenlinie
- Grundstücksgrenze
- Brunnen
- Hauptnummer
- Anzahl der Geschosse
- Vorhandener Baum
- Gepflanzter Baum
- Fußweg mit öffentlichem Gehrecht
- Kinderspielplatz
- Garagenzufahrten
- Block-Nr.

Erhaltung – Abbruch – Neubau von 1981

Block 11, Rathausstraße - Heiliggeistgang

Block 9, Heiliggeistgang - Marienstraße

Block 7, Marienstraße - Toosbüystraße

Block 5, Toosbüystraße - Marientreppe

Block 3, Marientreppe - Schloßstraße

Block 1, Schloßstraße - Nordertor

Blöcke 6, 8, 10, Norder Straße 24 - Große Straße 42/44

Block 10, Große Straße 42/44 - Rathausstraße 16

Fördeanleger - Fischereihafen

Fördespitze - ZOB

Rahmenplan Nördliche Altstadt von 1981

Aufbauend auf den 1979 vorgestellten und beschlossenen Planungsabsichten wurden bis zum Jahre **1981** die Rahmenplanziele für die Nördliche Altstadt in folgenden Punkten weiterentwickelt bzw. konkretisiert:

Erschließung 1981

Schiffbrücke: Verlagerung der Straßentrasse nach Osten sowie Verlagerung der Parkplätze und Gleise
Neue Straße: Verkehrsführung lt. Sanierungskonzept
Block 1: Erschließung über die Norderstraße, keine Hangstraße. Voigtschule (Parkierungsanlage) Standortsicherung für bis zu 350 Stellplätze
Block 4: Neue Erschließungsstraße in Höhe „Fuchsbau“ (Schiffbrücke 31) von der Schiffbrücke her.
Block 8: Die Kompagniestraße bleibt für den Erschließungsverkehr offen. Keine Anbindung an die Norderstraße, aber Verbindung zur Neuen Straße über das Grundstück Kompagniestraße 11.
Blöcke 9 und 11: Rückwärtige Erschließungsstraßen am Hangfuß
Nordergraben (Parkierungsanlage): Standortsicherung für bis zu 600 Stellplätze.

Segelmacherstraße

Rahmenplan Nördliche Altstadt von 1981

Öffentliche Grün- und Spielflächen 1981

Block 1

Errichtung einer Spielanlage auf dem Voigtschulgelände über der Stellplatzanlage. Fortführung des Höhenweges von der Schloßstraße durch den Collundtspark zum Nordertor als öffentlicher Fußweg.

Erweiterung der öffentlichen Grünflächen zwischen Höhenweg und Voigtschule, jedoch sollen die beiden vorh. Gebäude vorläufig bestehen bleiben.

Block 3

Einrichtung eines öffentlichen Grün- und Spielflächenzuges im Hang unterhalb des Rummelgangs.

Block 8

Widmung von Teilen des Marienkirchhofes als öffentliche Spielfläche.

Hafenspitze

Nutzung als Promenade, Grünanlage und Spielfläche.

Rummelgang

Collundtspark

Rahmenplan Nördliche Altstadt von 1981

Bebauung und Nutzung 1981

Schifffahrtsmuseum (Schiffbrücke 38,39)
Nutzung der Freiflächen und des Grundstückes Schiffbrücke 37 (nördl. Ecke Herrenstall) als Ausstellungsfreifläche für das Museum in Verbindung mit dem hinteren Grundstück Schiffbrücke 38.

Dänische Bibliothek (Norderstraße 59-61)
Eine zukünftige Erweiterung der Bibliothek auf dem Grundstück Norderstraße 55/57 wird in den Rahmenplan aufgenommen.

Roxy-Kino (Norderstraße 45)
Die rückwärtige Bausubstanz des Roxy wird im Rahmenplan als abzubrechen gekennzeichnet.

Denkmalschutz
Einbeziehung denkmalwerter Objekte in den Blöcken 1, 2, 5, 7, 9 und 11 in die Finanzierungsmöglichkeiten des Städtebauförderungsgesetzes.

