

## Stadterneuerung in Flensburg

Östliche Altstadt und Achter de Möhl  
Sanierungsgebiete von 1988 bis 2009





FLENSBURGER PROJEKTE HEFT 8

## Stadterneuerung in Flensburg

Östliche Altstadt und Achter de Möhl  
Sanierungsgebiete von 1988 bis 2009

#### HERAUSGEBER

IHR Sanierungsträger  
Flensburger Gesellschaft für Stadterneuerung mbH  
im Auftrag der Stadt Flensburg,  
Dezember 2010

#### REDAKTION UND GESTALTUNG

IHR Sanierungsträger FGS mbH, Petra Kuck und  
Melanie Ritschel  
in Zusammenarbeit mit dem  
Grafik-Designer Andreas Cziepluch und der  
Pressestelle der Stadt Flensburg, Thomas Hansen

#### LAYOUT UND SATZ

Cziepluch Gestaltung, Flensburg

#### TEXT

Petra Kuck

#### FOTOS

Archiv IHR Sanierungsträger FGS mbH, Melanie Ritschel,  
Petra Kuck und Eiko Wenzel  
Arne Biederbeck, Walter Dammann, Ulrich Gorzolla,  
Gerhard Nowc, Thomas Raake  
Für einige ältere Abbildungen konnte kein Rechteinhaber  
ermittelt werden. Sollten Rechteinhaber nicht berücksicht-  
igt worden sein, bitten wir um eine Nachricht.

#### DRUCK

Flensburg Avis, Flensburg  
Auflage 3.000

© für alle Texte und Bilder  
IHR Sanierungsträger FGS mbH, Flensburg 2010

#### BETEILIGTE AM SANIERUNGSPROZESS

Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein  
Landesamt für Denkmalpflege  
Stadt Flensburg, Fachbereich Umwelt und Planen  
IHR Sanierungsträger FGS mbH  
Ausschuss für Umwelt, Planung und Stadtentwicklung der  
Stadt Flensburg  
Sanierungsbeirat der Stadt Flensburg  
Verein zur Erhaltung der Östlichen Altstadt  
Interessengemeinschaft St. Johannis  
Interessengemeinschaft Altstadt Süd  
Eine Vielzahl von Eigentümerinnen und Eigentümern,  
Bürgerinnen und Bürgern, Planungsbüros

#### QUELLEN

Bei der Beschreibung einzelner Maßnahmen wurden Zeit-  
zeugen befragt. Es wurde auf folgende Quellen zurückge-  
griffen:

*Kulturdenkmale in Schleswig-Holstein, Stadt Flensburg,*  
*bearbeitet von Lutz Wilde, Neumünster 2001*  
*Flensburger Projekte Heft 3, Lebendige Flensburger*  
*Altstadt, September 1994*  
*Flensburger Projekte Heft 4, ZOB, März 1995*  
*Stadtdenkmal Flensburg, Stadt Flensburg, 1993*  
*Stadtbildpflege und Denkmalschutz in Flensburg,*  
*Stadt Flensburg, 1992*  
*Verwirklichung Ökologischer Ziele in der Stadtsanierung,*  
*Stadt Flensburg, 1991*  
*St.-Jürgen-Treppe, Stadt Flensburg, 1993*  
*Architektur Journal, Stadt Flensburg, 1989*  
*Fördere Stadt Flensburg, Rundgang durch die Sanierungs-*  
*gebiete, Stadt Flensburg*

Vervielfältigung, Wiedergabe oder Nachdruck – auch  
auszugsweise oder in Ausschnitten – nur mit schriftlicher  
Genehmigung des Herausgebers.

Finanziert wurde diese Broschüre aus  
Stadtbauförderungsmitteln





# Inhalt

Impressum	2
Inhalt	5
Grußwort	6
Städtebauförderung	8
Ausgangslage	9
Sanierungsziele	10
Sanierung als Prozess	14
<b>HAFEN</b>	<b>15</b>
Hafenspitze	
Hafenostpromenade	
<b>LAUTRUPSBACHTAL</b>	<b>21</b>
Ballastbrücke	
Am Lautrupsbach	
Unterer Lautrupsbach	
Nordstraße	
<b>ST. JÜRGEN</b>	<b>27</b>
St.-Jürgen-Straße	
Pilkentafel	
Gängeviertel	
Hafendamm	
Brixstraße	
Erlenweg	
St.-Jürgen-Treppe	
Ulmenstraße	
<b>ST. JOHANNIS UND SÜDERHOFENDEN</b>	<b>43</b>
Margarethenhof	
Am Margarethenhof	
Wilhelmstraße	
Johannisstraße	
Johanniskirchhof	
Am Dammhof	
Süderfischerstraße	
Süderhofenden	
»Hotel Europa«	
<b>ANGELBURGER STRASSE</b>	<b>67</b>
»Peco-Höfe«	
Glücksburger Straße	
<b>KAPPELNER STRASSE</b>	<b>75</b>
Adelbyer Straße	
Konventgarten	
Heinrichstraße	
<b>»ACHTER DE MÖHL«</b>	<b>83</b>
Mittelstraße	
Teichstraße	
Waitzstraße	
Munketoft	
Ausblick	96
Legende zum Gestaltungsplan	97

# Grüßwort Hilsen Greeting



*Dr. Christian Dewanger*

Dr. Christian Dewanger  
Stadtpräsident



*Klaus Tscheuschner*

Klaus Tscheuschner  
Oberbürgermeister

Flensburg ist heute weithin bekannt für seine historische Altstadt zu beiden Seiten der Förde. Zahlreiche Touristengruppen nehmen dabei gerne die für Flensburg so typischen Höfe und Altstadtquartiere in Augenschein. Selbst Einheimische staunen über immer wieder neue wie unerkannte Blickwinkel auf die über Jahrhunderte gewachsenen Stadtkerne.

Einen besonderen Stellenwert nimmt hierbei die Östliche Altstadt als ehemalige Fischer- und Kapitänsiedlung mit dem Gängeviertel ein. Hier hat während der letzten 20 Jahre ein ebenso behutsamer wie grundlegender Veränderungsprozess stattgefunden, der sich der Bewahrung der historischen Altstadt genauso verschrieben hat wie der Entwicklung von modernen und zeitgemäßen Wohn-, Arbeits- und Lebensformen.

Die Wiederherstellung des Stadtbildes bei gleichzeitiger Wiederbelebung einer bewohnten historischen Altstadt geben zudem belebende Impulse für Handel, Dienstleistungen und Tourismus.

Dem heute Erreichten, das mit dieser Broschüre dokumentiert und anschaulich gemacht werden soll, liegt ein lebendiger und stets aktuell gehaltener Stadterneuerungsprozess zu Grunde. In den letzten beiden Dekaden hat dieser Prozess eine weithin anerkannte Planungskultur hervorgebracht – die gerade erst besonders gewürdigt wurde im Rahmen des Deutschen Städtebaupreises – und geprägt ist vom Dialog zwischen Bürger, Politik und Verwaltung. Wir hoffen auch für die Zukunft auf deren rege Beteiligung.

Lassen Sie sich auf den folgenden Seiten überraschen von einer Vielzahl von realisierten, kleinen und großen, privaten und öffentlichen Maßnahmen, die den jeweiligen Zeitgeist widerspiegeln – und dennoch eine Auswahl darstellen. Alles darzulegen würde jeden Rahmen sprengen, aber die wichtigsten Charakteristika einer erfolgreichen Stadtsanierung finden sich wieder.

Besonderer Dank gilt allen am Sanierungsprozess Beteiligten, ohne deren persönliches Engagement aber auch Kritik das anspruchsvolle Ergebnis nicht zustande gekommen wäre!





Flensborg by er kendt for sin historiske gamle bydel, der strækker sig langs begge bredder af den indre Flensborg Fjord. Bydelen med sine typiske århundredergamle købmandsbaggårde og byhuse er et yndet udflugtsmål for de mange besøgende, der hvert år gæster Flensborg. Men også byens indbyggere glædes og overraskes gang på gang over de mange smukke kroge, vinkler, gyder og perspektiver, der byder sig under en gåtur igennem byens enestående centrum med sine mange bevarede minder fra en svunden tid.

Noget helt særligt i den sammenhæng er den gamle bydel på østbredden af Flensborg Fjord. Bygningerne her udgjorde i sin tid et boligområde for fiskere og skibsofficerer (især kaptajner). Mange af de smukke krogede gange og hyggelige smutveje står stadig den dag idag, takket være kvarterets skånsomme reovering igennem de sidste 20 år. Ved de gennemførte reoveringer blev der lagt vægt på at skabe moderne og praktiske boliger i de gamle bygninger. Således fremstår området idag som en levende og og nutidig bydel, der har beholdt sin skønne gammeldags charme og hygge. Og derfor kan såvel Flensborgs beboere som byens besøgende fryde sig over en byfornyelse, der med sine istandsatte historiske bygninger sørger for nye impulser til handelslivet, servicesektoren og turismen.

Bag de smukke resultater som vi idag kan glæde os over og som denne brochure forsøger at dokumentere, står der en levende og moderne byfornyelsesproces. Især i de sidste par årtier er det vha. denne proces lykkedes at skabe en planlægningskultur, der har fået megen anerkendelse både nær og fjern og som for nylig er blevet tildelt en særlig udmærkelse i forbindelse med uddelingen af den tyske byfornyelsespris (Deutscher Städtebaupreis). Nøglen til succes'en i denne sammenhæng er dialogen mellem borgerne, politikerne og administrationen. Vi håber således på, at der også for fremtiden vil finde en levende dialog med livlig deltagelse fra alle aktørerne sted.

På de følgende sider kan læseren møde mange af de store og små private og offentlige tiltag, der hver især udtrykker tidens respektive strømninger – men det er kun et lille udvalg. Det ville sprænge denne fremstillings rammer at fremlægge alle aspekter og projekter, der for som nu ligger til grund for byfornyelsen.

En særlig tak sendes til alle deltagere og medarbejdere i byfornyelsesprojekterne for deres engagement og konstruktiv kritik, der har muliggjort det flotte resultat!

Dr. Christian Dewanger, Bypræsident

Klaus Tscheuschner, Overborgmester



The city of Flensburg is widely known for its Historic Centre spanning both sides of the Fjord. Numerous groups of tourists visit the many popular ancient traders' courtyards and picturesque old town quarters. Even Flensburg's citizens themselves marvel again and again at the ever changing and newly emerging perspectives and vantage points with a view over the city's centuries-old and naturally grown urban nucleus.

Most significantly the Historic Centre on the East Bank stands out for its vintage-charm. A former residential area for fishermen, chief officers and sailors the „Östliche Altstadt“ covers the East Bank with its characteristic small houses among twisted alleyways and fascinating aisles. For the last 20 years a gentle yet fundamental change has taken place here. Within the framework of urban redevelopment much effort has been put into creating modern and amiable residences and office buildings while preserving the charm and distinctiveness of this outstanding part of Flensburg. The rejuvenation and rebuilding of historic sites has contributed dynamic stimulus and momentum to the city's commerce, trade, services and touristic venues.

The basis for today's achievements is a living and ever modernised urban renewal process – which we are trying to document through this little booklet. Throughout the last couple of decades this process has generated a widely renown development-strategy, a strategy which has received special recognition e.g. through the German Urban Development Award (Deutscher Städtebaupreis). The key to success in this context is the constant dialogue between citizens, politicians and administration. Hopefully this active and lively cooperation between all protagonists will continue in the future.

We are sure you will be surprised and inspired by the multitude of privately and publicly implemented small and big measures that reflect their respective Zeitgeist – even so they are just a small sample of prosperous urban renewals in Flensburg. It would go beyond the scope to point out all aspects of all projects.

We extend our gratitude to all the involved in the urban renewal developments for their commitment and personal dedication as well as for their constructive criticism. Without you this appealing accomplishments could not have been achieved!

Dr. Christian Dewanger, Town President

Klaus Tscheuschner, Lord Mayor

## Ausgangslage 1988

Das 1971 in Kraft getretene Städtebauförderungsgesetz (StBauFG) gab den Städten erstmals ein wirksames Instrumentarium für die Modernisierung von Altstadtquartieren an die Hand. Nachdem in Flensburg 1974 die erste förmliche Festsetzung eines Sanierungsgebietes in der Nördlichen Altstadt erfolgt ist, konnte 1988 das Gebiet um die Östliche Altstadt erweitert werden. 1994 kam »Achter de Möhl« im vereinfachten Verfahren hinzu.

Mit der förmlichen Festlegung als Sanierungsgebiet wurde ein Gesamtkonzept für die Östliche Altstadt auf den Weg gebracht. Auf der Grundlage von Bestandsuntersuchungen und -analysen des Gebietes sowie intensiver Bürger- und Expertenbeteiligung sind die Ziele der Sanierung von der Ratsversammlung beschlossen und in regelmäßig fortgeschriebenen Rahmenplänen grafisch dargestellt worden.

Zu Beginn der Stadtsanierung 1988 ist die Östliche Altstadt von zahlreichen Gewerbebrachen und Baulücken geprägt. Hohe Brandwände und „wildes“ Parken auf Brachflächen bestimmen große Teile des Ortsbildes der Östlichen Altstadt.

Zahlreiche junge und mobile Menschen ziehen an den Stadtrand, da viele der verlassenen Wohnungen nicht mehr modernisiert und den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht gerecht wurden. Die vorhandene Bausubstanz ist nicht mehr ausreichend gepflegt und somit dem Verfall preisgegeben.

Um eine Verödung der Innenstadt zu vermeiden, mussten diese Quartiere wieder für viele Bevölkerungsschichten attraktiv und zeitgemäß bewohnbar gemacht werden. Die erheblichen strukturellen Probleme standen allein planerischen, wirtschaftlichen oder politischen Einzelmaßnahmen entgegen.



