

FLENSBURGER PROJEKTE HEFT 3



Lebendige
Flensburger
Altstadt



Lebendige Flensburger Altstadt
Rückblicke - Einblicke - Ausblicke

Die Stadt Flensburg, nördlichstes Oberzentrum der Bundesrepublik und schleswig-holsteinische Fördestadt mit wichtiger Brückenfunktion zum Nachbarn Dänemark, stützt seine wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung mit wachsendem Erfolg durch vorausschauende städtebauliche Aktivitäten.

Mit seiner schrittweise aufgebauten und stets aktuell gehaltenen Stadterneuerungs- und Stadtentwicklungspolitik, die mit dieser Broschüre im Sinne einer Zwischenbilanz dokumentiert wird, nimmt Flensburg einen besonderen Platz im Städtebauförderungsprogramm des Innenministers des Landes Schleswig-Holstein ein.

Für die gesamte Spannweite städtebaulicher Erneuerung und Entwicklung, von der Stärkung der Wirtschaftskraft über regionale Strukturverbesserung bis zur Bewahrung historischen Kulturgutes, von der Stabilisierung des preisgünstigen Wohnungsbestandes über Flächenrecycling für Gewerbe und Wohnungsneubau bis zu ausgewogener Umwelt- und Verkehrspolitik, für alle diese Gegenwartsaufgaben ist die Fördestadt anschauliches Beispiel. Hinzu treten nun gravierende negative Konversionsfolgen, die eine zusätzliche Herausforderung für vorausschauende Erneuerungs- und Entwicklungskonzepte sind.

Nach gut 20 Jahren Flensburger Stadterneuerung seit der Programmaufnahme 1973 wird hier beispielhaft gezeigt, daß städtebauliche Erneuerung und Entwicklung als modellhaft koordinierte, einheitlich vorbereitete und durchgeführte Gesamtmaßnahmen mit komplexen Finanzierungskonzepten unverändert der kommunale Motor für strukturelle Entwicklungen sind.

Wie umfassend das zu sehen ist und wie unverzichtbar das Instrument der Städtebauförderung für die immensen Stadterneuerungsaufgaben im geeinten Deutschland geworden ist, belegt eindrücklich auch die Wanderausstellung des Bundesbauministeriums „Lernprozeß Stadt, 20 Jahre Städtebauförderung“. Die Bedeutung dieser Ausstellung des Bundes als einer „Zwischenbilanz im Lernprozeß Stadt“ sehe ich vor allem darin, den Städten und Gemeinden Mut zu machen, auch in Zeiten knapper öffentlicher Mittel an planmäßiger städtebaulicher Erneuerung und Entwicklung festzuhalten.

Unterstreichen möchte ich die im Rahmen dieser Zwischenbilanz von der Stadt eingenommene nüchterne und selbstkritische Haltung, mit der eine Mittelreduzierung der Städtebauförderung-West in der Folge der Deutschen Einheit als eine unumstrittene Notwendigkeit akzeptiert wird - mit allen Konsequenzen der Überprüfung von Prioritäten, Standards und Kostengrenzen. Umstritten war und ist einzig und allein das richtige Maß. Mit den gegenwärtig weiter beibehaltenen 80 Millionen DM Bundesfinanzhilfen für alle Westländer zusammen unterschreitet der Bund in riskanter Weise den untersten Schwellenwert selbst für die gestraffteste und sparsamste Fortsetzung städtebaulicher Erneuerungs- und Entwicklungsmaßnahmen. Die jetzt zweijährige Zwangspause seit der „Nullrunde“ von 1993 sollte deshalb nicht länger andauern.

Daß unser Appell aufgrund des bereits vorliegenden Bundesentwurfs für die neue Vereinbarung mit den Ländern zur Städtebauförderung schon ab 1995 Erfolg haben möge, wünsche ich der 20 Jahre erfolgreichen Sanierungsstadt Flensburg und der heute so mutigen Konversionsstadt Flensburg mit zahlreichen zukunftsweisenden Projekten, die den „Ausblick“ dieser gelungenen Broschüre bilden.



Dr. Ekkehard Wienholtz
Staatssekretär im Innenministerium
des Landes Schleswig-Holstein

20 Jahre haben unsere Altstadt ebenso behutsam wie grundlegend verändert. Sie waren aber auch 20 Jahre eines Dialogs, der zwischen Bürgern, Politik und Verwaltung geführt wurde, der die Ziele der Stadtsanierung beeinflusst und eine weithin anerkannte Planungskultur hervorgebracht hat.

Von der anfänglichen Flächensanierung zu dem heutigen Konzept einer umfassenden erhaltenden Stadterneuerung waren es viele kleine Schritte, bei denen das Bewahren des baukulturellen Erbes, die Rücksichtnahme auf soziale Belange und der Schutz der natürlichen Umwelt eine immer größere Bedeutung erlangten. Der erste Dank gebührt den vielen Flensburgerinnen und Flensburgern, die diesen Lernprozeß mit Ideen, Zustimmung, aber auch Kritik mitgestaltet haben.

Wie kaum eine andere Stadt hat Flensburg auf Maßnahmen der privaten Modernisierung, der Verbesserung des Wohnumfeldes und der ökologischen Stadterneuerung gesetzt. Das Erhalten und Zurückgewinnen von Qualitäten stand im Vordergrund. Über die Jahre hat sich bestätigt, daß dies auch der Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Flensburg diene. Die Wiederherstellung des Stadtbildes und die Wiederbelebung einer bewohnten Altstadt haben sich als tragende Säulen der Attraktivität für Handel, Dienstleistungen und Fremdenverkehr erwiesen.

Nach 20 Jahren ist die Sanierung allerdings keineswegs abgeschlossen. Schmerzliche Lücken bestehen noch im Bereich der Schiffbrücke und der Hofenden. Neue Aufgaben zeigen sich überdeutlich in der Neustadt. Auch die Umnutzung ehemaliger militärischer Liegenschaften und die städtebauliche Sanierung von Wohnsiedlungen der 60er und 70er Jahre sind ohne Finanzhilfen nicht vorstellbar. Der Einbruch der Förderperspektive durch die unbestritten notwendige Umverteilung in die neuen Bundesländer war daher nicht nur ein augenblicklicher Rückschlag, sondern erfüllt uns mit großer Sorge für die Zukunft.

Die Stadt Flensburg hat sich dennoch entschieden, die Stadtsanierung mit konzentrierten Kräften und auf neuen Wegen fortzuführen. Die gegen den Trend möglich gewordene förmliche Festsetzung eines neuen Sanierungsgebietes in Achter de Möhl gibt Hoffnung. Der Ernst der Lage hat auch neue Formen der Zusammenarbeit von privater und öffentlicher Hand hervorgebracht, die u.a. zur Mitfinanzierung und -gestaltung dieser Broschüre durch Architekten, Ingenieure und Sanierungsträger führten.

Die Stadt Flensburg dankt den Entscheidungsträgern bei Bund und Land für die nachhaltige Förderung in den vergangenen 20 Jahren. Ebenso wichtig wie das Geld war die mit persönlichem Einsatz gegebene fachliche Beratung und Unterstützung. Die Sanierung in Flensburg ist ein Erfolg aller Beteiligten.

Olaf Cord Dielewicz
Oberbürgermeister

Reinhold Roedig
Stadtbaurat

Stadtgeschichte	5
Nördliche Altstadt	
Anlaß der Sanierung	9
Vorbereitung der Sanierung	10
Projektbeispiele	12
Östliche Altstadt	
Anlaß der Sanierung	24
Vorbereitung und Sanierungsziele	25
Projektbeispiele	26
Achter de Möhl	
Anlaß der Sanierung	35
Handlungsansatz und Sanierungsziele	36
Vorgesehenes Instrumentarium	38
Ausblick	39

Die Stadt Flensburg wurde im 13. Jahrhundert auf einem nur 100 bis 200 Meter breiten Landstreifen am Ende der 36 Kilometer tief ins Landesinnere reichenden Flensburger Förde gegründet. Sie entwickelte sich aus drei verschiedenen Siedlungskernen: Auf der Ostseite führte die Fischersiedlung um St. Johannis - von der übrigen Stadt durch

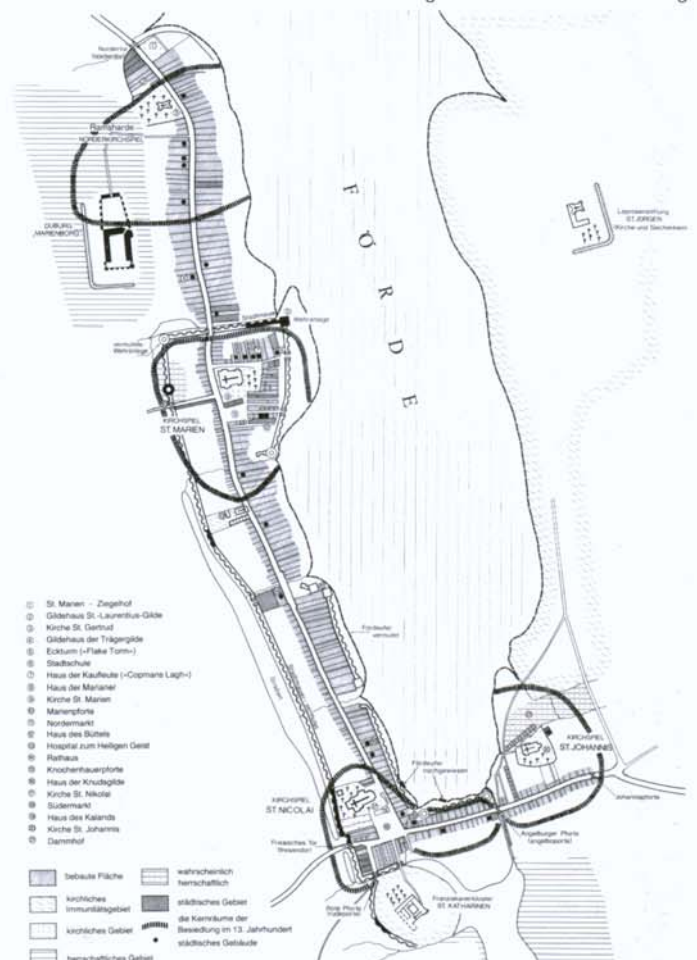


Flensburger Stadtsicht von 1588

ein sumpfiges und allmählich verlandendes Fördetal getrennt - ein relativ unabhängiges Dasein. Auf der Westseite entstanden die Kaufmannssiedlungen um St. Marien am Nordermarkt und St. Nikolai am Südermarkt. Der Hafenort wurde durch die Kreuzung wichtiger überregionaler Handelsstraßen begünstigt: In Nord-Süd-Richtung war dies der Ochsenweg zwischen Jütland und Hamburg, in West-Ost-Richtung waren es die Verbindungsstraßen der Nordseeländer über die Hafenstädte der Westküste in den Ostseeraum.

Die steil aufsteigenden Jungmoränenhänge begrenzten die städtische Entwicklung bis ins 19. Jahrhundert auf den engen Talbereich der Stadt. Die Förde reichte damals noch bis zur heutigen Angelburger Straße, südlich davon lagen die Mühlenteiche. Verschiedene Bedürfnisse der Handel- und Gewerbetreibenden forderten stark unterschiedliche Grundstückszuschnitte, die sich auch heute noch am Stadtgrundriß ablesen lassen.

Siedlungskerne der Stadt Flensburg

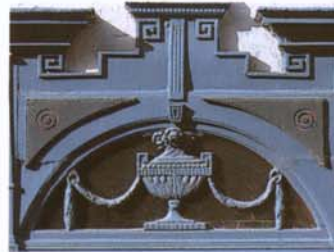


Seefahrt und Fischerei

Um 1800 entwickelte sich auf der östlichen Fördeseite entlang der St.-Jürgen-Straße eine Siedlung, die nördlich des mittelalterlichen Kerns von St. Johannis lag. Hier lebten hauptsächlich mit der Seefahrt verbundene Menschen. Es entstanden einfache, meist eingeschossige kleinere Häuser, deren einziger Schmuck oft kunstvolle Haustüren waren. Nebengebäude, die als Lager oder Stallungen dienten, hatten eine vergleichsweise unbedeutende Ausprägung. Charakteristisch war die unmittelbare Einbindung in die sie umgebenden Gärten.



1-Küche 2-Wohnraum 3-Schlafzimmer 4-Vorraum 5-Fuß



Arbeiter

Die erste Arbeitersiedlung wurde nach Beginn der Industrialisierung etwa Mitte des 19. Jahrhunderts im Südosten der Stadt zwischen Munketoft, Waitz-, Blumen- und Teichstraße auf dem Gelände des vormaligen "Fischerhofes" angelegt. Auf engem Raum zwischen den Fördehängen und den Mühlenenteichen entstand ein von Gewerbebetrieben durchsetztes Wohnquartier: Erstmals fanden Wohnen und Arbeiten nicht mehr unter einem Dach statt, es entstand der "Weg zur Arbeit".