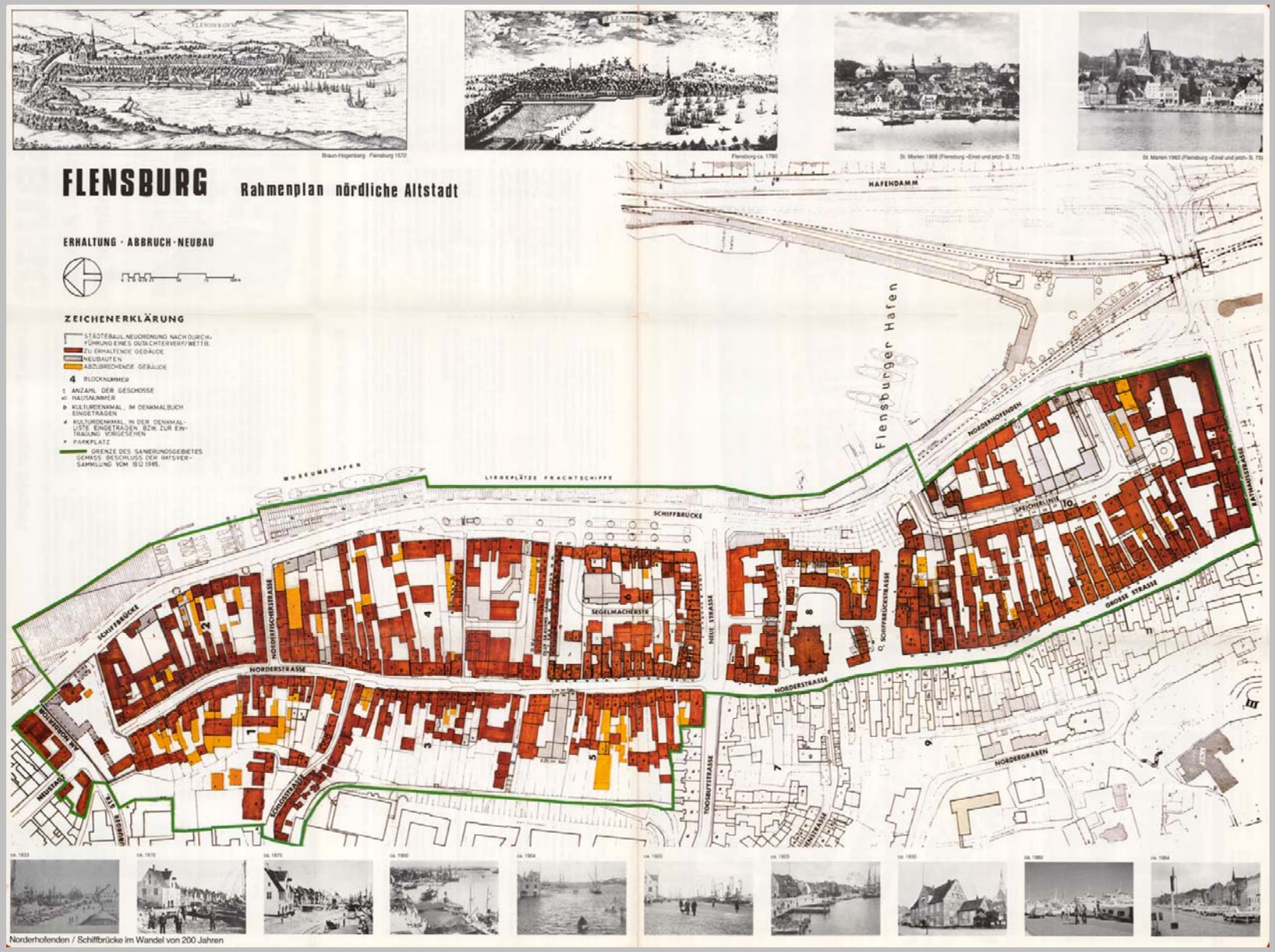
Norderstraße 45 - Roxy

Schifffahrtsmuseum

Museumshafen

Rahmenplan Nördliche Altstadt von 1986

Erhaltung – Abbruch – Neubau von 1986



Rahmenplan Nördliche Altstadt von 1986

Rückblick 1986

Seit 1974 ist nun im Bereich der Nördlichen Altstadt mit finanzieller Förderung auf der Grundlage des (damaligen) Städtebauförderungsgesetzes saniert-, modernisiert- und neu gebaut worden. Zu diesem Zeitpunkt wurde der Blick zum ersten Mal nicht mehr nach vorne gerichtet, sondern es wurde auch ein kleiner Rückblick auf die erreichten Ziele mit diesem Rahmenplan gegeben.