1989 Johannisstraße | 1982 Margarethenplatz/Wilhelmstraße



1973 Baulücke Süderfischerstraße 22



# Sanierungsziele

Folgende zu Beginn der Sanierung formulierte Sanierungsziele sollen hier beispielhaft genannt werden:

- Aufwertung der Hafenspitze als multifunktionaler Erholungsbereich (Hafenspitze, S. 18 ①)
- Aufwertung und Neugestaltung von brachliegenden Flächen (Bsp. Margarethenplatz, S. 46 ②)
- Erhalt und die Sicherung der vorhandenen Funktionen (Bsp. »Peco-Höfe«, S. 72 ③)
- Entlastung der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen vom Durchgangsverkehr durch den Bau der »Osttangente« (Zufahrt über Nordstraße ④)
- Ausbau des Personennahverkehr und Entwicklung eines innerstädtischen Parkraumkonzeptes (Bsp. Parkplatz Wilhelmstraße, S. 48 ⑤)
- Stärkung der Geschäftsstandorte in der Angelburger Straße (S. 69 ⑥)
- Öffnung des Lautrupsbaches (S. 22 ⑦)
- Freiflächen und Bebauung sollen den für Flensburg typischen Grundsätzen folgen: freie Förde, bebauter Hangfuß, freie Hänge und bebauter Hangkronen (Bsp. Konventgarten, S. 79 ⑧)
- Ausschreibung von städtebaulichen Wettbewerben für den ZOB und den Margarethenhof (Bsp. ZOB, S. 64 ⑨)

Darüber hinaus wurden bei der Formulierung der Sanierungsziele ökologisch geprägte Maßnahmen beschlossen wie die Entsiegelung von öffentlichen und privaten Freiflächen, Öffnung der Brunnen, Fassaden-, Dach- und Wandbegrünungen sowie die behutsame Revitalisierung ungenutzter historischer Gebäude. Die für Flensburg so typischen Hofstrukturen sollten durch Abbrüche wiederhergestellt bzw. ergänzt werden. Bei der Modernisierung von Gebäuden wurde Wert auf die Wiederherstellung historischer Fassaden und Gliederungsprinzipien gelegt.



2007 Luftbild-Ausschnitt des Sanierungsgebietes



1985 Baulücke Angelburger Straße

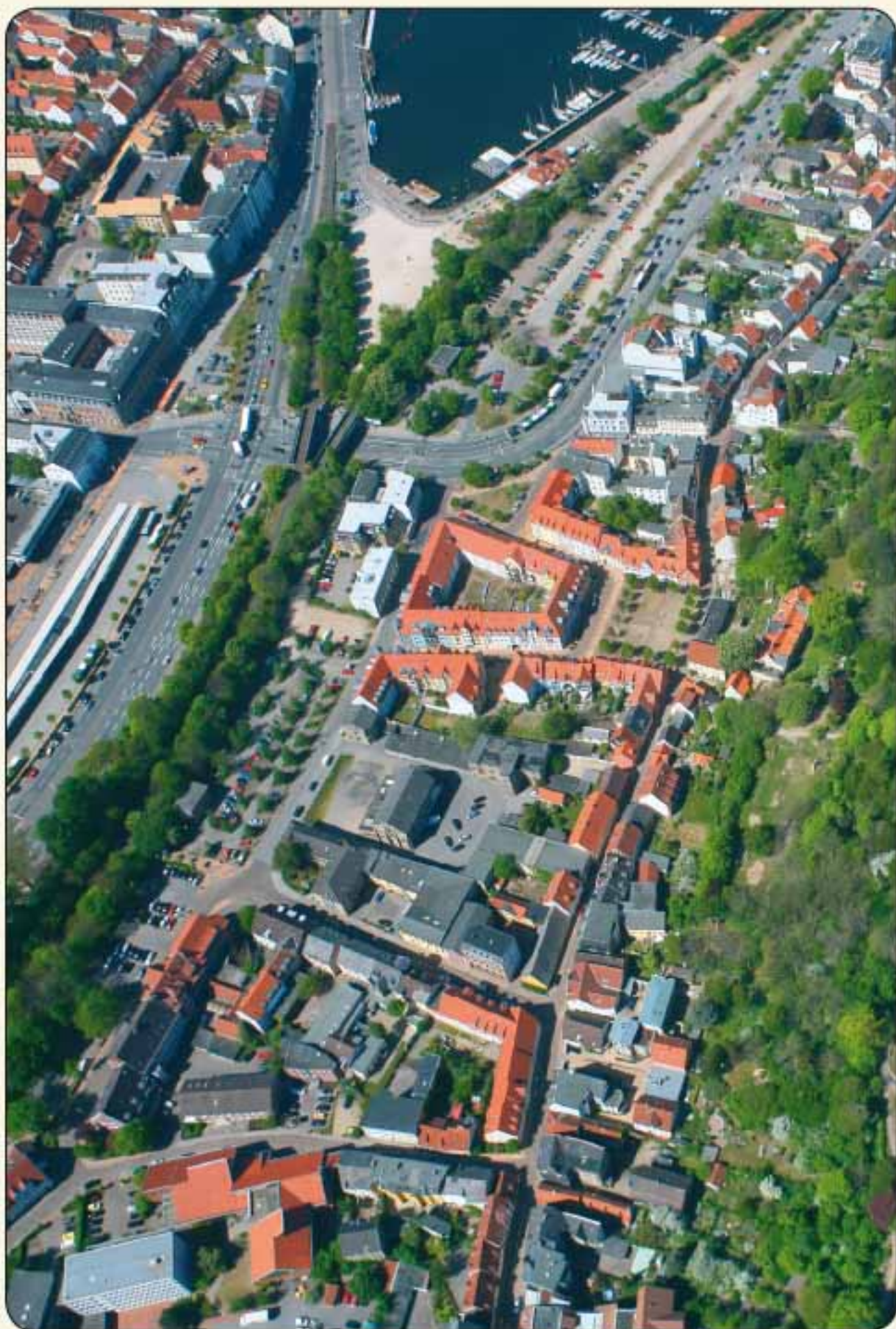


2009 Angelburger Straße





1994 | 2007 Luftbilder zwischen Hafenspitze – Johannisstraße und ZOB – Margarethenplatz



## Sanierung als Prozess

Zu den wichtigen Instrumentarien für einen gelungenen Sanierungsprozess gehören eine frühzeitige und regelmäßige Bürgerbeteiligung in Form von Sanierungstreffen, die Abstimmungen mit verschiedenen Expertenrunden und von den Bürgern gegründeten Interessengemeinschaften sowie zahlreiche Einzelgespräche mit den betroffenen Anwohnern.

Die Akzeptanz eines gemeinsam getragenen Sanierungsprozesses ist eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg der geplanten Maßnahmen. Das ständige Ringen um den bestmöglichen Kompromiss zwischen konkurrierenden privaten und öffentlichen Interessen kann dabei wie ein Lernprozess mit offenem Ausgang verstanden werden. Letztlich ist Stadtsanierung immer ein Ergebnis ihrer Zeit.

Insbesondere nach dem spürbaren Rückgang der Städtebauförderungsmittel nach 1989 erhielt die Strategie der vielen kleinen aufeinander abgestimmten Einzelschritte mit persönlichem Einsatz von vielen Beteiligten eine besondere Bedeutung.



2007 Brunnen an der Süderfischerstraße



2009 Sonnenbad am Ostufer

## Abschluss der Sanierung

Die in den letzten 20 Jahren im Rahmenplan formulierten und umgesetzten Ziele werden zum Abschluss der Sanierung mittels förmlich beschlossener Bebauungspläne langfristig gesichert und weiter verfolgt.

Zu der Zufriedenheit in den Quartieren und der von den Anwohnern und Besitzern intensiv mitgetragenen Sanierungsumsetzung – im Rahmen der Städtebauförderung und darüber hinaus – gesellt sich eine weitere Bestätigung für diesen gelungenen Prozess: die Prämierung durch den Deutschen Städtebaupreis. In dem bundesweit ausgelobten Wettbewerb ist die Stadt Flensburg für das Sanierungsgebiet Östliche Altstadt/«Achter de Möhl» im Oktober 2010 durch eine Belobigung ausgezeichnet worden.

Auf den folgenden Seiten sollen einige Beispiele aus der Östlichen Altstadt und «Achter de Möhl» stellvertretend für viele andere den zurück gelegten Weg anschaulich machen.

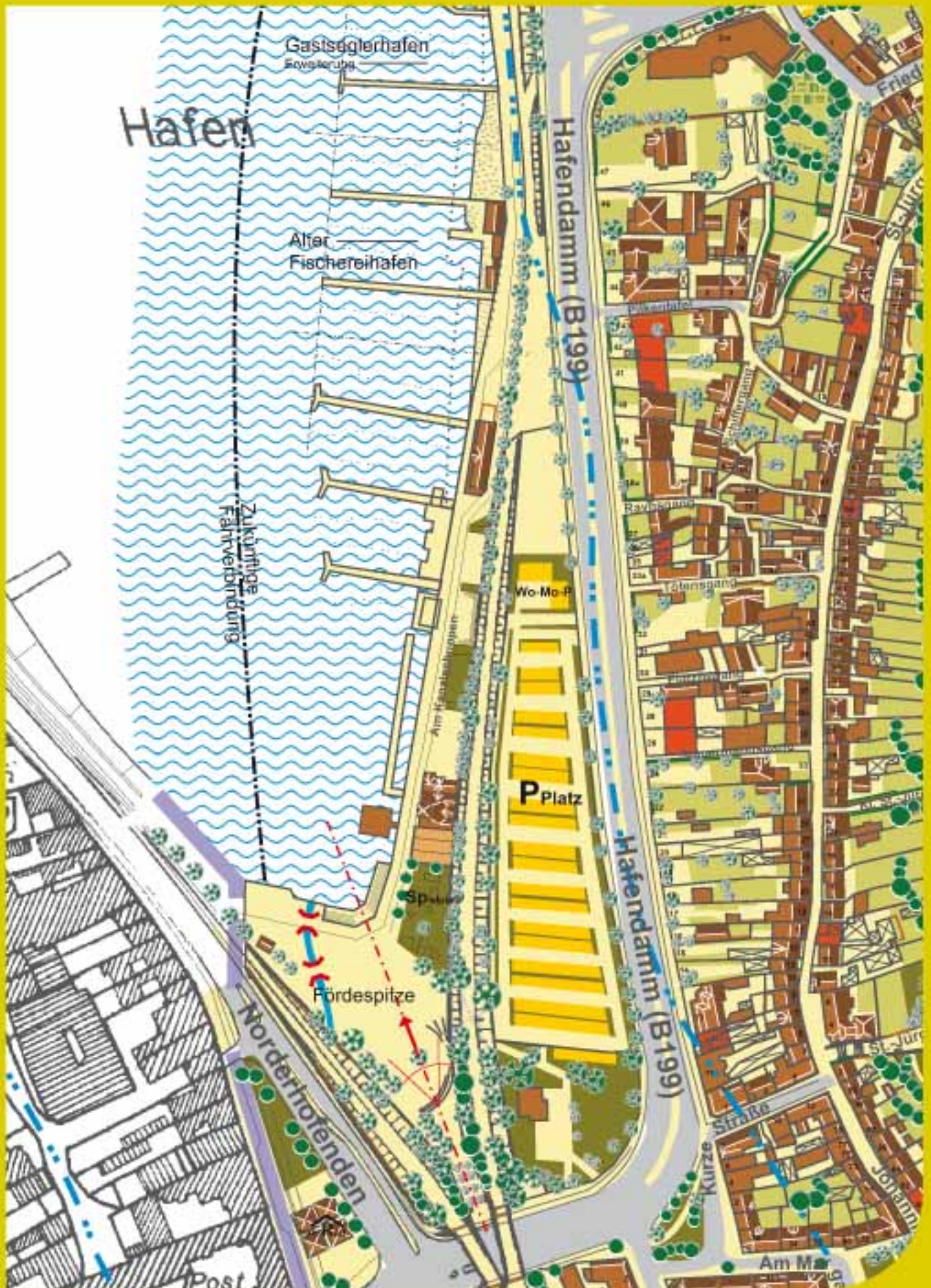


2007 Fassade in der St.-Jürgen-Straße



# HAFEN

HAFENSPITZE / HAFENOSTPROMENADE



# Hafenspitze



1985 Ostufer

Die Hafenspitze ist der zentrale Platz im Herzen der Flensburger Altstadt. Nach Norden durch die Förde, zu den anderen Seiten bis heute durch die in den 1930er Jahren angelegten Bahndämme begrenzt. In ihrer heutigen Form entstand die Hafenspitze durch jahrhundertelange Verlandungsprozesse bzw. Aufschüttungen. Im 19. Jahrhundert war sie Standort für die „Englische Bahn“ in Richtung Husum. Während das Westufer Ende der 1980er Jahre durch Personenschiffahrt geprägt war, stellte sich das Ostufer eher als gering genutzte Freifläche dar.

Seit den 1950er Jahren wurden die Hafenspitze und das Ostufer im wesentlichen nur noch als Lager und Parkplatz für PKW und LKW genutzt. Der öffentliche Zugang des Fördeufers wurde immer wieder durch Schuppen und Absperrungen unterbrochen, eine durchgehende Promenade mit angemessener Aufenthaltsqualität gab es nicht. Dies änderte sich mit den neu formulierten Zielsetzungen im Rahmen der Innenstadtsanierung für die Hafenspitze. Das Anfang der 1980er Jahre verabschiedete Hafennutzungskonzept sah nunmehr eine gewerblich-touristische Nutzung vor. Die gewerblichen Schuppen auf der Hafenspitze wurden abgerissen.

Mit Beginn der Sanierung wurde in einem ersten Bauabschnitt die Kaikante wieder instand gesetzt, eine

Hafentreppe angelegt und die Hafenostseite erhielt eine gestaltete Promenade für Spaziergänge direkt am Wasser entlang. Eine durchgehende Naherholungsfläche entstand, der fördenahe Bereich wurde als öffentlicher Raum zurückerobert.

Die Hafenspitze ist heute eine Aktionsfläche mit technischer Logistik für Veranstaltungen wie Hafenfeste, Zirkus, Flohmärkte usw. Das Restaurant/Café »Bellevue« [POVL LECKBAND, FLENSBURG, 1989] mit Wasserterrasse, öffentliche Sonnenterrassen und der Gastseglerhafen sowie Fischereiverein tragen wesentlich zur Attraktivitätssteigerung bei.



1984 Kaikante



1982 Ostufer mit Steganlage



1984 | 2007 Hafenspitze

Die Umsetzung der Sanierungsziele wurde in vielen Einzelschritten mit den Bewohnern und Planern diskutiert und weiterentwickelt. Hierfür sind verschiedene Expertenrunden, Workshops und zahlreiche öffentliche Sanierungstreffs abgehalten worden. Neu gegründete Interessengemeinschaften und Stammtische ergänzten diesen Beteiligungsprozess. Der bis dahin wenig beachtete und stark vernachlässigte Fördebereich hat sich durch die Neugestaltung zu einem multifunktionalen Erholungsbereich in zentraler Lage entwickelt.

1985 Hafenfest



## Hafenspitze



2008 Hafenspitze

Zentral an der Hafenspitze wurde 1983 eine hölzerne Treppenanlage angelegt, die sich gleich einem Zuschauerraum zur Förde orientiert und gerne von Touristen, Studenten und Anwohnern angenommen wird. Ein moderner Spielplatz für unterschiedliche Altersgruppen macht die Hafenspitze auch für Familien attraktiv und erlebbar. Die Veranstaltungsfläche [LANDSCHAFTSPLANER UWE MAßHEIMER, FLENSBURG, 1996-1999] wurde mit einer wassergebundenen Oberfläche versehen, die sich flexibel den unterschiedlichsten Anforderungen anpasst. Auch sportliche Aktivitäten wie Boule-Spiele finden hier geeignete Bedingungen.