Mittelst. Nr. 2 Zustand ca.1920

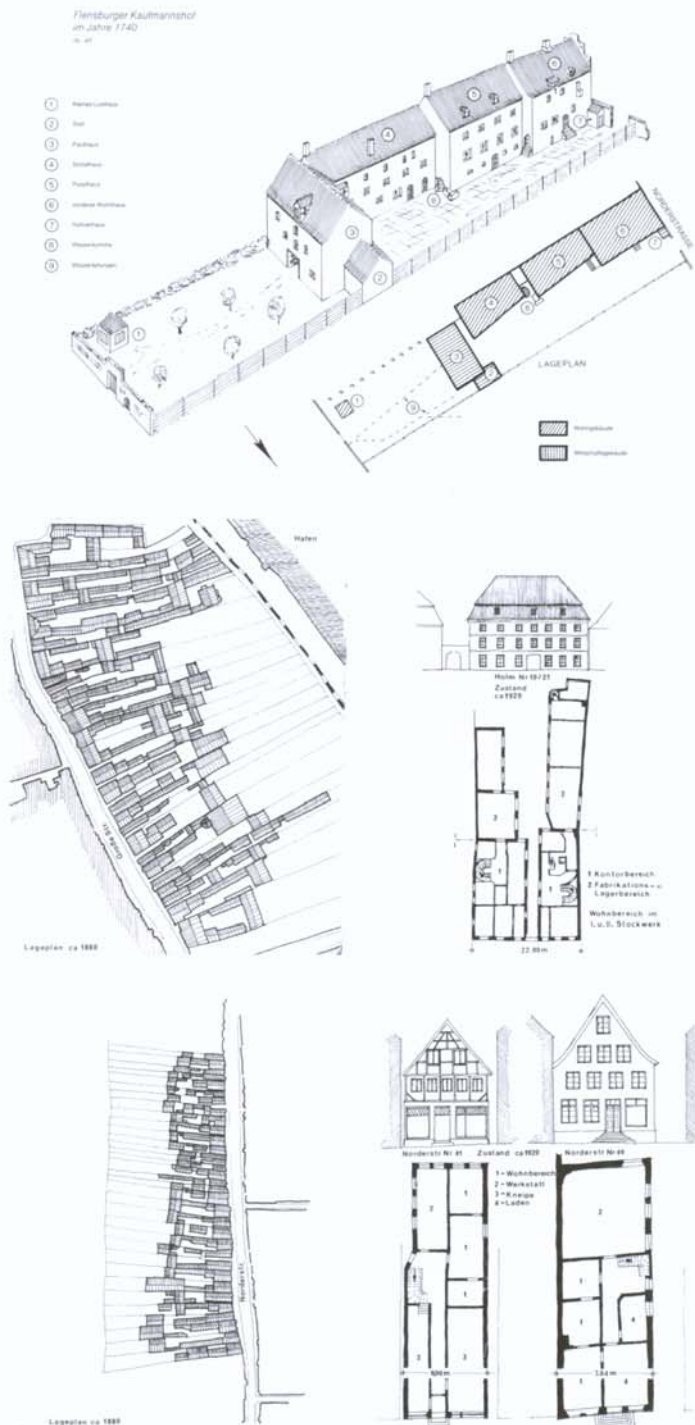


1-Küche 2-Wohnraum 3-Schlafraum 4-Vorraum 5-Fuß



Bilder oben:
Siedlungsstruktur Kapitäne und Fischer
Ehemaliges Flensburger Kapitänshaus

Bilder unten:
Siedlungsstruktur Arbeiter
Ehemalige Flensburger Arbeiterwohnungen



Fern- und Seehandel

In dem östlich des Straßenzuges Holm/Große Straße/Norderstraße gelegenen Gebiet ließen sich seehandelstreibende Kaufleute nieder, die eine direkte Verbindung zum Hafen brauchten. Ihre Kaufmannshöfe waren in charakteristischer Weise gebaut: In den zur Straße liegenden Vorderhäusern wurden Wohn- und Kontorbereich untergebracht, im daran anschließenden Saalbau befanden sich repräsentative Wohnräume. Es folgten häufig mehrere zurückgestaffelte Seitenflügel, die für verschiedenen Zwecke genutzt wurden. Hier wurde gearbeitet, z. B. Branntwein hergestellt, hier wohnte das Gesinde, hier befanden sich auch die Stallungen. Im 18. Jahrhundert errichtete, meist ein- bis zweigeschossige Querspeicher bildeten den Hofabschluß zur Wasserseite; im späteren 19. Jahrhundert wurden sie dann oft dreigeschossig gebaut.

Im Laufe der Zeit wurden Höfe zusammengelegt, so daß Hofbreiten von 20 bis 25 Metern entstanden. Die stattlichen Vorderhäuser, die meist noch die Bausubstanz von jeweils zwei Vorgängerbauten haben, dokumentieren heute noch den damaligen Reichtum der Kaufleute und Handelstreibenden, die den Untergang der Hanse geschickt ausnutzten. Durch die spätere Fördeverlandung bzw. Zuschüttung ergaben sich die oft bis zu 200 Meter langen Parzellen.

Handwerk und Kleinhandel

Die kleineren und schmalen Grundstücke westlich des Straßenzuges Holm/Große Straße/Norderstraße sowie an der Angelburger Straße wurden vornehmlich von Gewerbetreibenden, Handwerkern, Kleinhändlern und Schiffern besiedelt. Hier ergab sich eine noch engere Verzahnung zwischen Wohnen und Arbeiten; Werkstätten sind im gleichen Gebäudeteil, oft auf gleicher Ebene, untergebracht.

Bilder oben:
Flensburger Kaufmannshof von 1740
Siedlungsstruktur Groß-, Fern- und Seehandel

Bilder unten:
Siedlungsstruktur Handwerk und Kleinhandel
Ehemaliger Flensburger Handwerkerhof



Nutzungsstruktur von 1900

Nutzungsstruktur von 1977



Gesamtstadt

Durch die Industrialisierung wuchs Flensburg über seine bisher engen Grenzen hinaus. Die Einwohnerzahlen stiegen seit 1800 von ca. 10.500 auf knapp 19.000 im Jahre 1850. Bis 1900 waren die Straßen rund um Duburg bebaut, im Bereich der Neustadt und im Johannisviertel hatten sich Industriebetriebe angesiedelt. Es entstanden Eisengießereien, Maschinenfabriken, Papier-, Öl- und Getreidemühlen, Brauereien und Werften. Die Industrieunternehmen in der nördlichen Altstadt verdrängten in zunehmendem Maße die Handelsunternehmen, die Bedeutung des See- und Fernhandels nahm immer mehr ab.

Ab 1900 - die Einwohnerzahl war inzwischen auf über 49.000 gestiegen - wurden in zunehmendem Maße auch die Gebiete oberhalb der westlichen Fördehänge bebaut. Eine Straßenbahn nach Mürwik erschloß die östlichen Stadtteile Bohlberg, Fruerlund und Friedheim.

Bei der Volksabstimmung im alten Herzogtum Schleswig 1920 votierte die nordschleswigsche Zone für Dänemark; die mittelschleswigsche Zone mit Flensburg für den Verbleib bei Deutschland. Nördlich der neuen Grenze blieb eine deutsche, südlich davon eine dänische Minderheit zurück. Durch die Grenzziehung verlor die Stadt Flensburg ihr nördliches Hinterland und damit etwa 30% ihres Absatzmarktes. Als Ausgleich wurden in den 1920er Jahren mit staatlicher Förderung mehrere Großbauten in der Fördestadt ausgeführt, so etwa das Stadion, der neue Bahnhof und das Deutsche Haus.

Der Zweite Weltkrieg ging an Flensburg ohne größere Zerstörungen vorbei, so daß sehr viele der alten Gebäude erhalten blieben. Nach Ende des Krieges erlebte Flensburg einen starken Flüchtlingszustrom, so daß 1950 die Einwohnerzahl ihren Höchststand mit knapp 102.000 Menschen erreichte. Die steigende Mobilität ermöglichte die Entstehung neuer großer Wohngebiete außerhalb der Kernstadt, z.B. in Mürwik, auf der Rude oder in Engelsby. Die Zunahme des Individualverkehrs mit seinen Flächenansprüchen führt heute zu erheblichen städtebaulichen Problemen.

Anlaß der Sanierung

Jahrhundertlang 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. Gewerbebetriebe 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 Wohnkomfort 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 Geschäftsaufösungen und die für die heutige Zeit ungünstigen Grundstückszuschnitte waren nicht mehr allein durch planerische, wirtschaftliche oder 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.



Norderstraße 30-33



Norderstraße 40-44

Fassadenabwicklung von 1977



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. 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 Verbesserung der Erschließung und Erhöhung des Parkplatzangebotes geschaffen werden,
- die innerstädtischen Funktionen sollten durch räumliche Zusammenfassung 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 und sensibler Stadtgestaltung einfügen.

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

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,
- Verhandlung 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 Zielvorstellungen und Standortvorgaben wurden im September 1975 von der Stadt verabschiedet.

Auf dieser Grundlage wurde zusammen mit den Sanierungs-betroffenen, 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.

Rahmenplan Nördliche Altstadt von 1990



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.

Bürgerbeteiligung/Öffentlichkeitsarbeit

Schon frühzeitig wurde erkannt, daß der Erfolg einer Sanierung im wesentlichen von einer funktionierenden Zusammenarbeit der Sanierungs-betroffenen und der öffentlichen Hand abhängt. Betroffene hatten sich schon Anfang der siebziger Jahre zu räumlich abgegrenzten Interessengemeinschaften zusammengefunden, die Ansprechpartner für Stadt und Sanierungsträger waren. 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 der Mieter- und Vermieterorganisationen.

Ergänzend wurden direkt im Sanierungsgebiet sogenannte "Sanierungstreffe" 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.

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 Grundeinstellung hat sich bis heute nichts geändert.

Durch die Nähe zur Hauptgeschäftsstraße war ein überdurchschnittliches Park- und Stellplatzangebot erforderlich, das mit dem 1993 eröffneten, von Architekt H. Hofmann, Flensburg, entworfenen Parkhaus Speicherlinie angeboten wird. Ein vergleichbares Vorgehen erfolgte im Block 6 mit dem Bau der Segelmacherstraße.

Das 1992 fertiggestellte Parkhaus in der Segelmacherstraße fügt sich städtebaulich und architektonisch harmonisch in die Umgebung mit den kleinteiligen Fachwerkhäusern aus dem 17. bis 19. Jahrhundert am Oluf-Samson-Gang und den mehrgeschossigen Wohngebäuden im Westen und Süden ein. Architekt H. Hofmann hat dies durch eine Ziegelstein- und Satteldach-Architektur mit besonderer Gliederung erreicht.

Anfang der achtziger Jahre wurde das Sanierungsgebiet nach Norden bis zum Nordertor erweitert. Es umfaßte damit die gesamte nördliche Altstadt mit insgesamt 25,6 Hektar.

Auch für dieses Gebiet wurde ein gutachterliches Wettbewerbsverfahren durchgeführt. Inzwischen maß man dem Verkehr nicht mehr die Bedeutung wie noch in den siebziger Jahren zu. Auf zentrale Blockinnenschließungen und damit verbundene Blockentkernungen, die z.B. noch bei der Anlage der Segelmacherstraße zum Abbruch des Tonnendach-Speichers Norderstraße 22 geführt hatten, wurde verzichtet.



Bild oben:
Parkhaus Speicherlinie

Bilder mitte:
Parkhaus Segelmacherstraße
Dachdetail

Bild unten:
Speicher Segelmacherstraße





Norderstraße 26-32

Während in der südlichen und mittleren Altstadt die Hauptgeschäftsstraße in einen Fußgängerbereich umgewandelt wurde, blieb die Norderstraße als Verkehrsstraße erhalten. Eine schon früh verwirklichte Sanierung einer Gebäudegruppe findet man in der Norderstraße 26-32. Hier war ein Möbelgeschäft in vier Häusern mit voneinander getrennten Verkaufsflächen untergebracht. Es gab keine Kundenparkplätze, und der Lieferverkehr war nur mit Kleinlastern möglich. Ein besonderer Konflikt bestand darin, ausreichende Schaufensterflächen in die historischen Fassaden zu integrieren. Die Architekten F. Hertz und P. Leckband, beide Flensburg, sahen innenliegende Passagen mit ausreichenden Schaufensterflächen vor, so daß die Kleinteiligkeit der Fassade zur Straße wiederhergestellt werden konnte und die Parzellenstruktur ablesbar blieb. Die neu angelegte Segelmacherstraße sicherte die rückwärtige Anlieferung und die Erschließung einer Gemeinschaftstiefgarage.

Die obergeschossigen Wohnungen - zum Teil durch Aufteilung früherer großbürgerlicher Grundrisse entstanden und ohne jeglichen Komfort - wurden über zwei Treppenhäuser, je eins für zwei Häuser, an die Ladenpassage angeschlossen.



Norderstraße 86

Einen besonderen Stellenwert innerhalb der Flensburger Stadtsanierung hat der Kaufmannshof Norderstraße 86. Der Erhalt des Gebäudes stellte in Flensburg den Übergang von der Flächen- zur Objektsanierung dar und hatte damit Signalwirkung für die Bewahrung der typischen Hofstrukturen. Schon 1975/76 wurde der damals noch außerhalb des Sanierungsgebietes liegende Gebäudekomplex nach Entwürfen von Architekt Rønnow, Kopenhagen/Flensburg, instandgesetzt, modernisiert und zu Wohnungen umgebaut. Die historische Bausubstanz konnte aufgrund der gründlichen Bauuntersuchung erhalten werden.

Norderstraße 46/Oluf-Samson-Gang

Bis zur Jahrhundertwende stand an der Stelle des Eckgebäudes Norderstr. 46 der aus dem 16. Jahrhundert stammende Kaufmannshof des Oluf Samson, der an einem Gang zum Hafen hinunter kleine Mietshäuser errichten ließ, um die damalige Wohnungsnot zu lindern - eine frühe Form des "sozialen" Wohnungsbaus.

Der Oluf-Samson-Gang nimmt eine Sonderstellung innerhalb der Flensburger Stadtsanierung ein: Als 1982 mit der Sanierung der Häuser begonnen wurde, waren sie in einem stark verwahrlostem Zustand und zum überwiegenden Teil als Bordell genutzt. Erklärtes Ziel der Stadtsanierung war es, die Bordelle durch familiengerechte Wohnungen zu ersetzen.