Seit 1974:

- wurden überwiegend mit öffentlicher Förderung über 160 Wohnungen und 40 Gewerbeobjekte durch Modernisierung und Instandsetzung geschaffen,
- entstanden überwiegend mit öffentlicher Förderung 132 Wohnungen und 13 Gewerbeobjekte durch Neubau,
- sind zahlreiche Gemeindebedarfseinrichtungen in modernisierte, historische Altbauten gezogen und haben dort ihre Arbeit aufgenommen,
- wurden öffentliche Förderungsmittel von ca. 50.000.000,00 DM eingesetzt, die Hochbauinvestitionen von insgesamt fast 80.000.000,00 DM ausgelöst haben,
- konnten mehr als 100 Arbeitsplätze jährlich durchgehend geschaffen werden,
- wurden die Segelmacherstraße, der Kompagniegang sowie die Speicherlinie fast vollständig hergestellt und die Schiffbrückstraße und der Schiffbrückplatz zur Fußgängerzone umgestaltet,
- wurden Spielplätze in allen Sanierungsblöcken und an der Fördespitze den Kindern zur Verfügung gestellt,
- wurden fast 300 endgültige und nahezu 200 provisorische Kfz-Stellplätze bereitgestellt
- wurden ca. 100 Haushalte und 15 Gewerbebetriebe umgesetzt, wobei die weitaus überwiegende Anzahl der Haushalte entweder in ihre modernisierte Wohnung zurückkehren konnte oder eine neue Wohnung in der Innenstadt erhielt.

Rahmenplan Nördliche Altstadt von 1986

Neben der Fortführung der Objektmodernisierungen sah der Rahmenplan, Stand Februar **1986** hauptsächlich noch Folgendes vor:

1. Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der Norderstraße
2. Aufwertung der Freiflächen unterhalb des Rummelganges zu einer wertvollen, allen zugänglichen Grünflächen
3. Wiederherstellung des Collundtsparkes im Block 1, verbunden mit einer behutsamen Entkernung
4. Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbes für den Bereich um das Nordertor herum.
5. Die Erschließung im Block 4, nördlich des Herrenstalls. Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 160 sieht eine Erschließungsstraße vor, die in etwa mittig durch den Block verläuft und vor dem Gebäudekomplex Norderstraße 86 in die Schiffbrücke einmündet. Hier ist in enger Absprache mit den Betroffenen zu klären, inwieweit eine derartige Erschließungsstraße notwendig und sinnvoll ist.
6. Es ist das vorrangige Ziel, den Durchgangsverkehr aus der Norderstraße zu entfernen. Außerdem soll der gesamte Straßenraum umgestaltet und aufgewertet werden. Wie und in welcher Form dies geschehen soll, wird in enger Abstimmung mit den ansässigen Bürgern und Gewerbebetreibenden sowie unter Abwägung verschiedenster Belange (fließender/ruhender Verkehr, Begrünung usw.) erfolgen.