In einem weiteren Bauabschnitt ist die Förde-Ostseite zu einer Promenade [POVL LECKBAND, FLENSBURG, 1991] für Fußgänger und Radfahrer weiter entwickelt worden. Öffentliche, maritim gestaltete Sonnendecks, freizeitorientierte Plattformen und abgegrenzte Räume für kulturelle Veranstaltungen ergänzen die Promenade abwechslungsreich. Der neue großzügige Gastseglerhafen wurde um ein Gebäude für den Hafenmeister und die erforderlichen Sanitärräume sowie dem kleinen Café »East Side« [LECKBAND & JÜRGENSEN, FLENSBURG, POVL LECKBAND, 1997] komplet-

Zahlreiche Hafen- und Stadtfeste finden heute wieder entlang der Förde statt und bieten ständig neue Ansichten von, auf und über Flensburg. Die Förde ist wieder zum Herzstück der Stadt geworden und bietet u.a. eine wirtschaftliche Grundlage für das Tourismus- und Freizeitgewerbe, das frühere Nutzungen zunehmend ergänzt bzw. ersetzt.

tiert, der Fischereihafen behält seinen zentralen Platz an der Promenade. Der behindertengerechte Ausbau des Zugangs zwischen den Bahndämmen stellt 2005 den letzten Bauabschnitt dar.

Das Beleuchtungskonzept der Hafenpromenaden wurde neu gestaltet und verleiht nun der Förde mit ihrer dem Hang folgenden gestaffelten Bebauung bei Dunkelheit einen besonderen Ausdruck. Stadtbildprägende Gebäude auf der oberen Fördekante werden aus einer privaten Initiative heraus akzentuiert angestrahlt. Bei allen baulichen Neugestaltungen konnte auch etwas Raum für einen natürlichen Innenstadtnahen Schilfabschnitt mit einem kleinem Strand erhalten werden. Sitzangebote laden zum Verweilen ein. Mit viel persönlichem Engagement



konnte der mittlerweile von Freizeitfishern betriebene Fischereihafen etabliert und ausgebaut werden. Aus eigener Initiative stellen die Fischer einige Exponate des Fischereigewerbes zur Schau. Die maritim gestaltete Promenade bietet nun einen anspruchsvollen Rahmen für Spaziergänger.

oben: 2009 Hafenostpromenade

rechts: 2009 Kleiner Stadtstrand

unten: 2009 Beleuchtung



## Impressionen Hafenspitze



ca. 1982 Kanalschuppen



2008 an der Hafenostpromenade



2008 Erlebnisspielplatz



oben: 2008 Der Gastseglerhafen von oben  
rechts: 2009 Historische Hafentage



# LAUTRUPSACHTAL

BALLASTBRÜCKE / AM LAUTRUPSACH / UNTERER LAUTRUPSACH / NORDSTRASSE



# Lautrupsbachtal



2004 Lautrupsbachtal

Das Lautrupsbachtal ist das einzige Tal in West-Ost-Richtung und damit für den Luftaustausch und das Klima der Stadt Flensburg von Bedeutung. Erst Anfang letzten Jahrhunderts wurden Teile des Lautrupsbachtals aufgeschüttet, der Bachlauf verrohrt, zum Teil überbaut und die Nordstraße angelegt. Nach Osten wurden die Anlagen der Kleinbahn und der Bahn nach Kiel errichtet. Auch nach Stilllegung der Kleinbahn 1952 blieb eine gewerbliche Nutzung erhalten, verstärkt durch die Ansiedlung eines Baustoffmarktes über mehrere 100 m südlich entlang des Lautrupsbaches.

Nach der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes „Östliche Altstadt“ konnten 1988 im Zuge einer Zwangsversteigerung als eine der ersten Maßnahmen sämtliche Gebäude des Baustoffmarktes entfernt werden. 1990 [LANDSCHAFT PLANEN UND BAUEN, FLENSBURG/BERLIN, 1990] wurde in einem ersten Bauabschnitt mit der Freilegung der zugeschütteten Tunnelröhre unter der Bismarckbrücke begonnen. Der Verlauf des oberen Lautrupsbaches wurde bis zum ehemaligen Standort des Mühlenteiches renaturiert. Durch die Öffnung des Bachprofils konnten den am Gewässer lebenden Pflanzen- und Tierarten, die durch eine entlang dem Gewässer verlaufende Ausbreitungsdynamik gekennzeichnet sind, neue Lebens- und Entwicklungsräume geboten werden. Was-



1989 | 2007 Unterer Lautrupweg 8







oben: 1989 Am Lautrupsbach / Unterer Lautrupweg



rechts: 2007 Am Lautrupsbach 2-4



1999 | 2007 Unterer Lautrupweg



sergebundene Wege erschließen das heutige zentral gelegene Landschaftsschutzgebiet für Spaziergänger und Touristen, der Wasserlauf ist wieder erlebbar. Diese Planung erhielt u.a. beim Wettbewerb „Umweltfreundliche Gemeinde“ 1990 einen Sonderpreis.

Nach dem massiven Rückgang der Städtebauförderungsmittel Anfang der 1990er Jahre konnte die begonnene Offenlegung des Baches nicht weiter verfolgt werden. Über dem verrohrten Bachverlauf wurde eine öffentliche Grünanlage angelegt mit der Option, den Bach zu einem späteren Zeitpunkt öffnen zu können [GRÜNPLANUNGSBÜRO NATUR UND KULTUR, FLENSBURG, 2002].

An der Ecke Am Lautrupsbach/Unterer Lautrupweg wurde anstelle des früheren Omnibusbetriebes Ende der 1990er Jahre eine betreute Wohnanlage errichtet, die diese Ecke städtebaulich fasst [ARCHITEKTURBÜRO HEINRICH, FLENSBURG, 1996/97]. Auf dem angrenzenden Grundstück einer ehemaligen Gärtnerei konnte 2006 der Neubau eines Altenpflegeheimes [ARCHITEKTURBÜRO HEINRICH, FLENSBURG, 2006] umgesetzt werden. Die neu angelegte und öffentlich zugängliche Wegeverbindung über das Grundstück des Pflegeheimes verbindet das Landschaftsschutzgebiet »Lautrupsbachtal« mit dem Volkspark und in Richtung Süden mit dem Erlenweg.



1989 | 2007 Am Lautrupsbach B



# Nordstraße



2007 Nordstraße 2-4

Entlang der heutigen Nordstraße verlief bis 1952 die Kreisbahn Flensburg-Kappeln, dessen Betriebsgelände für Lokomotiven und Güter auf dem Gelände zwischen der Nordstraße und dem Lautrupsbachtal untergebracht war. Zu Beginn der Stadtsanierung stehen nur noch Lok- und Triebwagenschuppen als Überbleibsel der ehemaligen Nutzung auf dem Gelände. Der ehemalige Lokschuppen der Flensburger Kleinbahn an der Nordstraße 1 – zwischenzeitlich als Baumarkt genutzt – befand sich in den 1980er Jahren baulich in einem sehr schlechten Zustand und konnte nicht mehr instand gesetzt werden. Städtebaulich unbefriedigend stellte sich das gegenüberliegende, mittlerweile aber brachliegende, ehemalige Bahnhofsgelände dar (an der Ecke Hafendamm/Nordstraße 2). Die Lage direkt an der Förde ist belastet durch die beiden stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen.

Der ehemalige Triebwagenschuppen an der Nordstraße 3 befand sich in einem besseren baulichen Zustand, wurde aber über viele Jahre hinweg als Lagerraum für Saatgut bzw. Baustoffe genutzt. Notwendige Mittel für erforderliche Instandsetzungsmaßnahmen konnten nicht erwirtschaftet werden.

An dem Standort des ehemaligen Lokschuppens Nordstraße 1 entstand ein modernes Bürogebäude mit zum Hafen gerichteter Fassade, welches mit sei-



1995 Nordstraße 2-4 / Hafendamm

2007 Luftbild von der Einmündung in die Nordstraße



ner geschwungenen Kreisbogenform den Baukörper des Lokschruppens aufgreift. Eine öffentliche Grünanlage mit ringförmig angeordneten Stufen bildet den Mittelpunkt des ehemaligen Stellwerks und führt Spaziergänger über Wegeverbindungen in das benachbarte Wohnquartier, verbindet schließlich das Lautrupsbachtal mit dem nahe gelegenen Volkspark [BÜROGEBÄUDE UND GRÜNANLAGE, GUNNAR CARLSSON, FLENSBURG, 1993].

Auf das interimswise als bewirtschaftete Stellplatzanlage genutzte Gelände Nordstraße 2-4 wurde 1996 das Bürogebäude eines großen Telekommunikationsunternehmens [SEMBRITZKI – TRAN VIET ARCHITEKTEN, HAMBURG, MIT IGA-HAUS, U. HUBER, FLENSBURG, 1997-99, ERWEITERUNG 2007] erbaut. Der Erweiterungsbau bezieht die Villa Hafendamm 47 in den Komplex mit ein – erstmals ist dieser städtebaulich prägnante Standort gefasst.

2008 konnte auch der Triebwagenschuppen Nordstraße 3 zu einem zeitgemäßen Planungsbüro modernisiert werden, bei dem großzügige Fensterelemente die Tore ersetzen und der Innenraum weitgehend von Einbauten freigehalten wurde [BAUWERK, HORST MÜLLER, FLENSBURG, 2008]. Technische Anforderungen an den heutigen Wärme-, Schall- und Feuchtigkeitsschutz sind geschickt integriert worden.



2007 Nordstraße 2-4 / Hafendamm 47



1989 | 2006 Nordstraße 1



1989 | 2009 Nordstraße 3



## Impressionen Lautrupsbachtal



2007 Ballastbrücke



oben: 2007 Luftbild Lautrupsbachtal  
mitte rechts: 2007 Unterer Lautrupweg 13



1989 | 2007 Ballastbrücke 5

# ST. JÜRGEN

ST.-JÜRGEN-STRASSE / GÄNGEVIERTEL / HAFENDAMM / BRIXSTRASSE / ELENWEG / ST.-JÜRGEN-TREPPE / ULMENSTRASSE



## St.-Jürgen-Straße



2008 St.-Jürgen-Straße

Im 18. Jahrhundert ist die Fischer- und Kapitänssiedlung St. Jürgen entstanden. Zu Beginn der Sanierung traten hier wie in der gesamten Altstadt strukturelle Probleme zutage, vor allem durch die Abwanderung von Bewohnern und die damit einhergehende Vernachlässigung der Bausubstanz.

Die Straße ist geprägt von zweigeschossigen, traufständigen Häusern, die auf der Ostseite häufig erhöht über einer von Feldsteinmauern eingefassten Böschung liegen, während die Westseite durch zahlreiche schmale Gänge mit dem Hafen verbunden ist, dem so genannten Gängeviertel. In der Nachkriegszeit wurden viele der ehemaligen Kapitänshäuser nachträglich durch unpassende Fassadenverkleidungen „modernisiert“, die nicht nur das Erscheinungsbild beeinträchtigen, sondern sich auch bautechnisch als wenig sinnvoll erwiesen. Im Inneren der Gebäude wurden Feuchtigkeitsprobleme durch Wand- und Deckenverkleidungen teilweise nur kaschiert. Mit Beginn der Stadtsanierung und der Ausbildung der Straßen als verkehrsberuhigte Bereiche konnte die Wohnnutzung gestärkt und somit der Abwanderungsprozess der Bewohner gestoppt und umgekehrt werden.

Bei der Instandsetzung und Modernisierung wurde viel Wert auf die Verwendung ursprünglicher Baumaterialien, die Wiederherstellung von historischen Fensterfassaden und Gliederungsprinzipien und z.T. aufwändig rekonstruierte Türgestaltungen gelegt.

2007 Erhaltene historische Haustür St-Jürgen-Straße 25





1989 | 2010 St.-Jürgen-Straße 52



1989 | 2007 St.-Jürgen-Straße 56



1989 | 2007 St.-Jürgen-Straße 26

## St.-Jürgen-Straße

Als Grundlage für private und öffentliche Investitionen wurde ein flexibles Planungsinstrumentarium mit kontinuierlich fortgeschriebenen Sanierungszielen entwickelt. Neben der dringend notwendigen Modernisierung und Instandsetzung der Gebäude gehörten zu den vorrangigen Zielen auch die Anlage und Begrünung von Wohnhöfen und öffentlichen Freianlagen.

Hinzu kam die Entwicklung innerstädtischer Erholungsräume wie z.B. die Fördeuferzone, die Anlage von fußläufigen Wegeverbindungen sowie verkehrsberuhigende Maßnahmen. Viele der oftmals denkmalgeschützten Häuser wurden ausgesprochen liebevoll und in sorgfältigem Umgang mit der historischen Bausubstanz zu modernen zeitgemäßen Stadthäusern umgebaut und von ihren Eigentümern oft selbst bezogen.



2009 St.-Jürgen-Straße 76 - 68

2010 | 2005 St.-Jürgen-Straße 76



1989 | 2007 St.-Jürgen-Straße 51





1989 | 2007 St.-Jürgen-Straße 71



1989 | 2007 St.-Jürgen-Straße 13



2009 St.-Jürgen-Straße 63 a, 65, aus Richtung Ravngang

## Impressionen St. Jürgen



## Pilkentafel

Der Name Pilkentafel bezog sich ursprünglich auf das hier seit 1612 ansässige Gasthaus wie auch auf das umgebende Weideland und den daran entlang führenden Weg. Ein Großteil der heutigen Bebauung entstand erst Ende des 19. Jahrhunderts. Nach der Verkleinerung des Hafenbeckens auf seine heutige Größe verlor das Gebäude seinen Bezug zur Seefahrt und wurde als Wohnhaus genutzt.

Das Gebäude Pilkentafel 2 stammt von 1771 und wird seit 1998 nach fachgerechter Sanierung [PLANUNGS-BÜRO FAHS, KREBS, RADDATZ, FLENSBURG; LAUFENDE SANIERUNG MICHAEL KREBS, FLENSBURG] von einer privaten Theatergruppe als Spielstätte und Wohnhaus genutzt. Über der – ebenso wie die Fenster – rekonstruierten Haustür befindet sich eine Sandsteintafel aus der Entstehungszeit. Die Spielstätte befindet sich in

einem rückwärtigen Gebäudeteil in den ehemaligen Werkstattträumen einer Schlosserei.

Die Theaterwerkstatt Pilkentafel greift aktuelle und regionale Themenschwerpunkte auf und beschäftigt sich mit der Flensburger Stadtgeschichte. Sie bindet die Flensburger Bürgerinnen und Bürger in ihre Projekte mit ein wie bei einem inszenierten Kriminalstück inmitten des angrenzenden Gängeviertels.