Etwa ein Drittel der heruntergekommenen Häuser wurden 1982 von Familien im Hinblick auf diese Umnutzung erworben und zum größten Teil aufwendig saniert. Exemplarisch wird hier das Gebäude Oluf-Samson-Gang 18 von Architekt H. Hofmann dargestellt. Durch die Sanierungsaktivitäten der neuen Bewohner konnte der Verfall dieser Häuser gestoppt und das geschlossenste Flensburger Denkmal-Ensemble erhalten werden, obwohl bei einer Vielzahl von Gebäuden lediglich die Fassade instandgesetzt wurde und noch erheblicher Sanierungsbedarf besteht. Die Verlagerung der Bordelle ist allerdings bis heute nicht erfolgt. Vorgesehen ist, ein von den Prostituierten selbstbestimmtes und verwaltetes Bordell in Hafennähe, aber ohne direkte Wohnnachbarschaft, einzurichten.



Bilder oben:
Oluf-Samson-Gang 2 (links)
Norderstraße 46 (rechts)

Bilder Mitte:
Norderstraße 46

Oluf-Samson-Gang 1981



Oluf-Samson-Gang 1994





Norderstraße 38

Das als Kulturdenkmal besonderer Bedeutung eingestufte Gebäude befand sich vor Beginn der Sanierung in ausgesprochen schlechtem Zustand. Im Zuge der Bestandsaufnahme wurde festgestellt, daß sich die im Vordergiebel vorhandenen Maueranker mit der Jahreszahl 1640 auf einen damaligen Umbau bezogen. Das Haus selbst stammt aus dem 15. Jahrhundert. Unter anderem sind die Deckenbalken des Gastraumes im Erdgeschoß Originalsubstanz.

Eine Besonderheit bildet der Giebel zur Norderstraße. Die vor der Sanierung vorgefundene geschweifte Giebelform mit erhöhten Wangen ließ vermuten, daß eine Giebelbekrönung vorhanden gewesen sein mußte. Bei intensiven Recherchen des Architektenbüros Lorenzen, Flensburg, konnte die dreieckige Giebelbekrönung mit Topfvase anhand eines Fotos von 1910 nachgewiesen werden. Diese Giebelbekrönung wurde zur Bereicherung des Straßenbildes wiederhergestellt.

Norderstraße 49

Der Gebäudekomplex, dessen wesentliche Teile im 17. Jahrhundert entstanden, ist in seiner baulichen Gliederung einer der besterhaltenen Handwerker- und Schifferhöfe mit Seitenflügeln und Querspeichern.

Nach der Sanierung, der Pläne des Architekten P. Leckband, Flensburg, zugrunde lagen, wurde hier das dänische Aktivitätshaus untergebracht. Das repräsentative Vorderhaus zur Straße wird im Erdgeschoß als Informationszentrum für Jugendangebote und als Cafe genutzt. In dem Speichergebäude, das den Hof abschließt, wurde ein Treff für Musikgruppen eingerichtet. In den Zwischenbauten sind Arbeitsräume für Video-, Foto-, PC- und Druckkurse sowie andere Aktivitäten vorhanden.

Leider war der bauliche Zustand durch den jahrelangen Leerstand sehr schlecht. Während der Planungsarbeiten stürzte ein Seitenflügel ein.

Die Anlage der Freiflächen berücksichtigt, daß der Hof gemeinsam mit dem Hof des Nachbarn, der 1993 einen Preis im Hofwettbewerb erhielt, eine Einheit bildet.



Kompagniestraße 1 und 3

Nach längerem Leerstand wurde 1993 mit der Sanierung nach Entwürfen des Architekturbüros Lorenzen, Flensburg, begonnen; die Arbeiten waren sehr aufwendig, weil die Gebäude teilweise von Hausschwamm befallen waren. Beim Gebäude Kompagniestraße 1 wurde die Erdgeschoßfassade mit Bezug zur Fensterteilung im Obergeschoß neu entwickelt. Dieses Gebäude wird als Antiquitätenladen genutzt. Im Gebäude Kompagniestraße 3 wurde der vorhandene Grundriß kaum verändert. Dieses Gebäude wird als Psychologische Praxis im Erdgeschoß und als Wohnung in den Obergeschossen genutzt.



Norderstraße 83-89

Hier wurde eine aus verschiedenen Zeit- und Stilepochen stammende Gebäudegruppe zusammenhängend saniert; die noch bis Mitte der siebziger Jahre vorhandenen Abrißvorstellungen wurden aufgegeben. 18 Wohn- und 3 Gewerbe-Einheiten in dem 10 Häuser umfassenden Gebäudekomplex gruppieren sich um eine gemeinsam nutzbare Hoffläche. Gemeinsames Eigentum ermöglichte eine Sanierung, die Grundstücksgrenzen übergreift und als Gesamtanlage wirkt, ohne daß die Eigenständigkeit der einzelnen Grundstücke aufgegeben werden mußte.

Die Gebäude Norderstraße 83-89 werden von der Denkmalpflege als Gebäude mit besonderer städtebaulicher Bedeutung innerhalb des Ensembles der Norderstraße eingestuft. Das Nebeneinander der Bebauung aus dem 17./18. Jahrhundert und der Gründerzeit sind für Flensburg stadtbildprägend. Die Höhensprünge der Vordergebäude verleihen der Norderstraße besonderen Reiz, auch wenn teilweise aufragende Brandwände stören.

Ziel der Sanierung, die von 1989 bis 1992 nach Plänen des Architektenbüros Lorenzen, Flensburg, erfolgte, war es, einen attraktiven Wohnhof mit guten Lichtverhältnissen in den Wohnungen zu schaffen; dabei sollten die für Flensburg typischen Grundstücksstrukturen in Ost-West-Richtung beibehalten werden. Die Unterschiedlichkeit der einzelnen Gebäude wurde mit viel Liebe zum Detail erhalten. Kleine Neubauten im Stil der heutigen Zeit ergänzen die Lücke.





Große Straße 2 und 4

Die Geschäftsräume der Union Bank AG befinden sich in einem alten Flensburger Kaufmannshof, dessen älteste Gebäudeteile im 16. Jahrhundert entstanden. Eine Erweiterung in den Jahren 1992/93 beseitigte Mißstände und Ergänzungen, die das Ensemble störten.

Die von Architekt K. Heinrich, Flensburg, entworfene Lösung sah ein dreigeschossiges Gebäude vor, das durch eine transparente Glaspassage mit den historischen Gebäudeteilen verbunden ist. Ein über Eck gestellter Nebeneingang mit einer pyramidenförmigen Eingangsüberdachung und einem Gründach schließt sich an.

Moderne Materialien wie Stahl, Glas und Beton treffen hier mit historischem Ziegelmaterial, Putz und Stuck zusammen. Durch eine ähnliche Formensprache betonen die Neubauten die Bedeutung der historischen Bausubstanz. Es besteht ein Gleichgewicht zwischen alter und neuer Bausubstanz, beide Bereiche sind eigenständig - deutlich ablesbar Ausdruck ihrer jeweiligen Entstehungszeit.



Der gesamte Hofbereich wurde ebenfalls erneuert. Die ebenerdige Asphaltdecke wurde durch wiederverwendetes Granitpflaster ersetzt. Die Fassaden wurden begrünt, störende Anbauten entfernt. Das neue Hofensemble entspricht heutigen Anforderungen und setzt dennoch die Tradition der Flensburger Kaufmannshöfe fort.



Nordertor

Einen städtebaulichen Abschluß findet die nördliche Altstadt mit dem Nordertorplatz, der in der Öffentlichkeit wegen seiner Gestaltung umstritten ist.

Bis zur Jahrhundertwende war das Nordertor in beidseits angrenzende Gebäude eingebunden und stellte so eine wirkliche Stadtbegrenzung dar. Übrigens gab es schon damals eine Initiative "fortschrittlich" denkender Bürger, die sich für den Abriß des Nordertores einsetzten und zu diesem Zweck eine Sammlung durchführten. Nur durch den energischen Widerstand des damaligen Oberbürgermeisters Dr. Todsen wurde der entsprechende Magistratsbeschuß nicht umgesetzt und der Abriß verhindert.

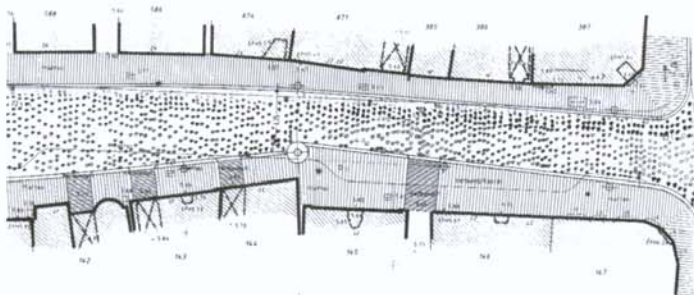
In den 60er Jahren war die Toröffnung zu klein geworden, um dem Verkehrsaufkommen gewachsen zu sein, so daß der Verkehr um das Tor herumgeleitet wurde. Unangemessene Grünflächen in der unmittelbaren Nähe des Tores verfälschten das ursprüngliche Erscheinungsbild nachhaltig.

Ziel der Sanierung war es, dem Stadttor seine Durchgangsfunktion zurückzugeben, bautechnische Mängel zu beseitigen und eine bessere Nutzung der Innenräume zu gewährleisten. Außerdem sollte der ursprüngliche Platzraum wieder erlebbar gemacht werden. Hierzu wurde der Platz nach Plänen der Architekten Hellberg und Wuttke, Neumünster, auf sein ursprüngliches Niveau gesenkt und nach Norden durch eine Mauer begrenzt, so daß das Tor seine ursprüngliche Funktion zurückerhielt. Die seitliche Platzbegrenzung wird durch glasüberdachte "Marktstände", die sich entlang der angedeuteten Stadtmauer erstrecken, gewährleistet. Die Sanierung des Nordertores selbst wurde vom Architektenbüro Lorenzen, Flensburg, geplant und durchgeführt.





Erhaltenswerter Speicher und Neubaumaßnahme Norderstraße 100



Entwurfsplanung und Pflasterdetails Norderstraße



Das Gebiet südlich des Nordertorplatzes wies eine besondere Strukturschwäche auf. Durch die teilweise noch andauernde Modernisierung und Erneuerung erhält auch dieser Bereich seine angemessene Bedeutung. Zu den Maßnahmen gehören

- die Neugestaltung der Norderstraße,
- die Sanierung der Häuser in der Norderstraße einschließlich ihrer Hinterhäuser z.B. der ehemaligen Fabrik Meyer, in der 8 Wohnungen entstanden,
- der Herrichtung des Collundtsparcs,
- der Einrichtung der "Phänomenta" sowie
- der Sanierung des ehemaligen Kaufhauses Uldall.

Norderstraße

Die Umgestaltung der Norderstraße - ebenfalls von den Architekten Hellberg und Wuttke, Neumünster, geplant - war eine Initialzündung für eine Fülle privater und öffentlicher Aktivitäten. Ziel des Umbaus war es, die für das Gebiet typische Nutzungsvielfalt von Wohnen, Handel und nichtstörendem Gewerbe neu zu beleben. Hierzu wurde der Durchgangsverkehr aus der Norderstraße herausgenommen, es wurde jedoch keine Fußgängerzone angelegt. Der Bereich kann jederzeit per Bus oder Pkw erreicht werden, allerdings mit niedriger Geschwindigkeit. Für Fußgänger wurden die Gehwege verbreitert und zusätzliche Zugänge über die angrenzenden Höfe geschaffen. Die Gestaltung der Straße nimmt Bezug auf die Bewegung der Gebäudefassaden, die von den Gehwegen durch Borde getrennte Fahrbahn weist hierdurch unterschiedliche Breiten auf. Als Material wurde Naturstein gewählt, Bänke, Laternen u.ä. wurden bewußt schlicht gehalten; außerdem wurden Bäume gepflanzt und Hausvorzonen angelegt.

Norderstraße 149

Ein Beispiel für die Vielzahl von Objektsanierungen ist das Haus Norderstraße 149, das 1898 im Stil des Historismus mit reichen Verzierungen als repräsentatives Vorderhaus mit Seitenflügel und schlichten Hofgebäuden errichtet wurde. Bis Anfang der neunziger Jahre verahrloste der Gesamtkomplex durch mangelnde Instandhaltung. Durch die Sanierung nach Plänen des Architekten Polaczek, Flensburg, wurden Vorder- und Hinterhaus erhalten und wiederhergestellt sowie der Hof entkernt.



Phänomena

In unmittelbarer Nähe zum Nordertor entstand im Zuge der Sanierung die Phänomena, ein für Deutschland in seiner Konzeption einmaliges Wissenschafts-Zentrum, das einer breiten Öffentlichkeit physikalische Phänomene zugänglich gemacht. Das Gesamtprojekt umfaßt zwei Grundstücke. Die ursprünglich vorhandene Bausubstanz bestand aus den für die nördliche Altstadt charakteristischen Elementen Vorderhaus, Zwischenflügel und Hinterhaus. Die Bebauung steht als Ensemble unter Denkmalschutz.

Das Hintergebäude war vor Beginn der Baumaßnahmen von Mitgliedern der alternativen Szene besetzt, so daß die von Architekt G. Carlsson, Flensburg, geplante Sanierung erst mit Verzögerung begonnen werden konnte. In den bisher fertiggestellten Gebäuden hat die Phänomena bereits ihre Aktivitäten in reduziertem Umfang aufgenommen und ist inzwischen zu einem Anziehungspunkt für Besucher geworden.



Die Fassaden der vorhandenen Gebäude wurden entsprechend der ursprünglichen Gestaltung erhalten, in Teilbereichen auch rekonstruiert. Lediglich der Zwischenflügel des Grundstückes Nr. 159 war nicht wiederverwendbar. Hier entsteht z.Z. eine moderne Stahl-Glas-Konstruktion, die der zentralen Erschließung der Gesamtanlage dienen wird. Weitere Ergänzungen in der Formsprache unserer Zeit sind die Dachgauben des traufständigen Vorderhauses Nr. 159 sowie der noch nicht fertiggestellte, zum Nordertorplatz orientierte Eingangsbereich, der wie das Erschließungsgebäude ebenfalls als Stahl-Glas-Konstruktion einen Kontrast zur historischen Bausubstanz darstellen wird.