Am Nordertor

Erweiterung Phänomenta,

Norderstraße 159-163

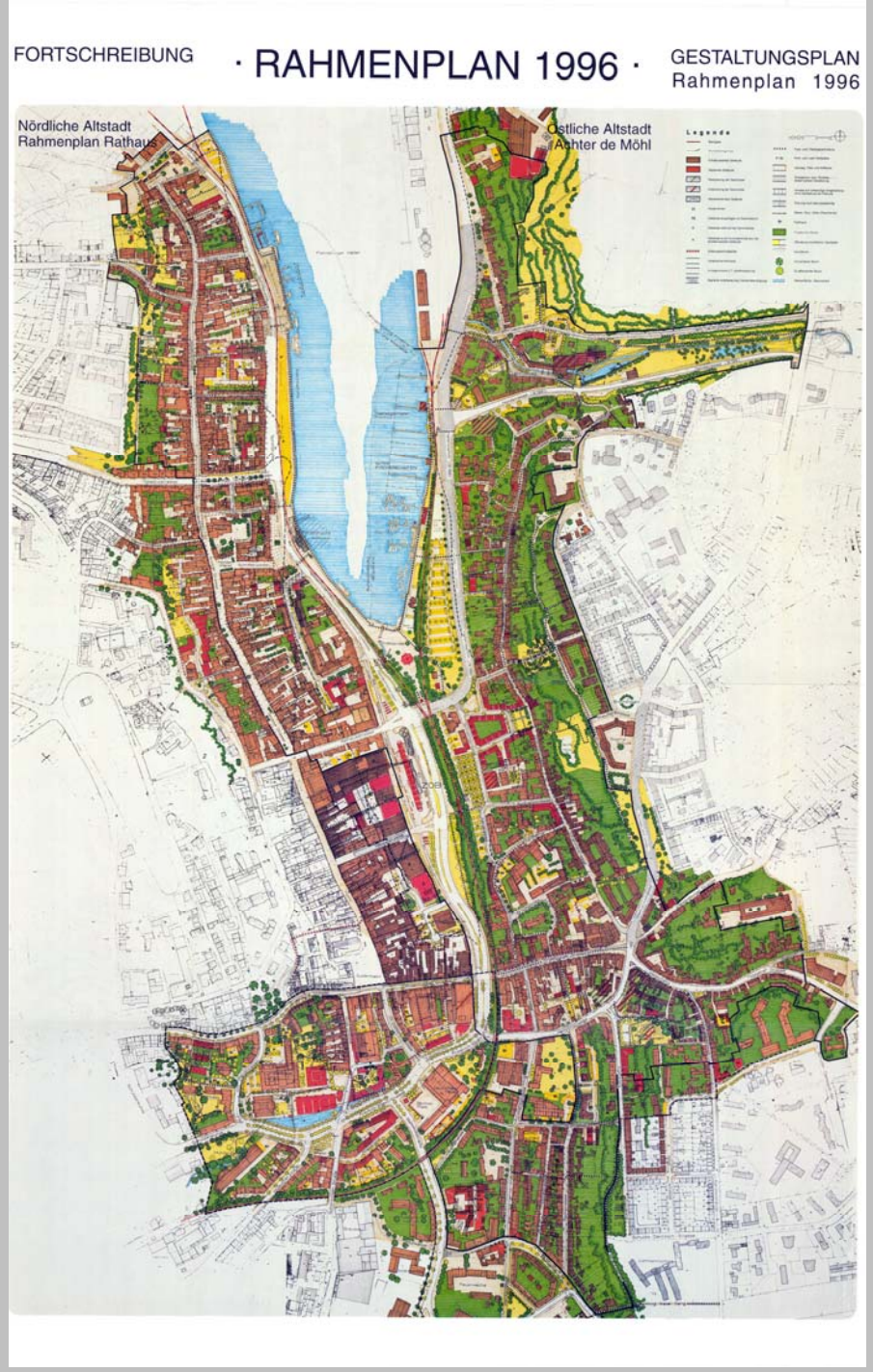
Rahmenplan Nördliche Altstadt von 1986

7. Trassenführung des öffentlichen Personennahverkehrs. Im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Norderstraße wird auch darüber entschieden werden müssen, ob der Bus, der die Norderstraße bislang in Süd-Nordrichtung befährt, auch weiterhin durch die Norderstraße fahren soll oder auf die Schiffbrücke verlagert wird.
8. Erschließung des südlichen Bereiches des Blockes 4 zwischen Herrenstall und Oluf-Samson-Gang. Hier werden noch einmal neue Überlegungen angestellt werden müssen, die einerseits das Ziel der Verkehrsberuhigung in der Norderstraße im Auge behalten, andererseits den denkmalpflegerischen Zielvorstellungen über eine möglichst geschlossene Bebauung an der Schiffbrücke entsprechen.