1989 | 2007 Pilkentafel 2



1989 | 2007 Hofseitiges Werkstattgebäude



## Gängeviertel



2008 Schiffergang

Die St.-Jürgen-Straße und der Hafendamm werden durch zahlreiche zum Wasser führende Gänge unterbrochen, die die rückwärtigen Gebäude beider Straßen erschließen. Dadurch wird auch heute noch ein Eindruck vermittelt, wie die Siedlung des späten 18. und 19. Jahrhunderts ausgesehen hat. Die Bebauung ist stark verdichtet, die Wege steil und verwinkelt, sie schlängeln sich teilweise nur bedingt begehbar durch das Gelände. Als die Gänge nachträglich asphaltiert wurden verloren sie viel von ihrer gestalterischen Qualität.

Im Rahmen einer Kanalnetzsanierung konnte die ursprüngliche Oberflächengestaltung im Gängeviertel mit Sanierungsmitteln wieder hergestellt werden [ARBOS LANDSCHAFTSARCHITEKTEN, HAMBURG, 2002]. Der Brunnen des Künstlers Uwe Appold »Die Welle« musste in diesem Zusammenhang verlegt werden und fand an der platzartigen Aufweitung an der Ecke St.-Jürgen-Straße / Tötengang einen neuen Standort.

Zwischenzeitlich wurden viele Gebäude modernisiert und instand gesetzt. Fassadenbegrünungen und die kunstvolle Anlage kleiner Gärten hat das Wohnumfeld spürbar aufgewertet. Heute werden Touristen durch das Gebiet geführt, so zeigt der »Flensburger Kapitänsweg« – ein maritimer Kulturpfad durch Flensburg – Ecken und Winkel im Gängeviertel. In dem im vorigen Kapitel erwähnten Theaterstück diente das Gängeviertel als Open-Air-Kulisse.



2008 Brunnen »Die Welle«



2007 Blick von St. Jürgen auf das Westufer



2008 Ravngang



## Hafendamm



2007 Hafendamm, Blick vom Wasser

Am Anfang und am Ende des Hafendamms entstanden um 1900 eine Reihe von dreigeschossigen Wohn- und Geschäftshäusern sowie repräsentative zwei- und dreigeschossige Kapitänshäuser mit großen Vorgärten. Unterbrochen wird der Hafendamm durch zahlreiche zum Wasser führende Gänge mit zurückliegender Bebauung in 2. und 3. Reihe. Viele der Gebäude wurden in den letzten Jahren behutsam und detailverliebt saniert, zum Beispiel das 1784 erbaute Haus Hafendamm 39a [RAGNA GOLLA, OERSBERG, 2006/07]. Durch die Anordnung von 1,50 m hohen Hecken zum Hafendamm konnten die erforderlichen Stellplätze untergebracht werden und dennoch der optische Eindruck von Vorgartenzonen erhalten werden.



1989 | 2007 Hafendamm 39a



## Brixstraße



2008 Blick auf Brixstraße 4



2004 | 2007 Brixstraße 4



Auf der Hangkrone unmittelbar am platzartigen, oberen Punkt des Erlenweges zur Brixstraße steht ein ehemaliges Stiftgebäude, dessen baulicher Zustand sich mit den Jahren zusehends verschlechterte und das mit üblichen Bauunterhaltungsmitteln nicht mehr zu sanieren war.

2005 begannen private Investoren mit der Modernisierung dieses von Schwamm befallenen Gebäudes. Großzügige Balkone und eine Erweiterung dienen einer wirtschaftlichen Grundlage für die notwendigen Investitionen. Weitere Maßnahmen waren die Sanierung von Dach, Fassade und Fenster, die Verlegung des Hauseingangs und die Ergänzung eines Treppenhauses mit einem Fahrstuhl [ARCHITEKTEN-GEMEINSCHAFT NEUMANN UND BENDIXEN, FLENSBURG, 2005].

## Erlenweg

Der Höhenwanderweg Erlenweg zwischen der St.-Jürgen-Straße und der Brixstraße ist das östliche Pendant zum Rummelgang auf der Hafenwestseite. Hier grenzen anders als am Rummelgang private Grundstücke an den Weg, deren Eigentümer zum Schutz gegen ungeliebte Einblicke 2 m hohe Zäune errichtet haben. Die meisten dieser Zäune und Stützwände stammen noch aus der Nachkriegszeit. Sobald diese Zäune ersetzt werden, dürfen sie nur noch eine Höhe von 1,50 m erreichen, um Sichtbeziehungen auf das Westufer zu ermöglichen.

Mehrere Interessengemeinschaften und Vereine engagieren sich seit langem, diesen Spazierweg attraktiver zu gestalten. Von Touristen und „ehemaligen“ Flensburgern wird immer wieder Unmut über die schlauchartige, abweisende Gestaltung des Weges laut. In Abstimmung mit den Vereinen und den ansässigen Interessengemeinschaften wurde 2008 zum Abschluss der Sanierung eine Planung zweier Aussichtspunkte mit Blick über die Förde beschlossen.



2007 | 2009 Erlenweg oberhalb Brixstraße



2007 Ortstermin mit Anwohnern, Mitgliedern des Vereines zur Erhaltung der Östlichen Altstadt und des Verschönerungsvereines



2007 | 2009 Aussichtspunkt an der Brixstraße





Der erste Aussichtspunkt [PLANUNGSBÜRO AUSSENRAUM, FLENSBURG, 2009] auf halber Höhe des Erlenweges ist auf der Fläche eines ehemaligen Remisengrundstückes angelegt worden, gerade mal so groß, dass Spaziergänger die Blickbeziehungen auf das historische Westufer der Altstadt genießen können, unliebsame Einblicke in die tiefer gelegenen privaten Gärten aber verwehrt bleiben. Eine Aufenthaltsqualität wurde mit Rücksicht auf die Anwohner nicht geschaffen. Ziel war, einen Kompromiss zwischen privaten und öffentlichen Interessen zu finden. Die beiden neu angelegten Aussichtspunkte fügen sich in die naturnahe Gestaltung des Erlenweges ein.



Der zweite Aussichtspunkt wurde in Form einer Rampe am obersten Punkt des Erlenweges zur Brixstraße errichtet, hier weitet sich der Erlenweg platzartig auf. Bislang war ein Blick über die Dächer nur in den unbelaubten Wintermonaten möglich. Die neue behindertengerechte Rampe mit Podest und Geländer zum Anlehnen ist von einer aufgearbeiteten Grünfläche eingefasst. Je nach Jahreszeit bieten sich verbesserte und abwechslungsreiche Sichtmöglichkeiten.

2009 Aussichtspunkt über St.-Jürgen-Straße



## St.-Jürgen-Treppe



2009 St.-Jürgen-Treppe

Die große St.-Jürgen-Treppe stellt eine Besonderheit dar, indem sie als wichtigste Sichtachse zwischen östlicher und westlicher Altstadt die jeweils besonderen Hangkronen der Stadt verbindet. Die Treppe mit ihren verschiedenen Aussichtsplattformen ist eine historisch interessante Anlage. Ursprünglich war eine spiegelgleiche Treppenanlage auf der gegenüberliegenden Museumsbergseite geplant.

Anfang der 70er Jahre ist die Treppenanlage von allem schmückenden Belwerk „befreit“ worden. Die Nutzgärten verwilderten im Laufe der Zeit zusehends, teilweise entwickelte sich ein wertvolles Biotop auf den brachliegenden Flächen.

Im Zuge der Ökologischen Stadtsanierung wurde ab 1990 die ursprüngliche Treppe unter baubiologischen Gesichtspunkten [LANDSCHAFTSARCHITEKT A. F. GÜDEL MIT OHRT, VON SEGGERN UND PARTNER, ELLERBEK/HAMBURG, 1990-93] wiederhergestellt. Neben Freiflächen, die als geschützte Kleinbiotope sich selbst überlassen sind, gibt es Kleinkinderspielbereiche und Ruheazonen an einem kleinen Teich mit Sitzplätzen zum Verweilen. Eine Stadtoase, ein Regenerationsbereich für die Bewohner des Quartiers und der Natur ist entstanden.



HISTORISCH St.-Jürgen-Treppe



2008 Blick zur Ulmenstraße 18



2007 Kleine St.-Jürgen-Treppe

Weiter nördlich verläuft die kleine St.-Jürgen-Treppe, sie eröffnet weitere Blickbeziehungen zur westlichen Altstadt und bietet für Spaziergänger bei einem Blick auf das Detail so manche Überraschung.



## Ulmenstraße



Auf der östlichen Hangkrone zu beiden Seiten der Ulmenstraße wurden Anfang des 20. Jahrhunderts zwei viergeschossige Wohnhäuser errichtet. In Sichtachse zum Museumsberg erbaut bilden sie den östlichen Endpunkt der städtebaulich reizvollen Achse zwischen den beiden Fördehängen; gleichzeitig stellen sie einen Kontrapunkt zum Museum dar.

Als Ende der 80er Jahre Überlegungen aufkamen, die beiden Gebäude abzubauen und durch Neubauten zu ersetzen, wurde dieses Gebiet zum Sanierungsgebiet erklärt. Die Nr. 18 hatte durch bauliche Maßnahmen bereits viel von ihrer gestalterischen Qualität eingebüßt. Das Jugendstilgebäude wurde durch ein umfassendes Sanierungskonzept von seiner nachträglichen Ziegelverblendung befreit und in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt.

Heute sind beide Gebäude – Ulmenstraße 18 [GUNNAR CARLSSON, FLENSBURG, 1990-92] und das „Schwestergebäude“ 15 [KLAUS NISSEN, FLENSBURG, 1986/87] – wieder in alter Pracht am Kopf der großen St.-Jürgen-Treppe in einer Sichtachse zum Museumsberg erlebbar und bestimmen wesentlich die Hangkrone der Östlichen Altstadt.



oben: 2009 Blick vom Museumsberg  
links: 1985 Ulmenstraße 18 und 15  
ganz oben: 2007 Ulmenstraße 18

# ST. JOHANNIS UND SÜDERHOFENDEN

MARGARETHENHOF / AM MARGARETHENHOF / WILHELMSTRASSE / JOHANNISSTRASSE / JOHANNISKIRCHHOF / AM DAMMHOF / SÜDERFISCHERSTRASSE / SÜDERHOFENDEN / »HOTEL EUROPA«



## Margarethenhof



2005 Margarethenhof, am Hang liegendes Wohnhaus

Der heutige Margarethenhof, der an der Johannisstraße liegt, besteht aus dem am Hang liegenden Wohnhaus, einem südlich davor angeordneten Speicher und dem sich nach Norden anschließenden Torhaus. Ein hieran anschließender Speicher von 1761 wurde 1945 durch eine Fliegerbombe zerstört und durch ein eingeschossiges Lagergebäude ersetzt. Das zu Beginn des 18. Jahrhunderts errichtete Herrenhaus gehörte später zur Zuckersiederei »Zuckerhof«, ab 1844 zu der als Fabrik ausgebauten Eisengießerei N. Jepsen und anschließend zum Maschinenbau Gebrüder Klaus.

Das Gebäude wurde mehrfach erweitert und umgebaut, weist aber noch heute im Kern barocke Substanz auf. Bis 2000 wurde der Margarethenhof von einer städtischen Wohnungsbaugesellschaft in Wohneinheiten aufgeteilt und vermietet. 2001 konnte eine Bauherrengemeinschaft das Herrenhaus einschließlich Speicher- und Torgebäude erwerben. Das stark von Schwamm befallene Herrenhaus wurde mit erheblichem Aufwand über mehr als 2 Jahre hinweg stilgerecht und detailgetreu restauriert. Architektonisch notwendige Korrekturen wurden im „Geiste des Hauses“ durchgeführt. Zum ersten Mal kamen speziell

für den Denkmalschutz entwickelte isolierverglaste Fenster nach barockem Vorbild zum Einsatz, die den heutigen Anforderungen an Wärme- und Schallschutz genauso genügen wie den gestalterischen des Denkmalschutzes. Details wie die Rundbogenfenster mit Säulen und Giebelaufsätzen in barockisierenden Formen kommen wieder zur Geltung. Im Inneren wurden



2002 | 2004 Margarethenhof



um 1970 Wilhelmstraße / Johannisstraße

Reste einer barocken Ausstattung, schlichte Stuckdecken und Türen freigelegt. Der Wintergarten mit gusseisernen Säulen und Eisenplatten unterhalb der Fenster – einem Zeugnis aus der Zeit der Eisengießerei Jepsen – wurde sorgfältig restauriert, ein alter Kronofen konnte wieder im ehemaligen Herrenhaus platziert werden. Ständig musste ein Kompromiss aus alter Form und moderner Funktion gesucht werden, der zu ganz individuellen Ergebnissen führte [MICHAEL KREBS, MEYN, 2001-2003; WOLFGANG SICKERT, FLENSBURG, 2003/2004].



2005 Platz vor dem Torhaus des Margarethenhofs



2004 Barockzimmer

Die historischen Speichergebäude sind äußerlich instand gesetzt worden, haben aber noch keine neue Nutzung gefunden. Im Rahmen einer Ordnungsmaßnahme wurde das eingeschossige – nördlich an das Torhaus angrenzende – Lagergebäude bis auf Straßenniveau abgebrochen, an dessen Stelle 2010 ein zweigeschossiges Wohngebäude mit einer halb in den Hang geschobenen Tiefgarage entstanden ist.



2002 | 2004 Fassadendetail, Michael Krebs



## Am Margarethenhof



2006 Am Margarethenhof

1982 Parkfläche Margarethenplatz



Die brachliegende Freifläche vor dem Margarethenhof, zwischen der Johannisstraße und der Wilhelmstraße, wurde nach Abbruch der Fabrikgebäude der stillgelegten Eisengießerei seit den 70er Jahren als öffentlicher innenstadtnaher Parkplatz genutzt. Mit der förmlichen Festlegung zum Sanierungsgebiet 1989 konnte die historische Nutzung als Stadtplatz, der den Straßenraum der Johannisstraße ergänzt, wieder aufgegriffen werden.