Umgesetzte Planung Rummelgang



Rummelgang/Collundtspark

Unter dem Vorzeichen einer ökologischen Stadtsanierung sind die Anlage bzw. die Wiederherstellung des Rummelgangs und des Collundtsparks zu sehen. Während in den ersten 10 Jahren der Flensburger Stadtsanierung die Freiflächenplanung nur eine untergeordnete Rolle spielt, nahm ihre Bedeutung gegen Ende der achtziger Jahre immer mehr zu. So waren 1991 etwa 40 Prozent aller für die Sanierung zur Verfügung stehenden Mittel für Freiflächenplanungen und deren Realisierung vorgesehen.

Der Rummelgang war noch 1987 eine 3.500 Quadratmeter große, überwiegend verwilderte Hangfläche, die sich unterhalb Durburgs am westlichen Fördehang erstreckte. Ursprünglich wurden die Flächen als schmale Hausgärten genutzt. Um das steile Hanggelände zu erschließen bzw. abzufangen, waren in großem Umfang Natursteintreppen und -stützmauern vorhanden, die das Gelände terrassierten und damit nutzbar machten. Die Sanierung erfolgte nach Plänen des Büros Landschaft, Planen und Bauen, Flensburg/Berlin.

Das Gelände wurde mit einer langen, aus Natursteinen gefertigten Rampe erschlossen und hierdurch für Kinderwagen und Behinderte leicht zugänglich. Das Gesamtkonzept sah vor, die historischen Strukturen der ehemaligen "Vorstadt-Gärten" zu erhalten. Die alten Treppen und Mauern, eine Obstbaumwiese sowie die schmalen Hanggrundstücke, die bereits Seltenheitswert haben, wurden in ihren Grundstrukturen erhalten. Insgesamt gliedert sich der Hang in einen privat und einen öffentlich genutzten Teil. Aus Massivhölzern wurde ein unkonventioneller Kinderspielplatz angelegt.

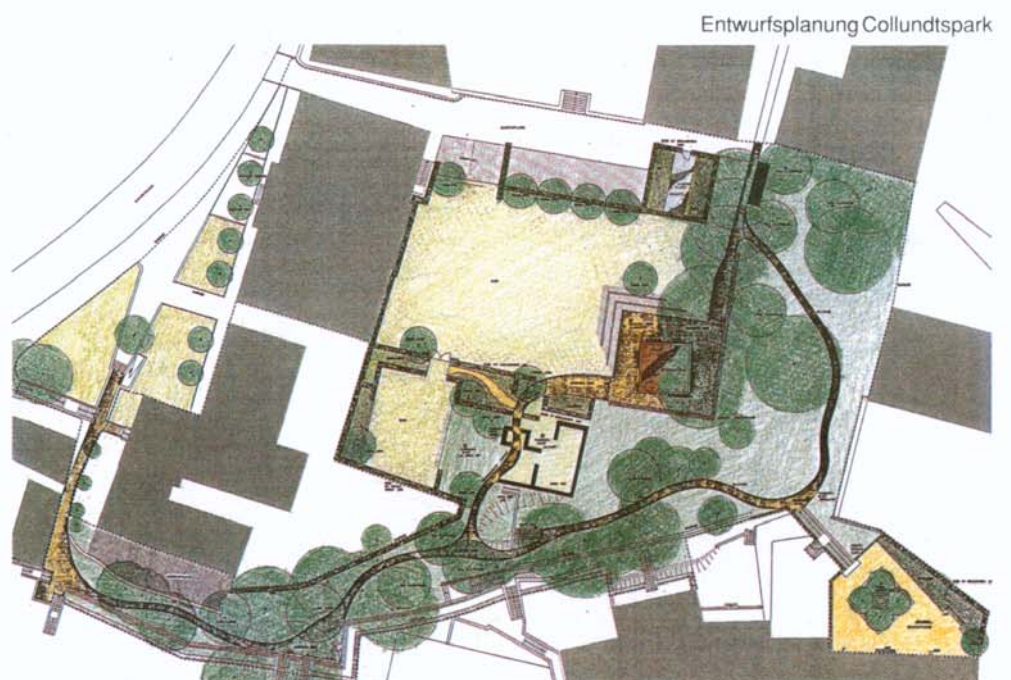
Nördlich der Schloßstraße liegt der Collundtspark, der ursprünglich mit hoher Wahrscheinlichkeit mit dem Schloßpark der ehemaligen Duborg verbunden war. Heute ist der Collundtspark eine grüne Stadtoase mit altem Baum- und Gehölzbestand in dem ansonsten recht kärglich begrüntem Innenstadtgebiet. Von den ursprünglich 15 Hektar sind heute nur noch ca. 0,8 Hektar übrig; der Collundtspark bleibt daher eher eine block-bezogene Grünfläche.

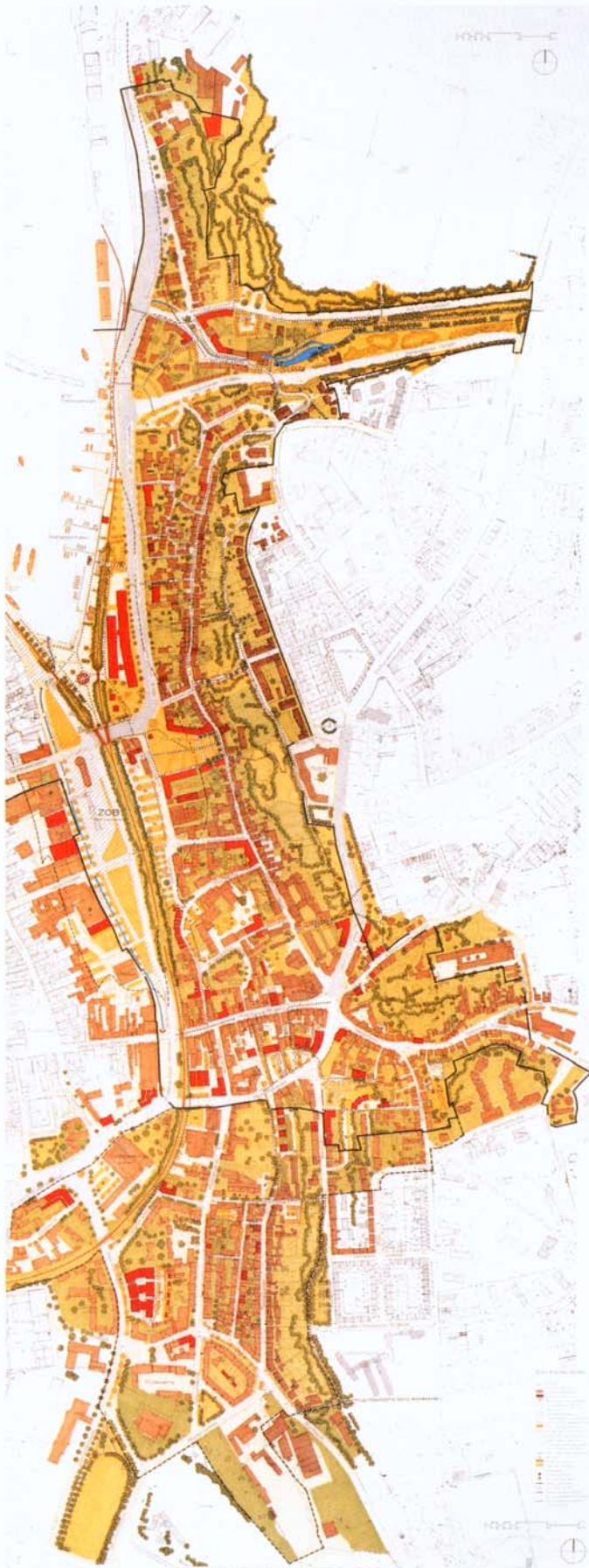
Der Collundtspark wurde im Zuge der Hangsicherung ebenfalls nach Plänen des Büros Landschaft, Planen und Bauen, Flensburg, mit Stützmauern, Treppen und Fußwegen erschlossen. Unterschiedliche Höhenbereiche und Aussichtspunkte sind zugänglich gemacht worden. Damit fügt sich der Park durch eine Folge von Wegen und kleinen Plätzen in das Freifächensystem der nördlichen Altstadt ein. Exponate der Phänomenta, die unmittelbar angrenzt, und Elemente wie z.B. die Spielruine machen den Park zusätzlich attraktiv.

Die ehemals auf der Hangkrone gelegene Collundt'sche Laube sollte als stadtbildprägende Silhouette wiederhergestellt werden; die Realisierung muß aus finanziellen Gründen auf die Zukunft verschoben werden. Beide Parkanlagen gleichen das Gründefizit der Altstadt aus und bereichern das Spektrum an Naherholungsgebieten, die zu Fuß zu erreichen sind. Durch ihre sensible Gestaltung, die historische Gegebenheiten berücksichtigt, bilden sie einen passenden grünen Kontrast zum steinernen Flensburg.



Spielruine Collundtspark
mit Ausblick auf die Flensburger Förde





Rahmenplan Östliche Altstadt von 1990

Die Östliche Altstadt besteht aus sehr unterschiedlichen Siedlungsbereichen:

- dem Johannisviertel, der ältesten Siedlung rund um die im Kern romanische Kirche St. Johannis,
- dem Bereich südlich der oberen Angelburger Straße einschließlich des Hafermarktes mit Ausläufern entlang der Kappelner-/Adelbyer- und Glücksburger Straße,
- der im 18. Jahrhundert entstandenen Fischer- und Kapitänssiedlung St. Jürgen sowie
- dem sich nördlich daran anschließenden Bereich Lau-trupsbachtal und dem Bereich um die Ballastbrücke.

Das vorwiegend ab Mitte des 19. Jahrhundert entstandene Arbeiterquartier "Achter de Möhl" war ebenfalls Teil des Untersuchungsgebietes "Östliche Altstadt", wurde aber gesondert als Sanierungsgebiet festgelegt. Da im Bereich Achter de Möhl unter anderen Rahmenbedingungen saniert wird, ist diesem Gebiet ein eigenes Kapitel gewidmet.

Anlaß

Lange Zeit stand die Sanierung der östlichen Altstadt im Schatten der angelaufenen oder bereits abgeschlossenen Sanierung der nördlichen Altstadt. Auch in der Östlichen Altstadt traten erhebliche strukturelle Probleme zutage, vor allem durch die Abwanderung von Bewohnern und expandierenden bzw. aufgegebenen Betrieben.

Im Johannisviertel hatten sich größere Verwaltungseinrichtungen mit überörtlicher Bedeutung ohne Rücksicht auf die Stadtstruktur angesiedelt; baulich und funktional blieben sie ohne Anbindung. Ende der 60er Jahre war in dem Bestreben, eine verkehrsgerechte Stadt zu schaffen, eine überörtliche Hauptverkehrsstraße quer durch die östliche Altstadt projektiert worden. Diese Planung, die erst Mitte der 80er Jahre förmlich verworfen wurde, führte zu großflächigen Abbrüchen und besonders starken Investitionshemmnissen in der mittelbaren Nachbarschaft. Bis heute wird ein Großteil der Abbruchflächen als Parkplatz für die City genutzt.

Vorbereitung und Sanierungsziele

Im September 1985 beschloß die Ratsversammlung die Ausweisung eines Untersuchungsgebietes "Östliche Altstadt" und im November 1987 den Rahmenplan, Leitbild für die Vorbereitung und Durchführung der Sanierung.

Das der Planung zugrundeliegende städtebauliche Konzept sieht im wesentlichen die Wahrung bzw. Wiederbelebung der früheren Funktionen vor. Gerade private Initiativen hatten sich besonders für den Erhalt der verbliebenen Bausubstanz eingesetzt und trugen maßgeblich zur Entscheidung bei, die Wohnfunktion zu stärken. Die Sanierungsziele und Verfahrensweisen entsprechen in wesentlichen Teilen denen der Nördlichen Altstadt. Oberstes Ziel ist der Erhalt und die Sicherung der Wohnnutzung einschließlich der ihr eigentümlichen Durchmischung mit Versorgungs-, Dienstleistungs- und anderen Betrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören, sowie die Entlastung vom Durchgangsverkehr. Der Bahndamm wird als räumliche Barriere für die Ausdehnung der City betrachtet, lediglich die obere Angelburger Straße hat eine quartiersbezogene Hauptversorgungsfunktion. An dieser Stelle werden nur die Ziele exemplarisch herausgestellt, die einen besonderen Bezug zu den räumlichen Gegebenheiten der Östlichen Altstadt aufweisen:

- brachgefallene Flächen bzw. städtebauliche Rudimente sollen durch Ersatzbebauung und Freiflächen aufgewertet werden;
- Freiflächen und Bebauung sollen den für Flensburg typischen Grundsätzen folgen: freie Förde, bebauter Hangfuß, freie Hänge, bebaute Hangkrone;
- Öffnung des Lautrupsbaches;
- Aufwertung der Hafenspitze, die als zentraler Punkt Flensburgs seit Jahrzehnten vernachlässigt worden war, und deren Ausbau als multifunktionaler Erholungsbe- reich;
- nachhaltige Entlastung des Hafendammes, der Angelburger Straße und der Heinrichstraße vom Durchgangs- verkehr durch den Bau der Osttangente;
- Verlagerung des ruhenden Verkehrs durch P+R-An- lagen, Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und Einrichtung eigenständiger Busspuren.

Erstmals - und hier übernahm Flensburg für den Norden Deutschlands eine Vorreiterfunktion - wurden ökologische Ziele im Rahmen der Stadtsanierung festgelegt:

- Entsiegelung öffentlicher und privater Freiflächen,
- Aktivierung der Blockinnenflächen durch Anlage von vielfältigen Bepflanzungen mit unterschiedlichen Pflanzstrukturen,
- Fassaden- und Dachbegrünungen,
- Öffnung der Brunnen,
- Sicherung von Flächen für eine naturnahe Gestaltung und Entwicklung von Kleinbiotopen.