Rahmenplan von 1996

Norderstraße

Norderstraße 49-51

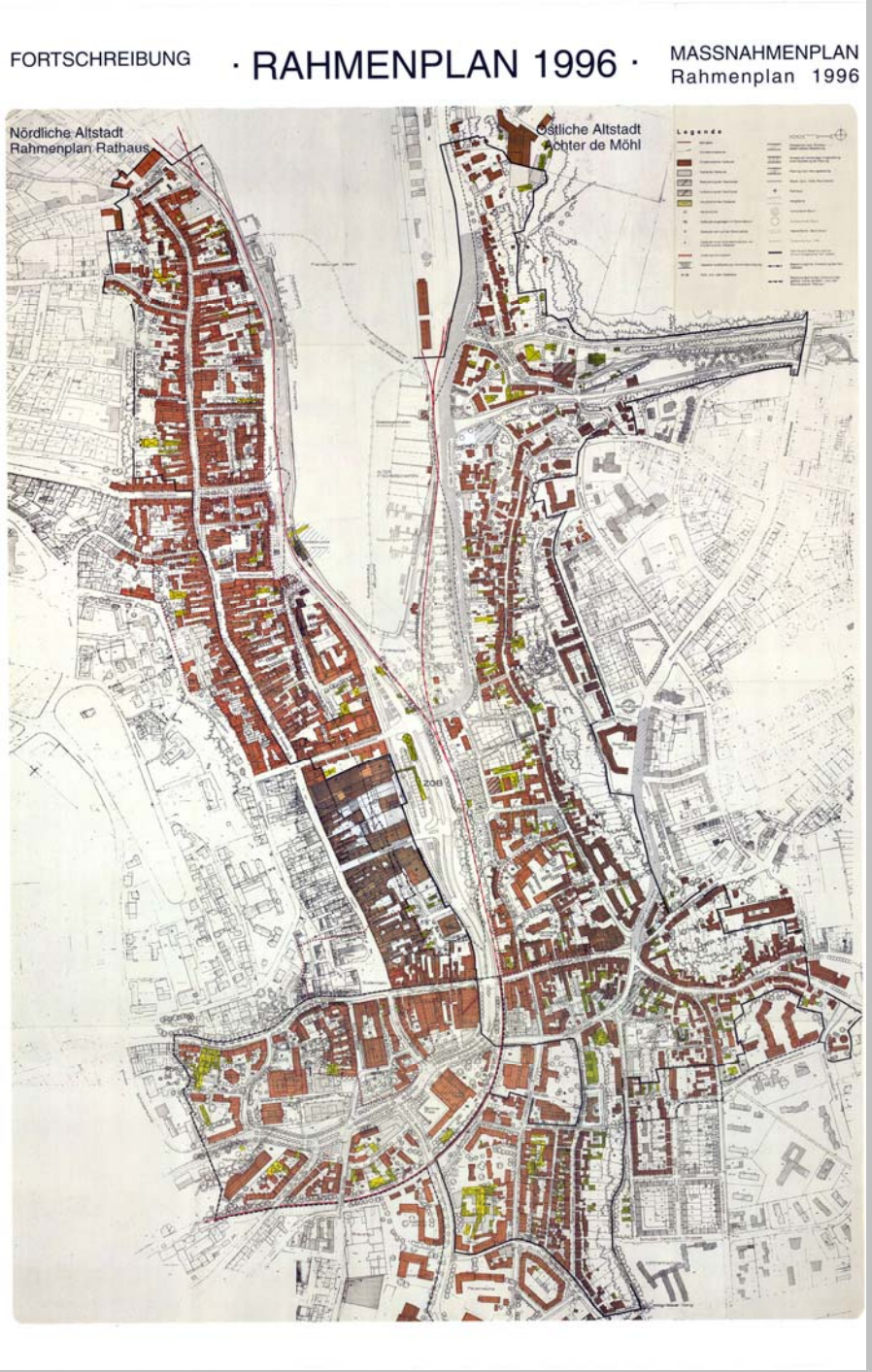


Rahmenplan von 1996

Schiffbrücke –

Am Schifffahrtsmuseum

Abschnitt am Fähranleger



Sanierungsmaßnahmen

Parkhaus Speicherlinie

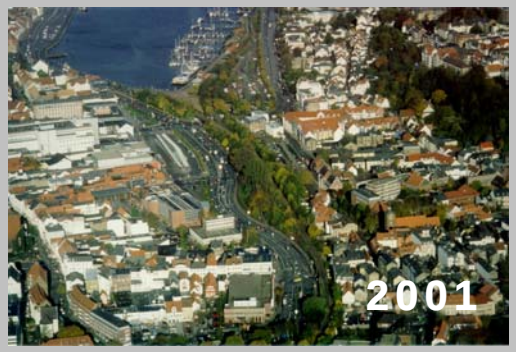
Westindien-Speicher
Speicherlinie 34a

Straßenzug Speicherlinie

Norderhofenden

Sanierungsmaßnahmen

Brücke über Süderhofenden



ZOB - Süderhofenden

Hafenspitze

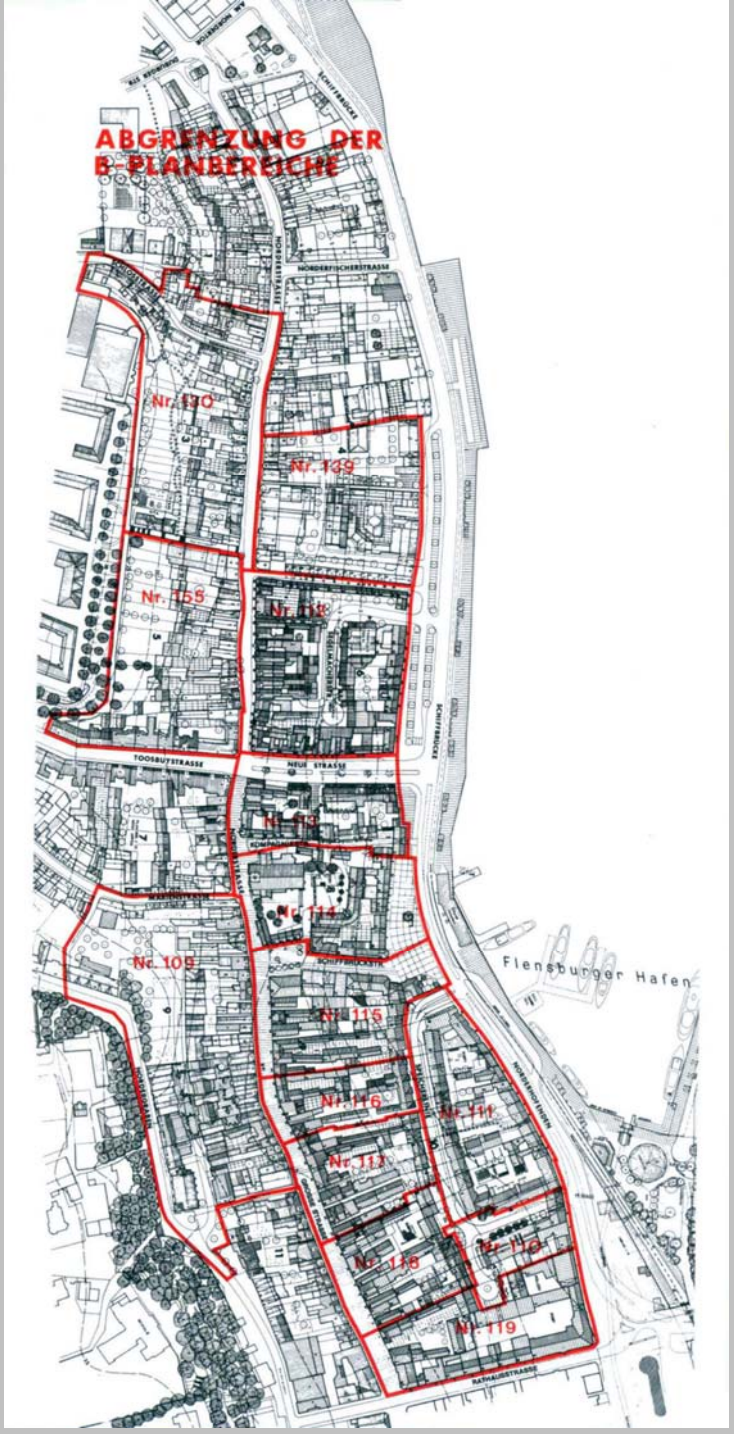
Beendigung der Sanierung

In weiten Teilen der Nördlichen Altstadt mussten die Sanierungsarbeiten Ende der 90er Jahren beendet werden, obwohl noch nicht alle Ziele erreicht worden waren. Die Rahmenbedingungen, insbesondere die knappen Städtebauförderungsmittel in dieser Zeit haben die Stadt gezwungen, Prioritäten zu setzen und auf manche an sich wünschenswerte Maßnahmen zu verzichten. Die Sanierungssatzungen wurden nach und nach aufgehoben.

Gleichzeitig wurden die Sanierungsziele durch

- Bebauungspläne
- Gestaltungs- und Erhaltungssatzungen
- privatrechtliche Vereinbarungen

gewährleistet, soweit dies möglich war.