Der »Margarethenplatz« erhielt 1990 eine optisch ansprechende, aber bewusst zurückhaltende Gestaltung aus Stützmauern, Treppenstufen, Böschungen, Leuchten und einer kleiner Brunnenanlage. Die Bewohner und Besucher der Stadt sollten verstärkt zum Verweilen am ältesten Siedlungskern aufgefordert werden. Der südliche Bereich wurde zunächst weiterhin als öffentliche Parkfläche genutzt, bis 1992 die Stadt Flensburg einen offenen städtebaulichen Ideenwett-

Der Entwurf zur städtebaulichen Neubebauung orientiert sich in Struktur und Maßstab an die angrenzenden gründerzeitlichen Straßenzüge und gliedert sich abwechslungsreich in Stadthaus- und Geschosswohnungsbebereich. Ein angrenzender begrünter Anwohnerparkplatz bzw. einzelne Tiefgaragen wurden integriert.

bewerb für den »Margarethenplatz« auslobte. Ein innerstädtisches Wohnviertel mit optimaler Bebauungsstruktur war gewünscht, das zudem Abschlüsse für die aufgerissenen Baublöcke vorsieht und die zwei innerstädtischen Plätze einfasst [LANDSCHAFTSPLANER PETER FRIEDRICH, STEXWIG MIT ARCHITEKT KARL-HEINZ SÖNNICHSEN, FLENSBURG, 1994].



1994 Blick auf den Platz vor dem Margarethenhof





ca. 2004 Luftbild des Margarethenplatzes

2008 Margarethenplatz



Die Grundstücke wurden in die Hände von Einzelinvestoren gegeben, um eine attraktive, zeitgemäße und individuelle Gestaltung zu erhalten. Dies wurde in den Folgejahren 1994-1999 sukzessive umgesetzt. Die Stadthäuser formieren sich um den 1990 angelegten Margarethenplatz, grenzen diesen ein und greifen die historisch gewachsenen Strukturen der benachbarten St.-Jürgen-Straße und Johannisstraße auf. Wohnungsangebote in zwei- bis dreigeschossiger Bauweise bieten Raum für unterschiedliche Bedürfnisse und ergänzen gebietstypisch das Wohnquartier.



mitte: 2005 Torhaus Margarethenhof mit Margarethenplatz

unten: 2005 Stadthäuser am Margarethenplatz



Der Margarethenplatz wurde mit Baumreihen und Beleuchtung zu einer innerstädtischen Grünfläche komplettiert. Im Jahre 2005 bildete ein Stadttellfest den Rahmen zur Aufstellung von bildhauerisch bearbeiteten Granit-Stelen. Angrenzend am Hang zum Erlenweg befindet sich der Margarethenpark, ein naturbelassener Erlebnisspielplatz für Kinder.

## Parkplatz Wilhelmstraße



2007 Begrünung der Parkplatzanlage

mitte: 1982 Wilhelmstraße/Karlstraße

unten: 2006 Straßenraumkante der Parkplatzanlage

Die Stadtbrache an der Wilhelmstraße wurde wie die gegenüberliegende brachliegende Fläche an der Johannisstraße – aus der 1990 der »Margarethenplatz« entstand – über Jahre hinweg als „wilder“ Parkplatz von Besuchern und Berufstätigen der Innenstadt genutzt. Es war ein großer, ungestalteter Sandplatz, der viel Parkplatz suchenden Verkehr in das Wohngebiet gelenkt hat.

Im Zusammenhang mit dem 1992 ausgelobten städtebaulichen Wettbewerb für die Neubebauung des Wohnquartiers »Am Margarethenhof« wurde beschlossen, diese Fläche einzubeziehen. Hier sollte ein Parkplatz für die Bewohner des innerstädtischen Quartiers entstehen, in Doppelnutzung mit einer Bewirtschaftung für Kunden der Innenstadt zu den Geschäftszeiten.

Mit einfachen Mitteln wurde die Fläche der Stellplätze neu gestaltet, Bäume gepflanzt, begrünt und ein wasserdurchlässiges Pflaster verlegt (PETER FRIEDRICH, STEXWIG, 1994). Die Bäume haben sich mittlerweile zu einer Straßenraumkante gegenüber der neuen Wohnbebauung an der Wilhelmstraße entwickelt und lassen die großen Mengen an Blech, die hier täglich abgestellt werden, in den Hintergrund treten.



## Wilhelmstraße



oben: 2007 Wilhelmstraße/Olmühle von oben  
unten rechts: 2009 Oberlicht im Dachgeschoss



2007 | 2010 Wilhelmstraße 7-9, Ölmühle



Östlich der Wilhelmstraße befinden sich die Gebäude der ehemaligen Palmkernölfabrik Nane Jürgensen, erbaut 1870. Die Gebäude wurden nach Aufgabe der gewerblichen Nutzung für Lagerzwecke genutzt. 1999 mussten die straßenseitigen Lagergebäude wegen Baufälligkeit abgebrochen werden, die Nutzung anderer Gebäudeteile wurde eingestellt. Erst kurz vor Ende des Sanierungsprozesses lag ein Gesamtkonzept mit Büro- und Wohngebäuden vor, das jetzt abschnittsweise umgesetzt wird. In einem ersten Schritt wurde alle Bausubstanz außer der denkmalgeschützten Ölmühle abgebrochen.

Die Modernisierung und Instandsetzung der Ölmühle als Kernstück der Gesamtanlage konnte 2009 fertig gestellt werden. In Abstimmung mit der Denkmalpflege ist ein Belichtungskonzept für die neue Büronutzung entwickelt worden, während das vorhandene, ungewöhnlich hohe Erdgeschoss eine in den Raum gestellte Arbeitsempore erhielt, die den ursprünglichen Raum weiterhin erlebbar macht. Der neu errichtete Erschließungsturm fügt sich in moderner Gestaltung mit einem respektvollen Abstand zur denkmalgeschützten Ölmühle an [ARCHITEKTENGEMEINSCHAFT NEUMANN UND BENDIXEN, FLENSBURG, 2008/09].



## Johannisstraße



2007 Johannisstraße

Viele der oftmals denkmalgeschützten Häuser sowie einzelne der für Flensburg typischen Handwerkerhöfe konnten nach Verlagerung der Gewerbenutzung unter sorgsamer Berücksichtigung der historischen Bausubstanz zu modernen zeitgemäßen Stadthäusern umgebaut werden.

Die Johannisstraße gehörte zum Gebiet des früheren St.-Jürgen-Spitals und wurde relativ früh bebaut. Heute findet sich vorwiegend im nördlichen Abschnitt die alte Vorstadtstruktur mit ein- bis dreigeschossigen Giebel- oder Traufhäusern von etwa 1750 bis 1900. Der südliche Abschnitt wird heute stark bestimmt durch Neubauten aus den 1960er bis 1980er Jahren, bei deren Planung die historischen Flurstücksgrößen keine Beachtung fanden. Eine Planung aus den 1960er Jahren sah zur Schaffung einer dem Verkehr gerecht werdenden Stadt den Bau einer überörtlichen Hochstraße durch das Johannisviertel vor sowie die Ansiedlung von größeren Verwaltungseinheiten. Die Folge dieser Planung waren großflächige Abbrüche und ein deutlicher Investitionsrückgang bei den noch bestehenden Gebäuden. Erst das 1987 auf den Weg gebrachte Sanierungskonzept schaffte den rechtlichen Rahmen für die Stärkung bzw. Wiederbelebung der Wohnfunktion sowie die Entlastung vom störenden Durchgangsverkehr und bot hierdurch die notwendige Planungssicherheit für private Investitionen.

ca. 1985 Johannisstraße





1985 | 2007 Johannisstraße 74



1989 | 2006 Johannisstraße 84



## Johannisstraße



2009 Hof von Johannisstraße 3B

Einfache Maßnahmen wie Poller und Absperrketten tragen heute spürbar zur Verkehrsberuhigung in der Johannisstraße bei, wobei das Konzept des Bewohnerparkens die heutigen Anforderungen an die Mobilität mit den historischen Gegebenheiten verbindet. Brachflächen wurden im Sinne einer Stadtreparatur wieder neu bebaut und machen die historischen Straßenzüge erlebbar. Wichtige Ziele waren die Freihaltung der Fördehänge von Bebauung, die Entsiegelung privater



2008 Hofgestaltung Johannisstraße



2006 Hofgestaltung Johannisstraße

und öffentlicher Freiflächen, Aktivierung der Blockinnenflächen und Fassadenbegrünungen. Das Granitgroßsteinpflaster ist im Johannisviertel weitgehend erhalten geblieben, einzelne Abschnitte konnten mit dem Einsatz von Städtebauförderungsmitteln ergänzt, Fußwege wieder mit Ziegelsteinpflaster in historischem Fischgrätverband angelegt werden. Die zeitweise gerne verwendeten Peitschenleuchten wurden in der Johannisstraße / Süderfischerstraße



1998 | 2009 Johannisstraße 76



1989 | 2006 Johannisstraße 55



1985 | 2007 Johannisstraße 52



durch maßstabgerechtere Straßenleuchten ersetzt. Die öffentlichen Investitionen ergänzen die liebevoll durchgeführten privaten Sanierungsmaßnahmen und machen anschaulich, dass das Zusammenspiel vieler Faktoren die Qualität eines intakten und lebendigen innenstadtnahen Quartiers bestimmt.

Beispiele für besonders gut gelungene Sanierungen historischer Stadthäuser sind die Objekte Johannisstraße 49 [PLANUNGSBÜRO BLEICH, KREBS, RADDATZ, FLENSBURG, 1990/91] und Johannisstraße 36 [MATTHIAS BLEICH, FLENSBURG, 1993].



1989 | 2007 Johannisstraße 49



1989 | 2007 Johannisstraße 51



1989 | 2007 Johannisstraße 36





## Impressionen Johannisstraße



oben: 2007 Luftbild Johannisviertel

unten: 2007 Johannisstraße 42-46



unten links: 1910 Historische Postkarte

unten: 2006 Blick in die Johannisstraße



## Johanniskirchhof



1986 | 2007 Johanniskirchhof 12-16

Der Johanniskirchhof bildete das Zentrum der Johannis-Vorstadt mit der ältesten Flensburger Kirche und gehört zu einer bereits vor Gründung der Stadt existierenden ländlichen Siedlung. Östlich der Johanniskirche befindet sich ein eindrucksvolles Ensemble schlicht ausgeführter ein- und zweigeschossiger Trauf- und Giebelhäuser des 18. und 19. Jahrhunderts. Auf der Nordseite wurde in den 1960er Jahren die Zentrale der Handwerkskammer gebaut. Sie sollte den Beginn der neuen Verwaltungsmeile entlang der damals projektierten und wieder verworfenen Hochstraße markieren und ist zwischenzeitlich mehrfach erweitert worden.

Während Am Dammhof 4 und Johanniskirchhof 8-10 (siehe folgende Seiten) schon zu Beginn der Sanierung modernisiert werden konnten, wurden die südlichen Gebäude erst in den letzten Jahren von den nachträglich angebrachten Plattenverkleidungen befreit bzw. Fensteröffnungen nach historischem Vorbild wieder hergestellt und Dach- eindeckungen erneuert.

Viele dieser Gebäude verfügten historisch nie über eigene Grundstücke. Im Rahmen der Sanierung konnte eine private Grundstücksneuordnung initiiert werden und den Grundstücken erstmals eigene Gärten zugeordnet werden. Dann erst fanden sich neue Investoren, die die kleinen Stadthäuser für eigene Wohnzwecke instand setzten und modernisierten, z.B. das zweigeschossige Wohnhaus Johanniskirchhof 16 (JÜRGEN RADDATZ, FLENSBURG, 2000/01).

um 1910 Historische Postkarte





2009 Hofgestaltung Johanniskirchhof 16



2009 Johanniskirche



## Am Dammhof



2007 Johanniskirchhof 8-10

Das Ensemble der Kulturdenkmäler Am Dammhof 4 und Johanniskirchhof 8-10 umfasst eine Anlage von 9 individuellen Haustypen mit unterschiedlicher früherer Nutzung. Die dichte Überbauung ließ 1989 nur ein Sanierungskonzept mit einer Bauherrengemeinschaft zu, welches den weitgehenden Erhalt der denkmalrelevanten Bausubstanz und die Beseitigung der Verunstaltungen der jüngeren Vergangenheit ermöglichte [GUNNAR CARLSSON, FLENSBURG, 1989/90].

Die überwiegend als Wohnhäuser genutzten Johanniskirchhof 8 und 9 wurden um ein Vollgeschoss reduziert, um sie im Zuge der Stadtsanierung in die kleinteilige Bebauung um die Johanniskirche einzupassen. Dagegen diente der rückwärtige Baukörper von Johanniskirchhof 10 – Anfang des 19. Jahrhunderts von der Kirchengemeinde St. Johannis erworben – als Schulgebäude für 230 Kinder und ist somit von baugeschichtlicher Bedeutung.

Das schlichte Gebäude des angrenzenden, begrünten Hofes Am Dammhof 2/4 wird von Ziermauerwerk und Segmentstürzen unterbrochen. Zwischen Johanniskirchhof und Johannisstraße liegt das 1859 als Schule errichtete Am Dammhof 6, dessen ursprüngliche Straßenfassade wiederhergestellt und hofseitig um moderne stählerne Balkone und Dachgauben ergänzt wurde [GUNNAR CARLSSON, FLENSBURG, 1991-93]. Alle Gebäude werden heute als Wohngebäude genutzt.



1989 | 2007 Johanniskirchhof 10





1989 | 2008 Am Dammhof 2/4



1989 | 2007 Am Dammhof 6

## Süderfischerstraße



2008 Süderfischerstraße

Die Süderfischerstraße soll schon im 11. und 12. Jahrhundert als Geh- und Reitweg existiert haben und ist damit die älteste Straße Flensburgs. Nach alten Plänen soll sie im 16. Jahrhundert fast vollständig bebaut gewesen sein. Anfang der 1960er Jahre überplante man im Rahmen des Generalverkehrsplanes die Süderfischerstraße mit einer Hochstraße durch das Johannisviertel, die die Friedrich-Ebert-Straße mit dem Hafendamm verbinden sollte. Diese Planung erwies sich wie schon in der Johannisstraße als investitionshemmend: Gebäude wurden

vernachlässigt und teilweise schließlich abgebrochen, so dass brachliegende Baulücken und als Parkplatz genutzte Freiflächen entstanden. Die Bewohner verließen mangels Wohnqualität das Johannisviertel.

Anfang der 1970er Jahre ließ man die Planung der Hochstraße fallen, aber der Bereich Süderfischerstraße / Karlstraße / Plankemai / Wilhelmstraße verfiel weiter. Mit der Sanierung wurde der Schwerpunkt wieder auf die Wohnbebauung und Aufwertung des Wohnumfeldes gelegt.



ca. 1965 Süderfischerstraße 24-16



2007 Süderfischerstraße 22-16



2007 Süderfischerstraße 14-20

1993 wurde nach Plänen von privaten Initiativen [PLANUNGSBÜRO FAHS, KREBS UND RADDATZ, FLENSBURG] der Straßenzug Süderfischerstraße in Anlehnung an seinen ursprünglichen Verlauf wieder hergestellt.