Süderfischerstraße

Einen wichtigen Beitrag zur Stadtsanierung stellt die Wiederherstellung des Straßenzuges Süderfischerstraße/Plankemai/Karlstraße dar. Durch die Verkehrsplanungen der 60er Jahre waren vor allem hier Baulücken und unproportional große Straßenräume entstanden; die verbliebenen Freiräume waren verwahrlost.

1993 wurde auf Anregung von privaten Initiativen der Straßenzug Süderfischerstraße in Anlehnung an seinen ursprünglichen Verlauf wiederhergestellt. Die Pläne wurden vom Planungsbüro Krebs, Fahs, Raddatz, Flensburg, erarbeitet.

Bisher wurden fünf neue Wohngebäude unter Berücksichtigung alter Grundstücksbreiten errichtet, eine verbliebene Baulücke soll zwei weitere Neubauten aufnehmen.

Auf der östlichen Straßenseite konnte die alte Raumkante wegen der ausgedehnten Gebäude der Handwerkskammer nur durch eine zwei Meter hohe Mauer angedeutet werden.

Die Parkplatzfläche wurde zugunsten einer öffentlichen Grünanlage mit Brunnen um 80 Prozent reduziert; am Straßenrand wurden Bäume angepflanzt. Durch die Anlage wurde eine Grünverbindung vom äußeren Stadtrand bis zum Johanniskirchhof geschaffen.



Johanniskirchhof 8 - 10

Das Ensemble Am Dammhof 4 und Johanniskirchhof 8 - 10 war bisher die größte private Sanierungsmaßnahme in der östlichen Altstadt. Die Anlage umfaßt insgesamt neun Gebäude verschiedener Haustypen, die früher unterschiedlich genutzt wurden.

Die Bauleitplanung hatte bereits Anfang der 80er Jahre das Ensemble teilweise aufgegeben. Durch die Aktivitäten örtlicher Bürgerinitiativen konnte es vor dem drohenden Abriß gerettet und der damals gültige Bebauungsplan aufgehoben werden. Aufgrund der dichten Überbauung war nur eine Sanierung mit einer Bauherrengemeinschaft möglich, da die Detailfragen die einvernehmliche Zustimmung aller Beteiligten voraussetzten.

Die Planung von Architekt G. Carlsson, Flensburg, ermöglichte den weitgehenden Erhalt der schützenswerten Bausubstanz und die Beseitigung der Verunstaltungen der jüngeren Vergangenheit.

Das Gebäude Johanniskirchhof 9 wurde im Zuge der Sanierung um ein Geschöß reduziert. Die heutige Höhe des Gebäudes mit zwei Voll- und einem ausgebauten Dachgeschöß ist im Denkmalensemble um die Johanniskirche wesentlich verträglicher.



Am Dammhof 6

Das Gebäude liegt zwischen dem Johanniskirchhof und der Johannisstraße. Diese Verbindung war bereits Ende des 17. Jahrhunderts durchgehend bebaut und erhielt gegen Ende des 19. Jahrhunderts eine eigene Steinpflasterung mit schmalen Gehsteigen. Die unscheinbare Straße "Am Dammhof" hat besondere Bedeutung, da sie vermutlich in ähnlicher Struktur bereits zur Zeit der ersten bekannten Ansiedlung - also vor fast 900 Jahren - existierte.

Das Gebäude "Am Dammhof 6", ein kulturgeschichtliches Zeugnis im Stadtteil, wurde 1859 als Schule mit sieben Klassenzimmern für 529 Schüler errichtet. Es liegt um einige Meter hinter der Flucht der übrigen Bebauung.

Bei der Sanierung nach Plänen des Architekten G. Carlsson wurde die Straßenfassade in ihrer ursprünglichen Form erhalten bzw. wiederhergestellt. Auch die ursprüngliche Treppenanlage konnte erhalten werden. Es wurden acht großzügig geschnittene Wohnungen eingebaut. Hofseitig erhielt das Gebäude als moderne Ergänzung zwei stählerne Balkonanlagen sowie Dachgauben.

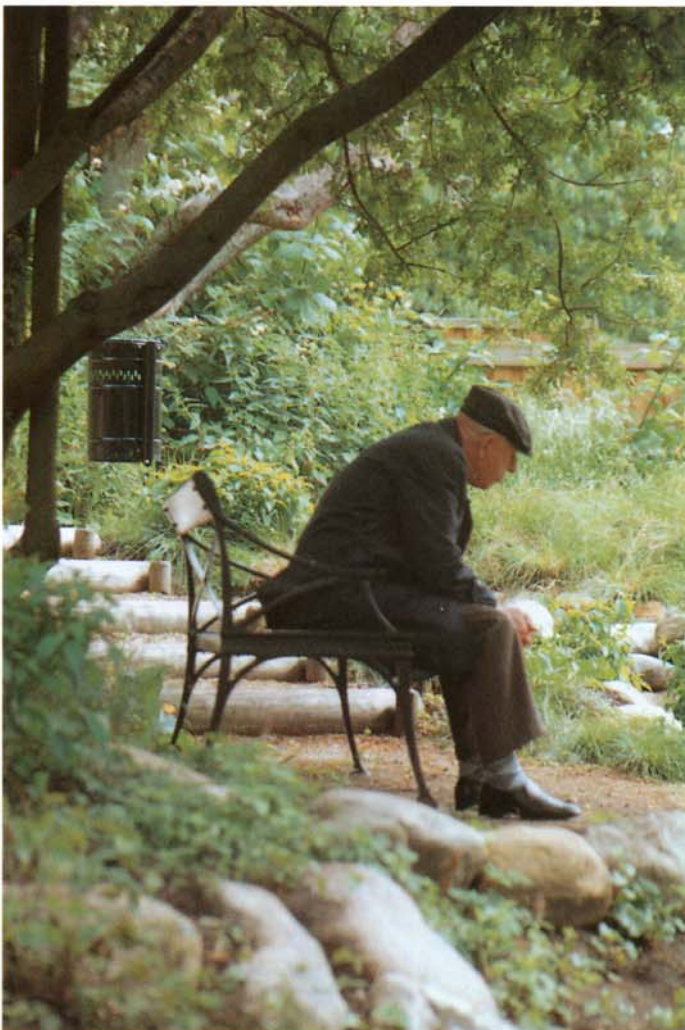
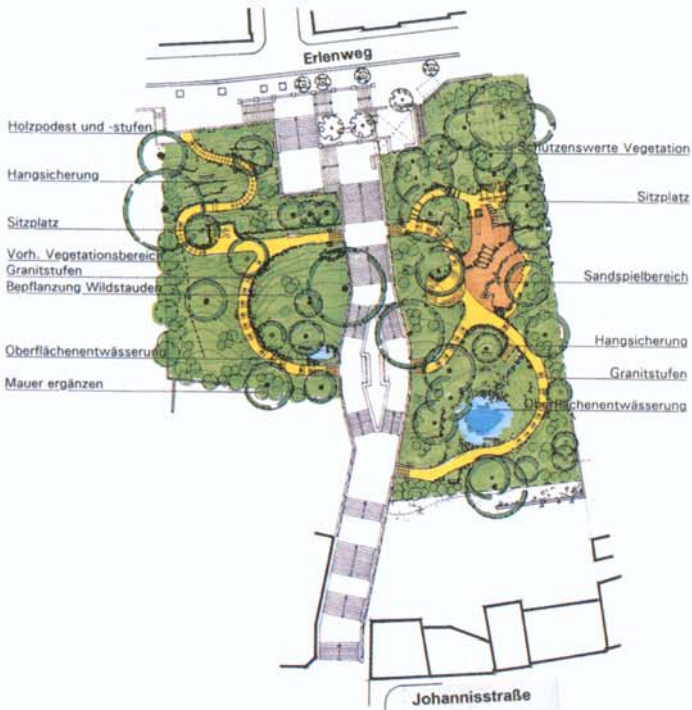


St.-Jürgen-Treppe

Die kurz nach der Jahrhundertwende gebaute große St.-Jürgen-Treppe mit verschiedenen Aussichtsplattformen ist Teil einer der wichtigsten Sichtachsen zwischen östlicher und westlicher Altstadt als Fortsetzung des Straßenzuges Kurze Straße/Hafendamm/Rathausstraße. Ursprünglich war eine entsprechende Treppenanlage auch auf der gegenüberliegenden Museumsbergseite geplant.

In den 70er Jahren war die Treppe - den gestalterischen Vorstellungen dieser Zeit entsprechend - von allem schmückendem Beiwerk "befreit" worden; Anlaß war die Verlegung von Rohren für das Fernwärmenetz. Im Laufe der Zeit verwilderten die beiderseits der Treppe vorhandenen Hangflächen zusehends. Nicht mehr genutzte Hausgärten mit alten Bäumen, Obstbäumen, und Sträuchern stellten ein wertvolles Biotop dar, das es zu erhalten und vor allem nutzbar zu machen galt.

Unter baubiologischen Gesichtspunkten wurde die ursprüngliche Treppenanlage nach Plänen der Architektenarbeitsgemeinschaft A. F. Güdel und Ohrt, von Seggern und Partner, Ellerbek/Hamburg, wieder hergestellt. Die Freiflächen sind in spezielle Zonen unterteilt: Neben Flächen, die als geschützte Kleinbiotope sich selbst überlassen sind, gibt es Kleinkinderspielbereiche und Ruhezonen mit Sitzplätzen zum Verweilen. Es wurden verschiedenste Kleinbiotope angelegt, und das Oberflächenwasser wird in einem kleinen Teich aufgefangen. Innerhalb kurzer Zeit entstand hier eine Stadtoase, die von den Bewohnern des umliegenden Wohnquartiers als Regenerationsbereich angenommen wird.



Ulmenstraße 18

Lange Zeit war das 1912/13 errichtete Gebäude Ulmenstraße 18 vom Abriß bedroht. Das Gebäude prägt zusammen mit dem "Schwestergebäude" Ulmenstraße 15 als Hangkrone das Stadtbild in außergewöhnlicher Weise. Die beiden Gebäude bilden den östlichen Endpunkt der städtebaulich reizvollen Achse zwischen den beiden Fördehängen; gleichzeitig sind sie Kontrapunkt zum Städtischen Museum. Durch eine umfassende Sanierungsplanung des Architekten Carlsson, Flensburg, konnte das Jugendstilgebäude erhalten und durch Beseitigung einer nachträglichen Ziegelverblendung in seinen ursprünglichen Zustand zurückversetzt werden.

*Brixstraße 34*

Das Gebäude Brixstraße 34 liegt südlich der Ulmenstraße. Es wurde Ende des vergangenen Jahrhunderts als Baptistenkirche mit angebaute Sakristei errichtet. Gegen Ende des 2. Weltkrieges zerstörte eine Brandbombe den Dachreiter und Dachstuhl des Kirchenschiffes sowie die hölzernen Einbauten.

In der Zeit der großen Wohnungsnot nach dem Krieg wurde das Gebäude in ein dreieinhalbgeschossiges Wohnhaus umgebaut. Vor der Instandsetzung hatten die 21 Wohneinheiten weder Heizung noch Küche und Bad und waren nicht mehr vermietbar.

Die Sanierungsplanung von Architekt Klaus Heinrich, Flensburg, ermöglicht das Zusammenleben von unterschiedlichen sozialen Gruppen unter einem Dach: Die im Erdgeschoß liegenden Wohneinheiten sind auf die Bedürfnisse Behinderter und älterer Menschen ausgerichtet (Rampen, bodengleiche Duschen etc.). In den anderen Geschossen befinden sich Wohnungen für alleinerziehende Elternteile mit großen Kinderzimmern sowie kleine Apartments für Studenten, Auszubildende und Schüler. Das gemeinsame Wohnen soll Verständnis und Hilfsbereitschaft füreinander fördern.

Die Fassaden wurden, soweit es die Wohnnutzung zuließ, in den ursprünglichen Zustand zurückgebaut. So konnte die historische Gebäudewirkung erhalten bleiben.





Lautrupsbach

Einen bedeutsamen Beitrag zur ökologischen Stadtsanierung stellt die Renaturierung des Lautrupsbachtals dar.

Der Lautrupsbach ist als einziger Taleinschnitt in Ost-West-Richtung für den Luftaustausch und das Stadtklima bedeutsam. Als man in der Gründerzeit am Hafen Wohnbauten errichtete, wurde der Bachlauf verrohrt und zum Teil mit Gleisen der ehemaligen Kleinbahn sowie verschiedenen Gewerbebetrieben überbaut.

1990 wurde mit dem ersten Bauabschnitt nach den Plänen des Büros Landschaft Planen und Bauen, Flensburg/Berlin, begonnen; der Verlauf des oberen Lautrupsbaches wurde bis zum alten Mühlenteich renaturiert. Um das Kleinklima zu verbessern und den Wasserlauf erlebbar zu machen, wurde die in den 50er Jahren zugeschüttete Tunnelröhre unter der Bismarckbrücke geöffnet und eine Fußwegeverbindung auf der alten Kleinbahntrasse mit Verbindung zum Volkspark angelegt. Hierdurch wurde das Lautrupsbachtal in einen der wichtigsten Naherholungsbereiche der Stadt eingebunden. Flächen südlich des Bachs blieben der Natur vorbehalten. Erstmals wurden hier Versuche unternommen, das Regenwasser ohne technische Vorrichtungen, sondern einzig durch die Auswahl und Anlage von geeigneten Pflanzengemeinschaften vorzureinigen, bevor es in den Bach eingeleitet wird. Durch die ständige Durchnässung entstehen gleichzeitig Standorte für Pflanzen, die aufgrund der sonst üblichen Drainagen selten geworden sind.



Die Gewerbeflächen im unteren Bereich des Lautrupsbaches sind fast vollständig geräumt. Leider mußten hier die Bauarbeiten zur Freilegung des Baches und zur Wohnumfeldverbesserung aus finanziellen Gründen, insbesondere wegen des Wegfalls der Strukturhilfe, unterbrochen werden. Wann eine Fortsetzung erfolgen kann, ist ungeklärt.