Beendigung der Sanierung

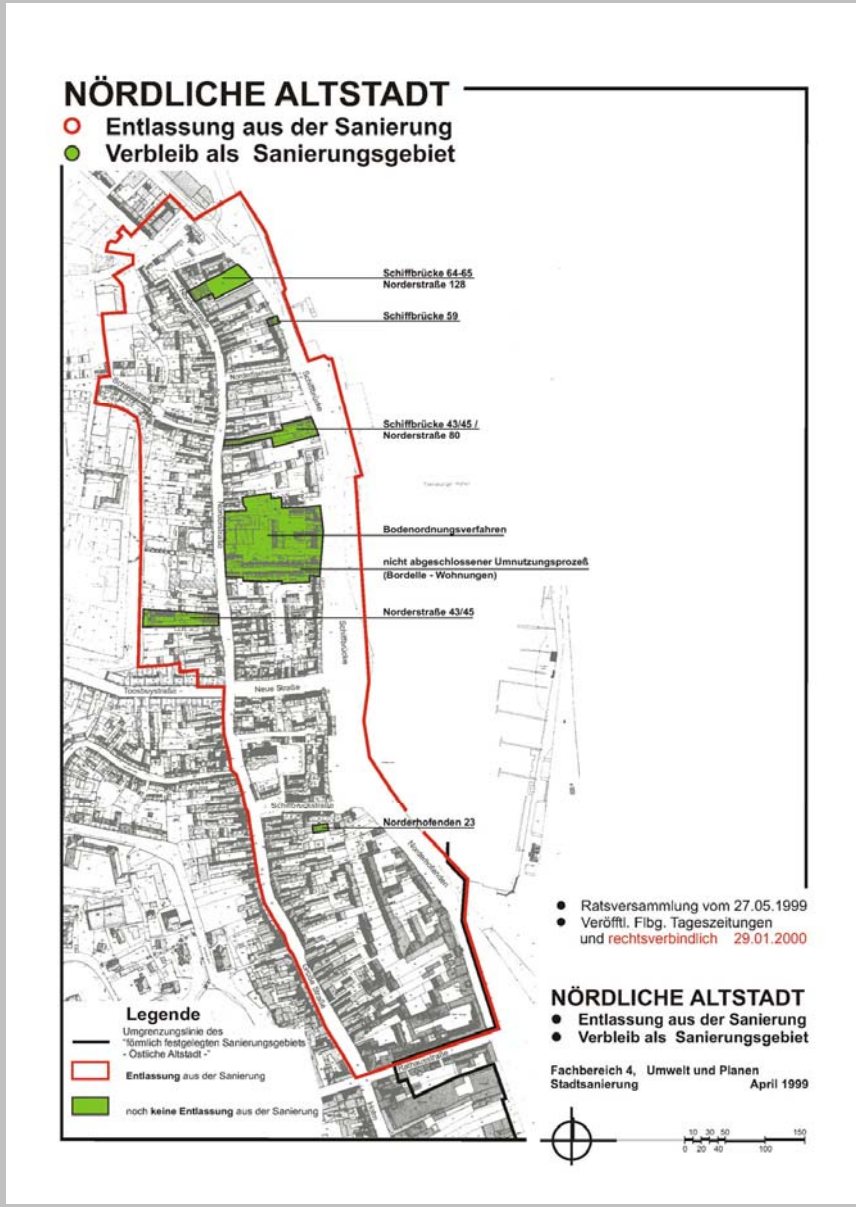
Bestimmte Bereiche, in denen nach wie vor das Bedürfnis, ggf. Sanierungsrecht anwenden zu können, gesehen wurde, sind als **„Sanierungsinseln“** zunächst in der förmlichen Festlegung verblieben.

Dies waren die Bereiche:

- Oluf-Samson-Gang bis Herrenstall
- zwischen Nordertor und Schifffahrtsmuseum und im gesamten Straßenzug Schiffbrücke.