Die Raumkante auf der östlichen Seite, angrenzend zur Handwerkskammer, wurde bis dahin nur durch ungestaltete Parkflächen geprägt. Heute begrenzt eine zwei Meter hohe Mauer mit einer in den Straßenraum wirkenden Baumreihe den Straßenraum. Hinter der Mauer befindet sich eine öffentliche Grünanlage mit einem Brunnen, die liebevoll von den Anwohnern gepflegt wird. Der neu geschaffene Grünzug reicht bis an den Johanniskirchhof heran. Nördlich hinter der Mauer befinden sich einige Stellplätze für Anwohner – städtebaulich sinnvoll und optisch ansprechend angelegt – sowie ein nahe gelegenes Hotel in der Süderfischerstraße. Völlig selbstverständlich fügen sich die neuen Stadthäuser Süderfischerstraße 22-24 [PLANUNGSBÜRO BLEICH, KREBS, RADDATZ, FLENSBURG, 1990/91] in die erhaltene historische Bebauung ein.



1986 Süderfischerstraße 19 und 21



2006 Süderfischerstraße

2007 Brunnenanlage



Die Neubebauung fügt sich maßstabsgerecht hinsichtlich Höhe, Materialien und Grundstücksbreiten in die historische Bebauung ein. Fassadenbegrünungen ersetzen Vorgärten, rückwärtig verfügen die Grundstücke über eigene Gärten, die z.T. gemeinsam angelegt und genutzt wurden. 2004 konnten die Oberflächen des Straßenzuges entsprechend den historischen Gegebenheiten unter Verwendung neuer und vorhandener Materialien wieder hergestellt werden. Der südliche Straßenabschnitt – vom Asphalt befreit – strahlt heute wieder Altstadtcharme aus.



2006 Grünanlage

## Impressionen St. Johannis







## Süderhofenden



2009 ZOB/Süderhofenden

Der Süderhofenden als mehrspurige Hauptverkehrsstraße trennte den zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) wie auch die östliche Altstadt von der Innenstadt. Eine Brücke über den Süderhofenden, die vom Parkdeck eines Kaufhauses beginnend über die Straße führte, war weder gestalterisch noch funktional befriedigend. Die Fußgängerbrücke stellte die Hauptverbindung zur Innenstadt dar, die fußläufige Verbindung über die mehrspurige Hauptverkehrsstraße war unzureichend.



Mit dem Bau der Innenstadtentlastungsstraße Ost (Osttangente) sollte der Verkehr reduziert und wieder angemessene Fuß- und Radwege über den Süderhofenden angelegt werden. Der neu gegliederte ZOB [HOFF & OVERGAARD AS MIT CARL BRO GROUP, GLOSTRUP/DK, 1996/97] wurde auf die Innenstadtseite verlagert und durch einen zusätzlichen Radweg mit Zweirichtungsverkehr, einer Anlieferstraße für die

1990 wurde die Umgestaltung der Hofenden in den Rahmenplan aufgenommen, verknüpft mit dem Bau eines neuen, an die Altstadt angelagerten ZOB – um die Verbindung zwischen westlicher und östlicher Altstadt wieder herzustellen. 1992 folgte die Auslobung eines Realisierungswettbewerbs.

Geschäfte und allseitige, kurze Fußgängerüberwege ergänzt. Der Autoverkehr wurde an den Bahndamm verlagert, Baumreihen und begrünte halbhohe Mauern gliedern nunmehr den Straßenraum und schirmen den ZOB gleichzeitig ab [EUROPLAN ARKITEKTER APS MIT CARL BRO GRUPPEN, KØBENHAVN/DK, 1996-98, WETTBEWERB 1992, 1. PREIS].

1995 Brücke über Süderhofenden 2006 Holm-Passage/Nikolaistr.





2009 ZOB/Süderhofenden

Durch die baulichen Maßnahmen konnte der Eingang vom ZOB in die Innenstadt neugestaltet werden. Ein Wasserrad, das in einem Kanal vom Wasser des Mühlenstromes bewegt wird, macht den tief liegenden Mühlenstrom für Passanten sichtbar und bietet in Kombination mit einem Wasserspiel eine Aufenthaltsqualität, die gerne von Kindern und Erwachsenen in den sommerlichen Monaten angenommen wird.

Der Neubau des ZOB wirkte sich als Initialzündung auf private Investoren aus. Dem Abbruch des Druck-



1989 ZOB

zentrums vom Zeitungsverlag folgte der Neubau eines Multiplexkinos und Hotels. Der nachträglich angefügte Stahl-Glas-Vorbau zur Holmpassage korrespondiert mit dem gläsernen Kinofoyer der gegenüberliegenden Straßenseite und definiert heute das Eingangsportal zur Fußgängerzone über die Nikolaistraße [ARBOS LANDSCHAFTSARCHITEKTEN, HAMBURG, 2001]. Diese mit Jugendstilhäusern bebaute Straße aus der Gründerzeit funktioniert zudem als Sichtachse zwischen den Fördehängen.



ca. 1996 | 2006 ZOB / Holm-Passage



## » Hotel Europa «



Die Rathausstraße wurde 1853 in Zusammenhang mit dem Bau des ersten Flensburger Bahnhofs angelegt, um einen direkten Zugang zur Innenstadt zu ermöglichen. An der Ecke zu den Hofenden entstand 1881 ein Bahnhofshotel, das spätere »Hotel Europa«. Die Verlegung des Bahnhofs, die Zunahme des Straßenverkehrs und ein hoher Instandsetzungsbedarf führten letztlich 1992 zur Aufgabe der Hotelnutzung.

Erst 2000 konnte das Kulturdenkmal sorgfältig modernisiert werden. Im Inneren blieb die Marmortreppe mit gusseisernem Geländer aus der Entstehungszeit erhalten. Heute befinden sich hier in zentraler Lage die Touristinformation, Büros und Praxen [DETHLEFSEN UND LUNDELIUS, BREDSTEDT, 2000-03].

oben:  
2009 Rathausstraße

rechts:  
2008 Restaurierte Marmortreppe

unten links:  
ca. 1992 Hotel Europa,  
Rathausstraße 1-3

unten:  
2004 ZOB / Hotel Europa

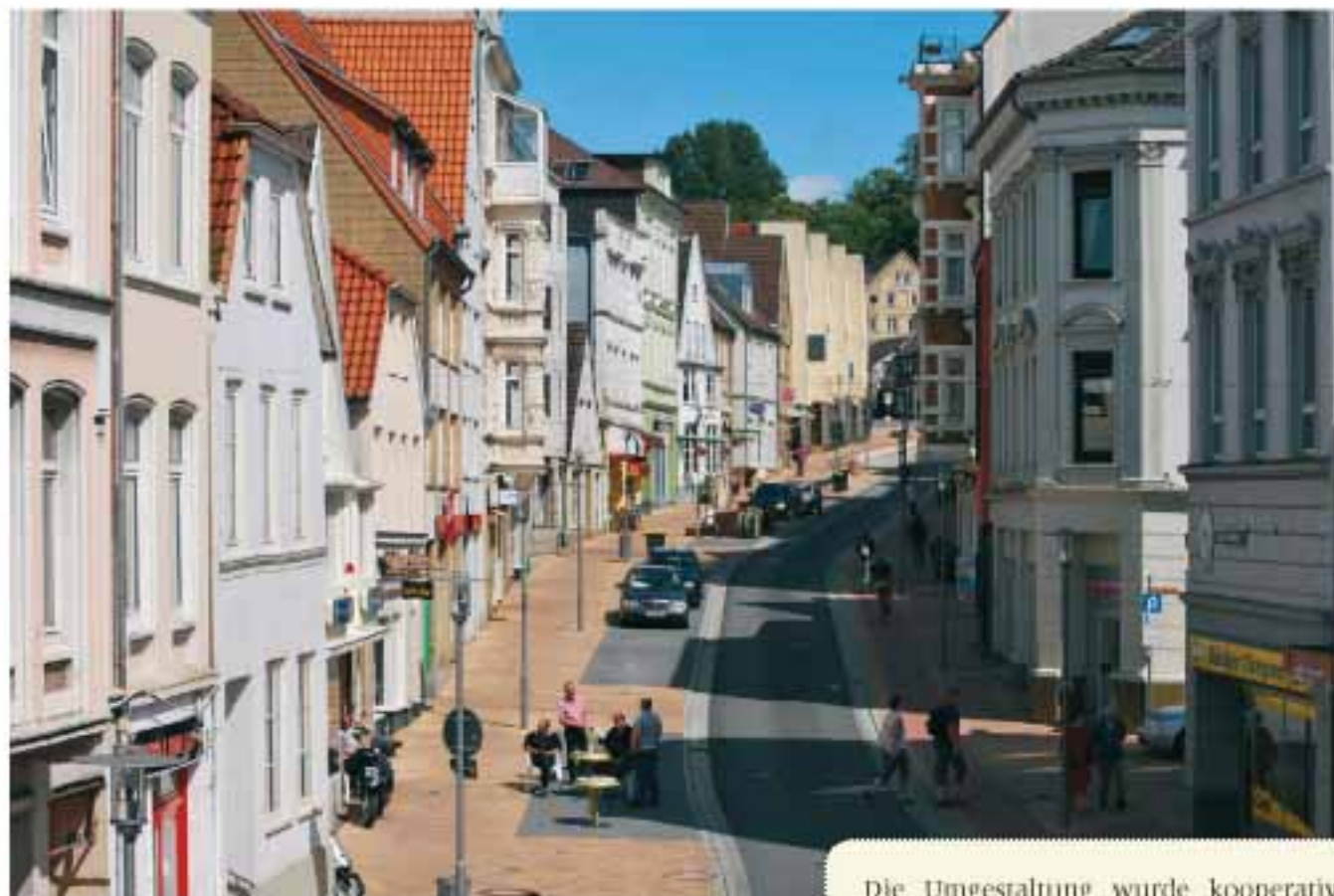


# ANGELBURGER STRASSE

»PECO-HÖFE« / GLÜCKSBURGER STRASSE



## Angelburger Straße



2009 Angelburger Straße in Richtung Hafermarkt

Die Angelburger Straße hatte sich seit 1960 zu einer mehrspurigen Hauptverkehrsstraße entwickelt. Die Friedrich-Ebert-Straße und der Bahndamm durchschneiden den westlichen und östlichen Teil der Angelburger Straße, so dass beide heute kaum noch als Einheit wahrgenommen werden können. Während der westliche Abschnitt von der Anbindung an die Innenstadt profitiert, liegt der östliche Abschnitt heute hinter dem Bahndamm.

Zudem wurde bis 2008 ein großer Teil des stadteinwärts führenden Verkehrs durch den historisch bedingten schmalen Straßenraum geführt. Die starke Verkehrsbelastung hat zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Wohnqualität geführt. Großflächiger Leerstand von Wohnungen und Geschäften war die Folge. Dringend notwendige Investitionen wurden wegen der Vermietungsprobleme zurückgestellt. Bausubstanz teilweise dem Verfall preisgegeben. Die Aufenthaltsqualität im Straßenraum war kaum gegeben, die Bürgersteige sehr schmal, Radwege nicht vorhanden und Parkplätze nur provisorisch angelegt. Der hohe Lärmpegel und die von Abgasen angereicherte Luft verleiteten den Menschen ein Verweilen vor den Schaufenstern.

Die Umgestaltung wurde kooperativ mit den Bewohnern und ansässigen Geschäftsleuten unter Beteiligung der benachbarten IHK diskutiert und gemeinsam entwickelt.

2006 Angelburger Straße in Richtung Hafermarkt



Erst nach Fertigstellung der Innenstadtentlastungsstraße Ost konnte die seit langem vorgesehene Aufwertung des östlichen Abschnittes der Angelburger Straße [SHP INGENIEURE, HANNOVER, 2008/09] in Angriff genommen und mit einer ohnehin notwendigen Kanalnetzsanierung kombiniert werden. Heute fließen überwiegend noch der Zielverkehr von Bewohnern und Kunden sowie die großen Buslinien durch die Straße. Der Durchgangsverkehr dagegen wird über die gewerblich geprägte und lockerer bebaute Heinrichstraße geleitet.

Die Fußwege wurden deutlich verbreitert. Dabei ist die von der Sonne intensiver beschienene Nordseite großzügiger angelegt worden als die gegenüber liegende Südseite – das ermöglicht den ansässigen Lokalen für die Sommermonate befristet einzelne Außen Sitzplätze vorzuhalten. Diese sind bereits in den ersten Monaten gerne angenommen worden und verleihen der ehemals stark beanspruchten Straße ein einladenderes Ambiente. Die Wohnumfeldqualitäten sind durch die Maßnahmen spürbar gestiegen, so dass bspw. auch der Klönschnack auf der Straße wieder zum Alltagsbild gehören.

Für die bergauf fahrenden Radfahrer konnte ein separater Radweg angelegt werden, bergab fließen sie im Verkehr mit. Für die Fußwege wurde wegen des starken Gefälles und der besseren Rutschfestigkeit ein farbiges Betonpflaster gewählt. Neue Sitzbänke, Fahrradständer und ein neues Beleuchtungskonzept steigern im Straßenraum die Aufenthaltsqualität und knüpfen an die Gestaltungselemente der Innenstadt an.

mitte links: 2007 Baufortschritt, Einmündung vom Hafermarkt  
unten: 2009 Hochwertiges Mobiliar



2006 | 2009 Einmündung am Hafermarkt

# Angelburger Straße



2006 | 2009 Angelburger Straße in Richtung Süderhofenden



unten links:  
2009 Angelburger Straße unter  
Beleuchtung

unten:  
2008 Feierliche Eröffnung der  
Angelburger Straße







2006 | 2009 Angelburger Straße 56



Erst nach der Neugestaltung und Entlastung der Angelburger Straße vom Durchgangsverkehr wird von Seiten der Eigentümer wieder die Grundlage für Investitionen in die Gebäudesubstanz gesehen. Erfahrungsgemäß dauert es eine gewisse Zeit, bis eine Veränderung der Rahmenbedingungen das lange Zeit bestimmende Bild einer verkehrsbelasteten Straße zu einer neuen Wahrnehmung und damit zu neuen Investitionen führt.

Eines der ersten Beispiele einer grundlegenden Sanierung neben den Peco-Höfen (siehe folgende Seiten) ist die ehemalige St.-Johannis Apotheke, deren ursprüngliche Bausubstanz in der Nachkriegszeit überformt wurde. Auf eine Rekonstruktion der ursprünglichen Fassade ist bewusst verzichtet und stattdessen eine sparsam gegliederte Putzfassade gewählt worden. Die Schaufensterzone nimmt mit der horizontalen Gliederung gestalterisch die genutete Putzfassade des Nachbargebäudes auf. Ein neu erstelltes Treppenhaus über alle Geschosse unterstützt die aktualisierte Grundrissaufteilung, während nach Süden an die Stelle eines Fensters ein Balkon tritt [ASMUSSEN UND PARTNER GBR, FLENSBURG, 2008/09].