An dem geöffneten bzw. noch zu öffnenden Bachverlauf werden z. Z. drei zwei- bis dreigeschossige Wohngebäude errichtet, die ein innenstadtnahes und doch ruhiges Wohnen ermöglichen. Die Häuser werden nur durch Brücken über den in Zukunft offengelegten Bach zu erreichen sein; das Gestaltungselement "Wasser" rückt damit wieder in den Vordergrund.

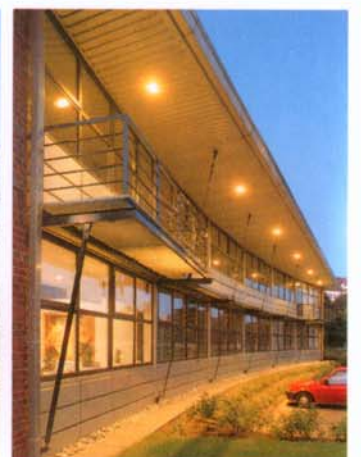
Die vom Architekten K. Heinrich geplanten Häuser stellen die bauliche Verbindung zwischen der alten Wassermühle und der Villa Ballastbrücke 2 wieder her und bilden damit die neue nördliche Raumkante des Unteren Lautrupweges.



Ehemaliger Lokschuppen

Ganz in der Nähe des Lautrupsbaches entstand auf dem Gelände des ehemaligen Lokschuppens der Kappeler Kleinbahn ein Gebäude, das das Stadtbild in besonderer Weise prägt: In Anlehnung an die Kreisbogenform des alten Lokschuppens gestaltete Architekt Carlsson, Flensburg, die Straßenfassade des Neubaus ebenfalls als Kreisbogen, der durch das weit ausladende bogenförmige Kragdach zusätzlich betont wird.

In dem Gebäude sind ein Ingenieurbüro und ein Restaurant untergebracht. Angegliedert ist eine Grünfläche; Spazierwege, die das Lautrupsbachtal mit dem Volkspark und der Hafensperrpromenade verbinden, schneiden sich hier. Die Grünfläche ist so gestaltet, daß dort auch kulturelle Veranstaltungen, z.B. bei Stadtteilstunden, stattfinden können.





Hafenspitze/ Bellevue

Die Hafenspitze in ihrer heutigen Form ist durch Verlandungsprozesse und Aufschüttungen entstanden. Begrenzt wurde sie durch die in den 30er Jahren angelegten Bahndämme, verschiedene Lager- und Gewerbebauten sowie Parkplätze.

Die Neugestaltung wird unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht: Während die westliche Seite von der gewerblichen Personenschiffahrt genutzt wird, ist die östliche Seite eher das Revier freizeithlich-touristischer Aktivitäten. Die Hafenspitze selbst ist besonderen Ereignissen wie Zirkus, Konzerten, Flohmarkt, Fischmarkt etc. vorbehalten.

1989 wurde auf der östlichen Seite nach den Plänen von Architekt P. Leckband, Flensburg, ein Gebäude errichtet, in dem ein Restaurant und Cafe sowie sanitäre Einrichtungen für den im Zuge der Sanierung neu angelegten Gastseglerhafen untergebracht sind. Bei der Materialwahl und den Gestaltungselementen des Gebäudes wurde auf den historischen Dampfschiffahrtspavillon, der 1936 abgerissen worden war, Bezug genommen.



Hafenfähre

Die 1974 eingestellte Fährverbindung zwischen den beiden Fördeseiten wurde zur Sommersaison 1994 von einem Privatmann wieder in Betrieb genommen. Auf der Ostseite konnte die frühere Fährsteganlage wieder genutzt werden. Auf der Westseite war der entsprechende Anleger nicht mehr vorhanden. Die Kreishandwerkerschaft sprang ein und stiftete der Stadt einen neuen Anleger - als Zeichen der Verbundenheit und zugleich als Aufforderung an Land und Bund, die Städtebauförderung fortzusetzen.

Kappeler Straße 22-24

Die Kappeler Straße ist für Flensburg eine wichtige Verkehrsachse in den ländlichen Raum, aber auch eine Verbindung zu neu entstandenen Wohngebieten.

Die aus stadtbildpflegerischen Gründen erhaltenswerten Gebäude des 19. Jahrhunderts auf dem Grundstück Kappeler Straße 22/22a waren über Jahre nicht bewohnt und von Schwamm befallen. Nach eingehender Analyse stellte sich heraus, daß die alte Bausubstanz auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht zu retten war. Die alten Gebäude wurden durch Neubauten nach Plänen von Architekt K. Heinrich, Flensburg, ersetzt.

Die Gebäude - ein Ziegel- und zwei Putzbauten mit insgesamt 21 öffentlich geförderten Wohnungen - fügen sich harmonisch in den alten Straßenzug ein und beheben damit einen erheblichen städtebaulichen Mißstand. Die Materialwahl und Ausformung stellt den Bezug zur ehemals vorhandenen Bausubstanz her und erinnert damit an traditionelle Flensburger Ziegelbauten.

Da sich das Gebäude in der Nähe der Fachhochschule befindet, sind die Wohnungen auf Studenten zugeschnitten: Zwei Personen teilen sich eine Mieteinheit und nutzen gemeinschaftlich Bad und Küche.



Wohnprojekt Hafermarkt

Ausgangspunkt für die Entstehung des Projektes war die Besetzung des Hinterhauses Norderstraße 159 durch ca. 20 junge Frauen und Männer. Da das Gebäude für die "Phänomenta" umgebaut werden sollte, suchte die Stadt nach einer möglichst einvernehmlichen Lösung. Die Besetzer gründeten schließlich einen eingetragenen Verein und starteten zusammen mit der Stadt das Wohnprojekt Hafermarkt, das einen in Schleswig-Holstein vorher noch nicht praktizierten Versuch darstellt, Wohnungsprobleme von Randgruppen zu lösen.

Bei der Suche nach einem Objekt stieß man auf große Schwierigkeiten, da es kein geeignetes Gebäude gab, das der Stadt gehörte und in Eigenleistung hätte hergerichtet werden können.





Bei den Gebäuden am Hafermarkt war wegen ihres schlechten Zustandes und ihrer Randlage nicht mit einer privaten Sanierung zu rechnen; aus städtebaulichen Gründen war eine Erhaltung jedoch sinnvoll. Bei den Gebäuden handelt es sich um ein Wohnhaus mit früher gewerblich genutztem Erdgeschoß und um eine ehemalige Räucherei. In einem 2. Bauabschnitt sollte ein weiteres Hofgebäude für das Wohnprojekt hinzukommen, für das es jedoch noch keine Finanzierung gibt.

Die Bestandsuntersuchung ergab, daß der Sanierungsaufwand weit über mögliche Eigenleistungen hinaus gehen würde und Fachfirmen eingeschaltet werden mußten.

Die vom Planungsbüro Fahs, Krebs und Raddatz projektierte und geleitete Sanierung erfolgte mit geringstmöglichem Aufwand. Die Eigenleistungen machten es möglich, mit ca. 60 Prozent der sonst üblichen Sanierungsmitteln auszukommen.

Nach anfänglichen Schwierigkeiten durch den Wechsel zwischen Eigenleistungen und Arbeiten von Firmen wurde ein Weg gefunden, der den baulichen Anforderungen entsprach. Die äußere Gestaltung ist nach wie vor ein deutlicher Ausdruck der "etwas anderen" Auffassung von Ästhetik, die die Bewohnergruppe vertritt.

Anlaß der Sanierung

Das Sanierungsgebiet Achter de Möhl, das südöstlich des mittelalterlichen Stadtkerns liegt, wurde 1994 verbindlich festgelegt.

An den frühindustriellen Siedlungsbereich mit Wohnhäusern von Werkträgern und Kleingewerbetreibenden auf sehr kleinen Parzellen beiderseits der Mittelstraße lagerte sich in der Gründerzeit eine Miethausbebauung an. Nach Auffüllung der Mühlenteiche und Neubau des Bahnhofes in den 20er Jahren entwickelte sich an Bahnhofstraße und Waitzstraße eine gemischte Bebauung, die mit zahlreichen öffentlichen Einrichtungen durchsetzt ist. Erhebliche Mißstände gibt es heute sowohl bei den Wohn- und Arbeitsverhältnissen als auch bei der Funktionsfähigkeit des Quartiers.



Rahmenplan Achter de Möhl

Der Einbruch der Städtebauförderung hatte die finanziellen Voraussetzungen für die förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet dramatisch verschlechtert. Aber die Wohnungsnot für einkommensschwächere Bevölkerungskreise macht Sanierungsmaßnahmen dringlicher denn je, da der ursprünglich preisgünstige Wohnraum in diesem Bereich durch Vernachlässigung und ungerechtfertigte Verteuerung verlorenzugehen droht. Die bisherige Sanierungsstrategie der nördlichen und östlichen Altstadt kann unter den neuen finanziellen Rahmenbedingungen jedoch nicht fortgesetzt werden.

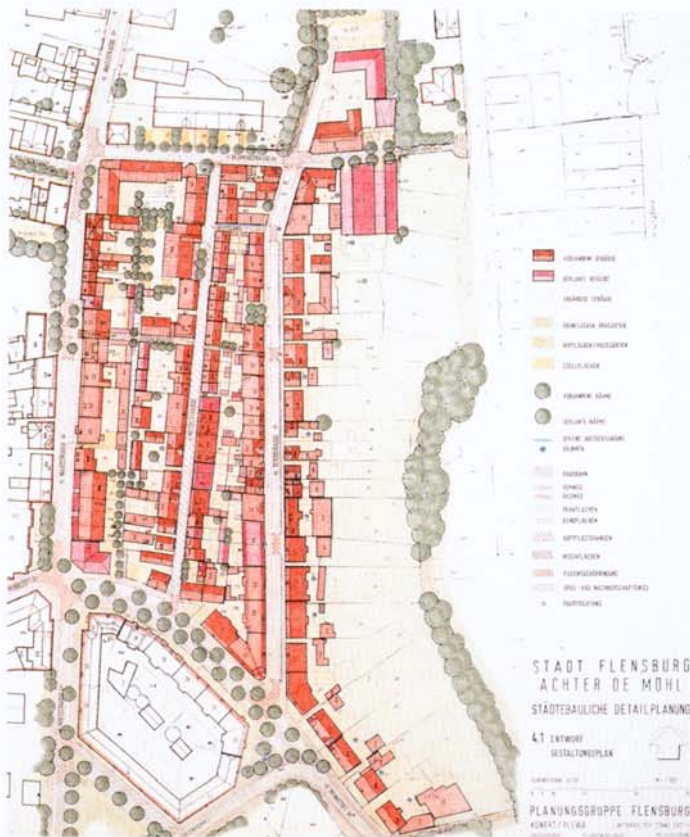
Private Modernisierungs- und Baumaßnahmen können nicht mehr ordnungsrechtlich veranlaßt und mit hohen Kostenerstattungsbeträgen erkaufte werden. Die Sanierung muß sich auf eine beratende und moderierende Funktion beschränken, durch die private Initiativen angestoßen und in die richtige Richtung gelenkt werden.



Bestandsbewertung Achter de Möhl

Teichstraße





Gestaltungsplan Achter de Möhl

Städtebauförderungsmittel im investiven Bereich können nur als Anreizförderung und zur Überwindung anfänglicher Hürden wie z.B. der Umsetzung von Ordnungsmaßnahmen eingesetzt werden.

Die wohnungswirtschaftlichen Auswirkungen einer Modernisierungsmaßnahme müssen noch sorgfältiger bedacht und mit den Interessen der jetzigen Mieter und Eigentümer in Einklang gebracht werden. Standards der Modernisierung und auch der Wohnumfeldverbesserung müssen darauf Rücksicht nehmen, daß Mieten bezahlbar bleiben.

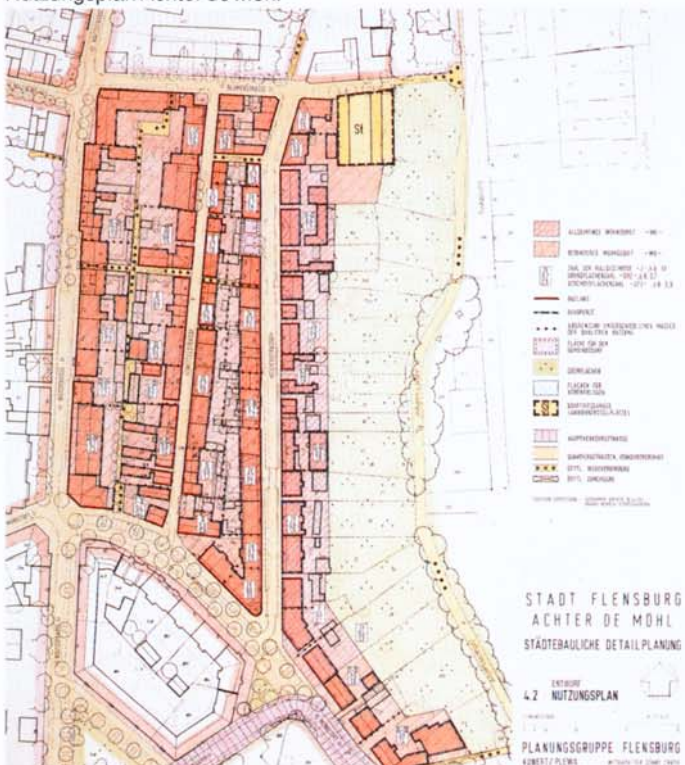
Auch die Anforderungen der öffentlichen Hand an Verkehrsberuhigung, Stadtgestaltung, Denkmalpflege und sogar Ökologie müssen angepaßt werden und ggfs. in kleinen Schritten über einen längeren Zeitraum verwirklicht werden.