Oluf-Samson-Gang

Aufhebung von Teilbereichen
Rechtsverbindlich am 29.01.**2000**



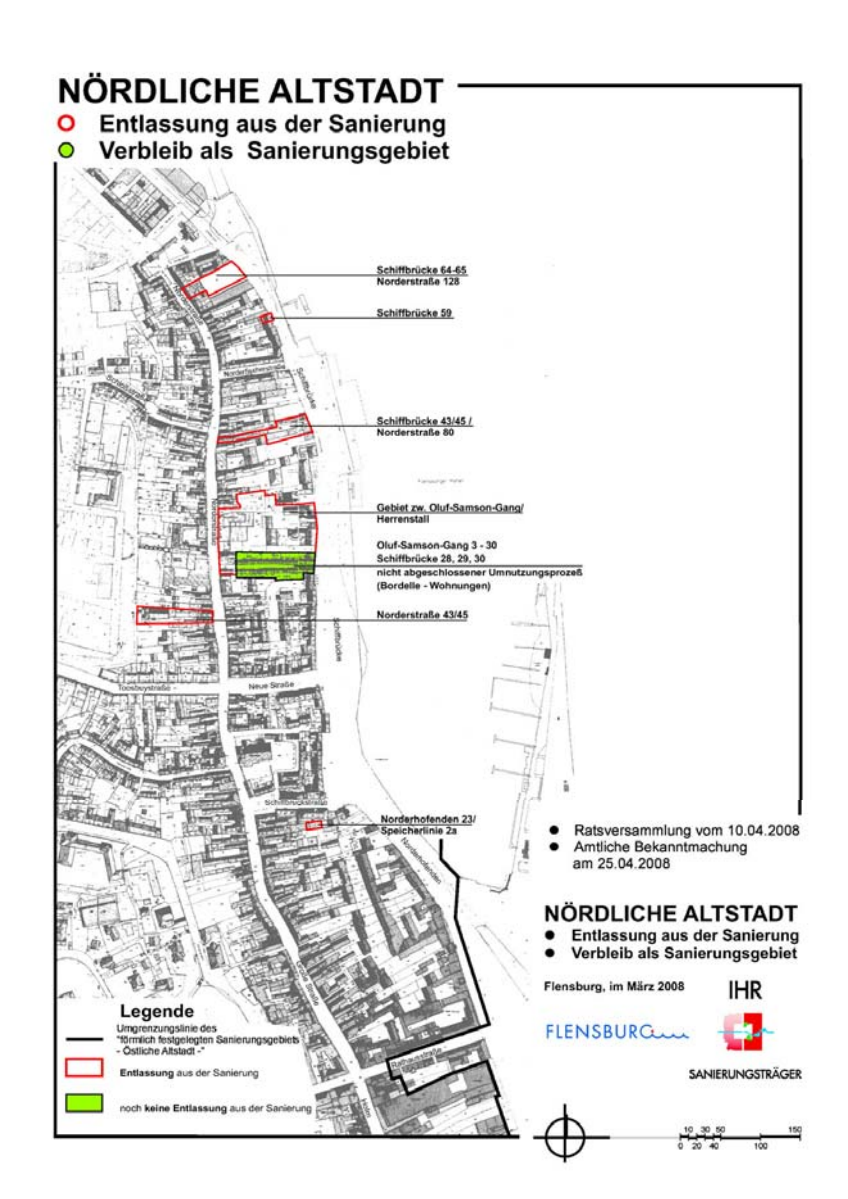
Beendigung der Sanierung

Bestimmte Bereiche, in denen nach wie vor das Bedürfnis, ggf. Sanierungsrecht anwenden zu können, gesehen wurde, sind als **„Sanierungsinseln“** zunächst in der förmlichen Festlegung verblieben.

Dies waren die Bereiche:

- Oluf-Samson-Gang

Oluf-Samson-Gang

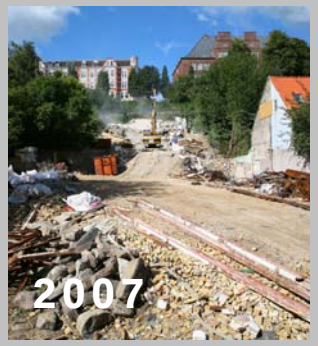


Aufhebung von Teilbereichen

Rechtsverbindlich am 25.04.**2008**

Nachlaufende Maßnahmen

Schiffbrücke 43-45



„Rote Laterne“

Norderstraße 45 - „Roxy“

Nachlaufende Maßnahmen

Große Straße 16

Große Straße 42 / 44 - Brasseriehof

Fußgängerzone – Große Straße

Nordermarkt

Nachlaufende Maßnahmen

Schiffbrücke 32 – Kayser´s Hof

Schiffbrücke 18