2007 Situation Angelburger Straße Richtung Hafermarkt



## »Peco-Höfe«



2005 | 2007 Mittelgebäude Angelburger Straße 74

Ein markantes Beispiel eines Sanierungsprojektes in der Angelburger Straße sind die 1996 von einem privaten Investor erworbene traditionelle Kaffeerösterei Petersen und Co (»Peco«) und der benachbarte »Angler Hof«, deren Modernisierung sukzessive seitdem in einzelnen Bauabschnitten voranschreitet [GUNNAR CARLSSON, FLENSBURG, SEIT 2002]. Der z.T. 1920 erbaute Hof erstreckt sich zwischen der Angelburger und der Heinrichstraße. Der Investor hat sich das Ziel gesetzt, die alten Hofstrukturen mit industrieller Prägung zu erhalten und zu einem attraktiven Wohn- und Geschäftsquartier umzugestalten.

Als erste Maßnahme wurden die nicht erhaltenswerten Zwischenbauten – u.a. der Saal vom »Angler Hof« – abgerissen. Daran schloss sich die schrittweise Modernisierung und Instandsetzung der Gebäude an. Das Vordergebäude Angelburger Straße 72 wurde nach Abbruch des hinteren Gebäudeflügels grundlegend modernisiert. Die Wohnungen in den Obergeschossen erhielten durch die den heutigen Ansprüchen entsprechende Sanierung Balkone in Richtung Süden. Bei dem zweigeschossigen Gebäude zur Heinrichstraße wechselte das Flachdach zu einem neuen Satteldach, die Straßenfassade zeigt sich nun vollständig modernisiert.



1995 | 2009 Heinrichstraße 16





2006 Mittelgebäude Angelburger Straße 74



2002 | 2008 Rückfassade Angelburger Straße 74

Der nächste Schritt sah den Umbau des Fabrikgebäudes der ehemaligen Kaffeerösterei zu einem modernen Bürogebäude vor. Hierfür musste u.a. das Dach angehoben werden, um im Obergeschoss die notwendige Raumhöhe zu erhalten. Dabei wurde viel Wert auf die Einbeziehung vorgefundener baulicher Qualitäten gelegt wie z.B. die Fensteraufteilung und -gliederung.

Im Inneren sind moderne Büro- und Schulungsräume, die von der Wirtschaftsakademie der IHK und Mediendienstleistern genutzt werden, entstanden. In der Außenraumgestaltung fand vorhandenes historisches Pflaster Wiederverwendung, während der Hof begrünt und mit Sitzplätzen ausgestattet wurde – inklusive der notwendigen Integration von Stellplätzen.

Das für Flensburg typische Hofensemble befindet sich in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt, zur Förde und allen öffentlichen Verkehrsmitteln. Zur Zeit wird die Modernisierung und Instandsetzung des ehemaligen Wandmacherhauses vorbereitet. Auch die ehemalige Gaststätte »Angler Hof« wartet noch auf eine grundlegende Sanierung.

## Glücksburger Straße



2007 Glücksburger Straße 6a

Vom Hafermarkt nach Nordosten verläuft die alte Ausfallstraße nach Glücksburg und Angeln. Zu den ersten mit Städtebauförderungsmitteln modernisierten Gebäuden gehören die Glücksburger Straße 6 und 6a gleich am Anfang der Straße. Die Nr. 6a ist ein leicht zurück gesetztes Speichergebäude von 1860, dessen Erdgeschoss als Ausspann für die gegenüberliegende Gaststätte genutzt wurde. Es wurde 1994/95 unter Berücksichtigung der vorhandenen Bausubstanz durchgreifend saniert. Der Vorplatz ist mit historischem Kopfsteinpflaster angelegt. Der Platz wie auch die Straßenraumkante werden durch kleinkronige, kugelförmige Bäume geprägt, die wohltuend etwas Grün in den ansonsten stark baulich geprägten Straßenraum bringen. Neue moderne Gestaltungselemente ergänzen den sorgfältig sanierten Gelbsteinbau der 6a. Die leicht vortretenden Ladeluken unter den dreieckigen Giebeln sind noch heute als solche erkennbar.

Zugunsten dieses Gebäudes wurde der davor befindliche Teil des Gebäudes Glücksburger Straße 6 abgebrochen. Der verbleibende östliche Gebäudeteil wurde grundlegend saniert und um Erker bzw. einen Balkon nach Westen ergänzt [GUNNAR CARLSSON, FLENSBURG, 1993-1995].



2009 Einmündung zur Glücksburger Straße vom Hafermarkt aus



1989 | 2007 Glücksburger Straße 6 und 6a



# KAPPELNER STRASSE

ADELBYER STRASSE / KONVENTGARTEN / HEINRICHSTRASSE



## Kappelner Straße



1989 | 2008 Kappelner Straße 12



Der ehemalige Hohlweg der heutigen Kappelner Straße, den man an den Böschungen aus Feldsteinmauern im oberen Teil noch erkennen kann, ist heute ein Teilstück der Ausfallstraße in Richtung Osten. Die damit verbundenen Verkehrsbelastungen haben sich negativ auf die Wohnqualität in dieser verhältnismäßig schmalen Straße ausgewirkt. Erst nach Fertigstellung der Innenstadt-Entlastungsstraße Ost in Verbindung mit dem Umbau und der veränderten Verkehrsführung in der Angelburger Straße erhielt diese Straße neue Impulse.

Einzelne Gebäude befanden sich allerdings in so desolatem Zustand, dass nur noch Ersatz durch Neubau infrage kam. Bei anderen wurde mit Einzelschritten begonnen zu sanieren. So konnte bspw. durch den Einbau von neuen Fenstern mit deutlich verbesserten schall- und wärmetechnischen Eigenschaften die Wohnqualität gesteigert werden. Mit der Wahl einer historisch überlieferten Fenstergliederung – ebenso bei dem Hauseingang – sowie ein frischer Anstrich werteten dazu das äußere Erscheinungsbild merklich auf.

Die Schlaf- und Wohnräume wurden soweit möglich an die ruhigere Gartenseite verlegt, Lärm verträglichere Nutzungen wie Küchen, Bäder und Arbeitsräume straßenseitig angeordnet. Die Grundrisse entsprechen somit den heutigen Anforderungen.

In den neu entstandenen Gärten finden sich neben notwendigen Stellplätzen und Nebengebäuden für Fahrräder und Müll jetzt auch kleine Höfe und begrünte Gärten mit Außensitzplätzen für die Bewohner. Qualitäten wie die Nähe zur Innenstadt, Hochschulcampus und dem Bahnhof sind wieder in den Vordergrund gerückt.



2003 | 2007 Kappelner Straße 24-26



2006 | 2008 Speichergebäude Kappelner Straße 30



Hinter dem Vordergebäude der Kappelner Straße 30 entstand 1879 ein großer Speicher, der sich noch bis 1961 in Nutzung der Kornhandlung Christiansen befand. 2006 entschloss sich schließlich ein neuer Eigentümer den ehemaligen Speicher zu einem zeitgemäßen Wohn- und Geschäftsgebäude auszubau-



1989 | 2008 Kappelner Straße 30



en. Um einen nutzbaren Außenraum herzustellen, wurden mehrere Nebengebäude abgebrochen. Das Vordergebäude ist von den nachträglich angebrachten Fassadenplatten befreit und zu Studentenwohnungen umgebaut worden [MATHIAS BLAUJE, JARDELUND, 2007].



Mehrgeschossige Wohngebäude in zweiter Reihe wichen zugunsten einer verbesserten Belichtung, Belüftung und Besonnung der Vordergebäude – sowohl in der Kappelner als auch in der Adelbyer Straße.

## Adelbyer Straße



2005 | 2010 Adelbyer Straße 9

Die Kappeler Straße geht in die Bebauung der Adelbyer Straße über, die zeitweise ebenso unter dem hohen Verkehrsaufkommen litt. Einige der straßenseitigen Gebäude konnten zwischenzeitlich durch den Abbruch von rückwärtigen und teilweise mehrgeschossigen Bauten gemäß heutigem Standard aufgewertet werden. Dies hat zu privaten Modernisierungsmaßnahmen der Vordergebäude geführt. Wie ein Teil der Kappeler Straße verfügen die Grundstücke in der Adelbyer Straße über kleine Vorgärten zur Straße und ungewöhnlich tiefe und ruhige Gärten nach Norden, die zur Nutzung neugestaltet wurden.



2010 Adelbyer Straße 9



## Konventgarten

Der Konventgarten geht als kleine Stichstraße vom Sandberg/Ecke Heinrichstraße ab. Der Name geht auf die dort 1866 auf der südlich angrenzenden Freifläche eröffnete Gastwirtschaft »Konventgarten« zurück, die zu Recht mit der „schönsten Aussicht über Stadt und Umgebung“ werben konnte. Schon lange stehen die Gebäude nicht mehr, geblieben war eine Brachfläche mit einer Lichtung – durchzogen von Trampelpfaden und Überresten alter Wege, die einen wunderschönen Ausblick über die Stadt bietet.

Ein zwischenzeitlich hier angesiedelter Gewerbebetrieb wurde wieder aufgegeben und bis auf verbliebene Fundamentreste abgebrochen. 2000 hat die Stadt dieses inzwischen wild zugewucherte Grundstück erworben und den nordöstlichen Teil 2004 zu einer öffentlichen naturbelassenen Grünfläche mit einer neu angelegten Wegeverbindung vom Sandberg in Richtung Jungfernstieg und Kanzleistraße ausgebaut (GRÜNPLANUNGSBÜRO NATUR UND KULTUR, FLENSBURG, 2004). Auf dem höchsten Punkt der Hangkrone wurde ein naturnaher Kinderspielplatz mit einem Klettergerüst errichtet, von dem sich eine gute Blickbeziehung über die südliche Altstadt bis zur Nikolaikirche ergibt.

Die seit Jahren über das Grundstück führende und von den Anwohnern bei guter Witterung gerne als Abkürzung genutzte Wegeverbindung konnte nun zu einem öffentlichen Serpentinweg ausgebaut werden. Am Hang findet sich jetzt eine Treppenanlage mit einem Zwischenpodest, Handlauf und Beleuchtung. Am oberen Aussichtspunkt des Fördehangs



2003 | 2007 Konventgarten



haben neben dem Klettergerät neue Sitzbänke und Papierkörbe einen Platz gefunden. Die Grünanlage wurde als Pendant und Ergänzung zur dicht bebauten Innenstadt naturnah gestaltet, die vorhandene Vegetation blieb erhalten und wurde um einheimische Bäume und Gehölzer angereichert.

Der an der Straße Sandberg gelegene südwestliche Teil der ehemaligen Gewerbefläche wird zur Zeit noch als provisorischer Parkplatz genutzt, ist aber als Baugrundstück für eine Wohnbebauung vorgesehen.



2003 | 2007 Blick vom Konventgarten auf die Stadt



## Heinrichstraße



2006 IHK Flensburg, Eingangsbereich Heinrichstraße 28-34

Bereits 1917 wurde das 1904 erbaute ehemalige Wohn- und Kontorgebäude zur Industrie- und Handelskammer umgestaltet. Anfang der 1990er Jahre erfolgte die erste Erweiterung entlang der Heinrichstraße, die sich zum Ende des 20. Jahrhunderts bereits als zu klein erwies. 2003 entschloss sich die IHK diesen Standort beizubehalten und erwarb das benachbarte Grundstück Viktoriastraße 7, in dem sich zuletzt ein Möbelgeschäft befand. An der Heinrichstraße konnte außerdem eine bislang provisorisch angelegte Parkplatzfläche erworben werden.

An der Auslobung eines Wettbewerbs beteiligten sich 55 Architekturbüros. Der ausgewählte und auch realisierte Entwurf sah eine moderne Glasfassade an der Heinrichstraße und eine traditionelle Lochfassade aus Sandstein für den Erweiterungsbau an der Viktoriastraße neben dem Jugendstileckgebäude vor [ASMUSSEN UND PARTNER GBR, FLENSBURG, 2004/05]. Das denkmalgeschützte, zweigeschossige Gebäude Viktoriastraße 7 von 1882 konnte nicht in das Gesamtkonzept integriert werden und wurde durch einen dreigeschossigen Neubau mit Büroräumen ersetzt. Das denkmalgeschützte Jugendstileckgebäude Heinrichstraße/Viktoriastraße, in dem sich die Zent-

Die fußläufigen Wegeverbindungen von der Heinrichstraße zur Angelburger Straße über das IHK Grundstück wie auch die »Peco-Höfe« sind Bestandteil der Außengestaltungskonzepte.



1995 | 2006 Viktoriastraße 7

rale befindet, fand sich in dem neuen Konzept wieder. Der neue offene und großzügige Eingang wird jetzt durch die gläserne Kundenhalle mit einem Service-Center-Team an der Heinrichstraße definiert und durch einen angemessenen Vorplatz ergänzt. Von hier erreicht man auch die 14 neuen Besprechungs- und Seminarräume von unterschiedlicher Größe.

Die Außenanlagen wurden großzügig und kundenfreundlich gestaltet, der Parkplatz wird bewirtschaftet und bietet außerhalb der Geschäftszeiten Parkplätze für Anwohner.

Zwischen Innenstadt und Hochschulcampus ist ein Kompetenzzentrum der Wirtschaft entstanden, das den Austausch in der Region als Treffpunkt und Veranstaltungsort verstärken möchte. Auf den benachbarten »Peco-Höfen« konnte zudem die IHK-Wirtschaftsakademie mit weiteren Lehr- und Schulungsräumen angesiedelt werden und trägt zur weiteren Stärkung des Standortes bei. Veranstalter wie die Flensburger Hofkultur haben zudem die Möglichkeiten des neuen Eingangshofes für bspw. Konzerte entdeckt.

oben: 2003 Parkfläche Heinrichstraße

mitte: 2006 Vorplatz IHK Flensburg und beleuchteter Glasvorbau

unten: 2006 Gläsernes Foyer IHK Flensburg, Heinrichstraße 28-34



## Impressionen Konventgarten



2007 Treppe zum Konventgarten



2004 Eröffnung des Konventgartens

2007 Treppe am Konventgarten,  
im Hintergrund das Mittel-  
gebäude der »Peco-Höfe« (S. 73)  
und die St. Johanniskirche



# »ACHTER DE MÖHL«

MITTELSTRASSE / WAITZSTRASSE / TEICHSTRASSE / MUNKETOFT



## Mittelstraße



2007 Mittelstraße, Blickrichtung Blumenstraße

Auf dem heute als »Achter de Möhl« bezeichneten Gebiet südlich der Altstadt an den ehemaligen Mühlenleichen befand sich der so genannte Fischerhof. Das Gebiet wird heute durch die Blumenstraße im Norden, den Munketoft im Süden und westlich und östlich durch die Teich- und Waitzstraße begrenzt. Die schnurgerade von Norden nach Süden mitten durch das Viertel führende Gasse mit sehr schmalen Bürgersteigen hat die Bezeichnung Mittelstraße erhalten. Die ehemalige Arbeitersiedlung ist heute heterogen bebaut, mit deutlichen Maßstabsbrüchen an den Übergängen zur gründerzeitlichen Mietshausbebauung. Zu Beginn der Sanierung 1994 gab es sowohl erhebliche Missstände bei den Wohn- und Arbeitsbedingungen wie auch bei der Funktionsfähigkeit des Quartiers. Der überwiegend preisgünstige Wohnraum in diesem Bereich drohte durch Vernachlässigung und ungerechtfertigte Verteuerung verloren zu gehen.