Eine Sanierung wird nicht in einem festgelegten Zeitraum abgeschlossen sein können. Sie kann nur angestoßen werden und muß über längere Zeit begleitet werden. Dieser aus finanziellen Engpässen entstandene Handlungsansatz bietet jedoch die Chance, daß private Maßnahmen sofort umgesetzt werden und nicht unterbleiben, weil auf günstige Fördermittel gewartet wird.

Folgende Sanierungsziele wurden beschlossen:

- Das Gebiet „Achter de Möhl“ soll dauerhaft als innenstadtnahes Wohnquartier gesichert werden.
- Bei der gegenwärtigen Wohnungsnot für einkommensschwächere Bevölkerungskreise soll der Erhalt preisgünstigen Wohnraums Vorrang haben. Standards der Modernisierung sollen an das Leistungsvermögen von Mietern und selbstnutzenden Eigentümern angepaßt werden.
- Mieter und Eigentümer sollen aktiviert werden, selbst die Gebäude instandzusetzen und zu modernisieren.
- Durch vereinfachte Standards und durch Anpassung von Instandsetzungs- und Modernisierungsaufgaben an die Ertragslage soll vermieden werden, daß die Miete ungerechtfertigt erhöht wird.
- Eine wohnungswirtschaftliche Aufwertung des Gebietes mit dem Ziel längerfristiger

Nutzungsplan Achter de Möhl



Rentabilität und ausgewogener Bevölkerungsstruktur soll sehr behutsam angestrebt werden.

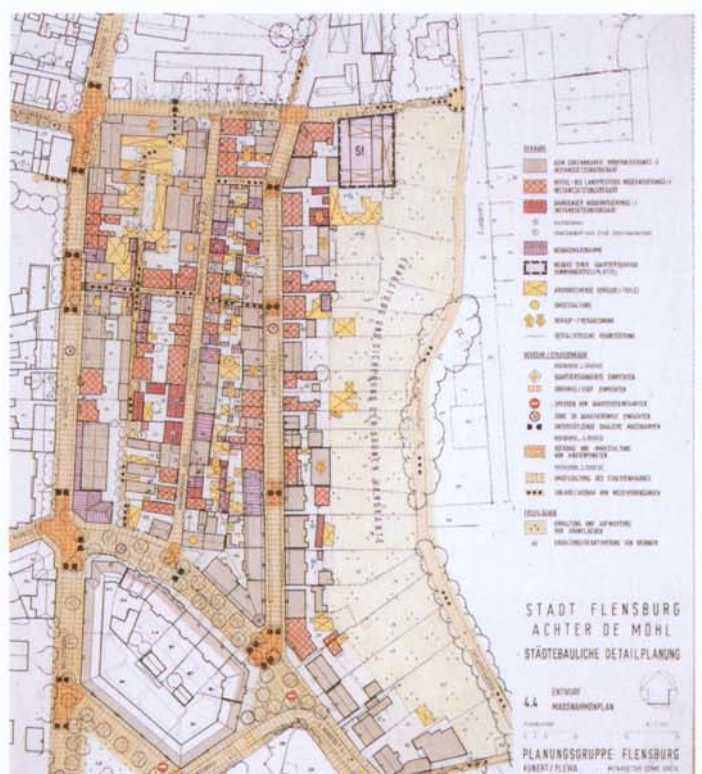
- Die Funktionsverbesserung des Wohnumfeldes hat Vorrang vor rein gestalterischen Maßnahmen.
- Die quartiertypische Baustruktur soll erhalten und repariert werden. Vorhandene Maßstabsbrüche an den Übergängen zur gründerzeitlichen Miethausbebauung sollen als Bestandteil der Gebietscharakteristik akzeptiert werden. Auf wohnungswirtschaftliche Nischen für preisgünstigen Wohnraum auf Grundstücken, die planungsrechtlich nicht voll ausgenutzt sind, soll Rücksicht genommen werden.
- Wohnhöfe, die als Spielplatz für Kinder und gleichzeitig als Treffpunkt für Erwachsene dienen, sollen behutsam freigelegt, entsiegelt und begrünt werden.
- Die Gärten im Hangbereich sollen erhalten und für die Bewohner angrenzender Gebiete durch eine Wegeverbindung zur Johannisallee erlebbar gemacht werden.
- Der Durchgangsverkehr in der Waitzstraße und am Munketoft zwischen Bahnhofstraße und Mühlendamm soll durch sparsame bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung entlastet werden. Gemeinsame Stellplatz- und Garagenanlagen sollen geschaffen werden.
- Das Fuß- und Radwegenetz soll verbessert werden, um die innenstadtnahe Lage im Sinne des Verkehrskonzeptes nutzen zu können.
- Die Ziele des ökologischen Rahmenplanes für die Östliche Altstadt gelten auch für Achter de Möhl.
- Öffentliche Freiflächen und der Hangbereich sollen naturnah benutzt und gepflegt werden. Hangquellen sollen zur Verbesserung des Kleinklimas einbezogen werden, auf aufwendige Gewässergestaltung im Straßenbereich soll verzichtet werden.
- Bauweisen und Materialien sollen umweltschonend genutzt, das Baustoffrecycling gefördert werden.
- Maßnahmen zur Müllvermeidung, Getrennsammlungen und Wiederverwertung sollen gefördert werden.



Sanierungsgebiet Achter de Möhl



Maßnahmenplan Achter de Möhl



Vorgesehenes Instrumentarium

Die für Achter de Möhl vorgesehene Sanierungsstrategie erfordert, daß neue Verfahrensweisen angewandt werden, die von den Förderrichtlinien abweichen oder außerhalb des Städtebauförderungsrechtes liegen. Diese neuen Verfahren müssen nach ihrer Erprobungsphase überprüft und ggf. korrigiert werden. Die Sanierung Achter de Möhl hat damit Pilotcharakter.

Um die Ziele zu erreichen, ist ein enger Kontakt mit den Betroffenen erforderlich. Hierfür wurde ein Sanierungsbüro im Quartier eingerichtet, das bei der Vorbereitung von Modernisierungs-, Umfeld- und Baumaßnahmen berät und Öffentlichkeitsarbeit leistet. Außerdem moderiert es zwischen Mietern, Eigentümern und der Stadt. Es erstellt u. a. Vorplanungen und Finanzierungspläne als Grundlage für sanierungsrechtliche Vereinbarungen und die verbindliche Zusage von Fördermitteln. Die weitergehende technische und wirtschaftliche Betreuung wird den Bauherren gegen Betreuungshonorar nach der 2. Berechnungsverordnung angeboten. Dabei entstehende Kosten gehen in die Finanzierung der Baumaßnahmen ein.

Der Einsatz von Städtebauförderungsmitteln beschränkt sich auf Ordnungsmaßnahmen wie z.B. den Abbruch von Gebäuden und die sonstige Freilegung von Innenhöfen. Dabei sollen grundsätzlich nur anfallende Kosten erstattet und keine Restwertentschädigung gewährleistet werden. Ein Mitteleinsatz für Erschließungsmaßnahmen ist nur sehr begrenzt vorgesehen.

Für Modernisierungs- und Baumaßnahmen soll eine weit unter der bisherigen Pauschalierungsgrenze liegende Kostenerstattung in der Größenordnung von 10 Prozent vereinbart werden. Sie soll als Anreizförderung dienen. Sonstige Bauförderungsprogramme sollen im größtmöglichen Umfang ausgeschöpft und auf das Gebiet konzentriert werden. Hierbei sollen auch spezielle zinsgünstige Darlehensprogramme zur Förderung der Stadtsanierung durch örtliche Bankinstitute eingesetzt werden. Maßnahmen zur Verbesserung des privaten Umfeldes (z.B. Hofgestaltung, Begrünung) sollen mit einem Zuschußbetrag von 30 Prozent gefördert werden. Eigenleistungen werden angerechnet.

Insgesamt soll es für Eigenleistungen von Eigentümern und Mietern generell einen möglichst großen Spielraum geben. Als neues Verfahren ist vorgesehen, auch Mietern Fördermittel zu gewähren.

Die Arbeit des Sanierungsbüros wird durch die Sozialarbeit der Stadt unterstützt; Ziel ist es dabei, Langzeitarbeitslosen Hilfe zur Selbsthilfe zu leisten. Initiativen der gemeinnützigen Träger mit Kräften des 2. und 3. Arbeitsmarktes übernehmen Bau-, Modernisierungs- und Wohnumfeldmaßnahmen einfacher Art. Die Betroffenen erhalten damit die Möglichkeit, sich wieder in den Arbeitsmarkt einzugliedern und gleichzeitig zur Verbesserung ihres eigenen Wohnumfeldes beizutragen. Die Eigenleistungen bewirken auch, daß sich ein stärkeres Bewußtsein für das Quartier ergibt und ein Identifikationsgefühl entsteht.

Umsetzung

Die Umsetzungsphase steht noch bevor. Gegenwärtig werden die Betroffenen mit den Sanierungszielen vertraut gemacht. Sobald eine Rückkoppelung besteht, werden die Rahmenplanung und das Maßnahmenkonzept fortgeschrieben. Die Darstellung der Ergebnisse bleibt einer künftigen Veröffentlichung vorbehalten.

Ausblick

Der extreme Rückgang der Städtebauförderungsmittel bereitet allen an der Sanierung Beteiligten große Sorge. In entsprechenden Resolutionen für den Beibehalt der Mittel wurde ausführlich darauf hingewiesen, was die Städtebauförderung auch mittelbar leistet. Sie kann nicht ohne schwerwiegende Folgen für wichtige öffentliche Aufgaben eingestellt werden.

Die immer "dünner" werdende Finanzdecke zwingt die Stadtsanierung zu neuer Standortbestimmung und neuen Akzenten. Hierbei ist zu betonen, daß sich der Handlungsansatz für die Stadtsanierung nicht aus den verfügbaren Mitteln, sondern aus dem Ziel ergibt, städtebauliche Struktur- und Funktionsschwächen zu beseitigen. In der Regel können diese Mißstände nur mit Städtebauförderungsmitteln oder vergleichbaren Programmen abgebaut werden, denn privates Engagement endet dort, wo es sich auch mittelfristig nicht rentiert. Unzulässig und unverantwortlich wäre es, aufgrund der Finanzsituation auf Handlungskonzepte und Sanierungsaktivitäten zu verzichten. Mißständen muß mit gegensteuernden Strategien - notfalls auch mit geringen oder sogar ohne speziell hierfür vorgesehenen Finanzmitteln - begegnet werden.

Ein möglicher Ansatz ist im Kapitel "Achter de Möhl" dargestellt; die Effektivität wird sich während der Umsetzung erweisen müssen. In anderen Flensburger Sanierungsgebieten gibt es bereits Beispiele, bei denen erfolgreich auf Städtebauförderungsmittel verzichtet und das Instrumentarium des Besonderen Städtebaurechts angewandt werden konnte. Dies sind:

- die Umgestaltung der Grünanlage Ecke Hafendamm/Nordstraße,
- der Neubau auf dem Standort des ehemaligen Lokschuppens,
- die Wiederinbetriebnahme der Hafenfähre und
- der Bau von über 100 Wohneinheiten (Brixstraße 34, Unterer Lautrupweg 5 - 11, Kappelner Straße 22 - 24, St.-Jürgen-Straße 37, Angelburger Straße 42, der Umbau der ehemaligen Fabrik Meyer, Kompagniestraße 1 und 3 u.a.).

Weitere 150 bis 200 private Wohneinheiten, die in Kürze mit zinsgünstigen Darlehen aber ohne Städtebauförderungsmittel umgesetzt werden sollen, sind in der Planung.

Durch die extreme Mittelknappheit kann sich die Stadt auch die Betreuung durch den Sanierungsträger nicht mehr leisten. Die verbliebenen Mittel sollen möglichst ungeschmälert in die Bauarbeiten fließen. Sukzessive übernimmt das Amt für Stadtsanierung die Aufgaben des Trägers, der das Amt bis Mitte 1995 noch beratend unterstützen wird.

Beendigung der Sanierung in Teilbereichen

In weiten Teilen der Nördlichen Altstadt, aber auch in einzelnen Bereichen der Östlichen Altstadt, müssen die Sanierungsarbeiten beendet werden, obwohl viele Details noch nicht endgültig fertiggestellt sind. Die Rahmenbedingungen zwingen die Stadt, künftig Prioritäten zu setzen und auf zwar wünschenswerte, aber nicht unbedingt notwendige Maßnahmen zu verzichten. Die Sanierungssatzungen können daher dort aufgehoben werden, wo kein unmittelbarer Handlungszwang mehr besteht. Vorher jedoch müssen die Sanierungsziele durch

- Bebauungspläne,
- Gestaltungs- und Erhaltungssatzungen sowie durch
- privatrechtliche Vereinbarungen

auch für die Zeit nach der förmlichen Aufhebung gesichert werden.

Gebiete mit weiterem Sanierungsbedarf

Erheblichen Sanierungsbedarf gibt es weiterhin in der Nördlichen Altstadt in den Bereichen

- Oluf-Samson-Gang bis Herrenstall,
- zwischen Nordertor und Schiffahrtsmuseum und
- im gesamten Straßenzug Schiffbrücke;

in der Östlichen Altstadt sind dies vor allem die Gebiete

- im Bereich des unteren Lautrupsbachtales,
- südlich der Kurzen Straße bis zur Augustastraße,
- zwischen der Angelburger Straße, dem Hafermarkt und der Heinrichstraße.

Auch mittelfristig werden hier kleinere Sanierungsgebiete als "Inseln" bestehen bleiben.

Im **Oluf-Samson-Gang** ist die Wohnnutzung noch nicht gesichert. Erst etwa ein Drittel der Gebäude wurden modernisiert; die erforderliche Verbesserung der Grundstücksverhältnisse steht noch aus. Erforderlich sind ein Bodenordnungsverfahren, das auch das nördlich angrenzende Gebiet bis zum Herrenstall umfassen soll, sowie gezielte Ordnungs- und Modernisierungsmaßnahmen. Ohne aktive Fortführung der Sanierung ist zu befürchten, daß Neubürger abwandern und der Verfall der bereits stark geschädigten Bausubstanz fortschreitet.



Oluf-Samson-Gang

Das Ziel, die Prostituierten des Oluf-Samson-Gangs in einem selbstbestimmten und selbstorganisierten Ersatzbordell unterzubringen, das die Nachbarschaft nicht beeinträchtigt, konnte bisher nicht erreicht werden. Da der Oluf-Samson-Gang kein Sperrgebiet ist, waren die Prostituierten bisher wenig interessiert, sich nach einer Alternative umzusehen. Die für das Projekt vorgesehene Ersatzfläche kann nicht länger freigehalten werden, da es angesichts der Wohnungsknappheit nicht länger zu verantworten wäre, die vorhandenen Gebäude leerstehen zu lassen.

Schiffbrücke 43/45



Auch die Liegenschaften Schiffbrücke 63 - 65 benötigen dringend eine Neuordnung.



Schiffbrücke 63/65

Für den **ZOB** und den Straßenzug **Schiffbrücke** wurde im Frühjahr 1994 ein städtebaulicher Wettbewerb ausgeschrieben; die Ergebnisse sollen jetzt - ohne direkten Einsatz von Städtebauförderungsmitteln - umgesetzt werden. Die Umgestaltung der Schiffbrücke wurde von der Stadt als Konversionsmaßnahme angemeldet.



Schiffbrücke



Übergeordnetes Ziel der Umgestaltung der **Schiffbrücke** ist es, die Schnittstelle zwischen Altstadt und Förde attraktiver zu machen und sinnvoller zu nutzen als bisher. Verbunden damit ist die Hoffnung, auf diese Weise die Innenstadt ökonomisch zu stärken und die bisherigen Sanierungsergebnisse zu sichern. Für die Innenstadt als Wohn- und Arbeitsort, aber auch als Ziel des Städtetourismus mit einzigartiger, maritimer Erlebnisvielfalt versprechen sich die Planer weitere Entwicklungsimpulse:

- Die Verkehrsflächen werden neu strukturiert und entlastet.
- Die Aufenthaltsqualität der Uferzone soll verbessert werden; der Bereich soll außerdem leichter erreichbar sein.
- Die historische Kaianlage soll instandgesetzt und das Ensemble, das durch die Hafensrandbebauung gebildet wird, aufgewertet werden.
- Der Museumshafen und die Vorzone zum Schiffahrtsmuseum sollen attraktiver gestaltet werden, z.B. durch eine Ausstellungs- und Veranstaltungsfläche, auf der auch Werkstätten des traditionellen, maritimen Handwerks (Bootsbauer, Segelmacher, Reepschläger etc.) errichtet werden können.

- Die räumlichen Voraussetzungen für Feste und Veranstaltungen am Hafen sollen verbessert werden.
- Neugestaltete Anleger sollen die Attraktivität der Fördebrücke steigern.
- Die Anbindung der Innenstadt an den Hafen für Fußgänger und Radfahrer soll optimiert und der vom Land Schleswig-Holstein geplante Küstenwanderweg als Promenade mit begleitender Fahrradroute gestaltet werden.
- Schließlich sollen die Stellplätze durch flächensparende Bündelung neu geordnet werden.

Der **ZOB-Umbau** soll im wesentlichen durch Gemeindeverkehrsfinanzierungsmittel möglich werden. Die vorgesehene Verlagerung des ZOB auf die Innenstadtseite wird - wie die Umgestaltung der Schiffbrücke - erhebliche Auswirkungen auf Stadtstruktur, Ökonomie und Verkehr haben. Von der Gesamtmaßnahme werden nachhaltige Impulse auf das Sanierungsgebiet erwartet; vor allem im Bereich der Süderhofenden sollen die Investitionen als Initialzündung für privates Engagement wirken. Profitieren wird insbesondere die Rathausstraße, die derzeit von den Hauptfußgängerströmen abgehängt ist. Gleiches gilt für die benachbarten Höfe, die von parkenden Autos befreit und für den Aufenthalt von Menschen umgestaltet werden sollen.

Wettbewerbsergebnis der Preisträger
Architekturbüro Hoff & Overgaard / Carl Bro Group a/s



In der Östlichen Altstadt kommt der Erschließung und Bebauung des **Margarethenplatzes** besondere Bedeutung zu. Das Projekt entspricht dem neuen Förderschwerpunkt des Landes in besonderer Weise: Auf einer innerstädtischen Gewerbebrachfläche, die zur Zeit als Parkplatz benutzt wird, sollen ca. 70 Wohneinheiten geschaffen werden. Der städtebauliche Entwurf ist Ergebnis eines Wettbewerbs und berücksichtigt sowohl die kleinstrukturierte Bebauung entlang der Johannisstraße als auch die gründerzeitliche Bebauung an Hafendamm und Wilhelmstraße; die aufgerissenen Baublöcke erhalten Abschlüsse, die zwei städtische Plätze einfassen. Die ergänzende Bebauung gliedert sich in einen Stadthaus- und in einen Geschoßwohnungsbereich; das Erdgeschoß der Gebäude, die zum Hafendamm bzw. zur Wilhelmstraße ausgerichtet sind, wird gewerblich genutzt werden. Die städtebaulichen Vorgaben - auch hinsichtlich der künftigen Gestaltung - sind streng. Um Monotonie zu vermeiden, wurde die Fläche gebietstypisch parzelliert und festgelegt, daß die Grundstücke, die sich zu rund 90 Prozent im Sanierungssondervermögen befinden, nur an Einzelbauherren abgegeben werden dürfen. Durch dieses Vorgehen soll sich eine "stimmige Lebendigkeit" ergeben.

Wie im Kapitel Östliche Altstadt dargestellt, mußte die ökologische Umgestaltung des **Lautrupsbachtals** aus finanziellen Gründen unterbrochen werden. Trotzdem konnten zwischenzeitlich - gemeinsam mit betroffenen Gewerbebetrieben - Pläne erarbeitet werden, die eine grundlegende Neuordnung ermöglichen. Die im Rahmenplan vorgesehene Wohnbebauung an der Straße "Am Lautrupsbach" ist damit gesichert. Die als Regenrückhaltebecken erforderliche und aus gestalterischer und ökologischer Sicht erwünschte Wiederherstellung des Mühlensteiches und die Anlage eines Wanderweges wird durch eine privatfinanzierte Umstrukturierung des ansässigen Gartenbaubetriebes möglich. Die nötigen Flächen werden damit frei; wann sie erworben und umgestaltet werden können, hängt ausschließlich von der Bereitstellung der Mittel ab. Gleiches gilt für die Fortsetzung der Bauarbeiten, um den noch fehlenden Bachabschnitt bis zur Mühle freizulegen und den öffentlichen Raum im Bereich Unterer Lautrupweg zu gestalten.

Besondere Anstrengungen sind auch in dem Viertel erforderlich, das von **Angelburger Straße, Hafermarkt, Heinrichstraße und Bahndamm** begrenzt wird. Die für dieses Gebiet aufgestellten Ziele bleiben bestehen; jedoch müssen ergänzende, durchführbare Handlungskonzepte entwickelt werden.

Angelburger Straße 66



Heinrich Straße



Künftige Stadterneuerungsaktivitäten außerhalb der bestehenden Sanierungsgebiete

Wie schon unter den Punkten Schiffbrücke und ZOB erwähnt, erhalten andere Programme im Verhältnis zur Städtebauförderung zunehmende Bedeutung für die Stadterneuerung. Die Stadt Flensburg ist auf diese Programme besonders angewiesen, da sie bei anhaltend hohem Niveau der Arbeitslosigkeit vom Truppenabbau und seinen Folgen für die Privatwirtschaft in außergewöhnlicher Weise betroffen ist. Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Flensburg mehrere Projekte als Konversionsmaßnahmen beim Land beantragt.

Harrisleer Straße



Besonders erneuerungsbedürftig ist die **Neustadt** mit ihren akuten strukturellen und funktionalen Defiziten. Die Mängel sind teilweise mit denen der neuen Länder vergleichbar und so gravierend, daß viele Flensburger die Hoffnung auf eine Gesundung des Stadtteils in absehbarer Zeit aufgegeben haben. Nicht nur hieraus resultiert die Forderung der Bewohner nach angemessenen Handlungskonzepten. Diese kann die Stadt alleine jedoch nicht erfüllen.

Ziel der Stadtreparatur ist es hier, die Besonderheiten dieses innenstadtnahen, am Wasser liegenden Stadtteils erlebbar zu machen und eine eigene Stadtteilidentität zu entwickeln. Die Wohn- und Arbeitsbereiche sollen neu geordnet und ergänzt werden, die Infrastruktur soll auf die Bedürfnisse der hier lebenden und arbeitenden Menschen abgestimmt werden. Mängel im Wohnumfeld sollen reduziert, die Verkehrsverhältnisse verbessert werden. Außerdem sollen die vorhandenen Freiflächen durch Fußwege miteinander verbunden werden.

Auch auf der östlichen Fördeseite bedarf es vor allem bei den Grundstücken, die am Wasser liegen, dringend einer Neuordnung. Hier werden wertvolle Flächen bisher kaum genutzt. Vor dem Hintergrund, daß die Flensburger Zukunft angesichts interkommunaler Konkurrenz mit Sicherheit am Wasser liegt, bedarf es eines integrierten Zielfindungs- und Planungsprozesses sowie eines Konzeptes, wie dieser zukunftsträchtige Bereich reaktiviert werden kann.



Östliche Fördeseite

Die ausgedehnten Siedlungsgebiete der 60er und 70er Jahre stellen mit ihrem inzwischen aufgestauten Erneuerungsbedarf und ihrem Nachverdichtungspotential weitere Aufgabenfelder dar. Die Nachverdichtung folgt dem Grundsatz, die Innenentwicklung zu fördern und Freiflächen im Außenbereich zu schonen. Aber nicht nur ökologische, sondern vor allem stadtökonomische Gründe sprechen für Nachverdichtungsaktivitäten: Die vorhandene soziale und technische Infrastruktur kann besser ausgenutzt, ergänzt bzw. erhalten bleiben. Außerdem werden die Gebiete baulich aufgewertet und erhalten ein individuelles Gesicht mit der Folge, daß die Identifikationsbereitschaft der Bewohner mit ihrem Quartier steigt und neue Bewohner hinzukommen.

Mozartstraße



Ein vom Stadtplanungsamt initiiertes Gutachterverfahren zur Nachverdichtung für ein Gebiet im Stadtteil Engelsby hat zu interessanten Ergebnissen geführt; aus heutiger Sicht können sie allerdings nur mit Städtebauförderungsmitteln weiter durchgearbeitet und umgesetzt werden.



Bild oben:
Planungsvorschlag der Architekten
Diedrichsen, Dr. Hoge, Becker, Tennert
Bild unten:
Planungsvorschlag der Architekten
Stærmosse & Isager k/s



Es wäre einfach, den Katalog zu verlängern. Aber die aufgeführten Beispiele reichen aus, um darzustellen, wie wichtig und sinnvoll die Fortsetzung der Städtebauförderung ist. Städtebauliche Mißstände wie in den USA oder in den Städten der ehemaligen DDR dürfen wir nicht zulassen.

Für die Unterstützung bei der Finanzierung dieser Broschüre bedanken wir uns insbesondere bei den nachstehend aufgeführten Firmen und Büros:

Architekt Neumann, Flensburg

Architekten Blaue, Polaczek und Dethlefsen, Jarjelund

Architekten und Stadtplaner Leckband + Jürgensen, Flensburg

Architektenbüro Lorenzen, Flensburg

Architekturbüro Bleich, Flensburg

Architekturbüro Heinrich, Flensburg

Architekturbüro Hoffmann, Flensburg

Architekturbüro Schaffer, Flensburg

Architekturbüro Zschoyan, Flensburg

Beratende Ingenieure für Bauwesen Otte und Bergmann,
Flensburg

Ingenieurbüro für Bauwesen Rohwer und Partner,
Jarplund-Weding

Landschaft Planen und Bauen, Flensburg/Berlin

Planungsbüro Fahs, Krebs, Raddatz, Flensburg

Regionaler Arbeitskreis der
freischaffenden Architekten und Ingenieure

Rohwer Ingenieure VBI, Dau + Käsler, Jarplund-Weding

Treuhändischer Sanierungsträger der Stadt Flensburg
BIG-Städtebau GmbH, Kiel/Flensburg

Impressum:

Herausgeber: Stadt Flensburg - Der Magistrat -
Amt für Stadtsanierung - September 1994

Redaktion und Gestaltung:

Amt für Stadtsanierung in Zusammenarbeit mit der Pressestelle
des Rathauses

Text:

Christiane Pohl - Rolfes, Frank Rolfes

Titelillustration:

Astrid I.-S. Pohl, Hamburg

Fotos:

Günter Gimm (7), Klaus Heinrich (1), Heinrich Klang (1),
Gerd Remmer (2), Amt für Stadtsanierung (4), Eiko Wenzel (70)

Zeichnungen und Illustrationen:

Amt für Stadtsanierung (5)
Architekten Diedrichsen, Dr. Hoge, Becker, Tennert (1)
Architekten Stærmose & Isager k/s (1)
Architekten Wuttke und Keckeritz (1)
Architektenbüro Lorenzen (2)
Architekturbüro Carlsson (2)
Architekturbüro Hoff & Overgaard / Carl Bro Group a/s (1)
Architekturbüro Schaffer (1)
Garten- und Landschaftsarchitekt A. F. Güdel (1)
Landschaft, Planen und Bauen (3)
Planungsgruppe Flensburg Plewa und Kunert (4)
Stadtarchiv (3)
Stadtplanungsamt (6)

Repros:

Gerd Remmer (10)

Diese Broschüre wurde umweltfreundlich auf chlorfrei gebleich-
tem Papier gedruckt.