Das innenstadtnahe Gebiet wurde stark vom Durchgangsverkehr über die Waitzstraße und Munketoft belastet, die baulich schmale Mittelstraße sowie die Teichstraße außerdem durch den Parkplatz suchenden Verkehr der Innenstadtbesucher.



ca. 1968 | 2007 Mittelstraße, Blickrichtung Munketoft



ca. 1988 Höfe zwischen Mittelstraße und Teichstraße



Der Einbruch der Städtebauförderungsmittel Anfang der 1990er Jahre hatte zur Folge, dass sich die Sanierung auf eine Anreizförderung und beratende und moderierende Funktionen beschränken musste. Es wurde beschlossen, »Achter de Möhl« dauerhaft als innenstadtnahes Wohnquartier auch für Einkommensschwächere zu sichern. Eigentümer sollten aktiviert werden, selbst die Gebäude Instand zusetzen. Funktionsverbesserungen des Wohnumfeldes wurde Vorrang vor rein gestalterischen Maßnahmen gegeben. Wohnhöfe als Spielplatz für Kinder und Treffpunkt für Erwachsene sollten behutsam freigelegt und begrünt werden, Gärten im Hangbereich erhalten bleiben.

Als eine der ersten Maßnahmen wurde die Mittelstraße [TIEFBAUABTEILUNG STADT FLENSBURG, 1999] zur Spielstraße umgewidmet und das Parken auf das Be- und Entladen beschränkt. Ein Betonsteinpflaster ersetzt den Asphalt, von Anwohnern gepflegte Rosensträucher an den Hauswänden markieren den südlichen Eingang und bringen etwas Grün in den ansonsten stark baulich gefassten Straßenraum. Heute ist die Mittelstraße eine Wohnstraße mit ausreichend Raum für Fußgänger und Radfahrer sowie einem kleinen Plausch unter Nachbarn.



1994 | 2007 Mittelstraße, Blickrichtung Blumenstraße



# Mittelstraße

2007 Mittelstraße, Blickrichtung Munketoft



1987 | 2007 Mittelstraße 8



1989 | 2007 Mittelstraße 17, 19, 21





## Teichstraße

Typisch für »Achter de Möhl« sind gerade die kleineren Modernisierungsmaßnahmen wie hier in der Teichstraße, die sich durchaus als Initialzündung für das gesamte Gebiet erwiesen haben.

Mit viel Liebe zum Detail und größtenteils in Eigenleistung der privaten Eigentümer wurden ehemals stark vernachlässigte Wohngebäude wieder von nachträglich angebrachten, unpassenden Verkleidungen und Vordächern befreit, instand gesetzt und modernisiert. Hierzu gehören auch Wohnumfeldverbesserung wie die Anlage von Vorgärten oder Hofgestaltungen. Familien finden hier wieder geeignete Lebensbedingungen



1987 | 2007 Teichstraße 50



1990 | 2009 Teichstraße 11



## Teichstraße



2004 Teichstraße 34  
Der Vorsitzende des Sanierungsbeirates Kurt Neumann  
Übereicht dem Eigentümer die Auszeichnung für  
Vorbildliche Sanierung 2004



2003 | 2007 Teichstraße 34

So konnten die früheren baulichen Qualitäten der Gebäude wieder zur Geltung gebracht werden, jetzt allerdings unter Berücksichtigung heutiger technischer Standards und moderner Wohnansprüche. Manche der Maßnahmen wurden in vielen Einzelschritten über Jahre hinweg umgesetzt, führten aber letztlich zu einem guten Gesamtergebnis und sind aus dem Straßenraum nicht mehr wegzudenken.

Zweimal hat sich der Sanierungsbeirat der Stadt Flensburg deshalb in den letzten Jahren entschlossen, diese Leistungen besonders hervorzuheben und als gelungene Beispiele einer Sanierung auszuzeichnen:

Die bis dahin quartierstypische Gaststätte in dem Erdgeschoß des zweigeschossigen traufständigen Stadthauses Teichstraße 34 von ca. 1885 wurde bereits Anfang der 90er Jahre aufgegeben. Nach einem Eigentümerwechsel sind ab 1999 überwiegend in Eigenleistung grundlegende Modernisierungsarbeiten durchgeführt worden und das gesamte Gebäude zu



1985 | 2007 Teichstraße 12



Auszeichnung für vorbildliche Sanierung 1999 vom Sanierungsbeirat der Stadt Flensburg



Wohnzwecken ausgebaut. Die hier beanspruchte Förderungsmöglichkeit mit einem Zuschuß von 10% stand nur im vereinfachten Verfahren im Sanierungsgebiet »Achter de Möhl« zur Verfügung.

Das Gebäude Teichstraße 12 aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts befand sich Ende der 90er Jahre in einem verfallenen Zustand. Gemeinsam mit dem ehemaligen Vordergebäude Mittelstraße 9 modernisierte der neue Eigentümer die Objekte in liebevoller Eigenleistung und setzte sie Stück für Stück instand. Heute wird der geschlämmte Backsteinbau mit dem Bohlendach als kleines Stadthaus genutzt.

2007 Teichstraße



1995 Teichstraße 12



## Waitzstraße



2007 Waitzstraße



1989 | 2009 Waitzstraße 19



1994 | 2007 Waitzstraße 13



1987 | 2007 Waitzstraße 12



1994 | 2007 Waitzstraße 14 a



## Munketoft



2007 Blickrichtung Teichstraße

Als Munketoft, »Mönchsfeld«, wurde ein Pfad von der Schleswiger Straße zwischen den beiden Mühlen- teichen zur Waitzstraße genannt. Heute führt diese Straße nach Osten in Richtung Hochschulcampus und schließt an die Kanzleistraße an. Im Zuge des notwendigen Ausbaues der heutigen Kreisstraße wurde der Verkehr erstmalig an »Achter de Möhl« vorbei geleitet. Die Durchfahrt in den südlichen Munketoft [RÖHWER INGENIEURE, JARPLUND-WEDING, 2003/04] wurde hierbei unterbrochen. Diese neue Verkehrslenkung wird durch eine Baumreihe als Straßenraumkante optisch unterstützt und wirkt heute wie selbstverständlich. Die ehemals großzügige und jetzt nicht mehr benötigte Straßenkreuzung Ecke Munketoft/Teichstraße wurde zu einem Parkplatz für die Anwohner umgebaut. Die Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer ist über den neuen Parkplatz hinweg erhalten geblieben und wird viel genutzt. Reinen Durchgangsverkehr gibt es in dem Wohngebiet Achter de Möhl heute nicht mehr.

Der verkehrsberuhigte Abschnitt des Munketoft wurde mit einfachen Mittel neu gestaltet und zugunsten von neuen Stellplätzen auf die notwendige Breite reduziert. Die zuvor überdimensionierten Straßenein-

Trotz der in geringem Umfang zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel konnte durch eine Vielzahl von abgestimmten und sorgfältig eingesetzten Einzelmaßnahmen eine spürbare Aufwertung für die Bewohner erreicht werden.



2007 Impression »Achter de Möhl«



1986 | 2007 Blickrichtung Teichstraße 50



mündungen in der Waitz- und Mittelstraße wurden auf die erforderliche Größe zurück gebaut. Hierbei konnten einzelne Bäume ergänzt und die Straßeneinmündung zur Mittelstraße durch zwei Bäume betont werden. Eine ortsübliche Straßenbeleuchtung als Ersatz für die früheren Peitschenleuchten unterstützt die neue Gestaltung der Wohnstraße gegenüber der Kreisstraße. Die Kreuzung Waitzstraße/Munketoft konnte durch Rückbau der Fläche und Aufpflasterung mit Naturstein zu einem vereinfachten Kreisel umgebaut werden und verstärkt durch den Materialwechsel ebenfalls den Charakter des Wohnquartiers. Einfache Betonkübel in der Waitzstraße werden von Anwohnern gepflegt und machen die Straße für Raser unattraktiv.

Die ehemalige Fischer- und Arbeitersiedlung mit ihren traditionell kleinen und einfachen Wohnungen konnte wegen ihrer günstigen Lage zum Hochschulcampus sowie zur Innenstadt und Bahnhof zu einem attraktiven Wohnort für Studenten weiter entwickelt werden, ohne angestammte Bewohner zu verdrängen.



1986 | 2006 Kreuzung Munketoft / Waitzstraße



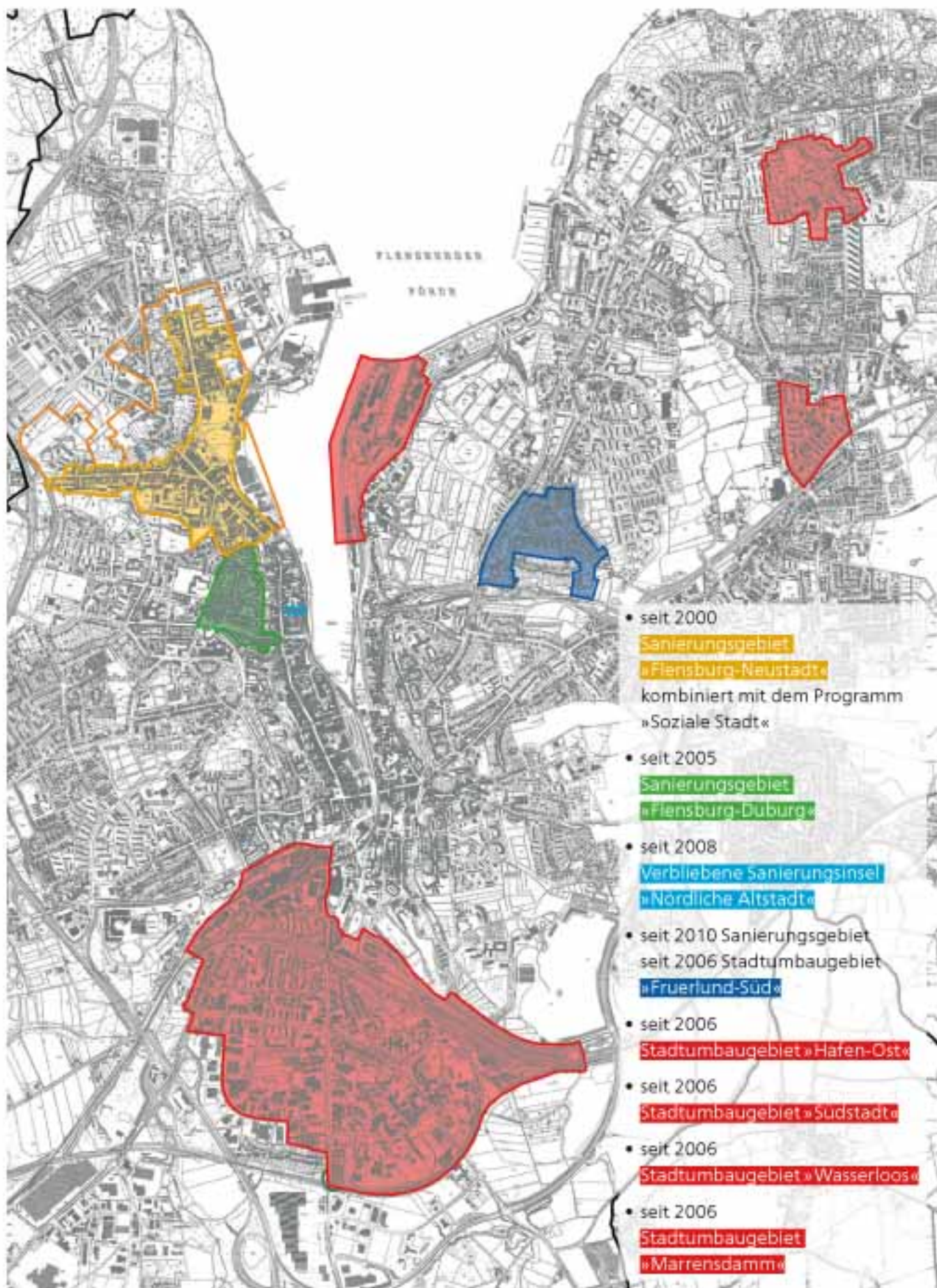
## Impressionen »Achter de Möhl«







## Stadterneuerungsaktivitäten nach Abschluß der Östlichen Altstadt / Achter de Möhl



2010 Stadterneuerungsgebiete in Flensburg

# Legende zu den Planausschnitten

Legende zum Gestaltungsplan, Stand 2005, wie er auf den Kapitelvorlaufseiten abgebildet ist

-  Begrenzungslinie des förmlich festgesetzten Sanierungsgebiets
-  Grundstücksgrenze
-  Erhaltenswertes Gebäude mit z. T. erheblichem Handlungsbedarf
-  Geplantes Gebäude
-  Abzubrechendes Gebäude
-  Hausnummer
-  Mauer, Zaun, Gitter als Raumkante - Bestand
-  Private Grünfläche
-  Öffentliche Grünfläche
-  Öffentlicher Spielplatz
-  Private Grüngärten außerhalb des Sanierungsgebiet
-  Private Fläche außerhalb des Sanierungsgebiet
-  Anliegerstrasse
-  Verkehrsberuhigte Straße, Gehweg, Platz- und Hoffläche (versiegelte Fläche)
-  Vorh. Bahngleis
-  Öffentliche Parkplätze/öffentliches Parkhaus
-  Private Stellplätze/Stellplatzanlage
-  Fahrrad Unterstand
-  Biotop wie zB.: Steilküste, Bruchwald, Quellbereiche, steh. Gewässer, Bachabschnitt
-  Hangfläche
-  Vorhandener Baum
-  Hecke als Raumkante
-  Wasserfläche - Hafen
-  Vorh. Wasserfläche bzw offener Bachlauf
-  Geplante Wasserfläche bzw. Verrohrter Bachlauf mit geplanter Teilöffnung
-  Brunnen
-  Förderverlauf um 1550
-  Aussichtspunkt
-  Sichtachse

